

Россия – центральная Азия: интеграция рынка пассажирских авиаперевозок в условиях экономической войны и санкционного давления

Гордеев Валерий Александрович 

доктор экономических наук, профессор

Главный редактор журнала «Теоретическая экономика» г. Ярославль, Российская Федерация.

E-mail: vgordeev@rambler.ru

Маркин Максим Игоревич 

старший преподаватель,

ФГБОУ ВО «Ярославский государственный технический университет», г. Ярославль, Российская Федерация.

E-mail: markinmi@ystu.ru

Угрюмова Марина Александровна

кандидат экономических наук, доцент,

ФГБОУ ВО «Ярославский государственный технический университет», г. Ярославль, Российская Федерация.

E-mail: ugrumovama@ystu.ru

Аннотация. Целью настоящего исследования является построение модели перспективного развития авиасообщения между столицами и крупными городами государств Центральной Азии и регионами Российской Федерации. Развитие маршрутной сети регулярного пассажирского авиасообщения послужит важным фактором интеграции рынка и окажет положительное влияние на усиление структурного экономического взаимодействия между Российской Федерацией и странами-партнерами Центрально-азиатского региона. Представлена модель перспективного развития маршрутной сети, связывающей регионы Российской Федерации с ключевыми аэропортами городов Центрально-Азиатского региона.

Ключевые слова: рынок авиаперевозок, региональные авиаперевозки, региональные аэропорты, бюджетные авиаперевозки, антикризисное управление, региональная экономика.

JEL codes: L91, M31, L93, Z31, Z32

Для цитирования: Гордеев, В.А., Россия – центральная Азия: интеграция рынка пассажирских авиаперевозок в условиях экономической войны и санкционного давления / В.А. Гордеев, М.И. Маркин, М.А. Угрюмова. - DOI 10.52957/22213260_2023_3_93. - Текст : электронный // Теоретическая экономика. - 2023 - №3. - С.93-105. - URL: <http://www.theoreticaleconomy.ru> (Дата публикации: 30.03.2023)

DOI: 10.52957/22213260_2023_3_93

Введение.

Российский рынок пассажирских авиаперевозок в период с 2009 по 2020 гг. демонстрировал высокие темпы роста и развития. Рост рынка выражен в увеличении пассажиропотока (совокупное количество перевезенных пассажиров). Развитие рынка обусловлено несколькими ключевыми показателями: развитие маршрутной сети авиаперевозчиков (внутренней и международной), обновление и увеличение парка воздушных судов, модернизация аэропортов. Если в 2009 году было перевезено 45,1 млн. пасс., то по итогам деятельности за 2019 год этот показатель достиг рекордной отметки в 128,1 млн. пасс. В 2020 году пассажиропоток упал до 69,2 млн. пасс. Это было обусловлено негативным влиянием пандемии COVID-19 и введением временных запретительных и ограничительных мер на осуществление авиаперевозок.

