

УДК 656.078

РУБЛЕВ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ

аспирант кафедры Предпринимательства и логистики
Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова (г. Москва),
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2021-4-56-64

БЮДЖЕТНЫЕ АВИАКОМПАНИИ СТРАН СНГ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В УСЛОВИИ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Аннотация. Цель работы. Целью проводимого исследования является анализ рынка пассажирских авиаперевозок в бюджетном сегменте на территории Российской Федерации и стран СНГ. Бюджетные авиакомпании демонстрируют высокие темпы роста и развития, обусловленные более низкой тарифной политикой и более высоким показателем эксплуатационной эффективности парка воздушных судов. По итогам детальной в 2019 году доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского рынка пассажирских авиаперевозок составляла около 50 %, доля бюджетных авиакомпаний в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Российской Федерации и стран СНГ продолжает оставаться на низком уровне, не превышая 15 % совокупного пассажиропотока. **Методология и методы проведения работы.** Основой проводимого исследования стали данные анализа маршрутной сети трех бюджетных авиакомпаний стран СНГ: «Победа» (Российская Федерация), «Fly Arystan» (Республика Казахстан), «Vita Airways» (Республика Азербайджан). При проведении исследования были использованы данные о деятельности европейских бюджетных авиакомпаний с целью определения их влияния на структуру рынка (источники на иностранных языках). **Результаты.** Результатом проведенного исследования стало заключение о перспективности развития бюджетного сегмента в структуре рынка пассажирских авиаперевозок. В условиях падения потребительской активности, обусловленной снижением темпов роста национальных экономик стран СНГ, бюджетные авиакомпании имеют все основания для усиления позиций на рынке. Европейский опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года доказал эффективность модели развития бюджетных авиакомпаний и послужил ключевым фактором роста и развития европейского рынка пассажирских авиаперевозок в период с 2009 по 2019 год. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть применимы при разработке стратегий развития рынка пассажирских авиаперевозок в условиях преодоления макроэкономического кризиса 2020 года на территории Российской Федерации и стран СНГ. **Выводы.** Развитие сегмента бюджетных авиаперевозок является одним из возможных сценариев посткризисного развития рынка пассажирских авиаперевозок. Бюджетные авиакомпании в условиях посткризисного развития демонстрируют высокие темпы увеличения парка воздушных судов и расширения маршрутной сети. Интерес зарубежных бюджетных авиакомпаний к рынку Российской Федерации и стран СНГ свидетельствует о перспективности развития сегмента бюджетных авиаперевозок в структуре рынка.

Ключевые слова: бюджетные авиакомпании, региональные авиаперевозки, рынок авиаперевозок стран СНГ, антикризисное управление.

RUBLEV VLADIMIR VLADIMIROVICH

Postgraduate Student of the Department of Entrepreneurship and
Logistics of the Plekhanov Russian University of Economics (Moscow),
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

LOW-COST AIRLINES OF THE CIS COUNTRIES: DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE CONTEXT OF MACROECONOMIC INSTABILITY

Abstract. The purpose of the work. The purpose of the research is to analyze the market of passenger air transportation in the budget segment on the territory of the Russian Federation and the CIS countries. Low-cost airlines demonstrate high growth and development rates, due to a lower tariff policy and a higher indicator of the operational efficiency of the fleet of aircraft. According to the results of the details in 2019, the share of budget airlines in the structure of the European passenger air transportation market was about 50 %, the share of budget airlines in the structure of the passenger air transportation market of the Russian Federation and the CIS countries continues to remain at a low level, not exceeding 15% of the total passenger traffic. **Methodology and methods of work.** The research was based on the analysis of the route network of three budget airlines of the CIS countries: Pobeda (Russian Federation), Fly Arystan (Republic of Kazakhstan), Bata Airways (Republic of Azerbaijan). The study used data on the activities of European budget airlines to determine their impact on the market structure (sources in foreign languages). **Results.** The result of the study was the conclusion about the prospects for the development of the budget segment in the structure of the passenger air transportation market. In the context of falling consumer activity caused by a decline in the growth rates of the national economies of the CIS countries, budget airlines have every reason to strengthen their positions in the market. The European experience of overcoming the consequences of the global financial crisis of 2008 proved the effectiveness of the model development budget airlines and was a key factor in the growth and development of the European air passenger market in the period from 2009 to 2019. **The scope of the results.** The results of the study can be applied in the development of strategies for the development of the passenger air transportation market in the context of overcoming the macroeconomic crisis of 2020 in the Russian Federation and the CIS countries. **Conclusions.** The development of the low-cost air transportation segment is one of the possible scenarios for the post-crisis development of the passenger air transportation market. Low-cost airlines in the conditions of post-crisis development demonstrate high rates of increasing the fleet of aircraft and expanding the route network. The interest of foreign budget airlines in the market of the Russian Federation and the CIS countries indicates the prospects for the development of the segment of budget air transportation in the market structure.

