

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика

Научная статья

УДК 656.71

<https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.4.15>

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

Инна Николаевна Рыкова^{1*}, Андрей Александрович Алаев²,
Роман Сергеевич Губанов³

^{1, 2, 3} Научно-исследовательский финансовый институт Министерства финансов Российской Федерации НИФИ Минфина России (д. 3, строение 2, Нас-
ташинский переулок, Москва, 127006, Российская Федерация)

¹ rykova@nifi.ru; <https://orcid.org/0000-0002-9171-2278>

² alaev@nifi.ru; <https://orcid.org/0000-0001-5599-2113>

³ gubanov@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-1675-8150>

* Автор, ответственный за переписку

Аннотация. Введение. Авторами рассматриваются современное состояние и факторы развития рынка авиаперевозок в условиях новых подходов к организации создания и эксплуатации аэропортовой инфраструктуры. **Цель.** Диагностика модернизации российских аэропортов и поиск факторов экономического роста региональных авиаперевозчиков. **Материалы и методы.** Применяемые методы монографического и экономико-статистического анализа, рейтинговой оценки обеспечили выявление закономерностей изменения результатов в деятельности аэропортов. Дана оценка и проведена диагностика средств государственной поддержки национальных аэропортов за счет бюджетных субсидий России. Представлена структура дебиторской задолженности региональных авиаперевозчиков и выявлены предпосылки ее вовлечения в оборот для повышения свободного денежного потока при организации авиаперевозок. Систематизация данных рейтинга национальных аэропортов в Российской Федерации позволила определить конкурентные позиции авиаперевозчиков во внешней рыночной среде. **Результаты и обсуждение.** Проведенный анализ цифр статистики свидетельствует о необходимости привлечения мер государственной поддержки для финансирования объектов основного капитала региональных аэропортов. В результате исследования сформулированы выводы о необходимости выявления и использования резервов экономического роста, включая новые методы распределения денежных средств при оказании услуг региональными аэропортами. Устойчивость развития региональных аэропортов будет положительно воздействовать на рынок выездного и въездного туризма. **Заключение.** Оптимизация эксплуатационных расходов региональных аэропортов в сочетании с регулированием сезонности авиаперевозок направлена на рост эффектов масштаба и сбалансированность предложения и спроса на рынке авиауслуг.

Ключевые слова: аэропорты, авиаперевозки, рынок, экономика, регион, региональные аэропорты

Для цитирования: Рыкова И. Н., Алаев А. А., Губанов Р. С. Особенности функционирования региональных аэропортов в условиях развития российского рынка авиаперевозок // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2024. № 4 (103). С. 136–144. <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.4.15>

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила в редакцию 12.04.2024;
одобрена после рецензирования 08.05.2024;
принята к публикации 17.05.2024.

Research Article

FEATURES OF THE FUNCTIONING OF REGIONAL AIRPORTS IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORTATION MARKET

Inna N. Rykova^{1*}, Andrey A. Alaev², Roman S. Gubanov³

^{1, 2, 3} Research financial Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation (NIFI) (3/2, Nastasinsky lane, Moscow, 127006, Russian Federation)
¹ rykova@nifi.ru; <https://orcid.org/0000-0002-9171-2278>
² alaev@nifi.ru; <https://orcid.org/0000-0001-5599-2113>
³ gubanov@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-1675-8150>
 * Corresponding author

Abstract. Introduction. The article examines the current state and factors of the development of the air transportation market in the context of new approaches to the organization of the creation and operation of airport infrastructure. **Goal.** To diagnose the modernization of Russian airports and search for factors of economic growth of regional air carriers. The analysis of statistical figures shows the need to attract government support measures to finance the fixed assets of regional airports. **Materials and methods.** The applied methods of monographic and economic-statistical analysis, rating assessment provided the identification of patterns of changes in the results of airport operations. An assessment and diagnosis of the means of state support for national airports at the expense of budget subsidies from Russia is given. The structure of accounts receivable of regional air carriers is presented and the prerequisites for its involvement in turnover to increase free cash flow in the organization of air transportation are identified. The systematization of the data on the rating of national airports in the Russian Federation made it possible to determine the competitive positions of air carriers in the external market environment. **Results and discussion.** As a result of the study, conclusions were formulated on the need to identify and use reserves of economic growth, including new methods of distributing funds in the provision of services by regional airports. The sustainability of the development of regional airports will have a positive impact on the outbound and inbound tourism market. **Conclusion.** Optimizing the operating costs of regional airports in combination with regulating the seasonality of air travel is aimed at increasing the effects of scale and balancing supply and demand in the air services market.

