

С. В. Кравцов

**АВИАПЕРЕВОЗКИ КАК ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ
ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ**

2021 № 3 (75) Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)

Аннотация

В современных условиях стратегическое значение приобретает поступательное развитие сферы авиаперевозок. В статье проанализированы статистические данные по объему пассажироперевозок через аэропорты России с 2015 по 2020 г. Сделан вывод, что падение объемов оказываемых сферой авиаперевозок услуг привело к сжатию этого сегмента рынка, что негативно сказалось на связанных с ним сегментах деятельности: авиационных предприятиях, организациях по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, аэропортах и т. д. Автором предлагаются пути решения обозначенных проблем за счет более активного и гибкого применения инструментов государственно-частного партнерства.

Ключевые слова

Авиаперевозки, транспортная отрасль, аэропорт, пассажиропоток, сегмент рынка, перевозчик, стратегия, прогноз, экономический подъем, авиационная техника.

S. V. Kravtsov

AIR TRANSPORTATION AS THE MOST IMPORTANT COMPONENT OF INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT OF RUSSIA

Annotation

In modern conditions, progressive development of air transportation sector is acquiring strategic importance. Article analyzes statistical data on volume of passenger traffic through Russian airports from 2015 to 2020. It was concluded that drop in volume of services rendered by the air transportation sector led to the contraction of this market segment, which negatively affected the related segments of activities of aviation enterprises, organizations for maintenance and repair of aviation equipment, airports, etc. Author proposes ways to solve these problems through a more active and flexible use of public-private partnership instruments.

Keywords

Air transportation, transport industry, airport, passenger traffic, market segment, carrier, strategy, forecast, economic recovery, aviation technology.

Введение

Авиаперевозки как сегмент транспортной отрасли являются важнейшей составляющей инфраструктурного развития России. Учитывая особенности географического положения страны, ограниченную доступность автомобильного и железнодорожного сообщения,

развитие сферы авиаперевозок для удаленных регионов страны приобретает стратегическое значение.

В период 2015–2019 гг. сфера авиаперевозок стабильно развивалась и демонстрировала устойчивый прирост. Это подтверждается статистическими данными по совокупности объема пассажироперевозок через аэропорты России (табл. 1).

Таблица 1 — Объем пассажироперевозок через аэропорты России за период 2015–2019 гг. [11]

	2015	2016	2017	2018	2019
Международные авиалинии, млн чел.	40	32	42	47	55
Динамика к предыдущему году, %	-16	-19	+32	+11	+16
Внутренние авиалинии, млн чел.	53	56	63	69	73
Динамика к предыдущему году, %	+14	+7	+11	+10	+6

Пандемия, начало которой в России пришлось на март 2020 г., и последовавший за ней кризис сильно дестабилизировали сферу авиаперевозок в стране. Уже по итогам апреля 2020 г. было зафиксировано падение уровня авиаперевозок по стране на 87 % (табл. 2). Вместо начала сезонного роста пассажиропотока произошел обвал авиаперевозок из-за введенных правительством ограничений, в некото-

рых регионах РФ показатель пассажиропотока достиг нулевых значений. Резкое падение объемов оказываемых сферой авиаперевозок услуг привело к сжатию этого сегмента рынка, что негативно сказалось на связанных с ним сегментах деятельности: авиационных предприятиях, организациях по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, аэропортах и т. д.

Таблица 2 — Сопоставление объемов пассажироперевозок через аэропорты России в апреле 2020 г. с апрелем 2019 г. [1, с. 5]

	Апрель 2019 г.	Апрель 2020 г.	Сокращение спроса в %
Международные авиалинии, млн чел.	3,9	0,01	99,7
Внутренние авиалинии, млн чел.	5,5	0,74	87
Итого, млн чел.	9,4	0,75	92

По данным Росавиации «в 2020 г. отечественными авиаперевозчиками было перевезено около 69 млн чел., что на 46 % меньше, чем в 2019 г., когда авиакомпании перевезли 128 млн чел.» [12]. При этом 2019 г. не может являться эталоном, поскольку это был единственный год рекордного числа перевезенных пассажиров, и данный факт не является закономерностью касательно уровня пассажироперевозок в авиаотрасли страны. Однако для сферы авиаперевозок это значение послужило неким ориентиром, на котором строились прогнозы развития, в

том числе федеральные программы и стратегии развития, в числе которых Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. В Транспортной стратегии выделено три сценария перевозок пассажиров и пассажирооборота авиационным транспортом с соответствующим каждому из них прогнозным показателем (табл. 3). Очевидно, что фактические показатели по итогу 2020 г. ниже прогнозных, даже по пессимистичному сценарию Транспортной стратегии, которая не могла учесть эпидемиологический фактор.

