



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 332.05

Дата поступления: 17.02.2022
рецензирования: 21.03.2022
принятия: 27.05.2022

Шок «закрытого неба»: тенденции и прогнозы

Л.В. Кузьмина

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

E-mail: lu_do4ka@list.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8500-0509>

А.С. Мерзликina

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

E-mail: rakelaluveru@ya.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9206-2687>

Аннотация: В статье рассматриваются ситуации, связанные с закрытием воздушного пространства и значительным снижением количества авиаперевозок, которые в новейшей истории мы наблюдали дважды. В первый раз – 2020 году: в связи с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19 произошла мощная волна закрытия авиационного сообщения между странами. Во второй раз – 2022 году произошло аналогичное закрытие воздушного пространства, но уже по иным причинам санкционного характера, возникшим в связи с введением ряда санкций и ограничительных мер (запрет приземляться, взлетать и пролетать над территорией) со стороны европейских государств. В статье дается разбор складывающихся тенденций с позиции отрасли в целом и авиакомпаний в частности, проведена оценка динамики авиаперевозок за исследуемый период, проанализирована работа авиакомпаний (проведена параллель между резким снижением количества полетов и существенным изменением операционных показателей деятельности авиакомпаний, связанным со значительной долей обязательных и постоянных издержек) с учетом влияния последствий введения санкций и пандемии новой коронавирусной инфекции COVID-19, а также приводится ряд прогнозных оценок по возможному развитию данной ситуации.

Ключевые слова: остановка авиасообщения; динамика авиаперевозок; авиакомпании; авиационная отрасль; санкции; коронавирусная инфекция; прогноз развития отрасли.

Цитирование. Кузьмина Л.В., Мерзликina А.С. Шок «закрытого неба»: тенденции и прогнозы // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2022. Т. 13, № 2. С. 63–70. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0461-2022-13-2-63-70>.

Информация о конфликте интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Кузьмина Л.В., Мерзликina А.С., 2022

Людмила Викторовна Кузьмина – старший преподаватель кафедры экономики, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, 196210, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 38.

Александра Сергеевна Мерзликina – старший преподаватель кафедры экономики, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, 196210, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 38.

SCIENTIFIC ARTICLE

Submitted: 17.02.2022
Revised: 21.03.2022
Accepted: 27.05.2022

«Closed sky» shock: trends and forecasts

L.V. Kuzmina

Saint Petersburg State University of Civil Aviation,
Saint Petersburg, Russian Federation,

E-mail: lu_do4ka@list.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8500-0509>

A.S. Merzlikina

Saint Petersburg State University of Civil Aviation,
Saint Petersburg, Russian Federation

E-mail: rakelaluveru@ya.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9206-2687>

Abstract: The article deals with situations related to the closure of airspace and a significant decrease in the number of air traffic, which we have observed twice in recent history. For the first time in 2020, due to the spread of the new COVID-19 coronavirus infection, there was a powerful wave of closure of air traffic between the countries. For the second time, in 2022, there was a similar closure of airspace, but for other reasons of a station nature that arose due to the introduction of a number of sanctions and restrictive measures (a ban on landing, taking off and flying over the territory) from the European states. The article analyzes the emerging trends from the perspective of the industry as a whole and airlines in particular, evaluates the dynamics of air transportation over the period under study, analyzes the work of airlines (a parallel is drawn between a sharp decrease in the number of flights and a significant change in the operational performance of airlines associated with a significant.

Key words: air traffic structure dynamics of air transportation; airlines; aviation industry; sanctions; coronavirus infection; forecast of industry development.

Citation. Kuzmina L.V., Merzlikina A.S. «Closed sky» shock: trends and forecasts. *Vestnik Samarskogo universiteta. Ekonomika i upravlenie = Vestnik of Samara University. Economics and Management*, 2022, vol. 13, no. 2, pp. 63–70. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0461-2022-13-2-63-70>. (In Russ.)

Information on the conflict of interest: authors declare no conflict of interest.

© **Kuzmina L.V., Merzlikina A.S., 2022**

Lyudmila V. Kuzmina – senior lecturer of the Department of Economics, Saint Petersburg State University of Civil Aviation, 38, Pilotov Street, Saint Petersburg, 196210, Russian Federation.