Keywords: airports, air transportation, market, economy, region, regional airports

For citation: Rykova IN, Alaev AA, Gubanov RS. Features of the functioning of regional airports in the context of the development of the Russian air transportation market. Newsletter of North-Caucasus Federal University. 2024;4(103):136-144. (In Russ.). <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.4.15>

Conflict of interest: the authors declare no conflicts of interests.

The article was submitted 12.04.2024;

approved after reviewing 08.05.2024;

accepted for publication 17.05.2024.

Введение / Introduction. В рамках совершенствования политики регулирования региональных проектов развития аэропортов появляется новая законодательная база в сфере оборота авиаперевозок. Разработка и реализация федерального проекта по развитию аэродромной инфраструктуры на 2025–2030 годы направлена на проведение комплексной модернизации аэропортов как инструмента экономического развития регионов.

По мнению ученых, ключевой проблемой развития региональных авиаперевозок является формирование необъективного уровня затрат и нерациональная система учета при включении их в себестоимость рейсов. Решение данной проблемы подчинено требованиям поиска и привлечения субсидирования авиаперевозок в рамках действующих федеральных или региональных программ. Также большое значение имеет методология минимизации и управления затратами посредством организации транзитных рейсов с несколькими пунктами посадки, что позволит обеспечить пассажирскую загрузку воздушного судна на каждом плече авиаполета за счет транзитного пассажиропотока и догрузки во всех пунктах посадки [2].

Оценка вектора развития рынка авиаперевозок в период с 2019 г. по 2022 г. показала, что ключевым событием стал ввод в эксплуатацию 16 объектов аэропортовой инфраструктуры. В состав объектов инновационной инфраструктуры региональной сети аэропортов входят: взлетные полосы аэропорта г. Саратова, модернизированные воздушные гавани городов Норильска, Челябинска, Хабаровска, Минеральные Воды. В 2023 году в аэропортах городов Томска, Усть-Камчатска,

Орла, Кирова организована деятельность по реконструкции объектов инфраструктуры. В 2024 году реализуется комплекс проектов на 19 объектах инфраструктуры по всей территории Российской Федерации от Мурманска до Магадана [11].

Материалы и методы исследований / Materials and methods of research. Материалами исследования явились официальные источники информации и годовые отчеты о результатах деятельности региональных аэропортов, данные рейтинговых агентств и заключений Счетной палаты РФ об использовании средств бюджетной поддержки авиаперевозчиков России. Методы обработки статистической и экономической информации наряду с наблюдением и выявлением причинно-следственных связей дополнялись «адресными» проверками состояния и использования бюджетных средств, выделенных из федерального бюджета на освоение инвестиций в создание региональной аэропортовой инфраструктуры. Применение анализа конкурентной среды ориентировано на выявление рыночного потенциала инфраструктуры региональных аэропортов в сравнении с аналогичными аэропортами федерального значения.

Результаты исследований и их обсуждение / Research results and their discussion. Для развития рынка авиаперевозок значительный практический интерес вызывает механизм привлечения и использования частного капитала и бюджетных инвестиций в анализируемые проекты.

В этой связи отметим, что процессы функционирования и модернизации объектов основных средств и имущественных комплексов в аэропортах субфедерального уровня обеспечиваются как за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, так и за счет ресурсов частных инвесторов. Ведущее место в решении вопросов привлечения, аккумулирования и распределения инвестиций занимает управляющая компания «Аэропорты регионов».