Таблица 3 — Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота авиационным транспортом согласно Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. [9]

По инерционному варианту развития		
	2020	2030
Пассажироперевозки, млн чел.	99	138
Пассажирооборот, млрд пасс/км	1395,9	1610
По энергосырьевому варианту развития		
	2020	2030
Пассажироперевозки, млн чел.	114,3	150
Пассажирооборот, млрд пасс/км	262	420
По инновационному варианту развития		
	2020	2030
Пассажироперевозки, млн чел.	126,5	240
Пассажирооборот, млрд пасс/км	290	593

Если рассмотреть потери в разрезе крупнейших российских авиакомпаний за 2020 г., то картина складывается следующим образом:

1. «Аэрофлот» — пассажирооборот составил 14,6 млн чел., снижение составило 61 % к предыдущему году.

2. «Россия» — пассажирооборот составил 5,7 млн чел., снижение составило 51 % к предыдущему году.

3. «Уральские авиалинии» — пассажирооборот составил 5,6 млн чел., снижение составило 41 % к предыдущему году.

4. S7 Airlines — пассажирооборот составил 12,3 млн чел., снижение составило 31 % к предыдущему году.

5. «Победа» — пассажирооборот составил 9,1 млн чел., снижение составило 12 % к предыдущему году [5].

С июня 2020 г. началось постепенное снятие карантинных ограничений по России, с августа были возобновлены полеты в некоторые зарубежные страны, но успех летней навигации не оправдал прогнозов, даже несмотря на рост объемов обслуживания пассажиров. Осенью началась вторая волна эпидемии, которая лишила авиаотрасль надежды на восстановление. Таким образом, по итогам 2020 г. вместо ожидаемого роста российские авиаперевозчики недосчитались более 100 млн пассажиров. Для экономического состояния отрасли это стало масштабным ударом, поскольку такой резкий обвал показателей в сфере авиаперевозок был последний раз в 1990-е гг., когда страну охватил глубокий экономический кризис.

По оценкам IATA, убытки отрасли в 2020 г. составили около 150 млрд долл. «По итогам 2020 г., структурно состав крупнейших перевозчиков страны по динамике восстановления не претерпел изменений. Отрасль с тревогой ждет прихода низкого зимнего сезона, развития ситуации с COVID-19 и ответных действий властей. Пока же, несмотря на

ограничительные меры, РФ объявила о возобновлении авиасообщения с девятью странами и снятии ограничения еще с четырех» [6].

По данным AviaStat, «за 6 месяцев 2021 г. российские авиакомпании перевезли 44,1 млн пассажиров, что на 58,5 % больше, чем в 2020 г., но на 23,5 % меньше, чем в 2019 г. Пассажирооборот по сравнению с 2020 г. вырос на 30 %, однако это лишь 62,5 % от уровня 2019 г.» [7]. То есть прогнозируется снижение убытков, а значит, в долгосрочном периоде сегмент пассажироперевозок в авиационной отрасли будет стабилизирован. Отставание периода 2019–2020 гг. от ранних прогнозов экономического развития может быть полностью компенсировано, поскольку системных экономических предпосылок кризиса нет, при снятии фактора влияния пандемии, отрасль авиаперевозок вновь выйдет на ожидаемые показатели деятельности.

Некоммерческая организация «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ) дает следующий прогноз: «восстановление основных показателей авиаперевозок до уровня 2019 г. ожидается не ранее второй половины 2023 г.» [5]. В основу такого прогноза положены представления о длительности ограничений по эпидемиологическому фактору, следовательно, именно его влияние тормозит выход отрасли на планируемые показатели деятельности.