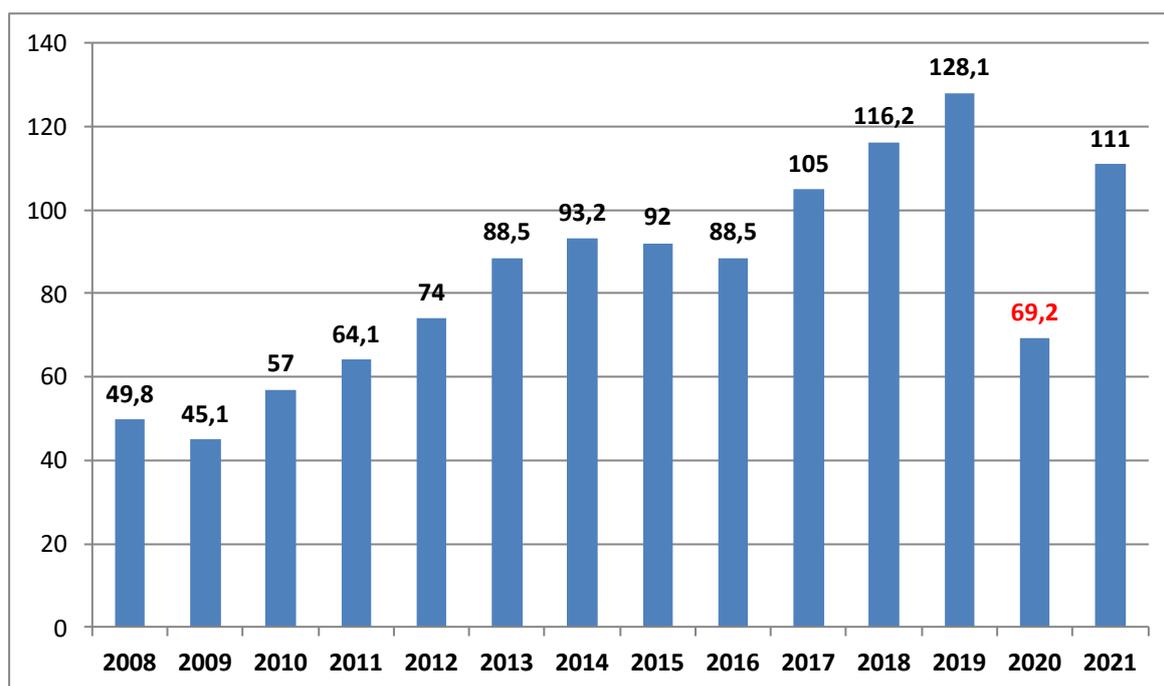


Рисунок 1. Российский рынок пассажирских авиаперевозок. Количество перевезенных пассажиров с 2008 по 2021 годы, млн. чел.

Источник: постоено авторами по данным AVIASTAT

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), назвала 2020 год «худшим в истории по спросу на авиаперевозки». Сильнее всего авиаперевозки снизились на Ближнем Востоке — на 72,2%, в Европе падение составило 69,9%, в Африке — 68,8%, в Северной Америке — 65,2%. Меньше всего снизились авиаперевозки в Азиатско-Тихоокеанском регионе, однако, и здесь падение очень существенное — на 61,9%. Особенно сильно упали международные авиаперевозки — на 85,3%. Внутренние авиаперевозки снизились на 48,8% [2]. Заметим, что российский рынок получил показатели падения ниже мировых по причине оперативного принятия эффективных мер поддержки государством ключевых авиаперевозчиков. В 2021 году наблюдается тенденция стабилизации ситуации на рынке, смягчаются ограничительные меры, открываются новые международные направления. Однако выход на докризисный показатель пассажиропотока не произошел как на российском, так и на мировом рынке. Рост 2021 года не компенсировал падение 2020 года. Отметим, что на рынке не наблюдалось банкротств ключевых авиаперевозчиков, однако, цены на авиабилеты в 2021 году повысились в среднем на 10% - 15% по сравнению с ценами докризисного уровня. Подробно ценовая политика авиакомпаний в условиях макроэкономического кризиса была рассмотрена в статье «Анализ ценовой политики ведущих европейских бюджетных авиакомпаний в период преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19» [3]. Повышение цен было необходимым условием для авиаперевозчиков. Государственной поддержки, оказанной странами Европейского Союза ключевым игрокам рынка, оказалось недостаточно, заимствования на финансовом рынке имели риск накопления долговой нагрузки до критического уровня. Чтобы хоть как-то компенсировать часть убытков, понесенных в связи с ограничениями на осуществление авиаперевозок, европейские авиакомпании повысили стоимость авиабилетов. Единственной европейской бюджетной авиакомпанией, снизившей в 2020-2021 гг. стоимость авиабилетов, стала испанская бюджетная авиакомпания «Volotea». Данная авиакомпания является частной и не входит в структуру глобальных авиационных холдингов. В 2021 году данная авиакомпания вывела из эксплуатации устаревшие 19 лайнеров Boeing-717, и приобрела 20 единиц Airbus A-319-100 и 20 единиц Airbus A-320-200, усилив свое влияние на рынках Испании, Франции и Италии [4].

Российские авиакомпании в данный период (2020-2021 гг.), напротив, снижали стоимость

авиабилетов. Временный запрет на осуществление регулярных международных авиаперевозок послужил фактором развития внутренней маршрутной сети. Особенным примером в период пандемии COVID-19 является переоборудование пассажирских лайнеров для выполнения грузовых авиарейсов. Лайнеры «Уральских Авиалиний» в период пандемии осуществляли перевозку медицинского оборудования, лекарственных препаратов, а также средств индивидуальной защиты [5]. Спрос на грузовые авиаперевозки возрос, а отечественные грузовые авиакомпании не располагали должным количеством грузовых лайнеров. Переоборудование пассажирских воздушных судов стало возможным благодаря оперативной работе Правительства РФ и Росавиации.

Отметим один немаловажный факт: развитие внутренней маршрутной сети в 2020-2021 гг. и снижение средней стоимости авиабилетов позволило российскому рынку пассажирских авиаперевозок достичь показателя в 111 млн. перевезенных пассажиров по итогам деятельности за 2021 год.

После смягчения ограничительных мер на осуществление международных регулярных пассажирских авиаперевозок российские авиакомпании начали открывать новые направления в рамках ЕАЭС и государств Центральной Азии. До 2020 года основной пассажиропоток был сконцентрирован на направлениях, соединяющих Москву, Санкт-Петербург со столичными городами Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан). В 2021 году были открыты десятки направлений, связавшие города России со столицами и крупными городами Центрально-азиатского региона. Таким образом, из Самары, Челябинска, Новосибирска и Екатеринбурга можно улететь прямым рейсом в Бишкек, Душанбе, Алматы, Астану, Ташкент, Наманган и Бухару. Основой международного пассажиропотока в 2021 году стало Центрально-азиатское направление.