В структуру данной компании входит 10 авиаузлов: Екатеринбург, Самары, Нижнего Новгорода, Саратова, Ростова-на-Дону, Нового Уренгоя, Петропавловска-Камчатского, Благовещенска, Оренбурга и Тобольска, – суммарный пассажиропоток которых в 2023 году увеличился на 19 %. Общая сумма частных инвестиций 100 млрд руб. капитализирована в проекты развития региональных аэропортов.

В условиях санкционного воздействия на экономику авиаотрасли УК «Аэропорты Регионов» реализует комплекс инвестиционных проектов по стимулированию эффективности рынка авиаперевозок.

Результаты использования средств как частного, так и бюджетного финансирования очевидны, так как застройка площадок в масштабах 1-й очереди строительства в 2024 году позволит расширить объемы авиаперевозок при внедрении проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП).

Факты свидетельствуют о необходимости создания новых объектов инфраструктуры, используемой в аэродромной деятельности, так как в 2024 году уже состоялся запуск 1-го этапа эксплуатации двух взлетно-посадочных полос: в Полярном и в Кемерово.

В рамках дальнейшей модернизации инфраструктуры планируется организовать ввод в эксплуатацию новых имущественных аэродромных комплексов в регионах Дальнего Востока [11].

Между тем анализ ретроспективы имеет положительные результаты инновационного развития региональной сети аэропортов.

Так, в 2022–2023 гг. ФКУ «Ространсмодернизация» организована комплексная модернизация инфраструктуры региональных аэропортов общим количеством 20 ед. Ряд географических сегментов допустил положительное соблюдение выполнения сроков завершения и ввода в эксплуатацию объектов взлетно-посадочных полос на территории аэропортов Магнитогорск, Благовещенска, Архангельска.

В 2023 году было охвачено реконструкцией свыше десяти объектов инфраструктурного комплекса аэропортов в Якутске, Вилуйске, Усть-Нере, Черском и др. В Камчатском крае завершены работы в аэропортах Усть-Камчатск и Елизово.

В 2023 году произведено обновление объектов аэродромной инфраструктуры за счет привлечения частных инвестиций в отраслевые проекты Братска и Оренбурга.

В 2023 году в масштабах страны достроены 12 объектов аэродромной инфраструктуры, включая 9 новых взлетно-посадочных полос, и обеспечен ввод их в эксплуатацию. Это рекордно большое число полос в аэропортовом комплексе страны достигнуто на уровне последних пяти лет, в течение которых средства государственной поддержки позволили освоить только 10 взлетно-посадочных полос.

Анализ пассажиропотока в 2022 и 2023 гг. показал, что некоторые аэропорты достигали более высоких результатов при организации полетов в восточной части страны. Так, например, организация авиауслуг по направлениям «Благовещенск», «Петропавловск-Камчатский» позволила повысить пассажиропоток до 914 тыс. чел. и 900 тыс. чел. соответственно.

В 2023 году обслуживание граждан за счет инфраструктуры аэропорта Нижнего Новгорода стимулировало рост спроса на авиауслуги до 1,4 млн чел. против 1,2 млн чел. в 2022 году. В 2022–2023 гг. рост пассажиропотока в аэропорту г. Самары произошел на 0,6 млн чел., в результате чего результативный показатель достиг значения 3,5 млн чел., что позволило увеличить общий уровень загрузки аэродромной инфраструктуры на 20,7 %.

В 2023 году в Тобольске оборот пассажиропотока увеличился на 45 тыс. чел., что на 10 % больше, чем показатели предыдущего года.

Реалии таковы, что тарифы региональных авиаперевозчиков в действующих ценах снижаются ежегодно. Годовой пассажиропоток как критерий эффективности определяет уровень дифференциации взимания платежей за эксплуатацию объектов аэропортовой инфраструктуры.

В соответствии с данными рисунка 1, в разрезе анализируемых аэропортов видно, что статистический максимум по объему денежных средств, привлеченных из бюджетной системы Российской Федерации в форме субсидий, приходился на поддержку аэропортов Красногорья, так как в 2022–2023 гг. размер привлеченных бюджетных средств в отрасль указанных экономических субъектов превысил 1 331,5 млн руб.

