

УДК 656.078

РУБЛЕВ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ

аспирант кафедры Предпринимательства и логистики
Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова (г. Москва),
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

ЛАРИН ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ

д.т.н., профессор Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова
(г. Москва), профессор Российского университета транспорта
(г. Москва), Академик Российской и Международной академий транспорта,
e-mail: larin.on@rea.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2021-6-53-62

УПРАВЛЕНИЕ РЫНКОМ АВИАПЕРЕВОЗОК ШВЕЙЦАРИИ В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Аннотация. *Цель работы.* Фундаментальной целью проводимого исследования стал анализ рынка пассажирских авиаперевозок Швейцарии. На основании анализа статистических данных были определены основные факторы роста и развития рынка докризисный период. На основании анализа падения рынка пассажирских авиаперевозок в 2020 г., вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, были представлены основные пути развития рынка авиаперевозок Швейцарии в посткризисный период. **Методология и методы проведения работы.** Применение статистических и аналитических материалов на французском и английском языках, а также работа с нормативно-правовыми актами, регулирующими швейцарский рынок пассажирских авиаперевозок, способствовали определению базисных факторов роста и развития рынка. Швейцарский рынок пассажирских авиаперевозок за период консолидации с рынком пассажирских авиаперевозок стал частью объединенного европейского рынка, демонстрируя среднеевропейский показатель роста и развития в докризисный период. **Результаты.** Результатом проведенного исследования является заключение о том, что отделение рынка пассажирских авиаперевозок от структуры объединенного европейского рынка в условиях преодоления кризиса невозможно. Опыт преодоления кризиса 2008 г. доказал эффективность интеграционных процессов. Возможным сценарием развития рынка авиаперевозок Швейцарии в условиях преодоления кризиса 2020 г. является усиление роли и влияния бюджетных авиакомпаний. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть применимы при разработке стратегии развития российского рынка пассажирских авиаперевозок в условиях преодоления кризиса 2020 г., а также при разработке стратегии развития региональных аэропортов и авиакомпаний Российской Федерации. **Выводы.** Результатом преодоления кризиса 2020 г., вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, может стать усиление роли и влияния бюджетных авиакомпаний в структуре швейцарского рынка пассажирских авиаперевозок. Развитие сегмента бюджетных авиаперевозок способствует развитию маршрутной сети международных аэропортов Швейцарии, что, в свою очередь, позволит увеличить пассажиропоток в период посткризисного развития.

Ключевые слова: антикризисное управление, управление рынком авиаперевозок, рынок авиаперевозок Швейцарии, региональные авиаперевозки, бюджетные авиакомпании.

RUBLEV VLADIMIR VLADIMIROVICH

Postgraduate Student of the Department of Entrepreneurship
and Logistics of the Plekhanov Russian University of Economics (Moscow),
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

LARIN OLEG NIKOLAEVICH

Dr.Sc of Technics, Professor of the Plekhanov Russian University of Economics (Moscow), Professor of the Russian University of Transport (Moscow), Academician of the Russian and International Academies of Transport, e-mail: larin.on@rea.ru