Keywords: low-cost airlines, regional air transportation, the air transportation market of the CIS countries, crisis management.

Введение. Сегмент бюджетных перевозок в структуре рынка пассажирских авиаперевозок имеет высокие темпы роста и развития как на мировом рынке, так и на рынке России и стран СНГ. С момента распада СССР рынок пассажирских авиаперевозок постсоветского пространства продемонстрировал структурную трансформацию, выраженную в увеличении объемов перевозимых пассажиров, в расширении и обновлении парка воздушных судов, модернизации объектов наземной авиационной инфраструктуры. В период с 2000 по 2019 год на рынке пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ наблюдался устойчивый рост пассажиропотока, обусловленный повышением благосостояния населения, развитием направлений внутреннего и международного туризма, расширением экономического взаимодействия на макрорегиональном уровне. Важно отметить, что с момента распада СССР Российская Федерация является стратегическим, экономическим и политическим партнером для государств СНГ.

По состоянию на 2021 год в структуру Союза независимых государств (СНГ) входят следующие республики: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Российская Федерация. Государством – председателем стран СНГ в 2021 году является Республика Узбекистан [6].

Пандемия COVID-19 оказала крайне негативное влияние на экономическое положение государств – участников СНГ. Многолетний экономический рост, обусловленный увеличением товарооборота, усилением интеграционных и экономических процессов (ВТО, ЕАЭС), имел замедление темпов роста в 2020 году, а также падение показателей по ряду областей взаимодействия. Рынок авиаперевозок стал одной из более пострадавших сфер экономической деятельности из-за введения временных ограничительных и запретительных мер на осуществление авиаперевозок в целях недопущения распространения коронавирусной инфекции.

По итогам докризисного 2019 года мировой рынок пассажирских авиаперевозок имел рост

на 4,2 % к уровню 2018 года. Более быстрыми темпами развивался рынок авиаперевозок стран АТР (рост составил 4,9 %), а рост российского рынка составил 7,4 %. Перевозные емкости (увеличение парка воздушных судов) выросли в 2019 году на 3,5 %, средний показатель занятости кресел составил 82,4 %. При этом наиболее высокий показатель занятости кресел имел европейский рынок 85,2 %. По оценкам IATA (Международное агентство воздушного транспорта), доходы отрасли за 2019 год составили 838 млрд долл. США, что на 3,2 % больше показателя 2018 года. Одновременно расходы отрасли увеличились в 2019 году на 3,8 % и составили 796 млрд долл. США. Динамика роста расходов обусловлена повышением роста пассажиропотока и замедлением роста цен на топливо. Расходы на топливо в структуре общих расходов авиакомпаний составили 23,7 % (в 2018 году 23,5 %) [8].

Российский рынок пассажирских авиаперевозок за 2019 год имел рост на 7,4 % к уровню 2018 года, а совокупный пассажиропоток составил 147,2 млн пасс. [10]. Рынок авиаперевозок Республики Казахстан за 2019 год продемонстрировал рост на 9 %. Обуславливающим фактором данного результата стало создание национальной бюджетной авиакомпании «Fly Arystan», вошедшей в структуру холдинга «Air Astana». Рост рынка пассажирских авиаперевозок Республики Азербайджан за 2019 год составил 8,2 %, в основном за счет расширения парка воздушных судов национальной бюджетной авиакомпании «Buta Airways» [11]. Рынок пассажирских авиаперевозок стран СНГ в целом по итогам работы за 2019 год показал рост пассажиропотока более чем на 5 % к уровню 2018 года. Авиакомпании расширяли маршрутную сеть, увеличивали и обновляли парк воздушных судов, аэропорты развивали сотрудничество с зарубежными авиакомпаниями.