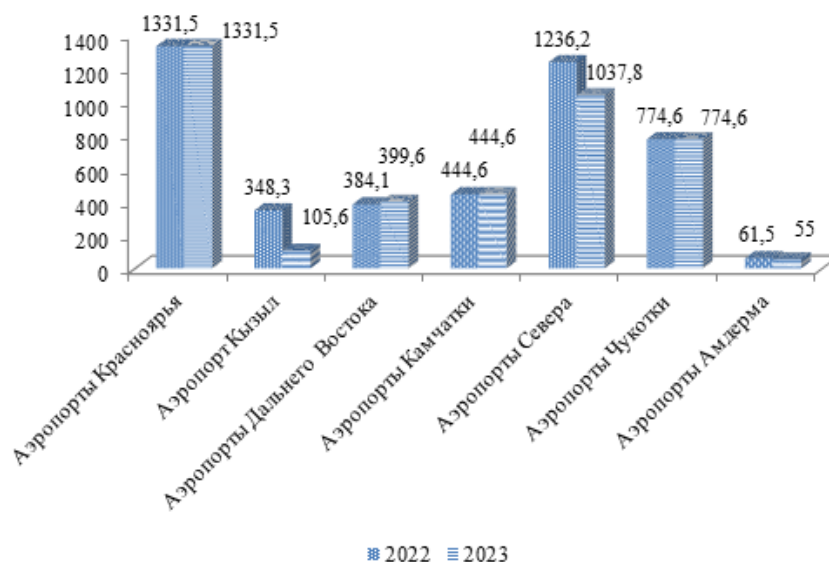


Рис. 1. Распределение средств федеральной поддержки российских аэропортов в форме бюджетных субсидий, млн руб. / Fig. 1. Distribution of federal support funds for Russian airports in the form of budget subsidies, million rub.

*Источник: [10] / *Source: [10]

В 2022–2023 гг. существенная государственная поддержка была предоставлена на развитие аэропортов Севера, что подтверждается цифрами официальной статистики и формированием объема бюджетных субсидий на цели развития в объеме более 1,04 млрд руб.

Доля регулярных рейсов между регионами России без посадки в Москве в 2022 году составила 50 % от общего количества внутренних авиамаршрутов.

Как следует из данных Госкорпорации по организации воздушного движения (далее – Госкорпорация по ОрВД), в настоящее время в реестр авиатранспортных объектов включено 229 аэродромов и пять вертодромов гражданской авиации, из них 79 аэропортов открыты для выполнения международных полетов.

Статистический минимум в 2022–2023 гг. приходился на бюджетное финансирование объектов аэродромной инфраструктуры «Амдерма», так как привлеченные субсидии в отрасль не превысили 61,5 млн руб.

В 2023 году был допущен спад данного объема бюджетных средств на 6,5 млн руб., или на 10,6 % относительно 2022 года.

Согласно данным рисунка 2, в двух региональных аэропортах был сформирован предельно высокий уровень дебиторской задолженности.

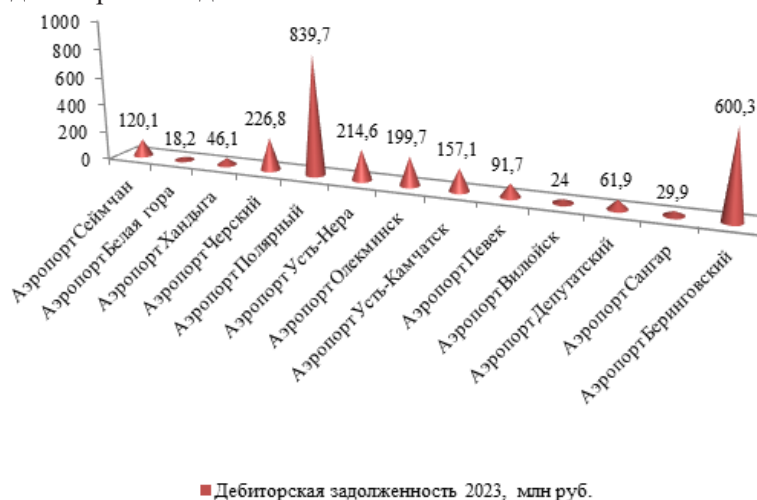


Рис. 2. Размер дебиторской задолженности в российских аэропортах в 2023 году, млн руб. / Fig. 2. The amount of accounts receivable at Russian airports in 2023, million rub.