Не стоит сбрасывать со счетов тот факт, что даже в период экономического подъема отрасль авиаперевозок испытывала ряд трудностей в связи с высокой себестоимостью пассажироперевозок за счет роста цен на топливо и аэропортовых сборов, комплектацией летного персонала (в связи с неконкурентоспособной заработной платой), обновлением парка самолетов, которое производится посредством лизинговых контрактов в

иностранной валюте, и т. д. Эти трудности не были решены тогда и сейчас никуда не исчезли, напротив, на них наложились некоторые вновь возникшие трудности.

В 2020 г. авиакомпании получили отсрочку по налоговым платежам в рамках государственной секторальной поддержки авиационной отрасли.

Согласно Постановлению Правительства РФ № 409 от 02.04.2020 об упрощении порядка предоставления организациям отсрочек и рассрочек по уплате налогов и страховых взносов на срок до одного года, авиаперевозчики получили льготы по налогу на добавленную стоимость (НДС), транспортному налогу, ввозным таможенным пошлинам и пониженные ставки налога на имущество, применяемые в авиаотрасли, сумма которых по итогам 2020 г. составила «577 млрд руб., из которых: 462 млрд руб. пришлось на льготирование ставок НДС для авиакомпаний, он был снижен с 20 до 10 %, а в некоторых случаях даже до 0 %, и 115 млрд руб. были направлены на освобождение от налогов и ввозных пошлин воздушных судов, двигателей и запчастей к ним» [8]. В 2021 г. налоговые платежи авиакомпаниям придется выплатить, однако «льготная ставка НДС сохранится в размере 10 % для внутренних авиаперевозок. На 2021 г. Минфин РФ выделил около 18 млрд руб. на поддержку авиакомпаний, которые будут направлены на поддержание летной годности воздушных судов, субсидирование лизинговых операций и на региональные авиаперевозки» [8].

Также в 2021 г. закончились послабления со стороны кредиторов и лизингодателей, объем необходимых финансовых платежей возвращается на прежний уровень, тогда как объемы пассажиропотока до сих пор не вернулись к допандемийному уровню.

Кроме того, отечественные авиакомпании также не могут избежать об-

щемировых глобальных проблем. Исследование компании Arthur D. Little демонстрирует анализ ключевых современных вызовов для авиации. В частности, эксперты отмечают «несбалансированное распределение прибыли по всей цепочке создания стоимости, особенно за счет авиакомпаний; быстрорастущие проблемы дальнейшей глобализации экономики и беспрепятственного роста перелетов из-за экологических проблем; фундаментальные ограничения на оперативную и деловую гибкость внутри и между участниками системы авиаперевозок (аэропорты, диспетчерское обслуживание воздушного движения, техническое обслуживание авиапарка и т. д.) из-за множества сложных правил, которых со временем становится только больше» [10]. В качестве перспективных направлений реагирования на данные вызовы специалисты отмечают необходимость следующих изменений:

- 1) ценовой политики авиакомпаний;
- 2) гибких оперативных и стратегических бизнес-моделей авиакомпаний;
- 3) государственной регуляторной политики;
- 4) технологического развития авиаотрасли в целом.

С точки зрения экономического содержания, сфера авиаперевозок является производителем услуг, поэтому в отличие от любой отрасли производства, где конечным результатом выступает продукт или товар, имеет ряд специфических признаков. В частности, у услуги отсутствует вещественное содержание, а значит, для ее производства требуется не сырье и материалы, а определенные ресурсы, навыки и опыт. Также у услуги отсутствует способность накапливаться, т. е. производиться впрок. Услуги потребляются в момент их оказания, тогда как у товара, как правило, отсроченный срок потребления. Все эти особенности влияют на формирование экономических факторов ценообразования в сфере авиаперевозок. Очевидно, что изменение

спроса и поведения потребителей услуг авиакомпаний тесно сопряжено с ценовой политикой. В условиях, когда все факторы свидетельствуют о необходимости повышения цен и тарифов, авиакомпаниям приходится искать иные способы увеличения спроса на авиаперелеты и снижения их стоимости. К таким способам относятся: «снижение налогов для повышения ценовой доступности авиаперевозок; прямая поддержка и стимулирование отдельных направлений перевозок; маркетинговые акции по продвижению туризма для повышения спроса; упрощение и удешевление визовых требований между странами» [4, с. 104].

