В. В. Рублев, О. Н. Ларин

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ» (Г. РОСТОВ-НА-ДОНУ) В УСЛОВИЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА, ВЫЗВАННОГО ВЛИЯНИЕМ ПАНДЕМИИ COVID-19

Аннотация

Эффективное функционирование региональных аэропортов в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Российской Федерации является фундаментальной задачей развития в условиях преодоления кризиса 2020 г. По оценкам экспертов IATA (Международное агентство воздушного транспорта), в результате введения временных ограничительных и запретительных мер на выполнение пассажирских авиаперевозок значительным большинством стран мира, совокупное падение пассажиропотока по итогам 2020 г. достигнет 60 %. Аэропорт «Платов» (г. Ростов-на-Дону) является одним из ведущих региональных аэропортов ЮФО и занимает важное место в устройстве региональной логистической системы. Важной структурной особенностью аэропорта «Платов» является статус хаба (базового аэропорта) для региональной российской авиакомпании «Азимут», имеющей стабильно высокие темпы роста и развития.

Результатом представленного в статье исследования послужило создание модели перспективного развития новых направлений аэропорта. Структурной особенностью предлагаемой модели перспективного развития аэропорта «Платов» является как расширение внутренней маршрутной сети, так и увеличение количества направлений зарубежных бюджетных авиакомпаний. Европейский опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. доказал эффективность развития сегмента бюджетных авиаперевозок. Так, если в 2008 г. доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского рынка пассажирских авиаперевозок не превышала 10 %, то по итогам 2019 г. доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского рынка достигла 50 % от общего пассажиропотока.

Ключевые слова

Бюджетные авиакомпании, региональные авиалинии, рынок авиаперевозок, бюджетные авиаперевозки, региональные аэропорты, антикризисное управление.

V. V. Rublev, O. N. Larin

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF AIRPORT «PLATOV» (ROSTOV-ON-DON) COPING WITH CRISIS CAUSED BY IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC

Annotation

Effective development of regional airports in structure of the passenger air transportation market of Russian Federation is a fundamental task of development in conditions of overcoming the crisis of 2020. According to IATA experts (International Air Transport Agency), the results of introduction of temporary restrictive and prohibitive measures for passenger air transportation, significant number of countries around the world, total drop in passenger traffic by the end of 2020 will reach 60 %. «Platov» airport (Rostov-on-Don) is one of the leading regional airports of Southern Federal District, occupying an important role in structure of regional logistics system. Important structural feature of airport «Platov» is the status of a hub (base airport) for regional Russian airline «Azimut», which demonstrates high growth and development rates.

Result of research in article was the creation of model for prospective development of new directions. Structural feature of proposed model of long-term development of «Platov» airport is the expansion of both the domestic route network and increase in number of destinations of foreign budget airlines. European experience of overcoming of consequences of world financial crisis of 2008 proved the effectiveness of development of budget air travel, so if in 2008 the share of budget airlines in structure of European passenger market share does not exceed 10 %, then, at the end of 2019, share of budget airlines in structure of European market has reached 50 % of total passenger traffic.

Keywords

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

Введение

Аэропорт «Платов» является одним из наиболее молодых, но динамично развивающихся аэропортов Российской Федерации. Решение о строительстве аэропорта «Южный» (переименован в «Платов» в 2017 г.) было принято в 2006 г., а в 2014 г. был дан старт стро-

ительству пассажирского терминала. Возведенный в короткие сроки с применением современных технологий проектирования и строительства аэропорт отвечает всем мировым требованиям и стандартам безопасности [1]. Технические возможности аэропорта позволяют принимать воздушные суда всех типов, а международный статус дает аэропорту перспективы активного развития международных направлений в структуре маршрутной сети. По состоянию на 2021 г. оператором аэропорта является холдинг «Аэропорты Регионов», в структуру которого, кроме аэропорта «Платов», входят следующие аэропорты: «Кольцово» (г. Екатеринбург), «Курумоч» (г. Самара), «Стригино» (г. Нижний Новгород), «Гагарин» (г. Саратов), «Елизово» (г. Петропавловск-Камчатский), «Новый Уренгой» (г. Новый Уренгой) [2].