*Источник: [10] / *Source: [10]

Так, в 2023 году активы аэропортов «Полярный» и «Беринговский» отличались ростом дебиторской задолженности до: 839,7 млн руб. и 600,3 млн руб. соответственно.

Оптимальные размеры дебиторской задолженности, позволяющие субъектам аэропортовой деятельности рассчитаться с дебиторами по наиболее срочным платежам, наблюдались в аэропортах «Белая гора» (18,2 млн руб.) и «Вилюйск» (24 млн руб.). В деятельности данных субъектов рынка авиаперевозок сформировался достаточный уровень долговой нагрузки по обязательствам за ранее предоставленные авиауслуги.

По данным рисунка 3 можно оценить структуру дебиторской задолженности в аэропортах России в 2023 году. Долевая структура средств в расчетах с дебиторами отражает высокий потенциал привлечения денежных средств в оборот экономической деятельности таких аэропортов, как: «Белая гора» (0,69 %); «Вилюйск» (0,91 %); «Хандыга» (1,75 %).

Данные субъекты авиарынка способны аккумулировать свободный денежный поток за счет рациональной политики управления быстро реализуемыми активами и повысить уровень текущей ликвидности в 2024–2025 гг.

Несмотря на несовершенство активов исследуемых экономических субъектов, Правительством Российской Федерации предусмотрено «точечное» финансирование деятельности авиаотрасли в размере 30 млрд руб. с привлечением средств дополнительного бюджета на реализацию федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» на 2024–2026 годы [8].

В 2024 году в России используется около 2 430 посадочных площадок в сети национальных аэропортов, что в разы меньше, чем 30 лет назад.

На современном этапе развития анализируемого рынка производителями аэродромной техники являются крупнейшие заводы Китая, Италии, Германии. Аналоги данной техники, производимые в Республике Беларусь и России, обладают слабыми конкурентными преимуществами, низкими качественными эксплуатационными характеристиками. Следовательно, техническое оснащение аэропортов и авиакомпаний Российской Федерации оставляет желать лучшего [5]. Необходим научно-технологический поиск решений в области управления техническим потенциалом и производительностью оборудования для производства авиатехники и аэропортовой инфраструктуры.

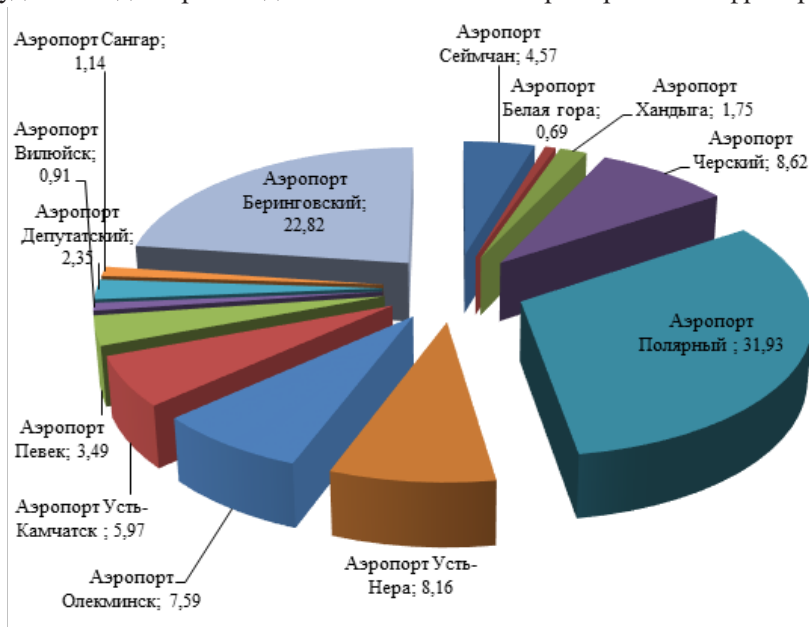


Рис. 3. Структура дебиторской задолженности в аэропортах России в 2023 году, % / Fig. 3. Structure of accounts receivable at Russian airports in 2023, %

*Источник: [6] / *Source: [6]

По причинам изменения качества и неопределенности уровня пассажиропотока в России и в отдельных регионах менеджмент аэропортов стремится развивать неавиационную сферу. Совершенствование деятельности на рынке неавиационных услуг, позволяет стимулировать рост уровня клиентоориентированности в аэропортовом бизнесе [4].

