

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2023.57.10.029

Тенденции и проблемы развития аэропортовых комплексов стран ЕАЭС в постпандемийный период

Домкин Андрей Дмитриевич

Магистр,

Российский университет дружбы народов,

117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 10;

e-mail: 1032217724@pfur.ru

Аннотация

В настоящей статье автором проведен анализ произошедших в постпандемийный период изменений в экономическом развитии аэропортовых комплексов ряда стран, входящих в ЕАЭС. Рассмотрены проблемы и тенденции развития аэропортов за последние несколько лет на примере трех аэропортов: Международный аэропорт Домодедово имени М.В. Ломоносова, Национальный аэропорт «Минск», Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев. Учитывая последствия пандемийных факторов, в аэропортовых комплексах, как и во многих других крупных экономических объектах, произошли существенные изменения, требующие как минимум корректировки стратегии экономического развития аэропортов, а как максимум пересмотра стратегии экономического развития аэропорта в целом. При этом, выявленные произошедшие изменения имеют схожесть в каждом анализируемом аэропортовом комплексе. Рассмотрены направления развития аэропортовых систем, которые могли бы привести к экономическому росту анализируемых аэропортов, а также появлению новых подходов для сотрудничества между аэропортами стран ЕАЭС. Сделан вывод о необходимости динамичного перестроения и адаптации к существующей ситуации внутри аэропортовых систем, включая технические, трудовые ресурсы, а также сотрудничество аэропортов с обслуживаемыми авиакомпаниями. При этом, экономическая адаптация к постпандемийным изменениям может носить характер временных мер без нанесения ущерба стратегическому развитию аэропортовых комплексов.

Для цитирования в научных исследованиях

Домкин А.Д. Тенденции и проблемы развития аэропортовых комплексов стран ЕАЭС в постпандемийный период // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 4А. С. 225-234. DOI: 10.34670/AR.2023.57.10.029

Ключевые слова

Аэропортовый комплекс, аэропорт, постпандемийный период, экономика, авиакомпании.

Введение

Аэропортовый комплекс представляет собой важнейший инфраструктурный элемент системы как внутренних, так и международных перевозок. На законодательном уровне, согласно статье 40 Воздушного кодекса Российской Федерации, в понятие аэропорт входит комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование. В свою очередь, к международному аэропорту относится аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

Развитие воздушного транспорта в странах Евразийского экономического Союза (ЕАЭС), основывается на формировании общего рынка услуг воздушного транспорта. Принципами такого формирования являются обеспечение соответствия международных договоров и актов, составляющих право Союза, нормам и принципам международного права в области гражданской авиации; гармонизация законодательства государств-членов в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации; обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции; создание условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии с требованиями и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО); обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности; обеспечение недискриминационного доступа авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре; расширение воздушных сообщений между государствами-членами.

В условиях постпандемических изменений, соблюдение данных принципов должно также учитывать сложные экономические изменения не только в странах ЕАЭС, но и изменения, произошедшие в международном сообществе в целом.

Аэропорты, образуя транспортную систему страны, являются одной из важнейших артерий национальной инфраструктуры. Развитие аэропортов способствует увеличению, развитию бизнеса, улучшению качества жизни граждан, а также укреплению экономических связей между странами ЕАЭС. Эти факторы позволяют сделать вывод о важнейшей роли аэропортов и необходимости своевременного выявления, предупреждения и устранения проблем в развитии таких важных элементов транспортной системы, как воздушные перевозки.

Показатели развития международного аэропорта Домодедово имени М.В. Ломоносова

Международный аэропорт Домодедово имени М.В. Ломоносова относится к крупнейшим аэропортам России, является вторым по количеству пассажиропотока в стране. Кроме того, Аэропорт Домодедово является узловым аэропортом – используется авиакомпаниями в качестве пункта пересадки пассажиров, имеет стыковочные рейсы.

Статус международного аэропорт Домодедово в 1992 году аэропорт из внутригосударственного получил статус международного, а к 2011 году в рамках премии «World Airport Awards» сумел добиться звания лучшего восточноевропейского аэропорта.