Alexandra S. Merzlikina – senior lecturer of the Department of Economics, Saint Petersburg State University of Civil Aviation, 38, Pilotov Street, Saint Petersburg, 196210, Russian Federation.

Введение

Весна 2020 года стала роковой для мировой авиационной отрасли, авиакомпаний, планируя свою деятельность в летний сезон по принципу экстраполяции, столкнулись с тем, что возникший в виде пандемии «черный лебедь» нарушил все планы. Падение спроса на перевозки составило 60–90 % для разных сегментов рынка. 11 марта 2020 г. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила пандемию COVID-19. Это привело к резкому закрытию воздушного сообщения. Однако жизненные процессы не позволили в полной мере обеспечить изоляцию. По данным на начало марта 2020 года, за рубежом только в организованных группах находилось более 160 тыс. российских граждан [1]. Поэтому в оперативном порядке МИДу, Минтрансу, Ростуризму и Росавиации России пришлось организовать координационную группу для обеспечения вывоза россиян воздушным транспортом с территорий иностранных государств на территорию Российской Федерации. В течение месяца эта работа была проведена в основном объеме. К началу апреля 2020 года за рубежом находилось около 200 человек.

Рассмотрим отличие вывозной кампании 2022 года, которая возникла из-за санкций европейских государств и запрета приземляться, взлетать и пролетать над территорией ЕС всем самолетам, которыми владеют российские авиакомпании и Россия. На момент объявления санкций за рубежом находилось сопоставимое количество российских граждан – около 150 тыс. человек [2]. Очевидно, что опыт, накопленный в рамках кампании 2020 года, оказался малополезным в данном случае, так как авиакомпании готовы оперативно решить вопросы с доставкой граждан, но сложность с организацией носит сугубо институциональный характер, так как европейские власти не настроены обеспечивать допуск к полетам даже для гуманитарных вывозных рейсов. В этой ситуации координационная группа по организации возвращения россиян домой разработала рекомендации, ориентированные на альтернативные виды транспорта и переход по сухопутным границам, а также перелет третьими компаниями в страны, которые не ограничили сообщение с Россией [3].

Методы

В ходе исследования авторами были использованы и применены методы анализа, синтеза и классификации информации, представленной в различных источниках, ее сводка и группировка. Также проведены обработка и интерпретация полученных результатов.

Результаты

На графике 1 представлена динамика пассажирооборота в 2018–2021 гг. Очевидно резкое сокращение международных перевозок в 2020 год. Оно составило около 75 %, и несмотря на то, что в 2021 году произошло некоторое восстановление показателей (годовой рост составил 35 %), отставание от уровня 2019 года составляет около 65 %. Однако изучение данных более детально позволяет наметить ключевые направления для развития. Более того, длительность пандемии и новые волны санкций, накладываемых на Россию, серьезно меняют стратегические горизонты, открывающиеся перед авиакомпаниями нашей страны.