С учетом совершенствования как основных, так и дополнительных услуг на рынке авиаперевозок лидируют аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи (рисунок 4).

В тройку лидеров по рейтингу пассажиропотока национальных аэропортов входят объекты аэропортовой инфраструктуры федерального значения.

В тройку лидеров по рейтингу пассажиропотока национальных аэропортов входят объекты аэропортовой инфраструктуры федерального значения.

Произведенный анализ конкурентной среды на базе московских аэропортов Шереметьево, Домодедово, Внуково позволил выявить лидеров по загрузке воздушных рейсов. Аэропорт Шереметьево демонстрировал в наименьшей степени участие в международных рейсах (менее 6,5 %).

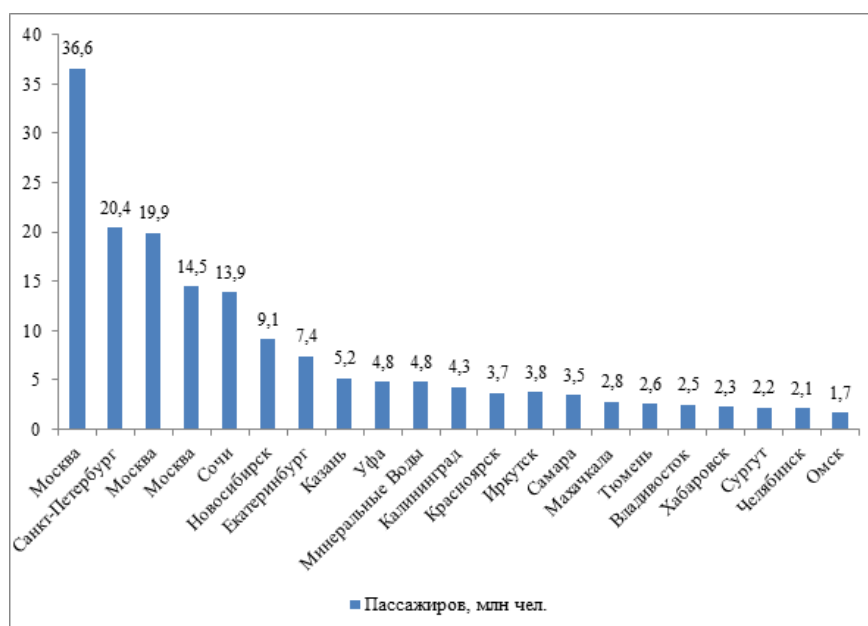


Рис. 4. Рейтинг национальных аэропортов в Российской Федерации в 2023 году / Fig. 4. Rating of national airports in the Russian Federation in 2023

*Источник: [7] / *Source: [7]

Домодедово – аэропорт, обеспечивший средний уровень авиаперевозок на международных авиалиниях (15 %). В аэропорту Внуково доля пассажиропотока в международном воздушном пространстве превысила 73 %. Данная структура пассажиропотока обуславливалась тенденциями участия авиаперевозчиков в большой зимней чартерной программе [1].

В процессе объединения сети региональных аэропортов в единый авиационный холдинг возможно качественное улучшение ключевых технико-экономических показателей и достижение следующих целевых ориентиров: строительство модулей аэровокзалов; комплексная модернизация терминалов; реконструкция аэродромных комплексов; соблюдение принципов клиентоцентричности при организации бизнеса на рынке авиауслуг [3].

Исследование позволило определить регионы, обеспечивающие потенциал для включения аэропортов субфедерального значения в Единый региональный холдинг. В состав данного холдинга целесообразно включить аэропорты Сочи; Уфы, Казани, Красноярска, Махачкалы, Нижневартовска и Омск-Центральный аэропорт. Предложение о создании Единого регионального авиахолдинга на период до 2030 года направлено на минимизацию отраслевых рисков и диверсификацию бизнеса в рамках кластеризации авиационных услуг в России и за рубежом.