С 2015 года аэропорт «Домодедово» демонстрировал стабильные темпы финансово-экономических показателей, однако в 2020 году они были снижены, что было обусловлено закрытием границ и локдауном, когда авиасообщение прерывалось не только между странами, но и внутри отдельных государств. Чистая прибыль (убыток) по итогам кризисного года составила – 283 323 тыс. рублей (табл. 1).

Таблица 1 - Показатели финансовой деятельности аэропорта «Домодедово» в 2015-2020 гг., в тыс. руб.

Наименование показателя	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Выручка	3591615	5080091	5339510	5167 781	4404344	3978670
Себестоимость продаж	3826 066	4522868	4723132	4106328	4414414	3642796
Валовая прибыль (убыток)	-234 451	557 223	616 378	1061453	-10 070	335874
Коммерческие расходы	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Управленческие расходы	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Прибыль (убыток) до налогообложения	-310 377	226 666	61 009	884 796	-46 006	46 929
Чистая прибыль (убыток)	-283 323	203 382	-38 238	652 524	-50 615	66 247

Источник: Бухгалтерская и финансовая отчетность аэропорта Домодедово.

В 2020 году в аэропорту Домодедово осуществлялись мероприятия по предотвращению распространения коронавирусной инфекции COVID-19. В частности, были организованы пункты для дезинфекции рук, требования о соблюдении дистанции между гражданами в 1,5 метра. Помимо этого, персонал аэропорта обеспечивал с меньшим интервалом обработку помещений средствами дезинфекции. Кроме того, пассажирам была обеспечена возможность пройти тест или сдать анализ на антитела к COVID-19 круглосуточно.

Международным Советом Аэропортов (ACI World) аэропорт Домодедово был признан лучшим аэропортом Европы с пассажиропотоком от 25 до 40 млн человек в 2020 году.

Данные по 2021-2022 гг. по аэропорту Домодедово в открытых источниках пока не представлены.

В 2022 году пассажиропоток аэропорта Домодедово составлял 21,2 млн. пассажиров.

В 2023 году в аэропорте Домодедово ведется реконструкция взлетной полосы для принятия всех типов современных воздушных судов, а также с целью минимизировать занятие взлетно-посадочных полос. Также, в настоящее время реализуется проект Индустриальный парк «АЛЬЯНС ДОМОДЕДОВО» на территории Московского Аэродрома. Проект подразумевает развитие земельного ресурса для строительства производственных, складских и иных объектов, в том числе позволяющих развивать перевозки, в том числе, воздушные.

При этом снижение пассажиропотока в российских аэропортах не восстановилось в постпандемийный период, что обусловлено введением санкций в отношении России, а также сокращением спроса на фоне снижения уровня платежеспособности населения. Кроме того,

произошло разрушение устоявшейся сети авиаперевозок, сократились возможности использования транзитного потенциала. Неслучайно в России с 2020 года осуществляет модернизация региональных аэропортов (объем финансирования 26,4 млрд руб.).

Показатели развития национального аэропорта «Минск»

Национальный аэропорт «Минск» относится к главному международному аэропорту Республики Беларусь. Пассажиропоток аэропорта постоянно увеличивается, а 29 июня 2018 года было зафиксировано максимальное количество пассажиров за сутки – 14 913. Основными целями стратегического развития Национального аэропорта Минск являются:

-Создание в Национальном аэропорту Минск современного транзитного аэропортового комплекса (Хаба), обеспечивающего качественное обслуживание пассажирских авиаперевозок и увеличение объема транзита пассажиров и грузов через территорию Республики Беларусь.

Таблица 2 - Динамика самолетовылетов и грузов с почтой из аэропорта Минска в 2015-2019 гг.

Год	Всего пассажиров	Изменение	Самолёто-вылеты	Грузы и почта, т
2015	2 782 866	+7,3 % ▲	20 365	16 508,6
2016	3 429 112	+23,2 % ▲	23 034	17 460,2
2017	4 114 512	+20,0 % ▲	24 508	18 464,8
2018	4 536 618	+10,3 % ▲	26 082	20 217
2019	5 101 766	+12,5 % ▲	28 417	

Источник: составлено автором по: годовые отчеты АСИ (2004-2010) и сайт аэропорта (2003-2019)

-Повышение конкурентоспособности Национального аэропорта Минск по сравнению с аэропортами сопредельных государств.