В итоге, в результате развития сети регулярного авиасообщения между регионами нашей страны и странами Центральной Азии, а также Арменией и Беларусью, Российская Федерация усиливает свое экономическое влияние. Основой пассажиропотока из Центральной Азии являются предприниматели и трудовые мигранты, а из России в страны Центральной Азии - туристы. Рекордным по показателю роста туристического потока для стран Центральной Азии стал 2021 год.

В условиях санкционного давления и экономической войны, развязанной США и странами Европы в отношении Российской Федерации, необходима выработка мер, направленных на эффективное развитие рынка пассажирских авиаперевозок. Одним из ключевых сценариев эффективного развития может послужить интеграция рынка в рамках государств Центральной Азии. Развитие маршрутной сети между регионами России и странами Центральной Азии стало одним из ключевых факторов роста пассажиропотока в 2021 году. В настоящее время более 50% пассажиропотока аэропортов Таджикистана, Узбекистана и Кыргызстана приходится на российские направления.

Цель исследования.

Целью настоящего исследования является построение модели перспективного развития авиасообщения между столицами и крупными городами государств Центральной Азии и регионами Российской Федерации. Развитие маршрутной сети регулярного пассажирского авиасообщения послужит важным фактором интеграции рынка и окажет положительное влияние на усиление структурного экономического взаимодействия между Российской Федерацией и странами-партнерами Центрально-азиатского региона.

Материалы и методы исследования.

Вопросам развития транспорта и туризма посвящены тысячи научных статей и сотни научно - исследовательских работ ученых из России, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана. Выделим наиболее значимые исследования последних лет, в которых отражено влияние транспортного сообщения на развитие национальных систем туризма.

Вопросам развития транспорта и туризма в Казахстане посвящены работы: «Экономика

впечатлений. Управление развитием туризма в Казахстане» [6], «Потенциальные возможности Казахстана в сфере туризма» [7], «Государственное управление развитием туризма в Казахстане: кластерный подход» [8]. Авторы исследований заключают, что развитие новых направлений на базе аэропортов г. Астана и Алматы являются важным фактором развития национальной системы туризма. В качестве примера приводится опыт развития туризма в Турции и Испании, где основную долю туристического потока составляют пассажиры, прибывающие авиационным транспортом.

Вопросам развития транспорта и туризма в Узбекистане посвящены работы: «Деловой туризм в Узбекистане» [9], «Туризм - перспективный сектор экономики Узбекистана» [10], «Восстановление туризма в Узбекистане после пандемии» [11], «Перспектива развития туризма в Узбекистане» [12]. Авторы исследований единогласны во мнении, что препятствующим фактором развития туризма в Узбекистане является неразвитость сети регулярного международного авиасообщения. Основной акцент в развитии туризма делается на туристов из России и Казахстана. Отсутствие визовых и языковых барьеров способствует ежегодному увеличению числа туристов из этих стран.

Вопросам развития транспорта и туризма в Таджикистане посвящены работы: «Основные направления развития туризма в контексте региональных особенностей республики Таджикистан» [13], «Навруз как составная часть бренда Таджикистана» [14], «Сотрудничество между Российской федерацией и республикой Таджикистан в сфере туризма: состояние, проблемы, перспективы» [15]. Таджикистан развивает туризм, отдавая приоритетное предпочтение гостям из России и стран Ближнего Востока. Таджикистан – это государство с богатой культурой и историей. Отсутствие языкового барьера и визовых ограничений - два основных движущих фактора развития туризма в этой стране. Душанбе активно развивает сотрудничество с российскими авиакомпаниями, увеличивая количество новых направлений.

Вопросам развития транспорта и туризма в Кыргызстане посвящены следующие работы: «Туристический потенциал и тенденции развития туризма в Кыргызстане» [16], «Потенциальная роль регионального туризма в развитии индустрии Кыргызстана» [17], «Туризм как фактор устойчивого развития экономики Кыргызстана в современных условиях» [18]. Кыргызстан активно развивает индустрию туризма, ориентируясь, в первую очередь, на туристов из России и Казахстана. Авиасообщение, по мнению авторов исследований, из Кыргызстана является важным стимулирующим фактором в развитии туризма. Основной поток туристов из России прибывает в города Бишкек и Ош рейсами из Москвы, Санкт-Петербурга и регионов.

Кроме того, опубликованы статьи, посвященные вопросам развития аэропортов Казахстана и Кыргызстана: «Перспективы развития аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан) в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19» [19], «Перспективы развития Международного аэропорта имени Нурсултана Назарбаева (г. Нур-Султан, Республика Казахстан) в качестве пассажирского транзитного хаба авиакомпании «Air Astana»» [20].

Результаты исследования и обсуждения.