Ввод в эксплуатацию аэропорта «Платов» и прием первых рейсов состоялся 7 декабря 2017 г. По итогам деятельности за 2018 г. аэропорт «Платов» осуществил обслуживание 3,24 млн пассажиров, что на 19 % превышает совокупный показатель пассажиропотока выведенного из эксплуатации аэропорта «Ростов-на-Дону» в период с 1 января по 6 декабря 2017 г. и пассажиропоток аэропорта «Платов» в период с 7 по 31 декабря 2017 г. [3]. По итогам деятельности за 2019 г. услугами аэропорта «Платов» воспользовалось 3,06 млн пассажиров, в том числе 2,38 млн пассажиров на внутренних линиях [4]. По итогам деятельности за 9 месяцев 2020 г. пассажиропоток аэропорта «Платов» снизился на 36 % (около 1,5 млн пассажиров) [5]. Это значительно ниже падения пассажиропотока аэропортов МАУ (Московского авиационного узла), пассажиропоток которых сократился на 50–60 %. Введение временных ограничительных и запретительных мер на осуществление международных рейсов, вызванное пандемией COVID-19, оказало крайне негативное влияние на рынок пассажирских авиаперевозок и послужило причиной резкого падения пассажиропотока.

Аэропорт «Платов» имеет значительные ресурсы и возможности для увеличения пассажиропотока. Рекордный суточный авиационный трафик был зафиксирован 23 июня 2018 г. в дни проведения Чемпионата мира по футболу 2018. За сутки аэропорт осуществил обслуживание 212 рейсов, в т. ч. чартерных рейсов широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнеров Boeing 777, Boeing 747, совершивших впервые взлет и посадку в аэропорту «Платов».

Представленные данные характеризуют «Платов» как аэропорт с высоким показателем региональной интеграции. Развитие регионального авиасообщения является важным элементом стратегического развития аэропорта.

Как было отмечено выше, «Платов» является хабом для российской региональной авиакомпании «Азимут».

Авиакомпания «Азимут» является региональной быстрорастущей российской авиакомпанией, специализирующейся на выполнении рейсов малой и средней дальности. Помимо аэропорта «Платов» авиакомпания расширяет маршрутную сеть на базе аэропорта «Пашковский» (г. Краснодар), имея высокие показатели роста и развития [6]. «Азимут» является моноэксплуатантом лайнера SSJ-100, российского узкофюзеляжного среднемагистрального пассажирского лайнера, введенного в эксплуатацию в 2008 г. (рис. 1).



Рисунок 1 — **Лайнер SSJ-100 авиакомпании «Азимут» в аэропорту «Платов» (г. Ростов-на-Дону)** [7]

Образец сотрудничества аэропорта «Платов» и авиакомпании «Азимут» является показательным примером в современной истории развития рынка пассажирских авиаперевозок, демонстрирующим возможности российской отрасли авиастроения и перспективы развития рынка региональных авиаперевозок.

Основными факторами роста и развития авиакомпании «Азимут» являются:

– высокая эксплуатационная эффективность воздушного судна (рейсы малой и средней протяженности в структуре маршрутной сети, позволяющие совершать одним воздушным судном от 6 до 8 рейсов в сутки);

– эффективная маркетинговая политика (применение элементов стратегии бюджетной авиакомпании: одноклассовая компоновка салона воздушного судна, минимальный набор услуг в базовом тарифе, возможность приобретения дополнительных услуг);

– минимизация финансовых рисков (лизинговые платежи осуществляются в национальной валюте, что снижает риски валютной волатильности);

– выполнение рейсов в рамках федеральной программы субсидирования региональных авиаперевозок [8].

Авиакомпания располагает воздушными судами SSJ-100 в количестве 13 единиц в одноклассовой компоновке на 100 и 103 места (рис. 2). Это позволяет увеличить на четверть пассажировместимость лайнера по сравнению с классической двухклассовой компоновкой.