-Увеличение экспорта авиационных услуг, получение от авиационной деятельности максимальных объемов прибыли, в том числе в иностранной валюте.

-Развитие неавиационных (непрофильных) видов деятельности, связанных с оказанием услуг пассажирам и лицам, находящимся в аэропорту.

-Получение дополнительных объемов доходов от неавиационных видов деятельности, необходимых для дальнейшей модернизации, технического оснащения производства, проведения ремонтных работ.

-Соответствие международным стандартам и требованиям ИКАО, ИАТА, ИСО, в том числе вносимым в них изменениям.

-Привлечение иностранных авиакомпаний к полетам в Национальный аэропорт Минск, а также создание условий для повышения объема транзитных перевозок базирующийся в Национальном аэропорту Минск ОАО «Авиакомпания «Белавиа».

-Развитие инфраструктуры аэропорта и приаэропортовой территории с привлечением к реализации конкретных проектов иностранных деловых кругов и инвесторов.

В 2022 году авиакомпания «Белавиа» возобновила регулярные рейсы в Туркменистан. 10 июня 2022 года авиакомпания «Победа» начала выполнять рейсы из Санкт-Петербурга с частотой три раза в неделю. 15 июля 2022 года авиакомпания «Белавиа» возобновила рейсы в Российский аэропорт Внуково (табл. 3).

За 2020 год Национальный аэропорт Минск обслужил 1 939 192 пассажира, однако в сравнении с предыдущим годом, когда было обслужено 5 101 766 человек, пассажиропоток упал на 62%. Прилетов было принято в 2020 году 1 008 554 пассажира (-60,4% к 2019 году). Вылетающими рейсами воспользовались 930 638 человек (-63,6% к 2019 году). Данные по 2021-

2022 гг. по аэропорту Минск в открытых источниках пока не представлены.

Таблица 3 - Список авиакомпаний на июль 2022 года, выполняющих рейс из национального аэропорта Минск

Авиакомпания	Пункты назначения
Air China	Хух-Хото
Georgian Airways	Тбилиси (с августа 2022 года)
Turkish Airlines	Стамбул (с сентября 2022 года)
Turkmenistan Airlines	Ашхабад (с июля 2022 года)
Uzbekistan Airways	Ташкент
Аэрофлот — Российские авиалинии	Москва (Шереметьево)
Белавиа	Астана, Ашхабад, Баку, Батуми, Дубай (с сентября 2022 года), Екатеринбург, Ереван, Казань, Калининград, Кутаиси, Москва (Внуково), Москва (Домодедово), Москва (Шереметьево), Санкт-Петербург, Сочи, Стамбул, Тбилиси, Шарджа (до сентября 2022 года) Чартерные: Анталья, Милас, Хургада, Шарм-эш-Шейх
Победа	Санкт-Петербург

Источник: составлено автором по: годовые отчеты АСИ (2004-2010) и сайт аэропорта (2003-2019)

Однако, как и России, Белоруссия испытывает санкционное давление со стороны многих развитых стран. Нестабильность экономической ситуации в стране и снижение платежеспособного спроса так же сдерживают возможности развития аэропортовых комплексов. Требуется реконструкция взлетно-посадочных полос в региональных аэропортах (Бреста, Гродно и др.), что планируется осуществить в рамках реализации подпрограммы «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь». В частности, налаживаемые чартерные пассажирские перевозки обеспечиваются преимущественно белорусскими туристами, выезжающими на отдых в Тунис, Турцию, Черногорию и др.