Пандемия COVID-19 стала ключевым фактором падения пассажиропотока на глобальном и макрорегиональном рынке пассажирских авиаперевозок стран СНГ. Введение временных запретительных и ограничительных мер на осуществление авиаперевозок, начавшееся в марте 2020 года и продолжавшееся с незначительными послаблениями до конца года, стало причиной падения рынка более чем на 60 %. Это является наихудшим показателем за всю историю рынка пассажирских авиаперевозок и развития гражданской авиации [16]. Важно отметить, что Российская Федерация, благодаря координации взаимодействия с партнерами в рамках ЕАЭС и СНГ, сняла запретительные ограничения на выполнение авиаперелетов. Между Российской Федерацией и странами СНГ в период с июля по декабрь 2020 года осуществлялось регулярное авиасообщение. Частота выполняемых рейсов была снижена, а пассажиры, осуществляющие перелет, проходили экспресс-тестирование на наличие коронавирусной инфекции, соблюдали правила индивидуальной защиты во время перелета и пребывания в аэропорту, по прибытии в пункт назначения проходили карантин. Следует также отметить, что в рамках Европейского Союза были приостановлены перелеты между государствами – участниками ЕС, каждое государство ввело индивидуальные ограничения, что оказало очень негативное влияние на рынок и стало причиной падения пассажиропотока более чем на 70 %. Понимание важности авиасообщения как основы экономического, политического и социокультурного взаимодействия в рамках СНГ является фундаментальной составляющей эффективной политики, направленной на снижение последствий негативного влияния пандемии COVID-19 на рынок пассажирских авиаперевозок. На территории Российской Федерации временные ограничительные меры на внутреннее авиасообщение действовали в период с марта по май 2020 года. А в период с июня по декабрь этого же года рейсы выполнялись с соблюдением пассажирами эпидемиологических мер. В период с июня по август 2020 года отмечалось увеличение пассажиропотока в аэропортах ЮФО и Республики Крым.

Методы исследования. Вопросам развития рынка пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ посвящены труды российских и зарубежных ученых. В статье Холопова К. В. и Соколовой О. В. «Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг» [6] авторы приходят к выводу, что рынок авиаперевозок России является драйвером роста рынка авиаперевозок СНГ. Следует отметить, что рост рынка пассажирских авиаперевозок, определяется уровнем экономического взаимодействия. При развитии товарооборота между Россией и странами СНГ происходит увеличение пассажиропотока. Российские и зарубежные авиакомпании расширяют маршрутные сети между столицами государств СНГ и регионами РФ, увеличива-

ется пассажиропоток аэропортов. При падении торгового оборота между странами, а также при возникновении политических конфликтов происходит снижение пассажиропотока (пример Грузии и Украины). Рост взаимного товарооборота государств – участников СНГ является обуславливающим фактом увеличения национальных рынков пассажирских авиаперевозок в докризисный период.

В статье Непогожевой А. В. «Анализ рынка авиационных перевозок и государственное регулирование отрасли в Российской Федерации» [7] автор заключает, что для развития рынка пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ необходимо совершенствование нормативно-правового регулирования рынка. Автор подчеркивает, что при совершенствовании необходимо учитывать интересы всех сторон экономического процесса: пассажиров, российских и зарубежных авиакомпаний, а также аэропортов.

Консолидация рынка пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ представлена в работе Мальцева А. А. и Матвеевой А. В. «Консолидация бюджетных авиакомпаний как особенность глобализации воздушного транспорта на современном этапе» [7]. Авторы исследования делают вывод о том, что в период глобализации консолидация авиаперевозчиков и интеграция рынков является наиболее эффективным инструментом развития. В дополнение к заключению автора можно привести пример Швейцарии, вошедшей в структуру Европейского воздушного пространства и демонстрировавшей на протяжении двадцати лет (с 2000 по 2019 год) средне-европейские показатели роста и развития рынка. Европейские бюджетные авиакомпании имеют равный доступ к швейцарскому рынку, а пассажиропоток британской бюджетной авиакомпании «easyJet», по итогам работы за 2020 год, в структуре пассажиропотока аэропорта Женевы составил 45,7 % [17].

Консолидация авиакомпаний как эффективный инструмент развития рынка авиаперевозок представлена в работе Иляшенко В. В. и Матвеевой А. В. «Консолидация авиакомпаний как важнейшая особенность функционирования мирового рынка пассажирских авиаперевозок» [4]. Авторы делают вывод о том, что расширение взаимодействия в рамках авиационных альянсов (союзов) способствует увеличению пассажиропотока. Здесь необходимо также отметить, что авиационные альянсы – это международное сотрудничество авиакомпаний, носящее глобальный характер и направленное на увеличение пассажиропотока. Консолидация в рамках макрорегиона (на примере СНГ) может способствовать эффективному развитию рынка авиаперевозок государств, входящих в структуру макрорегиона, и происходить параллельно с процессом консолидации национальных авиакомпаний в рамках авиационных альянсов.

В статье Абиляпатта Е. и Каирова Ш. Г. «Проблемы развития авиатранспортной системы в Республике Казахстан (на примере авиакомпании Air Astana)» [3] авторы исследования заключают, что для рынка авиаперевозок Республики Казахстан наиболее перспективным сценарием развития является увеличение направлений, связывающих города Алма-Ата и Нур-Султан с крупными регионами Российской Федерации.

В статье Халилов И. Б. и Султанлы С. И. «Рост мирового туризма и оценка конкурентоспособности Азербайджана» [14] авторы утверждают, что для развития туризма в Республике Азербайджан необходимо расширять маршрутную сеть, связывающую Баку с крупными городами Российской Федерации и Республики Казахстан. Республика Азербайджан имеет высокие темпы роста и развития индустрии туризма, где значительную долю туристов составляют граждане Российской Федерации и государств СНГ.