Рисунок 2 — **Компоновка салона лайнеров SSJ-100 авиакомпании «Азимут»** [7]

По итогам деятельности за 2019 г. средняя загруженность салона воздушного судна авиакомпании «Азимут» составила более 85 % [9], что является достаточно высоким показателем для региональных авиаперевозок. Учитывая структуру и специфику российского рынка пассажирских авиаперевозок, а также на основании анализа маркетинговой стратегии авиакомпании «Азимут» мы можем сделать заключение, что эксплуатация лайнера SSJ-100 является эффективной на российском рынке региональных авиаперевозок, а авиакомпания «Азимут» имеет высокие перспективы развития на внутренних направлениях.

Материалы и методы

Проблемам развития региональных аэропортов посвящены труды российских и зарубежных ученых. В статье Л. Н. Бабкиной и Л. Ф. Отверченко «Концепции стратегического развития авиатранспортной системы в регионах Российской Федерации» [10] представлено заключение о необходимости развития регионального авиатранспортного сообщения как важного фактора роста и развития национальной экономики. Авторы исследования отмечают высокий потенциал развития региональных аэропортов ЦФО, ПФО, ЮФО, СКФО, а основными факторами развития определяют расширение внутренней маршрутной сети и увеличение количества субсидируемых направлений. В статье «Стратегия развития региональных аэропортов» [11] Я. Н. Солдатов подчеркивает, что аэропорт для субъекта Федерации является важным элементом логистической инфраструктуры, и его развитие должно происходить за счет эффективного взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти. При разработке федеральных и региональных программ, направленных на развитие регионального авиасообщения и совершенствование наземных объектов авиатранспортной инфраструктуры, должны учитываться ключевые особенности регионов. Автор исследования заключает, что на современном этапе развития рынка пассажирских авиаперевозок регионам необходимо расширять маршрутную сеть между субъектами страны и ключевыми курортными городами: Сочи, Краснодар, Адлер, Минеральные Воды. Увеличение количества внутренних направлений станет ключевым фактом развития внутреннего туризма. В статье «Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг» [12] Т. А. Шутова заключает, что основным фактором роста и развития региональ-

ных аэропортов РФ является их низкая инвестиционная привлекательность. Повышение уровня инвестиционной привлекательности, по мнению автора, станет ключевым фактором развития региональных аэропортов. Необходимо отметить, что заключение автора исследования не достаточно обосновано, так как с момента распада СССР значительное количество аэропортов Российской Федерации были модернизированы и на сегодняшний день соответствуют всем международным требованиям и стандартам. Примеры аэропортов «Платов», «Пашковский» (г. Краснодар), «Стригино» (г. Нижний Новгород) доказывают эффективность ГЧП (государственно-частного партнерства), а ежегодный рост пассажиропотока является ключевым фактором их инвестиционной привлекательности. В статье В. А. Губенко «Методы кластеризации и классификации аэропортовых предприятий в оценке стратегических позиций на рынке авиатранспортной сферы» [13] представлены результаты исследования деятельности ряда региональных аэропортов Российской Федерации. На основании проведенного исследования автор заключает, что эффективным элементом стратегического управления аэропортом может стать кластеризация. Российский и зарубежный опыт доказывает, что ключевыми факторами, влияющими на развитие аэропорта, являются: его географическое расположение, технические возможности, численность населения региона. Создание кластера на базе регионального аэропорта может стать неэффективным по причине того, что кластеризация оказывает влияние на организационную структуру, а основные показатели деятельности аэропорта (пассажиропоток и авиационный трафик) зависят от количества направлений маршрутной сети.