Показатели развития международного аэропорта Нурсултан Назарбаев

Аэропорт Нурсултан Назарбаев относится к крупнейшим аэропортам Республики Казахстан и является вторым по величине пассажиропотока среди всех казахстанских аэропортов, постоянно увеличивая пассажиропоток (рис. 2). К стратегическим целям развития аэропорта относятся:

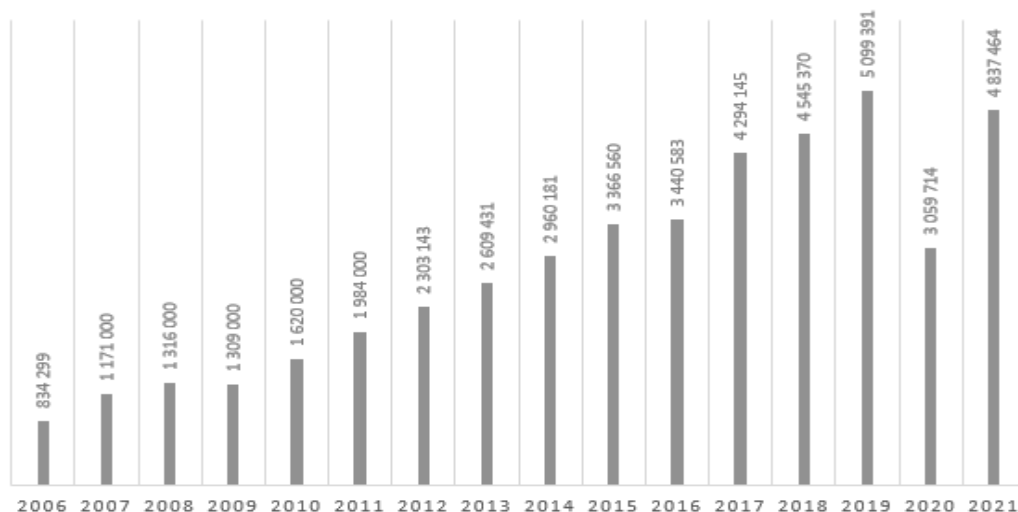
- стать ведущим пассажирским и грузовым аэрохабом региона стран СНГ и Центральной Азии;

- создать центр мультимодальных грузовых перевозок и зоны свободной торговли;

- создать «Аэрополис».

К тактическим задачам аэропорта относится цель увеличить пассажирооборот, расширить маршруты, развивать транзитные перевозки, подвести железнодорожные и автомобильные дороги, увеличить грузооборот, развивать учебный центр подготовки авиационного персонала и сервис для авиакомпаний и пассажиров.

По состоянию на февраль 2023 года количество авиакомпаний, рейсы которых обслуживает международный аэропорт Нурсултан Назарбаев, выросло в связи с перераспределением авиамаршрутов из-за закрытия российского и белорусского пространства (табл. 4).



Источник: https://www.nn-airport.kz/pages/passenger_traffic

Рисунок 1 - Показатели динамики развития пассажиропотока за 2006-2021 гг. международного аэропорта Нурсултан Назарбаев

Таблица 4 - Список авиакомпаний на февраль 2023 года, выполняющих рейс из международного аэропорта Нурсултан Назарбаев

Авиакомпания	Пункты назначения	Терминал
Air Astana <i>внутренние направления</i>	Актау, Актобе, Алматы, Атырау, Костанай, Усть-Каменогорск, Уральск, Шымкент	T2
Air Astana <i>международные направления</i>	Анталья, Дубай-Международный, Пекин-Столичный, Стамбул, Ташкент, Франкфурт-на-Майне Сезонные рейсы: Ираклион, Подгорица Сезонные чартерные рейсы: Бодрум	T1
Air Astana <i>выполняется</i> FlyArystan	Анкара (с 23 мая 2023), Баку (с 2 июня 2023), Бишкек (возобновляется 2 мая 2023), Кутаиси, Ташкент (с 3 июля 2023) Сезонные чартерные рейсы: Доха	T1
Air Astana <i>выполняется</i> FlyArystan	Актау, Актобе, Алматы, Атырау, Костанай, Кызылорда, Семей, Туркестан, Уральск, Шымкент	T2
Air China	Пекин-Столичный, Сиань	T1
Corendon Airlines	Сезонные рейсы: Анталья	T1
China Southern Airlines	Гуанчжоу-Байюнь, Урумчи	T1
EgyptAir <i>выполняется</i> Air Cairo	Сезонные чартерные рейсы: Шарм-эш-Шейх	T1
flydubai	Дубай-Международный	T1
LOT Polish Airlines	Варшава-Шопен	T1
Lufthansa	Франкфурт-на-Майне	T1
Pegasus Airlines	Стамбул-Сабиха Гёкчен	T1
Qazaq Air <i>внутренние направления</i>	Актобе, Алматы, Костанай, Кызылорда, Усть-Каменогорск, Петропавловск, Талдыкорган, Жезказган, Шымкент Сезонные рейсы: Балхаш, Ушарал, Урджар (с 15 мая 2023)	T2
Qazaq Air <i>международные направления</i>	Екатеринбург, Новосибирск (приостановлен), Омск, Челябинск (приостановлен)	T1
Red Wings	Екатеринбург, Москва-Жуковский, Казань	T1
SCAT <i>выполняется</i> Southern Sky	Сезонные рейсы: Балхаш Летние рейсы: Урджар	T2