Анализ сегмента бюджетных авиаперевозок в структуре рынка пассажирских авиаперевозок. Развитие сегмента бюджетных перевозок стало ключевым фактором развития европейского рынка пассажирских авиаперевозок в условиях преодоления кризиса 2008 года, вызванного негативным влиянием последствий мирового финансового кризиса и выраженного в падении потребительской активности. Спад пассажиропотока в 2009 году составил около 10 %. Если за 2008 год доля бюджетных авиакомпаний в структуре пассажиропотока европейского рынка не превышала и 15 %, то по итогам деятельности за 2019 год доля пассажиропотока бюджетных авиакомпаний составила около 50 % [12]. Европейский рынок пассажирских авиаперевозок за период с 2008 по 2019 год вырос на 41,58 %: с 808 млн пассажиров до 1 млрд 144 млн пассажиров (рисунки 1).

В период с 2009 по 2019 год на европейском рынке пассажирских авиаперевозок наблюда-

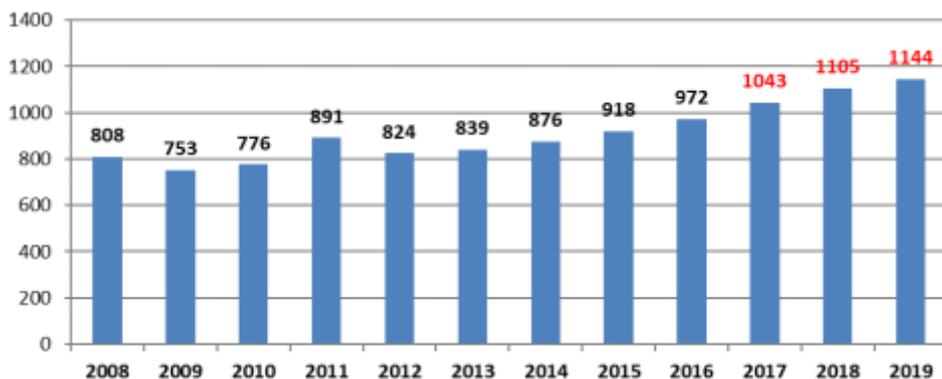


Рис. 1. Европейский рынок пассажирских авиаперевозок, количество перевезенных пассажиров в период с 2008 по 2019 год, млн чел.

Источник: Статистика европейского рынка пассажирских авиаперевозок с 2008 по 2019 год) [18].

Таблица 1

Доля направлений бюджетных и классических авиакомпаний

Аэропорт	Классические авиаперевозки, %	Бюджетные авиаперевозки, %
г. Ставрополь	76,92	23,08
г. Минеральные Воды	83,33	16,67
г. Нальчик	37,5	62,5
г. Беслан (Владикавказ)	76,47	23,53
г. Грозный	93,33	6,67
г. Магас	66,67	33,33
г. Махачкала	80	20

Источник: Рублев В. В. Перспективы развития бюджетных авиаперевозок в СКФО в условиях макроэкономической нестабильности [12].

На территории СНГ по состоянию на 2021 год осуществляют деятельность три бюджетные авиакомпании:

1. «Победа» (Российская Федерация), входит в структуру «Группы Аэрофлот», осуществляет рейсы по внутренним и международным направлениям, имеет в парке 34 ед. Boeing 737-800. Компания образована в 2014 году.

2. «Fly Arystan» (Республика Казахстан), входит в структуру ведущей национальной авиакомпании «Air Astana», выполняет внутренние и международные рейсы, имеет в парке 7 ед. Airbus A-320-200. Компания образована в 2018 году.

3. «Buta Airways» (Республика Азербайджан), входит в структуру ведущей национальной авиакомпании «AZAL», выполняет внутренние и международные рейсы, имеет в парке 8 ед. Embraer ERJ-190. Компания образована в 2016 году.

Следует отметить, что европейские бюджетные авиакомпании располагают парком воздушных судов одного или нескольких типов в количестве более сотни единиц. Так, по состоянию на январь 2021 года флот ирландской бюджетной авиакомпании «Ryanair» состоит из 442 ед. Boeing 737-800 (моно эксплуатант), парк британской бюджетной авиакомпании «EasyJet» составляют 332 ед. Airbus (A-319, A-320, A-321), венгерская бюджетная авиакомпания располагает парком в 110 ед. Airbus (A-320, A-321), а испанская «Vueling» эксплуатирует 124 ед. Airbus (A-319, A-320, A-321). Совокупное количество воздушных судов бюджетных авиакомпаний стран СНГ составляет всего 49 ед., что является крайне низким показателем по сравнению с европейским рынком.