Как было отмечено ранее, аэропорты стран Центральной Азии (за исключением аэропортов Республики Казахстан) имеют развитую маршрутную сеть с региональными аэропортами Российской Федерации. Более 50% пассажиропотока приходится на российские направления. Рассмотрим детально российские направления в структуре столичных аэропортов стран центральной Азии.

Аэропорт Алматы (Республика Казахстан) [21] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Красноярском, Самарой, Минеральными Водами, Уфой и Казанью.

Аэропорт Астаны (Республика Казахстан) [22] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Красноярском, Омском, Уфой, Казанью, Новосибирском и Екатеринбургом.

Аэропорт Бишкека (Республика Кыргызстан) [23] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Красноярском, Сургутом, Екатеринбургом, Сочи, Иркутском, Новосибирском, Самарой, Санкт-Петербургом, Махачкалой и Казанью.

Аэропорт Оша (Республика Кыргызстан) [24] имеет регулярное авиасообщение с Москвой,

Красноярском, Сургутом, Челябинском, Казанью, Санкт-Петербургом, Уфой, Тюменью, Иркутском, Самарой, Омском, Нижневартовском, Кемерово, Астраханью и Сочи. Отметим, что Ош – региональный город, столицей Кыргызстана является Бишкек.

Аэропорт Душанбе (Республика Таджикистан) [25] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Новосибирском, Санкт-Петербургом, Казанью, Самарой, Екатеринбургoм, Красноярском, Уфой, Челябинском, Пермью, Сочи и Минеральными Водами.

Аэропорт Ташкента (Республика Узбекистан) [26] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Красноярском, Махачкалой, Уфой, Сочи, Екатеринбургoм, Санкт-Петербургом, Новосибирском, Владивостоком, Минеральными Водами, Казанью, Иркутском и Тюменью.

Обратим внимание на аэропорты Бухары и Самарканда. Это крупные региональные аэропорты Узбекистана, которые после 2020 года значительно увеличили количество направлений в Россию. Аналогичная ситуация с городом Ош (Кыргызстан), который на 80% обслуживает пассажиропоток по российским направлениям.

Аэропорт Бухары (Республика Узбекистан) [27] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Махачкалой, Екатеринбургoм, Новосибирском и Сочи.

Аэропорт Самарканда (Республика Узбекистан) [28] имеет регулярное авиасообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбургoм, Новосибирском, Челябинском, Казанью и Сочи.

Кыргызстан и Таджикистан имеют крайне не развитую маршрутную сеть. Основные направления – это Россия, города Центральной Азии и города Ближнего Востока.

Наиболее развита маршрутная сеть у Казахстана (Алматы, Астана) и Узбекистана (только Ташкент). Данные аэропорты связаны регулярными авиасoбщениями с Европой и США (только Узбекистан). Казахстан активно развивает сотрудничество по европейским направлениям. Если до 2020 года маршрутная сеть аэропортов Алматы и Астаны охватывала только Лондон, Париж, Мюнхен и Франкфурт, то теперь открыты направления в Прагу, Милан, Будапешт, Рим, а также в Софию.

Россия является ключевым торговым партнером для стран Центральной Азии. Так, по итогам деятельности за 2021 год товарооборот России со странами Центральной Азии превысил 37 млрд. долл. США [29]. В данном регионе более 17 тысяч предприятий работают на основе или с использованием российского капитала. В условиях санкционного давления и экономической войны, развязанной против нашего государства, товарооборот в данном регионе увеличивается.

В 2022 году осуществляли свою трудовую деятельность в России: более 600 тысяч трудовых мигрантов из Кыргызстана; более 1,6 млн. граждан Таджикистана. А первое место по количеству трудовых мигрантов занимал Узбекистан. Более 3 млн. граждан этой страны осуществляет трудовую деятельность в Российской Федерации [30].

Отметим состояние рынка авиaperевозок в странах Центральной Азии [31].

В Республике Казахстан зарегистрировано 30 авиакомпаний, 95 воздушных судов и средний возраст парка составляет 12,5 лет.

В Республике Кыргызстан осуществляют деятельность 27 авиакомпаний на 17 воздушных судах и средний возраст парка составляет 28,5 лет.

В Республике Таджикистан зарегистрировано 8 авиакомпаний, 9 воздушных судов и средний возраст парка составляет 26,5 лет.

В Республике Узбекистан осуществляют полеты 4 авиакомпании, которые используют 37 воздушных судов и средний возраст парка составляет 10,5 лет.

Для сравнения укажем данные по нашей стране: в России 107 авиакомпаний, 998 воздушных судов и средний возраст парка составляет 12 лет. Следует отметить, что количество авиакомпаний, согласно международному реестру, равняется количеству лицензий, выданных национальными регуляторами. Зачастую 1 национальная авиакомпания обслуживает 1-2 воздушных судна, которые выполняет чартерные рейсы или осуществляют работу в бизнес-авиации. Страны Центральной Азии располагают от одной до трех авиакомпаний, выполняющих регулярные пассажирские

международные рейсы.