Среди работ зарубежных ученых необходимо отметить результаты исследования Н. М. Якуш, размещенные в статье «Историческое наследие и культурный туризм Беларуси» [14]. Автор исследования заключает, что развитие авиасообщения между Республикой Беларусь и странами Европейского Союза окажет положительное влияние на развитие национальной туристической отрасли. В статье Г. М. Аубакировой «Трансформационные преобразования экономики Казахстана» [15] представлено заключение о необходимости развития авиасообщения между Республикой Казахстан и государствами Азии и Ближнего Востока как важного элемента развития экономических отношений.

При проведении исследования был применены методы сравнительного анализа, статистического анализа, а также работа с официальными нормативно-правовым актами.

Результаты

Результатом представленного в статье исследования явилось заключение о необходимости развития направления бюджетных авиаперевозок в структуре маршрутной сети аэропорта «Платов» (г. Ростов-на-Дону), а также увеличение количества направлений российской региональной авиакомпании «Азимут», осуществляемых из аэропорта.

Обсуждение

Представим данные анализа внутренней маршрутной сети аэропорта «Платов» по состоянию на январь 2021 г. (табл. 1).

Таблица 1 — **Внутренние направления в структуре маршрутной сети аэропорта «Платов» (г. Ростов-на-Дону) по состоянию на январь 2021 г.** [16]

Направление	Авиакомпания
г. Астрахань	«Азимут»
г. Волгоград	«Азимут»
г. Грозный	«Азимут»
г. Екатеринбург	«Азимут», «Нордстар»
г. Казань	«Азимут»

Направление	Авиакомпания
г. Калининград	«Азимут»
г. Калуга	«Азимут»
г. Махачкала	«Азимут»
г. Минеральные Воды	«Азимут»
г. Москва	«Азимут», «Уральские Авиалинии», «S7», «Смарт Авиа», «Аэрофлот», «Нордвинд», «Пегас Флай», «ЮТэйр», «Якутия»
г. Мурманск	«Нордстар»
г. Нижний Новгород	«Азимут»
г. Новосибирск	«Азимут»
г. Норильск	«Нордстар»
г. Омск	«Азимут»
г. Пермь	«Азимут»
г. Ростов-на-Дону	
г. Самара	«Азимут»
г. Санкт-Петербург	«Азимут», «Россия», «Смарт Авиа»
г. Самара	«Азимут»
г. Саратов	«Азимут»
г. Симферополь	«Азимут»
г. Сочи	«Азимут», «ЮТэйр»
г. Сургут	«ЮТэйр», «Нордстар»
г. Тюмень	«Азимут», «Нордстар»
г. Уфа	«Азимут»
г. Челябинск	«Азимут»

Далее рассмотрим данные анализа международной маршрутной сети аэропорта «Платов» по состоянию на январь 2021 г. (табл. 2).

Таблица 2 — **Международные направления в структуре маршрутной сети аэропорта «Платов» (г. Ростов-на-Дону) по состоянию на январь 2021 г.** [16]

Направление	Авиакомпания
г. Анталья (Турция)	«Роял Флайт», «Азюр Эйр», «Нордвинд», «Уральские Авиалинии»
г. Бишкек (Республика Кыргызстан)	«Азимут»
г. Гюмри (Республика Армения)	«Азимут», «Уральские Авиалинии», «Нордвинд»
г. Дубай (ОАЭ)	«Азимут», «Flydubai», «Уральские Авиалинии»
г. Ереван (Республика Армения)	«Азимут», «Уральские Авиалинии», «Авиакомпания Армения», «Нордвинд», «Пегас Флай»
Занзибар	«РоялФлайт», «Азюр Эйр»
г. Каир (Египет)	«Нордстар»
г. Нур-Султан (Республика Казахстан)	«Азимут»
г. Стамбул (Турция)	«Азимут», «Нордвинд», «Turkish Airlines»,
г. Ташкент (Республика Узбекистан)	«Uzbekistan Airlines»
г. Тель-Авив (Израиль)	«Азимут»

Представленные данные свидетельствуют о том, что аэропорт «Платов» является ключевым хабом авиакомпании «Азимут», но при этом он активно развивает сотрудничество с крупнейшими российскими авиакомпаниями: «Аэрофлот», «Россия», «S7», «Уральские Авиалинии», «ЮТэйр». Региональные российские авиакомпании также являются партнерами аэропорта «Платов»: «Смарт Авиа», «Нордстар», «Нордвинд», «Якутия». Международ-