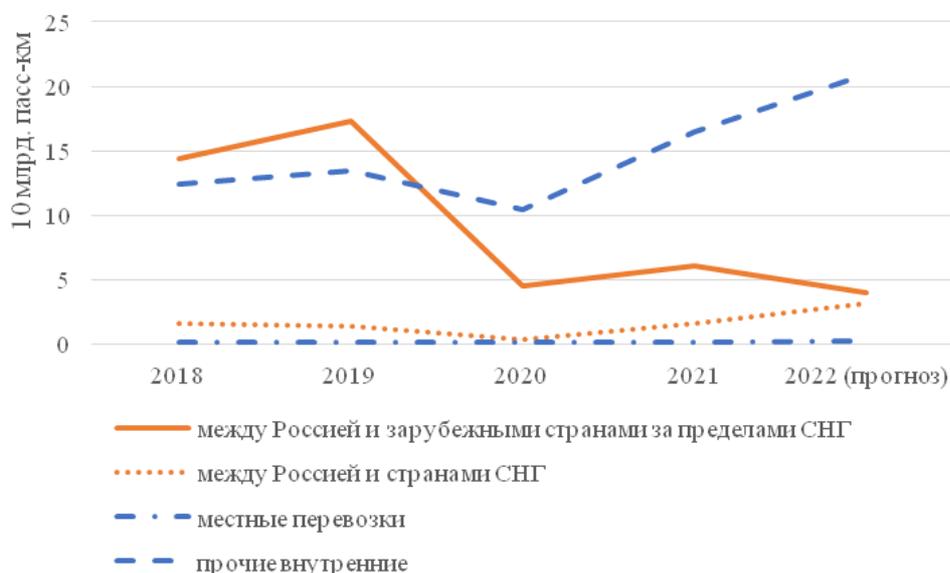


Рисунок 1 – Динамика пассажирооборота в 2018–2021 гг. и прогноз объема и структуры перевозок в 2022 г. (подготовлено авторами по данным [4])

Figure 1 – Dynamics of passenger turnover in 2018–2021 and the forecast of the volume and structure of traffic in 2022 (prepared by authors on the base of [4])

Так, в 2020 году произошел существенный спад перевозок в СНГ, что дополнительно сопровождалось неблагоприятными валютными пропорциями и привело к сокращению потока иностранных рабочих, традиционно привлекаемых российским рынком труда. Однако в 2021 году наблюдался почти пятикратный рост относительно уровня 2020 года. Разумеется, такие выдающиеся параметры роста обусловлены эффектом низкой базы, но тем не менее в 2021 году наблюдается прирост на 13 % относительно уровня 2019 года, то есть имеет место реальный рост объема перевозок. Можно говорить о восстановлении потока рабочей силы из стран СНГ, а также о расширении перевозок в данном направлении, которое во многом было обусловлено существенными ограничениями по полетам в другие международные направления.

Обсуждение

Относительно динамики внутренних перевозок можно сказать, что для местных перевозок наблюдается стабильность, изменение в 2019–2020 гг. составило +1 % [5]. Тогда как для прочих внутренних перевозок наблюдалось падение на 23 %. Оно было обусловлено длительными периодами локдауна весной 2020 г., жесткими ограничениями по карантину и соблюдению эпидемиологических норм и общим ростом опасений людей заразиться в полете и откладыванием поездок. Также в значительной степени на падение объема внутренних перевозок повлиял провал приемной кампании столичных

вузов, если в 2019 году число новых студентов вузов составило 1,1 млн человек, то в 2020 году их число составило 873 тыс. человек (падение на 21 %). Впервые в новейшей истории количество студентов, поступивших в колледжи, превысило количество студентов, поступивших в вузы. И соответственно, колледжи выбирались преимущественно в своем регионе, чтобы не ехать в перенаселенные и скованные серьезными ограничениями мегаполисы, в которых сконцентрированы вузы [6].

Если переходить непосредственно к перспективной динамике перевозок (прогноз с учетом складывающихся трендов представлен на рис. 1), то очевидно, что дальше будет меняться структура по внутренним и международным полетам в пользу первых. Предполагается, что перевозки в страны за пределами СНГ опустятся ниже уровня 2020 года. Также можно ожидать некоторого развития перевозок в страны СНГ, который, однако, будет сдерживаться весьма невысоким уровнем развития туристского потенциала, характерного для этих стран [7]. Относительно перевозок пассажиров внутри страны расширение по местным направлениям не предполагает серьезного роста, так как он связан с существенной трансформацией авиационного пространства (модернизацией и расширением сети местных аэродромов), а также с ростом уровня благосостояния, что создаст условия для повышения подвижности пассажиров. Наиболее перспективным сегментом останутся авиаперевозки по внутренним магистральным направлениям. Учитывая расширение мер поддержки внутреннего туризма и специализированных усилий по расширению туристического потенциала, здесь можно ожидать рост до 15–20 % [8].

Рассмотрим экономическую ситуацию и меры поддержки авиакомпаний. В 2020 году воздействие пандемии на отрасль оказалось беспрецедентным. Никогда еще мировой авиационный рынок не испытывал таких радикальных изменений. Уже в начале апреля 2020 года Правительство РФ издает Постановление, в котором в деятельность авиакомпаний и аэропортов был внесен элемент форс-мажора, а они отнесены к наиболее пострадавшим отраслям [9].