Обратим особое внимание на то, что основную часть пассажиропотока по направлениям Россия – Центральная Азия обслуживают российские авиакомпании. Таким образом, именно влияние России значительно выше влияния национальных авиаперевозчиков Центральной Азии.

Национальные авиакомпании стран Центральной Азии сосредотачивают маршрутные сети на наиболее востребованных направлениях (Москва, Санкт-Петербург, столицы стран Центральной Азии). Авиакомпании Центральной Азии эксплуатируют лайнеры, бывшие в пользовании у зарубежных авиакомпаний, в возрасте 10-15, а порой 20-25 лет. Наиболее распространенны модели вместимостью от 150 до 220 мест. Однако эксплуатация воздушных судов данного типа на указанных направлениях экономически нецелесообразна. Идеальным вариантом для обслуживания региональных направлений малой и средней протяженности является российский лайнер «SSJ-100», вместимостью 75-100 пассажиров. Российские авиакомпании «Азимут» и «Ред Вингс», являющиеся эксплуатантами «SSJ-100», активно развивают маршрутные сети между городами России и Центральной Азии. Приведем данные маршрутной сети авиакомпаний «Азимут» и «Ред Вингс» (рисунок 3).

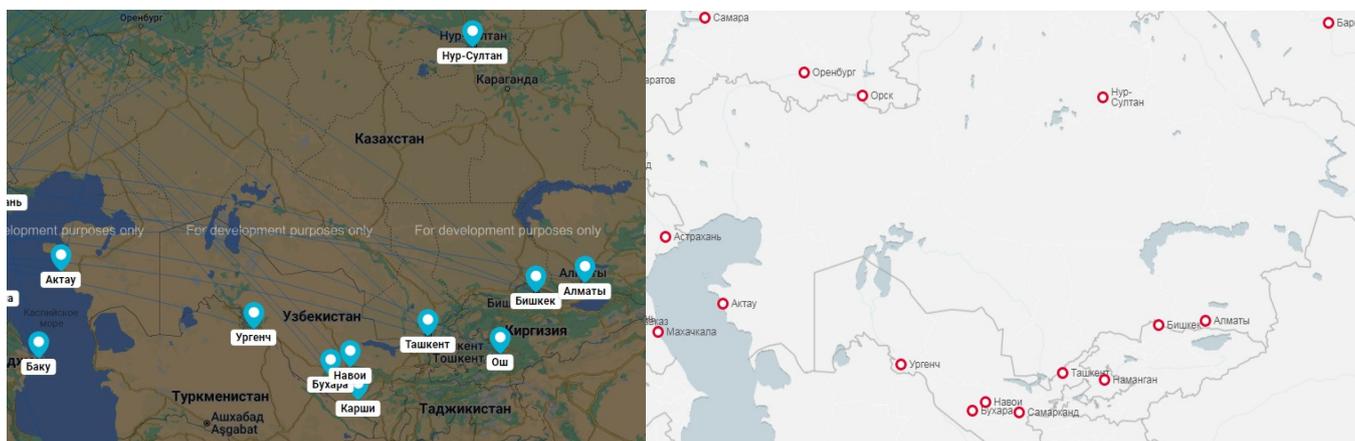


Рисунок 3. Маршрутная сеть российской авиакомпании «Азимут» (слева) и «Ред Вингс» (справа) в Центрально-азиатском регионе

Источник: данные авиакомпаний

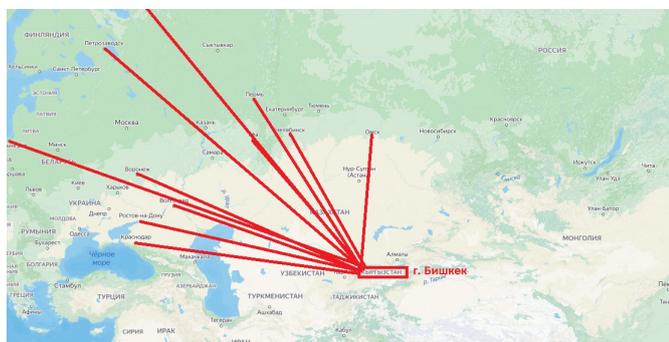
Экономическая война против России дошла до того, что самолеты российских авиакомпаний, взятые в лизинг за рубежом, начали арестовывать по требованию Европейского Союза и США. По данным Министерства транспорта Российской Федерации арестовано 77 лайнеров [34]. Благодаря тому, что в период 2015-2020 гг. российскими авиакомпаниями было приобретено свыше 200 ед. «SSJ-100», отечественные авиакомпании продолжают выполнять международные рейсы. В истории гражданской авиации действия западных стран в отношении Российской Федерации, являются прецедентом, однако, именно экономическая война стимулирует развитие российской промышленности и способствует развитию интеграции российского рынка пассажирских авиаперевозок в рамках ЕАЭС и стран Центральной Азии.

Выводы.