ные чартерные и сезонные рейсы выполняются авиакомпаниями «Пегас Флай», «Азюр Эйр». Единственной бюджетной авиакомпанией, сотрудничающей с аэропортом «Платов» и выполняющей регулярные рейсы по маршруту г. Ростов-на-Дону — г. Дубай (ОАЭ), является «Flydubai». Российская бюджетная авиакомпания «Победа», по состоянию на январь 2021 года, не выполняет ни одного регулярного рейса из аэропорта «Платов».

Аэропорт «Платов» осуществляет сотрудничество с авиакомпаниями из зарубежных государств. Наиболее развита маршрутная сеть в рамках ЕАЭС. Так, из Ростова-на-Дону можно совершить авиаперелет в Республику Кыргызстан, Республику Казахстан, Республику Армения. Кроме того, зарубежные авиакомпании осуществляют регулярные рейсы из аэропорта «Платов» в Турцию, ОАЭ, Республику Узбекистан.

На основании материалов таблиц 1 и 2 рассмотрим внутренние и международные направления авиакомпании «Азимут» по состоянию на январь 2021 г. (табл. 3).

Таблица 3 — **Направления регулярных рейсов авиакомпании «Азимут» (аэропорт «Платов» г. Ростов-на-Дону) по состоянию на январь 2021 г.** [16]

Внутренние направления	**Международные направления**
г. Астрахань	г. Бишкек (Республика Кыргызстан)
г. Волгоград	г. Гюмри (Республика Армения)
г. Грозный	г. Дубай (ОАЭ)
г. Екатеринбург	г. Ереван (Республика Армения)
г. Казань	г. Нур-Султан (Республика Казахстан)
г. Калининград	г. Стамбул (Турция)
г. Калуга	г. Тель-Авив (Израиль)
г. Махачкала	
г. Минеральные Воды	
г. Москва	
г. Нижний Новгород	
г. Новосибирск	
г. Омск	
г. Пермь	
г. Самара	
г. Санкт-Петербург	
г. Самара	
г. Саратов	
г. Симферополь	
г. Сочи	
г. Тюмень	
г. Уфа	
г. Челябинск	

Авиакомпания «Азимут», по состоянию на январь 2021 г., осуществляет из аэропорта «Платов» рейсы по 23 внутренним и по 7 международным направлениям. Необходимо отметить, что в 2020 г. авиакомпания пополнила парк воздушных судов на 2 единицы (с 11 до 13 воздушных судов), что позволило ей увеличить количество направлений. 26 ноября 2020 г. было анонсировано открытие нового направления по маршруту г. Ростов-на-Дону — г. Воронеж [17]. Рейсы будут выполняться 2 раза в неделю, начиная с января 2021 г. При условии загрузки салона воздушного судна на 85 % открытие направления г. Ростов-на-Дону — г. Воронеж позволит аэропорту «Платов» за год увеличить пассажиропоток более чем на 17 тыс. пассажиров.

Выводы

Аэропорту «Платов» как важному авиатранспортному узлу ЮФО в условиях преодоления кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, необходимо осуществлять развитие как внутренних, так и международных направлений. Приоритетным в развитии внутренней маршрутной сети должно стать увеличение количества направлений авиакомпании «Азимут». Данный авиаперевозчикимеет высокие темпы роста и развития, увеличивает количество направлений маршрутной сети, активно развивает хабы на базе аэропортов «Платов» и «Пашковский», пополняет парк воздушных судов.

Представим модель перспективного развития внутренней маршрутной сети аэропорта «Платов» (рис. 3).