Заключение / Conclusion. Для совершенствования политики стратегического развития региональных аэропортов в Российской Федерации рекомендуется применять и анализировать систему следующих технико-экономических показателей: индекс роста площади аэровокзалов; коэффициент роста доступности услуг аэропортов; индекс роста пассажиропотока по международным воздушным авиалиниям; коэффициент пропускной способности аэропортов.

Таким образом, сбалансированное распределение денежных средств при оказании услуг региональными аэропортами позволит положительно повлиять на масштабы развития национально-го авиабизнеса как выездного, так и въездного туризма. Снижение эксплуатационных расходов и управление сезонностью авиаперевозок обеспечит рост масштаба и баланс спроса и предложения в течение годового периода эксплуатации региональных объектов аэропортовой инфраструктуры.

Создание специфических условий продаж для улучшения уровня покупательской способности авиакомпаний регионального значения позволит усовершенствовать систему оказания авиауслуг и повысить размер доходов от сборов тарифов за услуги. В результате формирования и практической реализации функционала Единого регионального авиахолдинга на период до 2030 года ожидается долгосрочный рост финансовой устойчивости развития регионального авиарынка.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Васенина А. Н. Конкурентные преимущества аэропорта Шереметьево среди московских аэропортов // *Modern Science*. 2019. № 3. С. 383–386.
2. Каминский Д. Ю., Каминская С. В. Роль сегментирования рынка пассажирских авиаперевозок в стратегии развития региональных аэропортов на примере международного аэропорта Чита (Кадала) // *Транспорт Российской Федерации*. 2017. № 1 (68). С. 39–43.
3. Степаненко А. С., Куренкова Е. О. Комплексное развитие региональных аэропортов // *Научно-технический вестник Брянского государственного университета*. 2023. № 3. С. 269–278.
4. Степанова О. А., Сливинский Д. В., Фомина И. А. Мировой опыт организации детского досуга в аэропортах как перспектива развития аэропорта Пулково // *Актуальные вопросы современной экономики*. 2020. № 8. С. 289–297.
5. Шанькин Д. А. Техническая уязвимость как фактор оценки экономической безопасности аэропорта (на примере АО «Аэропорт Южно-Сахалинск») // *Журнал правовых и экономических исследований*. 2017. № 4. С. 172–175.
6. Аудит реализации мер государственной поддержки развития малой авиации, реализуемых в 2022 году и истекшем периоде 2023 года и в более ранние периоды (при необходимости): Отчет о результатах контрольного мероприятия: утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 23 августа 2023 года. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/7e6/kj6177o3k6o4ma301za0w1n97yiz1rgm.pdf> (дата обращения: 21.04.2024).
7. Авиа. Статистика пассажиропотока в России: URL: <https://www.avia-adv.ru/stat/airports-ru-2023.htm> (дата обращения: 19.04.2024).
8. Власти выделяют еще 30 млрд на модернизацию аэродромов. URL: <https://www.rbc.ru/business/15/11/2023/6554fa859a794795ae8f1bc4?ysclid=lue4ehdc47686754337> (дата обращения: 29.03.2024).
9. В России продолжается масштабная реконструкция аэропортовой инфраструктуры. URL: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/11159?ysclid=lutbv7p97a566267779> (дата обращения: 19.04.2024).
10. О федеральном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов: заключение Счетной палаты Российской Федерации на проект федерального закона. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/7e6/kj6177o3k6o4ma301za0w1n97yiz1rgm.pdf> (дата обращения: 19.04.2024).
11. Российские аэропорты переходят на оборудование и программное обеспечение отечественного производства. URL: <https://rg.ru/2024/02/06/gavan-nadezhna.html?ysclid=lue4awm2cq289815731> (дата обращения: 29.03.2024).