Ценовая политика авиакомпаний является лишь одним фактором в сложной системе проблем и противоречий, сложившихся в авиационной отрасли и пассажироперевозках. «Современные противоречия между существующей системой ценообразования в сфере авиаперевозок и структурой экономических отношений в отрасли привели к тому, что, с одной стороны, ценообразующие факторы в авиаперевозках пассажиров не связаны непосредственно с качеством их обслуживания и условиями внедрения прогрессивных технологий в отрасли, а, с другой, авиакомпании и другие предприятия отрасли не смогли посредством цен совершенствовать качество предоставляемых ими услуг, а также эффективность, комфорт и безопасность» [13, с. 198].

Трансформация бизнес-моделей всегда происходит под воздействием создания инноваций. Совершенствование технологий дает основу для трансформации стратегии компании, тогда как совершенствование процессов позволяет вносить коррективы в операционную деятельность. При выходе на рынок авиакомпания, как правило, выбирает для себя уже какую-то бизнес-модель, бюджетные авиаперевозки (лоу-кост), чартерные, грузовые, смешанные, традиционные, фидерные, сетевые и т. д. Однако

в процессе эксплуатации той или иной бизнес-модели компании на практике уходят в те рыночные ниши, которые становятся для них экономически оправданными. Также авиакомпании трансформируют отдельные бизнес-процессы в связи с изменениями рыночной конъюнктуры. С целью сохранения конкурентоспособности компании объединяются в альянсы, совершают сделки по слияниям для сохранения рыночных ниш и расширения численности авиационного парка, увеличивая мощности компании. В настоящее время «три глобальных альянса Star Alliance, Sky Team и OneWorld контролируют на мировом рынке 60 % авиаперевозок» [3, с. 85].

Государственная политика в отношении авиакомпаний РФ строится на основании планов по развитию региональной маршрутной сети и активизации региональных воздушных перевозок внутри страны. На эти цели, согласно Постановлению Правительства РФ № 1242 от 25.12.2013, государство выделяет субсидии из федерального бюджета авиакомпаниям, осуществляющим такую деятельность [1]. В 2021 г. на реализацию данной программы субсидирования из федерального бюджета выделено 7,717 млрд руб. Не облагаются НДС рейсы, объединяющие регионы, маршруты которых лежат вне московского авиаузла.

Выделяются субсидии из федерального бюджета аэродромам, расположенным в районах Дальнего Востока и Крайнего Севера. Данная мера направлена на освоение удаленных территорий страны и налаживание регулярного сообщения, позволяющего нивелировать региональные диспропорции.

В Транспортной стратегии РФ до 2030 г. говорится: «Проблема низкой авиационной подвижности остро стоит для территорий Арктики и Дальнего Востока, где часто единственным круглого-

лично доступным видом транспорта является авиасообщение. Авиационная подвижность населения удаленных и труднодоступных регионов на 40 % ниже среднероссийских значений — 0,58 поездок на 1 жителя в год. Для сравнения, в странах, где также существуют проблемы транспортного обслуживания удаленных территорий, уровень авиационной подвижности жителей удаленных территорий в 5–8 раз выше (4,2 поездки в год на жителя удаленных территорий в Норвегии, 3,3 поездки в год — в Австралии)» [1].

Достижения научно-технического прогресса в сфере авиаперевозок всегда внедрялись в первую очередь, это по праву самая высокотехнологичная отрасль в любой стране мира. Современные тенденции цифровой трансформации продолжают активно внедряться в авиационной отрасли для гармонизации процессов всех инфраструктурных элементов, обеспечивающих пассажироперевозки. Основой развития авиакомпаний последних лет становятся технологии Больших данных (Big Data), позволяющие повысить экономическую эффективность бизнеса и укрепить у авиаперевозчиков критерии надежности и безопасности. Результаты исследования, которое провела компания Flight Global относительно роли Больших данных для аэрокосмических предприятий и авиакомпаний, показали следующее: «реализация проектов на февраль 2019 г. заявлена у 44 % компаний, а планы на такие проекты в ближайшие два года анонсировали 25 % авиакомпаний» [2]. Также технология Больших данных активно внедряется совместно производителями самолетов и компаниями, осуществляющими их ремонт и техническое обслуживание, что позволяет принимать более точные решения. Таким образом, сфера применения данной технологии очень обширна: это ремонт и техническое обслуживание, обеспечение экономии топлива, прогнозирование задержек рейсов, создание

цифровых двойников авиационных судов, формирование персональных предложений для клиентов и т. д. Отсюда становится очевидным, что ценовая политика компаний изменяется одновременно с трансформацией бизнес-моделей авиакомпаний, которые, в свою очередь, исходят из регуляторной политики государства в области авиаперевозок, а также зависят от научно-технического развития, достижения которого внедряются авиаперевозчиками для поддержания конкурентоспособности. Таким образом, все эти факторы взаимосвязаны, и изменение одного из них влияет на изменение остальных.