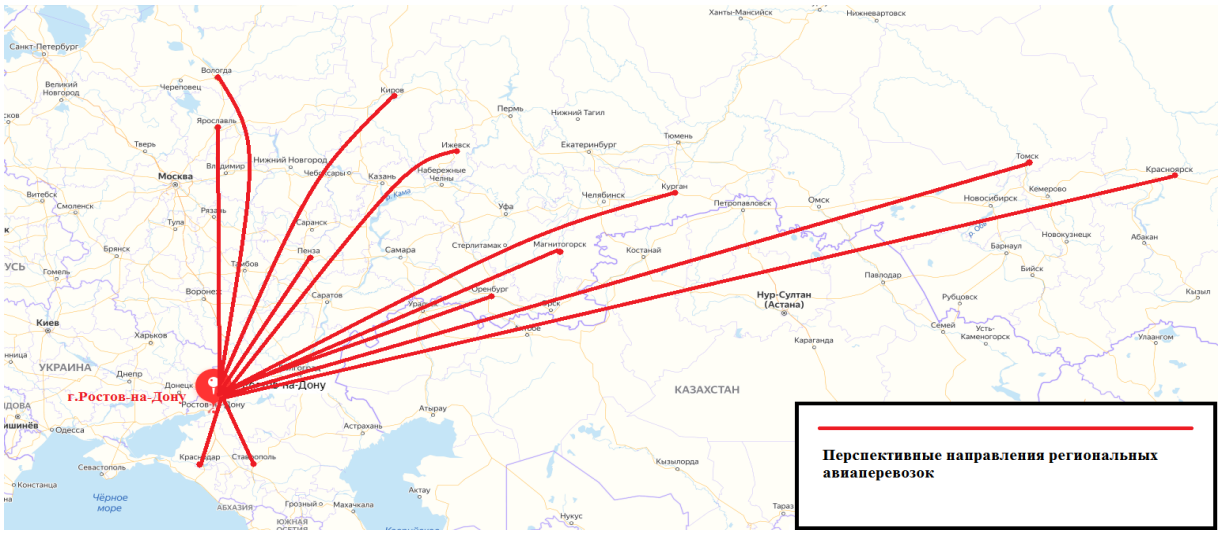

Рисунок 3 — **Перспективные направления внутренней маршрутной сети аэропорта «Платов»**

Первоочередными в развитии аэропорта «Платов» могут стать направления, связывающие г. Ростов-на-Дону с крупными городами ЦФО, ПФО, УФО, СФО, не имеющими прямого авиасообщения с Ростовом-на-Дону и близлежащими аэропортами — г. Воронеж и г. Волгоград.

Вторым перспективным направлением развития маршрутной сети может стать рост бюджетных авиаперевозок. Представим модель перспективного развития международной маршрутной сети аэропорта «Платов» в сегменте бюджетных авиаперевозок (рис. 4).

Бюджетная авиакомпания «Fly Arystan» (Республика Казахстан) за 2 года сумела увеличить парк воздушных судов с 2 до 8 единиц и расширить внутреннюю маршрутную сеть, охватывающую все региональные аэропорты Республики. Венгерская бюджетная авиакомпания «WizzAir» активно развивает свое присутствие в Российской Федерации.

В 2021 г. авиакомпания анонсировала открытие направлений из Санкт-Петербурга, Казани и Нижнего Новгорода в Венгрию (г. Будапешт, г. Дебрецен) и в ряд курортных городов Италии. Британская бюджетная авиакомпания «easyJet» активно развивает свое присутствие в странах Прибалтики, Австрии, Греции, увеличивая количество направлений из региональных хабов. Азербайджанская бюджетная авиакомпания «ButaAirways» увеличивает количество направлений из Баку в регионы России, а также развивает направления в Турцию, Грузию, Республику Казахстан. Бюджетные авиакомпании имеют более высокие темпы развития (рост пассажиропотока), увеличивают парк воздушных судов, открывают новые направления в структуре маршрутной сети.