Резкое ограничение полетов существенно изменило операционные показатели эффективности авиакомпаний. Из-за специфики деятельности, связанной с большим объемом и высокой долей обязательных постоянных затрат, резкое падение поступления денежных средств (оборотных средств) поставило многие авиакомпании на грань банкротства. К числу обязательных платежей для авиакомпаний относятся: выплата заработной платы персоналу; лизинговые платежи за воздушные суда; базовые услуги аэропортов; арендные платежи за помещения разных типов; налог на имущество.

По результатам III и IV кварталов 2020 года отрасль показала колоссальные убытки. В течение 2020 года предлагались различные оценки возможных убытков, специалисты [10] называли сумму от 100 до 250 млрд руб. [11]. Из 125 млрд руб. убытков в отрасли 96,5 млрд руб. (77 %) относится на долю ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» [12]. Несомненно также и то, что исключительные показатели убытков связаны с размером авиакомпании. Однако до пандемии «Аэрофлот» перевозил около 30 % всех пассажиров, а убытки составили более существенную долю в отрасли. Здесь на первый план выходит то, что пропорции убытков в значительной степени скоррелированы с долей международных (наиболее доходных) рейсов. И именно здесь «Аэрофлот» занимал особое место, имея долю по международным рейсам более 50 % пассажиров. Для прочих представителей отрасли, работающих на международных рейсах, данный показатель гораздо меньше (от 25 до 37 %). Соответственно, можно видеть, что элемент стратегии, который в тенденции роста предоставлял конкурентное преимущество и обеспечивал повышенную прибыль, в условиях ограничений стал фактором ускоренного падения прибыли.

Также достаточно интенсивный убыток продемонстрировала компания ОАО АК «Уральские авиалинии». АК занимала в 2019 году долю около 8 % по перевозкам пассажиров, и, занимая 5-е место в рейтинге крупнейших авиакомпаний России, в 2020 году компания продемонстрировала 5,85 млрд руб. [13] убытков, заняв второе место в рейтинге убытков [14]. Этому способствовал ряд обстоятельств: во-первых, интенсивное падение спроса, количество пассажиров в 2020 году сократилось на 42 %, тогда как в целом для отрасли падение составило около 33 % [4]. Причинами могут быть не самые эффективные и оперативные управленческие решения, связанные с более гибкой тарифной политикой во II и III кварталах 2020 года (здесь основным конкурентом выступила авиакомпания «Сибирь», подробнее о ее стратегии успеха ниже), они привели к потере конкурентных позиций; ориентация в работе на московский авиационный узел (МАУ), который подвергся наибольшим ограничениям.

На этом фоне выделяются примеры работы компаний «Сибирь» и «Победа», которые смогли повысить эффективность операционной деятельности, найти новые ниши и получить положительные эффекты в процессе пандемии. Так, ООО «Авиакомпания «Победа» в группе 15 крупнейших авиакомпаний России единственная продемонстрировала прибыль [15]. Падение спроса составило всего

12 %, что гораздо ниже среднего показателя по отрасли. Во многом в пользу авиакомпании сыграла специфика «лоу-кост». Пандемия негативно сказалась не только на авиационной отрасли, но и на экономике и благосостоянии всего населения. По оценкам Росстата, в 2020 году реальные располагаемые доходы сократились на 4 % [16]. Соответственно, планируя летний отдых, многие россияне уже исходили из принципов экономии, поэтому предпочли лоукостер. С другой стороны, закрытие границ и необходимость в 2020 году развиваться по внутренним направлениям привели к росту конкуренции между перевозчиками, и это сделало цены относительно ниже. Однако если большинство компаний только начинали оптимизировать расходы, то у авиакомпании «Победа» структура расходов уже была оптимизирована и основные принципы экономной организации перевозок внедрены и отлажены, что не потребовало дополнительных усилий и времени, как для прочих перевозчиков. Именно это выступило важной основой для повышения эффективности и прибыльности деятельности авиакомпании.