На рынке пассажирских авиаперевозок осуществляют деятельность зарубежные бюджетные авиакомпании, связывающие столицы и крупные города государств СНГ с городами Ев-

ропы и стран Ближнего Востока. Нужно указать на присутствие на рынке таких авиакомпаний, как: «Ryanair», «Wizz Air», «easyJet», «Vueling», «Volotea», «Flydubai» (ОАЭ). Наличие на рынке ведущих европейских бюджетных авиакомпаний является обуславливающим фактором перспективности рынка пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ для развития сегмента бюджетных авиаперевозок в структуре рынка.

За три года существования азербайджанская «Buta Airways» увеличила долю пассажиропотока в структуре Международного аэропорта имени Гейдара Алиева до 15 %, что является вы-

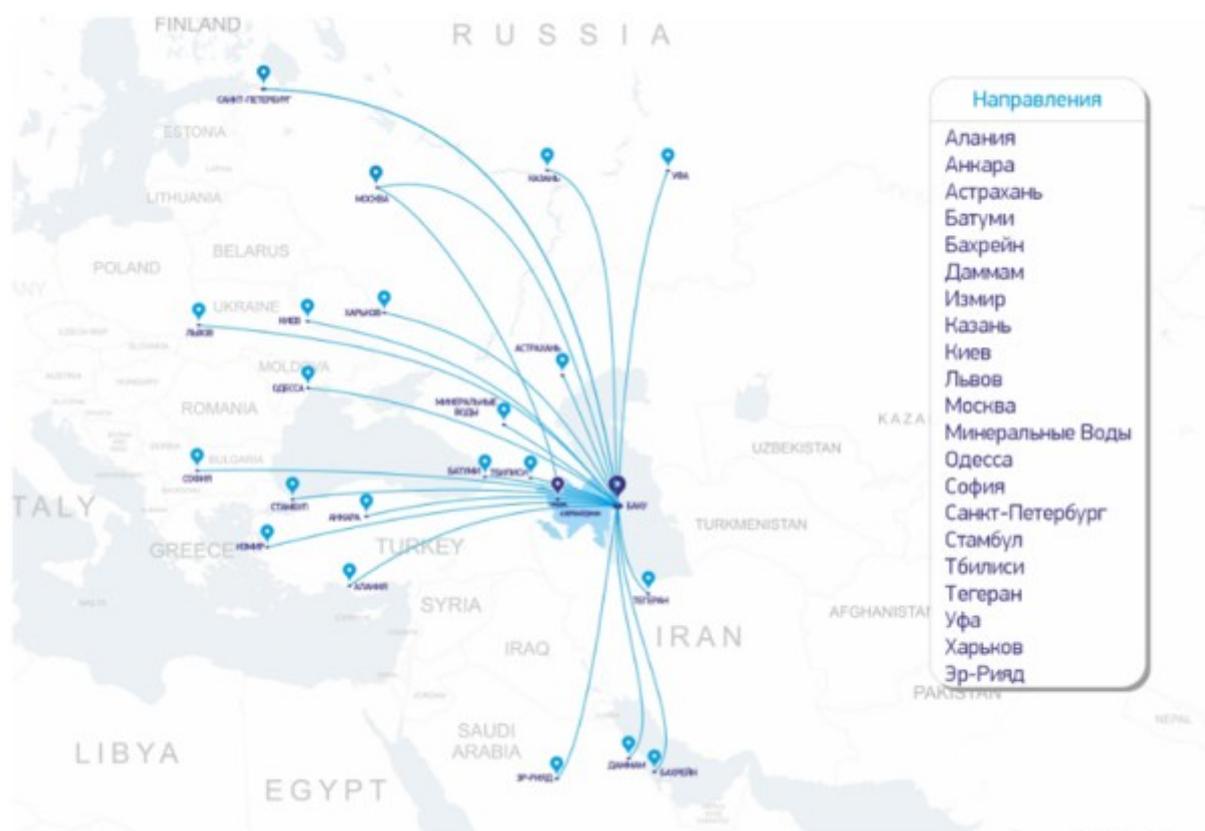


Рис. 2. Маршрутная сеть авиакомпании «Buta Airways» (Республика Азербайджан), по состоянию на 2021 год.

Источник: Официальный сайт авиакомпании «Buta Airways» [5].

Далее следует отметить, что за два года существования авиакомпания «Fly Arystan» развила внутреннюю маршрутную сеть, охватывающую все крупные города Республики Казахстан. А также открыла одно международное направление, связывающее Нур-Султан с Москвой (рисунок 3), а парк воздушных судов с 2019 по 2021 год увеличился с 2 до 7 ед.