Важно также отметить тот факт, что современное состояние и возрастной состав авиапарка в гражданской авиации, качество объектов инфраструктуры авиатранспортной маршрутной сети не позволяют обеспечивать авиаперевозчикам надежные и качественные услуги для граждан страны. «Начиная с 1991 г. аэропортовая сеть РФ сократилась с 1450 до 227 единиц, в основном за счет аэропортов Дальнего Востока и районов Крайнего Севера. По коэффициенту обеспеченности аэропортовыми комплексами населения Россия со значением 8,7 объектов на млн человек населения страны занимает 10-е место, когда у пяти стран-лидеров — США, Канада, Болгария, Швеция, Финляндия, этот показатель находится в пределах 26,8–48,7» [3, с. 86].

Еще одна проблема удаленных территорий складывается в связи с низкой интенсивностью полетов. Низкая интенсивность авиасообщения обратно пропорциональна стоимости эксплуатации наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и связи. Это, в свою очередь, препятствует развитию наземных средств управления воздушным движением самолетов на удаленных территориях. Ряд региональных аэропортов именно по этой причине не в состоянии обслуживать международные рейсы.

Другие не могут этого делать в силу неудовлетворительного состояния аэропортовой инфраструктуры. До сих пор существующие региональные грунтовые аэродромы утратили свои эксплуатационные качества, некоторые имеют взлетно-посадочную полосу (ВПП) устаревшей конструкции, не позволяющую принимать международные рейсы. Поэтому инвестиции в региональную аэропортовую инфраструктуру являются острым и актуальным вопросом, предполагающим решение проблем, связанных с реконструкцией ВПП, строительством и/или модернизацией перронов, терминалов и других объектов инфраструктуры аэропорта. Без решения этих проблем невозможно развитие национальной (опорной) сети аэропортов федерального значения, построение которой требует создания не только региональных, но и местных аэропортов, обеспечивающих доступность к удаленным регионам страны, способствующих укреплению ее единства и целостности.

Остро стоит вопрос замены воздушных судов, которые находятся в эксплуатации более 30 лет. В последние годы авиакомпании осуществляют обновление парка в основном посредством лизинга и иностранных производителей авиатехники. Это несет определенные риски. В частности, договоры лизинга заключаются на продолжительный период в иностранной валюте. Как показал кризис, вызванный пандемией, в условиях падения международных пассажироперевозок до нуля авиакомпании остались без возможности оплачивать лизинговые платежи. Дополнительный валютный риск связан с ростом курсовой разницы рубля к доллару и евро, что ведет к росту размеров лизинговых платежей. Сложившаяся ситуация способствовала радикальному изменению структуры эксплуатационных расходов российских авиакомпаний. «Удельный вес ранее преобладающих затрат на авиационные горюче-смазочные материалы снизился примерно в полтора раза — до 20 %, а

более четверти общей суммы эксплуатационных расходов стало приходиться на лизинговые и арендные платежи» [3, с. 86].

Выводы

Указанные проблемы в той или иной степени можно решить за счет более активного и гибкого применения инструментов государственно-частного партнерства (ГЧП).

Библиографический список

1. Аналитический обзор «Российские авиакомпании во времена закрытия границ и самоизоляции: ставка на выживание». — М., 2020.
2. «Воздушная математика». Большие данные в мире гражданской авиации [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.tadviser.ru/index.php>.
3. Губенко, А. В., Растова, Ю. И., Панкратова, А. Р. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. — 2019. — № 2. — С. 82–90.
4. Демин, С. С., Фридлянд, А. А., Чубуков, А. П. Перспективы посткризисного восстановления российского авиатранспортного рынка // Научный вестник ГосНИИ ГА. — 2021. — № 34. — С. 102–112.
5. Коляда, Е. Пандемия урезала авиаперевозки в России вдвое [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4652888>.
6. Особенности рынка пассажирских и грузовых авиаперевозок в период пандемии [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.aviastat.ru/analytics/108-osobennosti-rynka-passazhirskih-i-gruzovyh-aviaperevozok-v-period-pandemii>.
7. Перевозка пассажиров в России в январе-июне 2021 г. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.aviastat.ru/statistics/104-perevozka-passazhirov-v-rossii-v-yanvareiyune-2021-goda>.