Другой пример успешной ориентации в отрасли продемонстрировала авиакомпания «Сибирь». Ее ключевым конкурентным преимуществом стала стратегическая ориентация не на хабовую структуру МАУ, а на транзитную организацию перевозок с опорой на аэропорт Толмачево (Новосибирск). И в тот момент, когда работа МАУ в значительной степени была парализована из-за строжайших ограничений в Центральном регионе, авиакомпания «Сибирь» и аэропорт «Толмачево» наращивали динамику как по пассажирским, так и по грузовым перевозкам, перераспределяя долю рынка в свою пользу. В результате рост доли авиакомпании в перевозке пассажиров +5 % (с 11 до 16 %) на общероссийском рынке. Аэропорт «Толмачево» в 2019-2020 гг. продемонстрировал рост объема обрабатываемого груза в 10 раз: с 2.7 тыс. до 26.4 тыс. тонн.

Поскольку подавляющее большинство компаний отрасли оказались в сложном положении, на их поддержку еще в начале года были выделены средства. Всего на отрасль в целом было выделено 23 млрд руб., которые возможно было направить на обязательные платежи, заработную плату, оплату некоторых финансовых гарантий. Однако специфика критериев, под которые необходимо подпадать для получения субсидий, привела к тому, что к концу 2020 г. не было распределено более 40 % заявленной суммы. Имела место ситуация, когда была выделена небольшая сумма средств, однако из-за специфических условий предоставления субсидирования даже эти небольшие деньги не дошли до авиакомпаний [11]. При этом со стороны авиакомпаний в Правительство были направлены предложения по поддержке работы отрасли (введение нулевой ставки налога на добавленную, отмена дополнительных пенсионных взносов на оплату труда летного состава в размере 14 %), которые не были поддержаны. Также было предложено с поддержкой Правительства формировать ряд резервных фондов для компенсации роста тарифов на авиационное топливо, на поддержку региональных операторов. Однако эти предложения также пока не перешли в практику регулирования отрасли.

В 2020 году сложились объективные условия для банкротства ряда авиакомпаний. Однако в качестве меры поддержки был введен мораторий на банкротство, что, по мнению О.В. Кожевиной, является спорной мерой, так как объективным фактором банкротства стала операционная неэффективность компаний-авиаперевозчиков [17]. Как раз для максимального и быстрого повышения уровня эффективности авиакомпаниями были приняты меры по переводу сотрудников на простой, сокращенную рабочую неделю или на другие виды работ. Были существенно сокращены инвестиционные и социальные программы (бесплатный перелет ветеранов на День Победы, бесплатные билеты для сотрудников и их семей, предоставляемые раз в год). Динамика перевозок крупнейшими авиакомпаниями России представлена ниже на рис. 2.

Очевидно, что опыт 2020 года как раз может быть весьма полезен для оптимизации деятельности после закрытия неба в 2022 году. 2022-й должен был стать годом начала восстановления, поскольку в значительной мере смягчились санитарно-эпидемиологические меры в ряде стран, а также люди, туристический сектор и экономика в целом адаптировались к условиям пандемии. Однако волна ограничений и санкций поставила авиакомпании в условия новой итерации оптимизаций.

Заключение

Однако если изменения в пандемию носили шоковый характер, то сейчас для большинства компаний на рынке понятна стратегия в условиях ограничений международных полетов, так как подобный сценарий был протестирован летом 2020 года. Более того, уже отлажена и действует система поддержки внутрироссийского туризма («туристический кешбэк»). В настоящее время программа поддержки расширена за счет дружественного сопровождения карты системы «МИР», что позволит так-

же получать кешбэк за ряд расходов на поездки в рамках этой системы. Соответственно, спрос на авиаперевозки по России будет максимально поддержан.