Важно отметить, что рынок пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан имеет развитую конкуренцию, рейсы по внутренним направлениям осуществляют 6 национальных авиакомпаний. Высокие темпы развития свидетельствуют о востребованности бюджетного сегмента на рынке пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан. В случае успешной реализации планов по приобретению 30 ед. Boeing 737-800 в период 2022–2025 годов «Fly Arystan» станет ведущей бюджетной авиакомпанией в регионе и увеличит международную маршрутную сеть, связывающую крупные города Республики Казахстан с регионами СФО, УФО, ПФО, а также со столицами и крупными городами близлежащих государств.

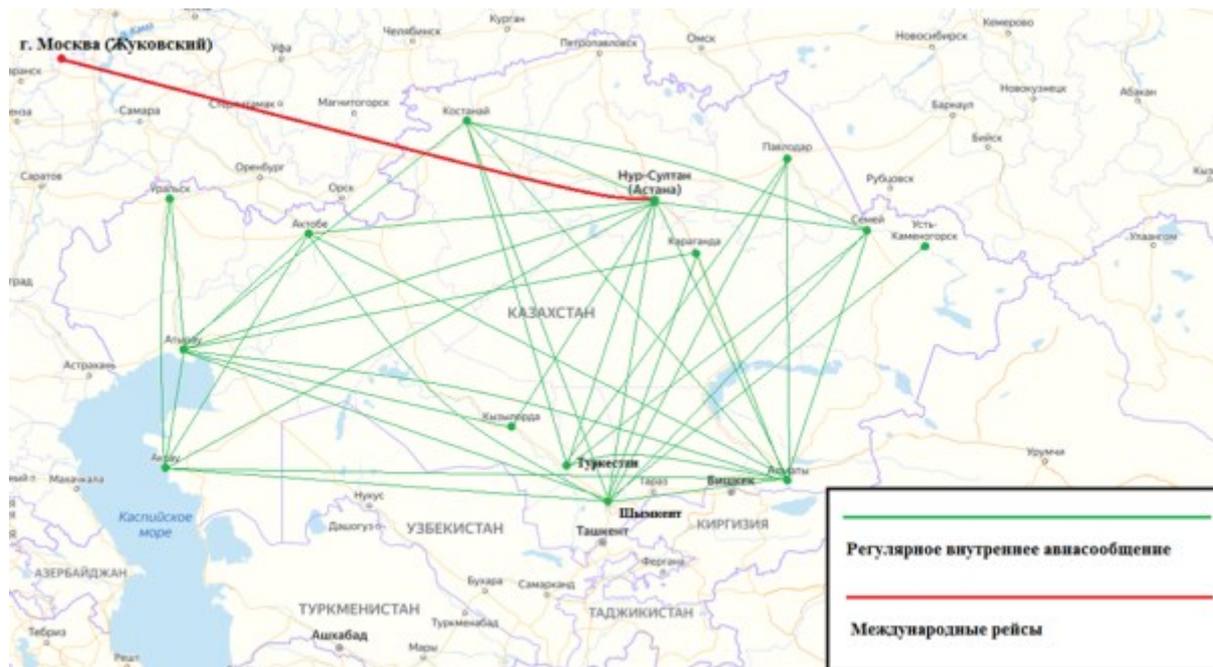


Рис. 3. Маршрутная сеть авиакомпании «Fly Arystan» (Республика Казахстан), по состоянию на 2021 год.

Источник: Официальный сайт авиакомпании «Fly Arystan», авт. Рублев В. В. [2]

Рассматривая деятельность российской бюджетной авиакомпании «Победа», следует указать, что она выполняет регулярные рейсы по 67 направлениям. Авиакомпания развивает как внутреннюю, так и международную маршрутную сеть. В условиях преодоления кризиса 2020 года авиакомпанией «Победа» были приостановлены полеты с 1 апреля по 31 мая 2020 года, [2] однако впоследствии рейсы в структуре внутренней маршрутной сети были возобновлены в полном объеме, а также открыты новые направления. Международные рейсы авиакомпания осуществляет согласно действующим нормам. В случае полного снятия введенных временных запретительных и ограничительных мер «Победа» в течение 1–2 месяцев восстановит международную маршрутную сеть. Эта авиакомпания является примером эффективного управления и организации бизнес-процессов. Российский рынок пассажирских авиаперевозок испытывает потребность в развитии бюджетного сегмента. По итогам деятельности за кризисный 2020 год пассажиропоток аэропорта Туношна (г. Ярославль) возрос на 66 %, что является рекордным показателем. Ключевым фактором роста пассажиропотока послужило открытие регулярного авиасообщения между Ярославлем и Санкт-Петербургом, обслуживаемого авиакомпанией «Победа». Сегмент бюджетных авиаперевозок востребован на региональном уровне и может стать ключевым фактором роста пассажиропотока в условиях преодоления кризиса по аналогии с европейскими региональными аэропортами в период преодоления кризиса 2008 года.