8. Поддержка авиакомпаний обошлась российскому бюджету почти в 600 млрд долл. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.rbc.ru/business/04/10/2021/6156a7559a794754927a2925>.

9. О предоставлении субсидий на развитие региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом и формирование региональной маршрутной сети : [Постановление Правительства РФ № 1242 от 25.12.2013] [Электронный ресурс]. — URL: <http://government.ru/docs/9349>.

10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. : [утв. Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-п] [Электронный ресурс]. — URL: <http://static.government.ru/media/files/Z31ADuvq0eoXlknPdhWwRYI22ISdhpaS.pdf>.

11. Точка отсчета авиации — будущее в переосмыслении [Электронный ресурс]. — URL: <https://roscongress.org/materials/tochka-otscheta-aviatsii-budushchee-v-pereosmyslenii>.

12. Объемы перевозок через аэропорты России [Электронный ресурс]. — URL: <https://famt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporoty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz>.

13. Перевозки пассажиров [Электронный ресурс]. — URL: <https://famt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov>.

14. Штин, Я. С. Политика ценообразования российских и зарубежных авиационных компаний // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. — 2013. — № 3. — С. 198–201.

Bibliographic list

1. Analytical review «Russian airlines in the time of border closure and self-isolation: stake on survival». — М., 2020.

2. «Air mathematics». Big data in the world of civil aviation [Electronic resource]. — URL: <https://www.tadviser.ru/index.php>.

3. Gubenko, A. V., Rastova, Yu. I., Pankratova, A. R. Current state and development prospects of passenger air transportation market in Russia // Scientific journal NRU ITMO. Series: Economics and Environmental Management. — 2019. — № 2. — P. 82–90.

4. Demin, S. S., Fridlyand, A. A., Chubukov, A. P. Prospects for the post-crisis recovery of Russian air transport market // Scientific Bulletin of State Research Institute of Civil Aviation. — 2021. — № 34. — P. 102–112.

5. Kolyada, E. Pandemic has cut air travel in Russia by half [Electronic resource]. — URL: <https://www.kommer sant.ru/doc/4652888>.

6. Features of market for passenger and cargo air transportation during pandemic [Electronic resource]. — URL: <https://www.aviastat.ru/analytics/108-oso bennosti-rynka-passazhirskih-i-gruzovyh-aviaperevozok-v-period-pandemii>.

7. Carriage of passengers in Russia in January-June 2021 [Electronic resource]. — URL: <https://www.aviastat.ru/statistics/104-perevozka-passazhirov-v-rossii-v-yanvareiyune-2021-goda>.

8. Support for airlines cost the Russian budget almost RUB 600 billion [Electronic resource]. — URL: <https://www.rbc.ru/business/04/10/2021/6156a7559a794754927a2925>.

9. On the provision of subsidies for development of regional passenger transportation by air and the formation of regional route network : [Decree of Government of RF № 1242 from 25.12.2013] [Electronic resource]. — URL: <http://government.ru/docs/9349/>

10. Transport strategy of Russian Federation for the period up to 2030 : [approved by Order of Government of RF from

22.11.2008 № 1734-r] [Electronic resource]. — URL: <http://static.government.ru/media/files/Z31ADuvq0eoXlk-nPdhwWRYl22ISdhpaS.pdf>.

11. The starting point of aviation is the future in rethinking [Electronic resource]. — URL: <https://roscongress.org/materials/tochka-otscheta-aviatsii-budushchee-v-pereosmyslenii>.

12. Volume of traffic through the airports of Russia [Electronic resource]. — URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-aero>

porty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz.

13. Transportation of passengers [Electronic resource]. — URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov>.

14. *Shtin, Ya. S.* Pricing policy of Russian and foreign aviation companies // Economics and Management: Analysis of Trends and Development Prospects. — 2013. — № 3. — P. 108–201.