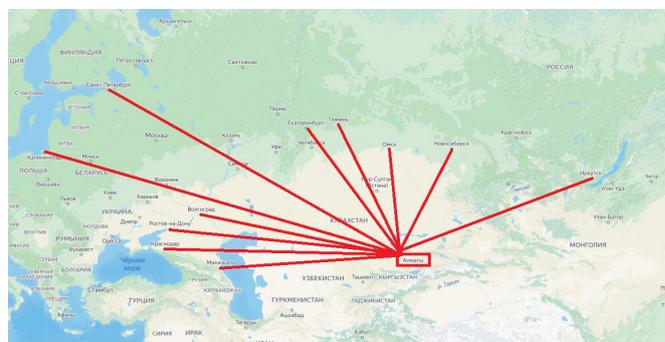
На основании анализа маршрутной сети аэропортов Центральной Азии представим модель перспективного развития маршрутной сети, связывающей регионы Российской Федерации с ключевыми аэропортами городов Центрально-Азиатского региона.

Необходимо развивать новые направления, соединяющие города Центральной Азии с городами ЮФО (Краснодар, Сочи, Ростов-на-Дону), ЦФО (Воронеж, а в перспективе и Белгород), а также с городами Севера (Архангельск, Мурманск, Петрозаводск) и Калининградом. На сегодняшний день для того, чтобы доехать из Центральной Азии по данным направлениям необходимо совершать

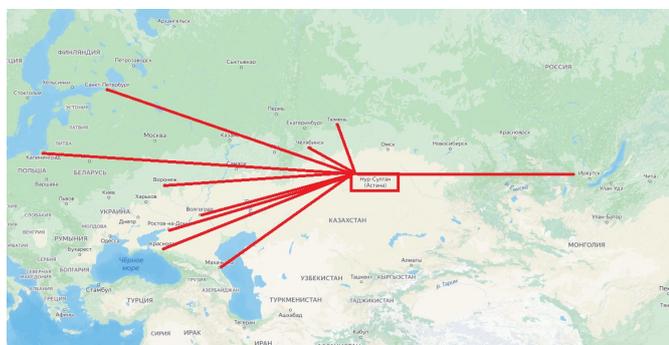
стыковку в рамках аэропортов Московского авиационного узла (МАУ). Открытие регулярного авиасообщения по вышеперечисленным направлениям позволит разгрузить МАУ, сократить время и существенно снизить стоимость перелета.