Выводы. В условиях преодоления кризиса 2020 года, вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, на рынке пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ может произойти усиление роли и влияния бюджетных авиакомпаний. Действующие бюджетные авиакомпании «Победа», «Fly Arystan», «Bura Airways», образованные в период с 2014 по 2018 год, имели высокие темпы роста и развития. Основопологающей причиной роста сегмента бюджетных авиаперевозок на территории СНГ является более выгодная для пассажиров тарифная политика бюджетных авиакомпаний. Авиабилеты на рейсы бюджетных авиакомпаний ниже по сравнению со стоимостью авиабилетов классических авиаперевозчиков в среднем на 20 % – 30 %. По ряду направлений авиабилеты на рейсы бюджетных авиакомпаний сопоставимы или являются более низкими по сравнению со стоимостью билетов на железнодорожном транспорте по аналогичному маршруту. Благодаря развитию сегмента бюджетных авиаперевозок изменяется структура и сущность рынка, авиаперелет становится доступным для значительного количества граждан. Региональные аэропорты расширяют сотрудничество с бюджет-

ными авиакомпаниями, увеличивают количество направлений маршрутной сети, происходит рост показателя пассажиропотока.

Авиакомпания «Победа» в структуре маршрутной сети аэропорта Уйташ (г. Махачкала) осуществляет регулярные рейсы по направлению Махачкала – Москва (Внуково), Махачкала – Санкт-Петербург (Пулково) [18]. Открытие новых направлений, связывающих Махачкалу с крупными городами ПФО, УФО, СФО, позволит аэропорту Уйташ увеличить пассажиропоток, а жители Республики Дагестан получат возможность приобретения авиабилетов по ценам на 20 % – 30 % ниже действующих тарифов классических авиаперевозчиков.

Опыт преодоления кризиса 2008 года на европейском рынке пассажирских авиаперевозок доказал эффективность развития сегмента бюджетных авиаперевозок. При увеличении парка воздушных судов действующих бюджетных авиакомпаний стран СНГ, а также при создании новых бюджетных авиакомпаний рынок пассажирских авиаперевозок стран СНГ продемон-

Литература

1. «Махачкала – Международный аэропорт». Официальный сайт. Расписание. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mcx.aero/> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
2. «Победа» приостанавливает выполнение полетов до 31 мая. Официальный сайт Авиакомпания «Победа». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.pobeda.aero/about/news/news-462/> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
3. Genève Aéroport: chute de 68,8 % du trafic passager en 2020 (фр. Аэропорт Женевы: падение пассажиропотока 68,8 % в 2020 году). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.air-journal.fr/2021-01-17-geneve-aeroport-chute-de-688-du-traffic-passager-en-2020-5225368.html> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
4. Абиляпата Е., Каирова Ш. Г. Проблемы развития авиатранспортной системы в Республике Казахстан (на примере авиакомпании «Air Astana») // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. – 2018. – № 8. – С. 18–23.
5. Ильяшенко В. В., Матвеева А. В. Функционирование мирового рынка пассажирских авиаперевозок // Journal of new economy. – 2011. – № 6 (38). – С. 142–147.
6. Карта полетов авиакомпании «Buta Airways». Официальный сайт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.butaairways.az/ru/information/route-map> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
7. Кто входит в СНГ на 2021 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sprintotvet.ru/kakie-strany-vhodyat-v-sng-na-2021-god.html> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
8. Мальцев А. А., Матвеева А. В. Консолидация бюджетных авиакомпаний как особенность глобализации воздушного транспорта на современном этапе // Вестник ТГЭУ. – 2016. – № 4 (80). – С. 96–104.
9. Международный рынок пассажирских авиаперевозок. Аналитический доклад «Аэрофлота» за 2019 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ar2019.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2019/gb/Russian/2020/.html> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
10. Непогожева А. В. Анализ рынка авиационных перевозок и государственное регулирование отрасли в Российской Федерации // Формула менеджмента. – 2018. – № 3 (5). – С. 17–22.
11. Перевозки пассажиров в России – итоги 2019 года. AVIASTAT. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
12. Рублев В. В. Европейский опыт развития бюджетных авиакомпаний на рынке региональных авиаперевозок: тенденции и перспективы развития // Региональные проблемы преобразования экономики. – Махачкала. – 2020. – № 6 (116) (сентябрь). – С. 24–33.
13. Рублев В. В. Перспективы развития бюджетных авиаперевозок в СКФО в условиях макроэкономической нестабильности // Региональные проблемы преобразования экономики. – Махачкала. – 2020. – № 9 (119) (декабрь). – С. 70.
14. Рублев В. В. Перспективы развития рынка бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика – г. Астрахань. – 2020. – № 2 (июнь). – С. 70–80.
15. Халилов И. Б., Султанлы С. И. Рост мирового туризма и оценка конкурентоспособности Азербайджана // Проблемы экономики и менеджмента. – 2016. – № 5 (57). – С. 47–51.
16. Холопов К. В., Соколова О. В. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – № 6. – С. 119–129.
17. IATA: 157 milliards de dollars et 60 % des passagers perdus en 2020» (фр. IATA: 157 млрд долларов и 60 % пассажиров потеряно в 2020 году). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.
18. Number of passengers carried by air in the European Union (EU-28) from 2008 to 2019, (англ. Статистика европейского рынка пассажирских авиаперевозок с 2008 по 2019 год). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1118397/air-passenger-transport-european-union/> (дата обращения: 25.01.2021), свободный. – Загл. с экрана.