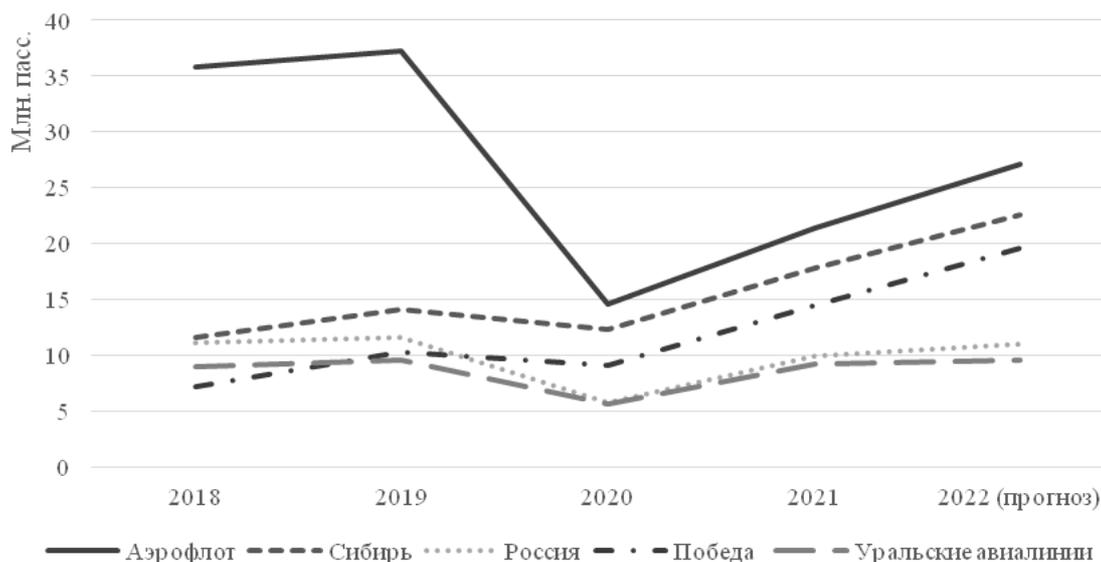


Рисунок 2 – Динамика перевозки пассажиров в 2018-2021 гг. и прогноз на 2022 г. для пяти крупнейших авиакомпаний России (подготовлено авторами по данным [4])

Figure 2 – Dynamics of passenger transportation in 2018–2021 and the forecast for 2022 for the five largest airlines in Russia (prepared by authors on the base of [4])

Также весьма оправданными кажутся предложения по формированию резервных фондов. Так, в частности, произошла очередная волна повышения цен на топливо. Если в условиях кризиса 2020 года и падения спроса наблюдалось падение тарифов на авиаГСМ на 13–15 % (45 858.00) к августу-сентябрю от уровня января в 53 038.00 руб. без НДС, то в 2022 году, напротив, наблюдается интенсивный рост: на 43 % относительно самых низких уровней августа-сентября 2020 года и на 24 % относительно докризисного уровня января 2020 года. В настоящее время на февраль 2022 года тариф установился на уровне 65 542.00 руб. [18]. В условиях отмены высокомаржинальных зарубежных рейсов рост цен на топливо приводит к очередной волне падения эффективности деятельности российских авиакомпаний и, вероятно, также потребует усилий по сокращению расходов.

Кроме того, важен и резервный фонд для поддержки региональных операторов, которые в отличие от крупных игроков авиационного рынка имеют гораздо меньше возможностей для маневра. Во-первых, они часто ограничены регионами и направлениями присутствия, а следовательно, не могут быстро перестроить деятельность, реструктурировать полетную сеть. Во-вторых, размеры этих компаний существенно меньше, что кратно снижает их запас прочности в случае резкого роста затрат (пример с авиаГСМ выше). В-третьих, многие из таких региональных перевозчиков выполняют социальную функцию по обеспечению связанности пространства России, так как не имеется альтернативных маршрутов (иногда авиамаршрутов, а в случае с северными и отдаленными территориями нет никаких других альтернативных маршрутов) [19]. Соответственно, все эти обстоятельства требуют более пристального контроля за стабильностью работы таких авиакомпаний. И наличие специализированного фонда – важное условие такой стабилизации.

Библиографический список

1. Догулова З. Практически все организованные туристы вернулись в Россию // ИА «Интерфакс». 2020. URL: <https://www.interfax.ru/russia/701917>.
2. «Турпомощь» попросит Правительство РФ помочь с вывозом россиян из-за рубежа // ИА «Москва 24». 2022. URL: <https://www.m24.ru/news/turizm/01032022/435937>.
3. Елесин С. Росавиация организует вывоз россиян из-за рубежа // ИА «Тюменская линия». 2022. URL: <https://t-l.ru/319366.html>.