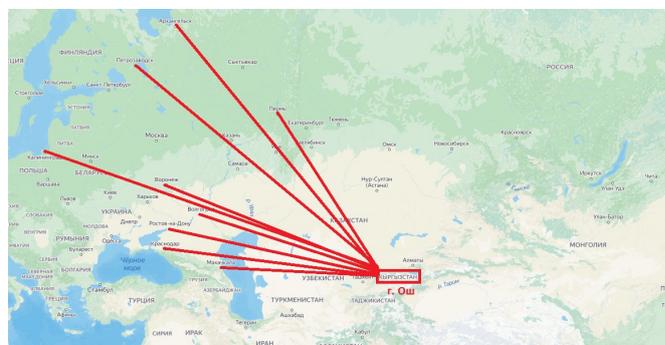
аэропорта Бишкека



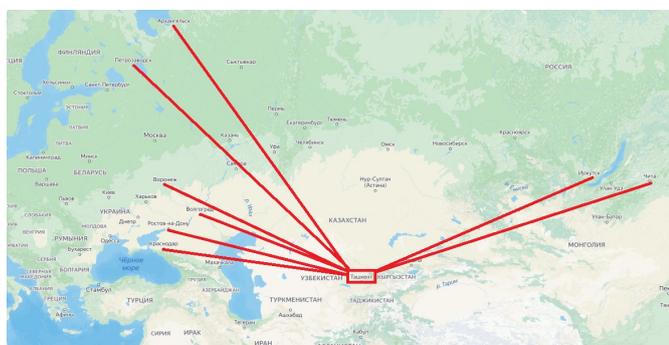
аэропорта Алматы



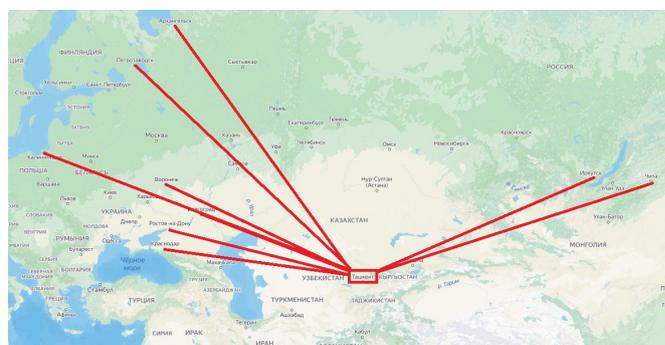
аэропорта Астаны



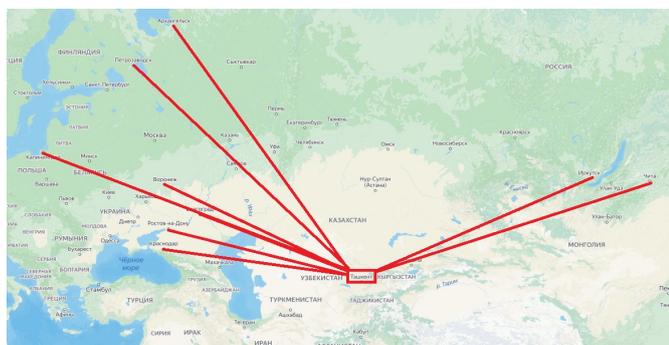
аэропорта Ош



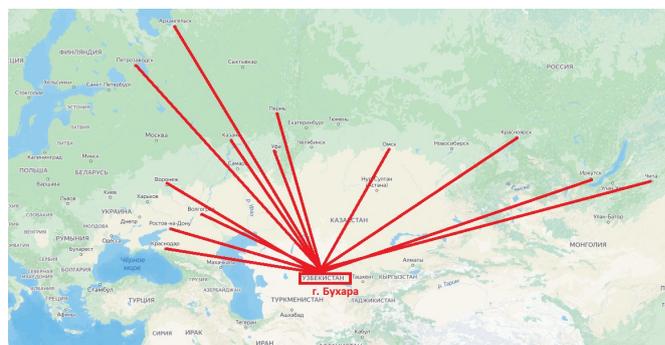
аэропорта Душанбе



аэропорта Ташкента



аэропорта Самарканд



аэропорта Бухара

Рисунок 4. Модель перспективного развития направлений аэропортов Центрально-азиатском регионе

Источник: составлено авторами

Также являются важными для развития направления между Центральной Азией и городами УФО и СФО. На Дальний Восток (г. Владивосток) выполняют регулярные рейсы только «Узбекистанские авиалинии». Пассажиры, следующие из Центральной Азии в города Дальнего Востока, вынуждены осуществлять стыковку в Новосибирске или Екатеринбурге.

Интеграция рынка пассажирских авиаперевозок в условиях экономической войны и санкционного давления возможна в рамках Центрально-азиатского региона. Доступное авиасообщение станет ключевым фактором развития социально-экономических и политических связей с нашими ключевыми партнерами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Перевозки пассажиров в России – итоги 2019 года. AVIASTAT. [Электронный ресурс] URL:<https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2021-goda> (дата обращения: 08.08.2022).
2. В 2020 году пассажирские авиаперевозки в мире упали на 66%. Коммерсант. [Электронный ресурс] URL:<https://www.kommersant.ru/doc/4673313> (дата обращения: 08.08.2022).
3. Рублев В.В. Ларин О.Н. Анализ ценовой политики ведущих европейских бюджетных авиакомпаний в период преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19 // Вестник РГЭУ (РИНХ) – г. Ростов-на-Дону. 2020, №4 (72) (декабрь) – с. 208-227.
4. «Volotea» окончательно вывела из своего флота Boeing 717. Новости авиации. [Электронный ресурс] URL:<https://aircargonews.ru/2021/01/14/volotea-okonchatelno-vyvela-iz-svoego-flota-boeing-717.html> (дата обращения: 08.08.2022).
5. На фоне повышения спроса на полёты «Уральские авиалинии» переоборудовали грузовые самолеты обратно в пассажирские. «Уральские Авиалинии» - официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://www.uralairlines.ru/news/element/na-fone-povysheniya-sprosa-na-polyety-uralskie-avialinii-pereoborudovali-gruzovye-samolety-obratno-v/> (дата обращения: 08.08.2022).
6. Денисов И.В., Петренко Е.С., Мажитова С.К., Шабалтина Л.В. Экономика впечатлений. Управление развитием туризма в Казахстане // КЭ. 2020. №12. С. 3687-3696.
7. Ыдырыс С.С., Менлибай Ж.Ж. Потенциальные возможности Казахстана в сфере туризма // Кронос. 2021. №5 (55). С. 35-38.
8. Денисов И.В., Петренко Е.С., Дарибекова Н.С., Шабалина Л.В. Государственное управление развитием туризма в Казахстане: кластерный подход // ЭПП. 2020. №12. С. 3359-3374.
9. Комилжанова Э. Деловой туризм в Узбекистане // Academic research in educational sciences. 2022. №5. С. 548-554.
10. Бердиев А.Х. Расулов Х.К. Туризм - перспективный сектор экономики Узбекистана // Economics. 2020. №2 (45). С.14-18.
11. Очилова Х.Ф. Восстановление туризма в Узбекистане после пандемии // Туризм и гостеприимство. 2020. №2. С. 70-75.
12. Рискулов Х.А., Адиллов Т.Т., Узохов И.Э. Перспектива развития туризма в Узбекистане // Science and Education. 2022. №7. С. 334-339.
13. Амонова Д.С. Основные направления развития туризма в контексте региональных особенностей республики Таджикистан // Вестник ТГУПБП. 2018. №1. С. 52-59.
14. Шоев М.М. Навруз как составная часть бренда Таджикистана // Историк (Муаррих). 2021. №2 (26). С. 129-134.
15. Муратшина К.Г., Хамзин И.Р. Сотрудничество между Российской федерацией и республикой Таджикистан в сфере туризма: состояние, проблемы, перспективы // Вестник МГОУ. 2020. №1. С. 88-97.
16. Талонов Э.Н. Туристический потенциал и тенденции развития туризма в Кыргызстане // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. №8. С. 181-183.
17. Калбаева Р.Д. Потенциальная роль регионального туризма в развитии индустрии Кыргызстана // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №5-2. С. 195-200.
18. Абдырасулова Б.М., Ноева Е.Е. Туризм как фактор устойчивого развития экономики Кыргызстана в современных условиях // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. №11-1. С. 123-128.
19. Рублев В.В. Перспективы развития аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан) в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19 // Современная экономика: проблемы и решения - г. Воронеж. 2020, №11 (131) (ноябрь) – с.180-198.
20. Рублев В.В. Перспективы развития Международного аэропорта имени Нурсултана Назарба-