REFERENCES

1. Vasenina AN. Competitive advantages of Sheremetyevo airport among Moscow airports. *Modern Science*. 2019;(3):383-386.
2. Kaminsky DYU, Kaminskaya SV. The role of segmentation of the passenger air transportation market in the development strategy of regional airports on the example of Chita International Airport (Kadala). *Transport of the Russian Federation*. 2017;1(68):39-43.
3. Stepanenko AS, Kurenkova EO. Complex development of regional airports. *Scientific and technical Bulletin of the Bryansk State University*. 2023;(3):269-278.
4. Stepanova OA, Slivinsky DV, Fomina IA. World experience in organizing children's leisure at airports as a perspective for the development of Pulkovo airport. *Actual issues of modern economics*. 2020;(8):289-297.
5. Shankin DA. Technical vulnerability as a factor in assessing the economic security of an airport (on the example of Yuzhno-Sakhalinsk Airport JSC). *Journal of Legal and Economic Research*. 2017;(4):172-175.
6. Audit of the implementation of measures of state support for the development of small aircraft implemented in 2022 and the expired period of 2023 and earlier periods (if necessary): The report on the results of the control event: Was approved by the Board of the Accounting Chamber of the Russian Federation on August 23, 2023: Available from: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/7e6/kj6177o3k6o4ma301za0w1n97yiz1rgm.pdf> [Accessed 21 April 2024].

7. Aviation. Passenger traffic statistics in Russia. Available from: <https://www.avia-adv.ru/stat/airports-ru-2023.htm> [Accessed 19 April 2024].
8. The authorities will allocate another 30 billion for the modernization of airfields. Available from: <https://www.rbc.ru/business/15/11/2023/6554fa859a794795ae8f1bc4?ysclid=lue4ehdc47686754337> [Accessed 29 March 2024].
9. Large-scale reconstruction of airport infrastructure continues in Russia. Available from: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/11159?ysclid=lutbv7p97a566267779> [Accessed 19 April 2024].
10. On the Federal Budget for 2024 and for the planning period of 2025 and 2026: Conclusion of the Accounts Chamber of the Russian Federation on the draft federal law. Available from: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/7e6/kj6177o3k6o4ma301za0w1n97yiz1rgm.pdf> [Accessed 19 April 2024].
11. Russian airports are switching to equipment and software of domestic production. Available from: <https://rg.ru/2024/02/06/gavan-nadezhna.htm?ysclid=lue4awm2cq289815731> [Accessed 29 March 2024].

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Инна Николаевна Рыкова – доктор экономических наук, академик РАЕН, руководитель центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института Министерства финансов Российской Федерации.

Андрей Александрович Алаев – научный сотрудник НИФИ Минфина России центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института Министерства финансов Российской Федерации.

Роман Сергеевич Губанов – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института Министерства финансов Российской Федерации.

ВКЛАД АВТОРОВ

Инна Николаевна Рыкова. Проведение исследования – сбор, интерпретация и анализ полученных данных, разработка концепции методики обработки данных. Утверждение окончательного варианта – формирование окончательного варианта рукописи, принятие ответственности за все аспекты работы, целостность всех частей статьи и ее окончательный вариант.

Андрей Александрович Алаев. Проведение исследования – алгоритмизация и методики обработки данных.

Роман Сергеевич Губанов. Подготовка и редактирование текста – составление черновика рукописи, участие в научном дизайне.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Inna N. Rykova – Dr. Sci. (Econ.), Academician of the Russian Academy of Sciences, Head of the Center for Sectoral Economics of the Research Financial Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation.

Andrey A. Alaev – Research associate of the Center for Sectoral Economics of the Research Financial Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation.

Roman S. Gubanov – Cand. Sci. (Econ), Leading Researcher at the Center for Sectoral Economics of the Research Financial Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation.

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

Inna N. Rykova. Conducting research – data collection, analysis and interpretation, conceptualization of the processing technique. Approval of the final manuscript – acceptance of responsibility for all types of the work, integrity of all parts of the paper and its final version.

Andrey A. Alaev. Conducting research – algorithmization and practical evaluation of the processing technique.

Roman S. Gubanov. Text preparation and editing – drafting of the manuscript and its final version, contribution to the scientific layout.