Авиакомпания	Пункты назначения	Терминал
SCAT Airlines <i>внутренние направления</i>	Актау, Атырау, Актобе, Алматы, Павлодар, Усть-Каменогорск, Тараз, Шымкент	T2
SCAT Airlines <i>международные направления</i>	Ереван, Москва-Внуково, Москва-Шереметьево, Санкт-Петербург Сезонные чартерные рейсы: Пхукет	T1
SCAT выполняется Sunday Airlines	Сезонные рейсы: Анталья Чартерные рейсы: Шарм-эш-Шейх	T1
Turkish Airlines	Стамбул Сезонные чартерные рейсы: Анталья, Бодрум	T1
Turkish Airlines выполняется AnadoluJet	Анкара	T1
Uzbekistan Airways	Ташкент	T1
VietJet Air	Нячанг	T1
Wizz Air	Сезонные рейсы: Будапешт (возобновляется 31 октября 2023)	T1
Wizz Air выполняется Wizz Air Abu Dhabi	Абу-Даби	T1
Аэрофлот	Москва-Шереметьево	T1
Аэрофлот выполняется Россия	Красноярск-Емельяново, Москва-Шереметьево	T1
Азербайджанские авиалинии	Баку	T1
Азимут	Уфа	T1
Белавиа	Минск	T1
ЮТэйр	Тюмень	T1

Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международный_аэропорт_имени_Нурсултана_Назарбаева

В Казахстане из 25 действующих аэропортов 18 обслуживают международные авиарейсы, но большинство аэропортов испытывают проблемы с финансированием ремонта взлетно-посадочных полос и строительства новых терминалов, что является одной из существенных проблем на фоне значительного увеличения пассажиропотока. Кроме того, многие аэропорты сталкиваются с проблемой приобретения топлива по приемлемым ценам.

В сложной экономической ситуации государства оказывают поддержку авиакомпаниям. Причем в России это делалось с 2014 года в виде снижения ставки НДС с 19 до 10%, отменена таможенная пошлина. В период пандемии довелись преференции в виде субсидий, компенсации части расходов – ежегодная сумма льгот по НДС составляет около 462 млрд руб. (льготы по НДС продлена по конца 2023 г.). В Казахстане только в течение пандемийного периода технические услуги и другие услуги аэропортов, импорт запчастей к самолетам были освобождены от уплаты НДС, аэропорты – от уплаты земельного налога и платы за ее использование. С апреля 2023 года в целях установления прямых авиарейсов из Минска во все российские города-миллионники правительствами Белоруссии и России обсуждается вопрос предоставления частичных субсидий для расширения географии и количества авиарейсов из российских регионов – белорусская сторона готова предоставлять льготы по аэронавигационному и прочему обслуживанию в своих аэропортах, а российские регионы – субсидии аэропортам на своей территории¹.