4. Статистические данные // Росавиация. 2022. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately>.
5. Рослякова Н.А. Особенности развития экономических систем в зависимости от характеристик транспортного пространства региона (на примере северо-западного макрорегиона) // *Russian Journal of Management*. 2016. Т. 4, № 1. С. 8–16. URL: https://vuzdoc.org/228605/ekonomika/osobennosti_razvitiya_ekonomicheskikh_sistem_zavisimosti_harakteristik_transportnogo_prostranstva_regio?
6. Чернышов С. Вузы остаются без студентов, выпускники школ уходят в колледжи // *Образование в Москве*. 2021. URL: https://obrmos.ru/go/go_scool/news/go_go_scool_news_026.html/
7. Горбачевская А.В., Зеленов В.В., Галстян В.В., Гречухина Д.К., Лучкин В.С. Туристическая отрасль: обзор рынка авиаперевозок в период COVID-19 // *Инновации и инвестиции*. 2021. № 12. С. 272-274.
8. Пехтерева Е.А. Пассажирские авиаперевозки в период пандемии COVID-19 // *Экономические и социальные проблемы России*. 2021. № 3 (47). С. 13–36. DOI: <http://doi.org/10.31249/espr/2021.03.01>. EDN: <https://www.elibrary.ru/nblibs>.
9. Постановлением Правительства РФ № 434 от 03.04.2020 «Об утверждении перечня отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции» (по состоянию на 16.10.2020) // *Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов*. 2020. URL: <https://docs.cntd.ru/document/564602792>
10. Маркова Н.А. Специфика проблем отрасли гражданской авиации в период пандемии и выбор мер по их преодолению // *Экономика нового мира*. 2020. Т. 5, № 1–2 (17). С. 55–61. URL: <https://lengu.ru/download/161182?ysclid=13ocpzg68i>.
11. Деятельность воздушного транспорта (январь-октябрь 2020 г.) // НКО «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта». 2020. URL: <http://www.aevt.ru/Documents>.
12. Пехтерева Е.А. Пассажирские авиаперевозки в период пандемии COVID-19 // *Экономические и социальные проблемы России*. 2021. № 3 (47). С. 13–36.
13. ОАО АК «Уральские авиалинии» // Центр раскрытия корпоративной информации Интерфакс». 2022. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=1046>
14. Кореняко А. Убыток российских авиаперевозчиков в 2020-м достиг почти 125 млрд руб. // ИА «Росбизнесконсалт» (РБК). 2021. URL: <https://www.rbc.ru/finances/14/04/2021/607406a69a7947fb223bd328>.
15. «Победа» вошла в ТОП-10 лучших авиакомпаний Восточной Европы в 2021 году // ООО «Авиакомпания «Победа»: офиц. сайт. 2021. URL: <https://www.pobeda.aero/ru/about/news/news-569>.
16. Минэкономразвития ухудшило прогноз по росту реальных доходов россиян // Офиц. сайт газеты «Ведомости». 2021. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2021/10/18/891614-minekonomrazvitiya-uhudshilo-prognoz-po-rostu-realnih-dohodov>.
17. Кожевина О.В. Влияние глобальных вызовов на российский рынок авиаперевозок: последствия и меры поддержки // *Россия: тенденции и перспективы развития*. 2020. № 15–2. С. 226–227. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-globalnyh-vyzovov-na-rossiyskiy-rynok-aviaperevozok-posledstviya-i-mery-podderzhki?ysclid=13od78bv82>.
18. Цены на авиаГСМ // Росавиация. 2022. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-ceny-na-aviagsm>.
19. Рослякова Н.А. Влияние региональной системы аэропортов на экономическое развитие // *Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2017*. Москва: ИПУ РАН, 2017. С. 139–144. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32527889&>. EDN: <https://www.elibrary.ru/yqqhpw>.

References

1. Dogulova Z. Almost all organized tourists returned to Russia. *Interfax news agency*, 2020. Available at: <https://www.interfax.ru/russia/701917>. (In Russ.)
2. «Turpomosh» will ask the government of the Russian Federation to help with the export of Russians from abroad. *IA «Moscow 24»*, 2022. Available at: <https://www.m24.ru/news/turizm/01032022/435937>. (In Russ.)