ева (г. Нур-Султан, Республика Казахстан) в качестве пассажирского транзитного хаба авиакомпании «Air Astana» // Современная экономика: проблемы и решения - г. Воронеж. 2021, №2 (134) (февраль) – с. 124-143.

21. Аэропорт Алматы. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://alaport.com/> (дата обращения: 08.08.2022).

22. Аэропорт Нур-Султана. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://www.nn-airport.kz/flight-status> (дата обращения: 08.08.2022).

23. Аэропорт Манас – Бишкек. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<http://www.airport.kg/> (дата обращения: 08.08.2022).

24. Аэропорт Оша. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://osh.aeroport.website/> (дата обращения: 08.08.2022).

25. Аэропорт Душанбе. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://airport.tj/index.php/ru> (дата обращения: 08.08.2022).

26. Аэропорт Ташкента. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://tashkent-airport.uz/> (дата обращения: 08.08.2022).

27. Аэропорт Бухары. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://buhara.aeroport.website/> (дата обращения: 08.08.2022).

28. Аэропорт Самарканда. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://samarkand.aeroport.website/> (дата обращения: 08.08.2022).

29. Матвиенко: товарооборот между Россией и странами Центральной Азии составил \$37 млрд. в 2021 году. RT. [Электронный ресурс] URL:<https://russian.rt.com/business/news/1002078-rossiya-aziya-sotrudnichestvo> (дата обращения: 08.08.2022).

30. Рекордное число мигрантов приехало в Россию на заработки. Лента.ру [Электронный ресурс] URL:<https://lenta.ru/news/2022/08/08/migrants/> (дата обращения: 08.08.2022).

31. Мировой реестр авиакомпаний. [Электронный ресурс] URL:<https://www.planespotters.net/airlines/country> (дата обращения: 08.08.2022).

32. Авиакомпания «Азимут». Маршрутная сеть. [Электронный ресурс] URL:<https://azimuth.aero/ru/flight-map> (дата обращения: 08.08.2022).

33. Авиакомпания «Ред Вингс». Маршрутная сеть. [Электронный ресурс] URL:<https://flyredwings.com/flight-map/> (дата обращения: 08.08.2022).

34. Минтранс: за рубежом задержаны 77 российских самолетов. Коммерсант. [Электронный ресурс] URL:<https://www.kommersant.ru/doc/5445208> (дата обращения: 08.08.2022).

Russia – central Asia: integration of the passenger air transportation market in the conditions of economic war and sanctions pressure

Valery A. Gordeev

Doctor of Economics, Professor

Chief editor of the journal «Theoretical Economy», Yaroslavl, Russian Federation.

E-mail: vgordeev@rambler.ru

Markin Maksim Igorevich

senior lecturer,

Yaroslavl State Technical University, Yaroslavl, Russian Federation.

E-mail: markinmi@ystu.ru

Ugryumova Marina Alexandrovna

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

Yaroslavl State Technical University, Yaroslavl, Russian Federation.

E-mail: ugryumovama@ystu.ru

Annotation. The purpose of this study is to build a model for the future development of air traffic between the capitals and major cities of the states of Central Asia and the regions of the Russian Federation. The development of the route network of scheduled passenger flights will serve as an important factor in the integration of the market and will have a positive impact on strengthening the structural economic interaction between the Russian Federation and the partner countries of the Central Asian region. A model of the prospective development of the route network connecting the regions of the Russian Federation with the key airports of the cities of the Central Asian region is presented.

Keywords: air transportation market, regional air transportation, regional airports, low-cost air transportation, crisis management, regional economy