MANAGEMENT OF THE SWISS AIR TRANSPORTATION MARKET IN THE CONTEXT OF MACROECONOMIC INSTABILITY

Abstract. The purpose of the work. The fundamental purpose of the research was the analysis of the Swiss passenger air transportation market. Based on the analysis of statistical data, the main factors of growth and development of the market in the pre-crisis period were determined. Based on the analysis of the decline in the passenger air transportation market in 2020 caused by the negative impact of the COVID-19 pandemic, the main ways of developing the Swiss air transportation market in the post-crisis period were presented. **Methodology and methods of work.** The use of statistical and analytical materials in French and English, as well as work with regulatory legal acts regulating the Swiss passenger air transportation market, helped to determine the basic factors of growth and development of the market. During the period of consolidation with the passenger air transportation market, the Swiss passenger air transportation market became part of the unified European market, demonstrating the average European growth and development indicator in the pre-crisis period. **Results.** The result of the conducted research is the conclusion that it is impossible to separate the passenger air transportation market from the structure of the united European market in the conditions of overcoming the crisis. The experience of overcoming the crisis of 2008 proved the effectiveness of integration processes. A possible scenario for the development of the Swiss air transportation market in the conditions of overcoming the crisis in 2020 is the strengthening of the role and influence of budget airlines. **The scope of the results.** The results of the conducted research can be applied in the development of a strategy for the development of the Russian passenger air transportation market in the conditions of overcoming the crisis in 2020, as well as in the development of a strategy for the development of regional airports and airlines of the Russian Federation. **Conclusions.** The result of overcoming the crisis of 2020 caused by the negative impact of the COVID-19 pandemic may be the strengthening of the role and influence of budget airlines in the structure of the Swiss passenger air transportation market. The development of the low-cost air transportation segment contributes to the development of the route network of international airports in Switzerland, which, in turn, will increase passenger traffic during the post-crisis development.

Keywords: anti-crisis management, management of the air transportation market, the Swiss air transportation market, regional air transportation, low-cost airlines.

Введение. Рынок авиаперевозок Швейцарии, согласно международной классификации, является частью европейского рынка пассажирских авиаперевозок. Важно отметить, что Швейцарская конфедерация не является государством-участником Европейского Союза, но входит в состав стран-участников Шенгенского соглашения от 14 июня 1985 г. Шенгенское соглашение гарантирует свободное перемещение граждан государств-участников без оформления виз. Шенгенское соглашение является важным элементом либерализации европейского экономического пространства, способствуя развитию и укреплению экономического, социального и культурного взаимодействия в рамках объединенной Европы. Опыт ЕС при разработке и реализации Шенгенского соглашения был положен в основу формирования нормативно-правового регулирования перемещения граждан в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в котором граждане государств-участников ЕАЭС (Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Армения, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан) могут беспрепятственно перемещаться в рамках союза без оформления виз, по внутренним документам, удостоверяющим личность.

Соглашение о воздушном пространстве, заключенное между Швейцарской конфедерацией и Европейским Союзом в 1999 г., регулирует доступ швейцарских авиакомпаний на рынок авиаперевозок европейского воздушного пространства. До заключения Соглашения 1999 г.

Швейцария заключала двусторонние соглашения со всеми государствами ЕС в области воздушного транспорта. Базовым принципом соглашения 1999 г. между Швейцарией и Европейским Союзом является принцип взаимности, выраженный в свободном доступе европейских авиакомпаний на швейцарский рынок и швейцарских авиакомпаний на рынок авиаперевозок стран ЕС. Целью заключенного Соглашения явилась либерализация рыночных механизмов, направленных на развитие конкуренции и увеличение пассажиропотока объединенного европейского рынка пассажирских авиаперевозок. [1]

Важно заметить, что в условиях консолидации (объединения) рынков базовым элементом является приведение всех участников экономического процесса к единым принципам нормативно-правового регулирования и устранения экономической отсталости.

Необходимо отметить, что до разработки и ратификации Соглашения 1999 г. рынок пассажирских авиаперевозок Швейцарской конфедерации имел низкие темпы роста и развития. Национальная авиакомпания Швейцарии «Swissair» демонстрировала низкий рост пассажиропотока, имела неразвитую маршрутную сеть, отличалась высоким показателем среднего возраста парка воздушных судов, была экономически неэффективной авиакомпанией (долговая нагрузка компании ежегодно возрастала до 2001 г. включительно). После ратификации Соглашения 1999 г. о вхождении Швейцарии в структуру Объединенного европейского рынка пассажирских авиаперевозок авиакомпания «Swissair» в 2001 г. вступила в процедуру банкротства. В 2002 г. была образована швейцарская национальная авиакомпания «SWISS», сотрудниками которой стали работники авиакомпании «Swissair», парк воздушных судов на этапе образования компании «SWISS» составляли воздушные суда, эксплуатируемые ранее «Swissair». Трансформация рынка произошла безболезненно для швейцарской экономики. Авиакомпанией «SWISS» была разработана стратегия развития, направленная на сокращение отставания от ведущих европейских авиакомпаний. «SWISS» начала пополнять парк воздушных судов лайнерами Airbus A-319, Airbus A-3120, Airbus A-321, расширять региональную (европейскую) маршрутную сеть, совершенствовать бизнес-процессы (сокращение производственных издержек).