References:

1. «Mahachkala – Mezhdunarodnyj aeroport». Oficial'nyj sajt. Raspisanie. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.mcx.aero/> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
2. «Pobeda» priostanavlivaet vypolnenie poletov do 31 maya. Oficial'nyj sajt Aviakompanii «Pobeda». [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.pobeda.aero/about/news/news-462/> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
3. Genève Aéroport: chute de 68,8 % du trafic passager en 2020 (fr. Aéroport ZHenevy: padenie passazhiropotoka 68,8 % v 2020 godu). [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.air-journal.fr/2021-01-17-geneve-aeroport-chute-de-688-du-traffic-passager-en-2020-5225368.html> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
4. Abil'patta E., Kairova SH. G. Problemy razvitiya aviatransportnoj sistemy v Respublike Kazahstan (na primere aviakompanii «Air Astana») // Nauka i turizm: strategii vzaimodejstviya. – 2018. – № 8. – S. 18–23.
5. Il'yashenko V. V., Matveeva A. V. Funkcionirovanie mirovogo rynka passazhirskih aviaperevozok // Journal of new economy. – 2011. – № 6 (38). – S. 142–147.
6. Karta poletov aviakompanii «Buta Airways». Oficial'nyj sajt. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.butairways.az/ru/information/route-map> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
7. Kto vkhodit v SNG na 2021 god. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://sprintotvet.ru/kakie-stranyivhodyat-v-sng-na-2021-god.html> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
8. Mal'cev A. A., Matveeva A. V. Konsolidaciya byudzhetnyh aviakompanij kak osobennost' globalizacii vozdušnogo transporta na sovremennom etape // Vestnik TGEU. – 2016. – № 4 (80). – S. 96–104.
9. Mezhdunarodnyj rynek passazhirskih aviaperevozok. Analiticheskij doklad «Aeroflota» za 2019 god. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://ar2019.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2019/gb/Russian/2020/.html> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
10. Nepogozheva A. V. Analiz rynka aviacionnyh perevozok i gosudarstvennoe regulirovanie otrasli v Rossijskoj Federacii // Formula menedzhmenta. – 2018. – № 3 (5). – S. 17–22.
11. Perevozki passazhirov v Rossii – itogi 2019 goda. AVIASTAT. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
12. Rublev V. V. Evropejskij opyt razvitiya byudzhetnyh aviakompanij na rynke regional'nyh aviaperevozok: tendencii i perspektivy razvitiya // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. – Mahachkala. – 2020. – № 6 (116) (sentyabr'). – S. 24–33.
13. Rublev V. V. Perspektivy razvitiya byudzhetnyh aviaperevozok v SKFO v usloviyah makroekonomicheskoj nestabil'nosti // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. – Mahachkala. – 2020. – № 9 (119) (dekabr'). – S. 70.
14. Rublev V. V. Perspektivy razvitiya rynka byudzhetnyh aviaperevozok v Respublike Kazahstan // Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika – g. Astrahan'. – 2020. – № 2 (iyun'). – S. 70–80.
15. Halilov I. B., Sultanly S. I. Rost mirovogo turizma i ocenka konkurentosposobnosti Azerbajdzhana // Problemy ekonomiki i menedzhmenta. – 2016. – № 5 (57). – S. 47–51.
16. Holopov K. V., Sokolova O. V. Sovremennye faktory i tendencii razvitiya mezhdunarodnyh rynkov passazhirskih i gruzovyh vozdušnyh perevozok i mesto Rossii na rynkah aviauslug // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. – 2017. – № 6. – S. 119–129.
17. IATA: 157 milliards de dollars et 60 % des passagers perdus en 2020» (fr. IATA: 157 mlrd dollarov i 60 % passazhirov poteryano v 2020 godu). [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
18. Number of passengers carried by air in the European Union (EU-28) from 2008 to 2019, (angl. Statistika evropejskogo rynka passazhirskih aviaperevozok s 2008 po 2019 god). [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.statista.com/statistics/1118397/air-passenger-transport-european-union/> (data obrashcheniya: 25.01.2021), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.