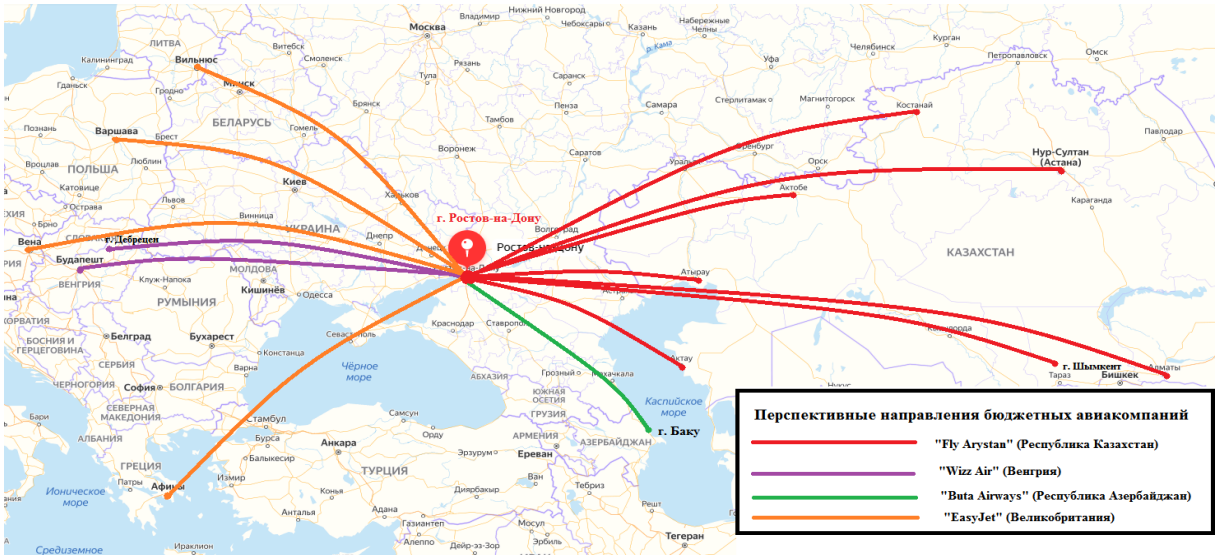

Рисунок 4 — **Перспективные направления международной маршрутной сети аэропорта «Платов» в сегменте бюджетных авиаперевозок**

На фоне общего падения российского рынка пассажирских авиаперевозок за 9 месяцев кризисного 2020 г. (около 53 %) пассажиропоток аэропорта «Платов» сократился на 36 %. Расширение маршрутной сети авиакомпании «Азимут», связывающий г. Ростов-на-Дону с аэропортами ЦФО, ПФО, УФО, СФО, а также развитие сотрудничества с зарубежными бюджетными авиакомпаниями станут фундаментальными факторами успешного преодоления последствий кризиса 2020 г. и увеличения пассажиропотока в период с 2021 по 2022 г. Технические возможности аэропорта «Платов» позволяют увеличить пассажиропоток до 5 млн пассажиров в год. В случае успешной реализации планов по развитию внутренней (региональной) и международной (в сегменте бюджетных авиаперевозок) маршрутной сети аэропорт «Платов» имеет все основания стать крупнейшим региональным авиатранспортным узлом ЮФО.

Библиографический список

1. Официальный сайт аэропорта «Платов» Ростов-на-Дону. Об аэропорте [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://rov.aero.

2. Холдинг «Аэропорты Регионов». О компании. Стратегия [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.ar-management.ru.

3. Пассажиропоток аэропорта Платов в 2018 г. вырос почти на 20 % за счет региональных рейсов [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://tass.ru.

4. Официальный сайт аэропорта «Платов» Ростов-на-Дону. По итогам 2019 г. продолжается рост пассажиропотока на прямых межрегиональных рейсах [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://rov.aero.

5. Пассажиропоток аэропорта Платов упал на 36 % в 2020 г. [Электронный ресурс]. — ежим доступа : https://rostov.rbc.ru.

6. Авиакомпания «Азимут». О компании [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://azimuth.aero.

7. Авиакомпания «Азимут». Флот авиакомпании [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://azimuth.aero.

8. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) Субсидирование региональных перевозок [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://favt.gov.ru.

9. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) Перевозки пассажиров. Статистические данные 2019 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://favt.gov.ru.

10. *Бабкина, Л. Н., Отверченко, Л. Ф.* Концепции стратегического развития авиатранспортной системы в регионах Российской Федерации // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. — 2017. — № 2 (21). — С. 13–21.

11. *Солдатов, Я. Н.* Стратегия развития региональных аэропортов // Символ науки. — 2019. — № 5. — С. 50–56.

12. *Шутова, Т. А.* Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. — 2018. — № 1. — С. 27–37.

13. *Губенко, В. А.* Методы кластеризации и классификации аэропортовых предприятий в оценке стратегических позиций на рынке авиатранспортной сферы // ТДР. — 2016. — № 2. — С. 173–177.

14. *Якуш, Н. М.* Историческое наследие и культурный туризм Беларуси // Труды БГТУ. Серия 6: История, философия. — 2020. — № 1 (233). — С. 64–68.

15. *Аубакирова, Г. М.* Трансформационные преобразования экономики Казахстана // Проблемы прогнозирования. — 2020. — № 1 (178). — С. 155–163.

16. Международный аэропорт «Платов». Расписание [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://rov.aero.

17. Воронеж вошел в список субсидируемых направлений. Новости. Аэропорт Воронежа [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://voz.aero.

Bibliographic list

1. Official website of Platov Rostov-on-Don Airport. About the airport [Electronic resource]. — Mode of access : http://rov.aero.

2. Holding «Airports of Regions». About the company. Strategy [Electronic resource]. — Mode of access : http:// www.ar-management.ru.

3. Passenger traffic at Platov Airport in 2018 increased by almost 20 % due to regional flights [Electronic resource]. — Mode of access : https://tass.ru.

4. Official website of Platov Rostov-on-Don Airport. According to the results of 2019, passenger traffic on direct interregional flights continues to grow [Electronic resource]. — Mode of access : http://rov.aero.

5. Passenger traffic at Platov Airport fell by 36 % in 2020 [Electronic resource]. — Mode of access : https://rostov.rbc.ru.

6. Azimut Airlines About the company [Electronic resource]. — Mode of access : https://azimuth.aero.

7. Azimut Airlines. The airline's fleet [Electronic resource]. — Mode of access : https://azimuth.aero.

8. Federal Air Transport Agency subsidizing regional transportation [Electronic resource]. — Mode of access : https://favt.gov.ru.

9. Federal Air Transport Agency (Rosaviatsia) Passenger Transportation. Statistics for 2019 [Electronic resource]. — Mode of access : https://favt.gov.ru.

10. *Babkina, L. N., Otverchenko, L. F.* Concepts of strategic development of the air transport system in regions of Russian Federation // News of universities. Investment. Construction. Realty. — 2017. — № 2 (21). — P. 13–21.

11. *Soldatov, Yu. N.* Strategy for development of regional airports // Symbol of Science. — 2019. — № 5. — P. 50–56.

12. *Shutova, T. A.* Features of the modern stage of development of airport services industry // Crede Experto: transport, society, education, language. — 2018. — № 1. — P. 27–37.

13. *Gubenko, V. A.* Methods for clustering and classification of airport companies in assessing strategic position in market in the air transport sector // TDR. — 2016. — № 2. — P. 173–177.

14. *Yakush, N. M.* Historical heritage and cultural tourism in Belarus // Proceedings of BSTU. Series 6: History, Philosophy. — 2020. — № 1 (233). — P. 64–68.

15. *Aubakirova, G. M.* Transformational transformations of economy of Kazakhstan // Problems of forecasting. — 2020. — № 1 (178). — P. 155–163.

16. Platov International Airport. Schedule [Electronic resource]. — Mode of access : http://rov.aero/schedule.

17. Voronezh is included in the list of subsidized destinations. News. The Airport Of Voronezh [Electronic resource]. — Mode of access : http://voz.aero.