3. Yelesin S. Rosaviatsia organizes the export of Russians from abroad. *IA «Tyumen line»*, 2022. Available at: <https://t-1.ru/319366.html>. (In Russ.)
4. Statistical data. Retrieved from the official website of Rosaviation, 2022. Available at: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/>. (In Russ.)
5. Roslyakova N.A. Features of the development of economic systems depending on the characteristics of the transport space of the region (on the example of the north-Western macroregion). *Russian Journal of Management*, 2016, vol. 4, no. 1, pp. 8–16. Available at: https://vuzdoc.org/228605/ekonomika/osobennosti_razvitiya_ekonomicheskikh_sistem_zavisimosti_harakteristik_transportnogo_prostranstva_regio? (In Russ.)
6. Chernyshov S. Universities remain without students, school graduates go to colleges. *Education in Moscow*, 2021. Available at: https://obrmos.ru/go/go_scool/news/go_go_scool_news_026.html. (In Russ.)
7. Gorbachevskaya A.V., Zelenov V.V., Galstyan V.V., Grechukhina D.K., Luchkin V.S. Tourism industry: overview of the air transportation market during COVID-19. *Innovations and investments*, 2021, no. 12, pp. 272–274. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=47568614>. EDN: <https://www.elibrary.ru/qgylxt>. (In Russ.)
8. Pekhtereva E.A. Passenger air travel during the COVID-19 pandemic. *Economic and social problems of Russia*, 2021, no. 3 (47), pp. 13–36. DOI: <http://doi.org/10.31249/espr/2021.03.01>. EDN: <https://www.elibrary.ru/nblibs>. (In Russ.)
9. Decree of the Government of the Russian Federation № 434 as of 03.04.2020 «On approval of the list of sectors of the Russian economy most affected by the deterioration of the situation as a result of the spread of a new coronavirus infection» (as of 16.10.2020). Retrieved from *Electronic Fund of Legal and Regulatory documents*, 2020. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/564602792>. (In Russ.)
10. Markova N.A. Specifics of in the civil aviation industry problems during the pandemic and the choice of measures to overcome them. *Ekonomika novogo mira*, 2020, no. 1–2 (17), vol. 5, pp. 55–61. Available at: <https://lengu.ru/download/161182?ysclid=l3ocpzg68i>. (In Russ.)
11. Air transport activities (January–October 2020). Retrieved from the NGO «Russian Association of Air Transport Operators», 2020. Available at: <http://www.aevt.ru/Documents>. (In Russ.)
12. PJSC Aeroflot. Retrieved from *Interfax Corporate Information Disclosure Center*. 2022. Available at: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=1480>. (In Russ.)
13. Ural Airlines JSC. Retrieved from *Interfax Corporate Information Disclosure Center*. 2022. Available at: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=1046>. (In Russ.)
14. Korenyako A. The loss of Russian air carriers in 2020 reached almost 125 billion rubles. *IA «Rosbusinessconsult» (RBC)*. 2021. Available at: <https://www.rbc.ru/finances/14/04/2021/607406a69a7947fb223bd328>. (In Russ.)
15. Pobeda entered the TOP 10 best airlines in Eastern Europe in 2021. Retrieved from the official website of *Pobeda Airline LLC*. 2021. Available at: <https://www.pobeda.aero/ru/about/news/news-569>. (In Russ.)
16. The Ministry of Economic Development has worsened the forecast for the growth of real incomes of Russians. Retrieved from the official website of the *Vedomosti newspaper*, 2021. Available at: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2021/10/18/891614-minekonomrazvitiya-uhudshilo-prognoz-po-rostu-realnih-dohodov> (accessed 24.03.2022). (In Russ.)
17. Kozhevina O.V. The impact of global challenges on the Russian air transportation market: consequences and support measures. *Russia: trends and prospects of development*, 2020, no. 15–2, pp. 226–227. (In Russ.)
18. Prices for aviaGSM. Retrieved from the official website of Rosaviation, 2022. Available at: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-ceny-na-aviagsm>. (In Russ.)
19. Roslyakova N.A. The influence of the regional airport system on economic development. In: *Managing the development of large-scale systems MLS'D'2017*. Moscow: IPU RAN, 2017, pp. 139–144. Available at: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32527889&>. EDN: <https://www.elibrary.ru/yqqhpw>. (In Russ.)