¹ Беларусь изучает возможность субсидий для расширения географии и количества рейсов из российских регионов. URL: <https://www.belta.by/society/view/belarus-izuchaet-vozmozhnost-subsidij-dlja-rashhirenija-geografii-i-kolichestva-rejsov-iz-rossijskih-560159-2023/>

Заключение

Среди международных организаций, с которыми координируют свою деятельность в сфере воздушного транспорта страны ЕАЭС, выделим, в первую очередь, следующие: Международная организация гражданской авиации (ИКАО)²; Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)³; Межгосударственный авиационный комитет (МАК)⁴.

Рассматривая показатели развития воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС, можно отметить, что пассажиропоток у аэропорта Минск стабильно составляет не менее 1,9 млн человек, у аэропорта Нурсултан Назарбаев пассажиропоток увеличился практически вдвое в связи с возросшим количеством стыковочных рейсов в страны Европы и Азии, тогда как у аэропорта Домодедово пассажиропоток снизился (табл. 5).

Таблица 5 - Сравнительный анализ аэропортов «Домодедово», аэропорта Минск и аэропорта Нурсултан Назарбаев

	Национальный аэропорт Минск	Аэропорт Н. Назарбаева	Домодедово
Статус аэропорта	Международный	Международный	Международный
Управление	Государственный	Государственный	Частный
Категория ИКАО	III А	III А	III А
Количество ВПП	2	1	3
Классы ВПП	В	н.д.	А
Пассажиропоток	2019- 5,1 млн. чел. 2020- 1,9 млн. чел. 2021- 1,9 млн. чел.	2019- 3 млн. чел. 2020- 4,8 млн. чел. 2021- 9,5 млн. чел.	2020 - 16,7 млн. чел. 2021- 25,7 млн. чел. 2022-21, 2 млн. чел.
Темпы роста/снижения пассажиропотока	Снижение на 37 % (сравнение с предыдущим годом)	Увеличение на 50 % (сравнение с предыдущим годом)	Снижение на 16 % (сравнение с предыдущим годом)
Количество обслуживаемых авиакомпаний	8	15	32
Прибыль (убыток), млн. долл	н.д.	н.д.	2019 г.: 203 382 2020 г.: -283 323

Источники: Данные официального сайта Федерального Агентства воздушного транспорта; данные официального сайта «Домодедово»; данные официального сайта Национального аэропорта Минск; годовые отчеты АСИ (2004-2010) и сайт аэропорта (2003-2019).

В постпандемийный период рассмотренные аэропорты стран ЕАЭС продолжают в той или иной степени реализацию стратегических программ, включая: реконструкцию взлетной полосы для принятия всех типов современных воздушных судов, развитие проектов Аэротрополиса, а также стремление к получению статуса пассажирского аэрохаба для стран СНГ и Центральной Азии. Вместе с тем, государства признают необходимость поддержки аэропортовых комплексов и выискивают новые инструменты такой поддержки.

² Международная организация гражданской авиации. URL: icao.int

³ Международная ассоциация воздушного транспорта. URL: iata.org

⁴ Межгосударственный авиационный комитет (МАК). URL: mak-iac.org

Библиография

1. Бухгалтерская и финансовая отчетность аэропорта Домодедово. URL: <https://e-ecolog.ru/buh/2020/5009097148>
2. Воздушный кодекс РФ.
3. Годовой отчет Аэропорта Нурсултан Назарбаев за 2021 год.
4. Годовые отчеты АСИ (2004-2010) и сайт аэропорта (2003-2019). URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA_\(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82))
5. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта. М., 2016. 308 с.
6. Данные официального сайта «Домодедово». URL: <https://www.dme.ru/>
7. Данные официального сайта Национального аэропорта Минск. URL: <https://airport.by/aeroport/strategia-razvitia>
8. Данные официального сайта Федерального Агентства воздушного транспорта. URL: <https://favt.gov.ru/>
9. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 24.03.2022).
10. Налоговый кодекс РК.
11. Налоговый кодекс РФ.
12. Национальный аэропорт Минск подвел итоги работы за 2020 год. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2021/01/21/664587.html>
13. Пассажиропоток. URL: https://www.nn-airport.kz/pages/passenger_traffic

Trends and problems of development of airport complexes of the EAEU countries in the post-pandemic period

Andrei D. Domkin

Master's Student,
Peoples' Friendship University of Russia,
117198, 10, Miklukho-Maklaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: 1032217724@pfur.ru

Abstract

In this article, the author analyzes the changes that occurred in the post-pandemic period in the economic development of airport complexes in a number of countries that are members of the EAEU. The problems and trends of airport development over the past few years are considered on the example of three airports: Domodedovo International Airport named after M.V. Lomonosov, Minsk National Airport, Nursultan Nazarbayev International Airport. Taking into account the consequences of pandemic factors, significant changes have taken place in airport complexes, as in many other large economic facilities, requiring at least an adjustment of the airport's economic development strategy, and at most a revision of the airport's economic development strategy as a whole. At the same time, the identified changes have similarities in each analyzed airport complex. The directions of development of airport systems that could lead to economic growth of the analyzed airports, as well as the emergence of new approaches for cooperation between the airports of the EAEU countries are considered. It is concluded that there is a need for dynamic restructuring and adaptation to the existing situation within airport systems, including technical, human resources, as well as cooperation between airports and serviced airlines. At the same time, economic adaptation to post-pandemic changes can be temporary measures without prejudice to the strategic development of airport complexes.

For citation

Domkin A.D. (2023) Tendentsii i problemy razvitiya aeroportovyykh kompleksov stran EAES v postpandemiinyi period [Trends and problems of development of airport complexes of the EAEU countries in the post-pandemic period]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (4A), pp. 225-234. DOI: 10.34670/AR.2023.57.10.029

Keywords

Airport complex, airport, post-pandemic period, economy, airlines.

References

1. *Bukhgalterskaya i finansovaya otchetnost' aeroporta Domodedovo* [Accounting and financial statements of Domodedovo airport]. Available at: <https://e-ecolog.ru/buh/2020/5009097148> [Accessed 03/03/2023]
2. *Dannye ofitsial'nogo saitа «Domodedovo»* [Data from the official website of Domodedovo]. Available at: <https://www.dme.ru/> [Accessed 03/03/2023]
3. *Dannye ofitsial'nogo saitа Federal'nogo Agentstva vozdušnogo transporta* [Data from the official website of the Federal Air Transport Agency]. Available at: <https://favt.gov.ru/> [Accessed 03/03/2023]
4. *Dannye ofitsial'nogo saitа Natsional'nogo aeroporta Minsk* [Data from the official website of the Minsk National Airport]. Available at: <https://airport.by/aeroport/strategia-razvitiya> [Accessed 03/03/2023]
5. *Dogovor o Evraziiskom ekonomicheskom soyuze (Podpisan v g. Astane 29.05.2014) (red. ot 24.03.2022)* [Treaty on the Eurasian Economic Union (Signed in Astana on May 29, 2014) (as amended on March 24, 2022)].
6. *Godovoi otchet Aeroporta Nursultan Nazarbaev za 2021 god* [Annual report of Nursultan Nazarbayev Airport for 2021].
7. *Godovye otchety ACI (2004-2010) i sait aeroporta (2003-2019)* [ACI annual reports (2004-2010) and airport website (2003-2019)]. Available at: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA_\(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)) [Accessed 03/03/2023]
8. Grechukha V.N. (2016) *Transportnoe pravo: pravovoe regulirovanie deyatel'nosti vozdušnogo transporta* [Transport law: legal regulation of air transport activities]. Moscow.
9. *Nalogovyi kodeks RF* [Tax Code of the Russian Federation].
10. *Nalogovyi kodeks RK* [Tax Code of the Republic of Kazakhstan].
11. *Natsional'nyi aeroport Minsk podvel itogi raboty za 2020 god* [Minsk National Airport summed up the results of work for 2020]. Available at: <https://www.aviaport.ru/digest/2021/01/21/664587.html> [Accessed 03/03/2023]
12. *Passazhiropotok* [Passenger traffic]. Available at: https://www.nn-airport.kz/pages/passenger_traffic [Accessed 03/03/2023]
13. *Vozdushnyi kodeks RF* [Air Code of the Russian Federation].