Методы исследования. Вопросам, рассматриваемым в данном аспекте, посвящены труды российских и зарубежных ученых. Так, в статье Илюхиной И.Б. «Проблемы экономической интеграции в Европейском Союзе» [2] автор исследования заключает, что проблема экономической отсталости ряда государств ЕС является одной из ключевых проблем Европейского Союза. Такие государства, как Франция, Германия, Бельгия демонстрируют более высокие темпы роста и развития экономики, чем темпы роста экономики стран Восточной Европы (Литва, Латвия, Эстония). Компании Прибалтики менее конкурентоспособны, чем компании Франции, Германии, Бельгии, как в рамках ЕС, так и в рамках ВЭД. Таким образом, банкротство национальной авиакомпании «Swissair» было предсказуемым экономическим процессом в рамках интеграции европейского рынка пассажирских авиаперевозок.

В статье Чирковой Е.В. и Веремчук И.А. «Предпочтения кредиторов в ходе банкротства: формальное банкротство или реструктуризация (пример компании «Трансаэро»)» [3] авторы отмечают, что наиболее распространенной причиной банкротства авиакомпаний является рост долговой нагрузки и техническая отсталость (устаревший парк воздушных судов, неразвитость уровня автоматизации бизнес-процессов). Авторы, на примере банкротства российской авиакомпании «Трансавиа» приходят к выводу, что в условиях развития национального рынка пассажирских авиаперевозок руководству авиаперевозчика необходимо проводить эффективную экономическую политику. Отсутствие технического развития авиакомпании влечет за собой увеличение издержек, что является причиной наращивания долговой нагрузки, а это, в свою очередь, является наиболее распространенной причиной банкротства авиакомпаний.

В статье Беляковой Ю.А., Сурковой Е.В., Михайловской Н.М. «Методические аспекты оценки экономической эффективности инвестиционных решений» [4] авторами исследования приведено заключение о том, что экономическая эффективность является ключевым фактором инвестиционной привлекательности компании. Это обосновывает решение акционеров «Swissair» о банкротстве, по причине того что компания являлась экономически неэффективной и в условиях консолидации рынков имела низкие перспективы развития. Образование новой национальной авиакомпании «SWISS» было рациональным и экономически обоснован-

ным решением.

В период с 2002 по 2008 гг. авиакомпания «SWISS» имела стабильные темпы роста и развития. Однако кризис 2008 г. оказал крайне негативное влияние на экономическое положение авиакомпании. Падение потребительской активности, вызванное негативным влиянием последствий мирового финансового кризиса, спровоцировало резкое снижение пассажиропотока и рост долговой нагрузки. В 2008 г. в целях недопущения банкротства акционерами компании было принято решение о продаже контрольного пакета акций немецкому авиационному холдингу «Lufthansa Group». Результатом преодоления кризиса 2008 г. на европейском рынке пассажирских авиаперевозок стало слияние французской «Air France» и голландской «KLM» в холдинг «Air France – KLM», [5] поглощение авиакомпанией «Etihad» (ОАЭ) итальянской национальной авиакомпании «Alitalia», [6] британский авиационный холдинг «IAG» приобрел «Air Europa», «Vueling» и «Iberia» [7].

В статье «Transport aérien: une douzaine de compagnies seulement se partageront à terme le marché» (фр. Воздушный транспорт: рынок в конечном счете разделит всего десяток компаний) швейцарского ученого М. Spohr [8] дано обоснование тому, что вероятным сценарием посткризисного развития европейского рынка пассажирских авиаперевозок станет консолидация региональных авиакомпаний в авиационные холдинги. Важно отметить, что по итогам деятельности за 2019 г. доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского рынка со-

Aérodromes avec aviation civile – décisions

Etat: 26.02.2020

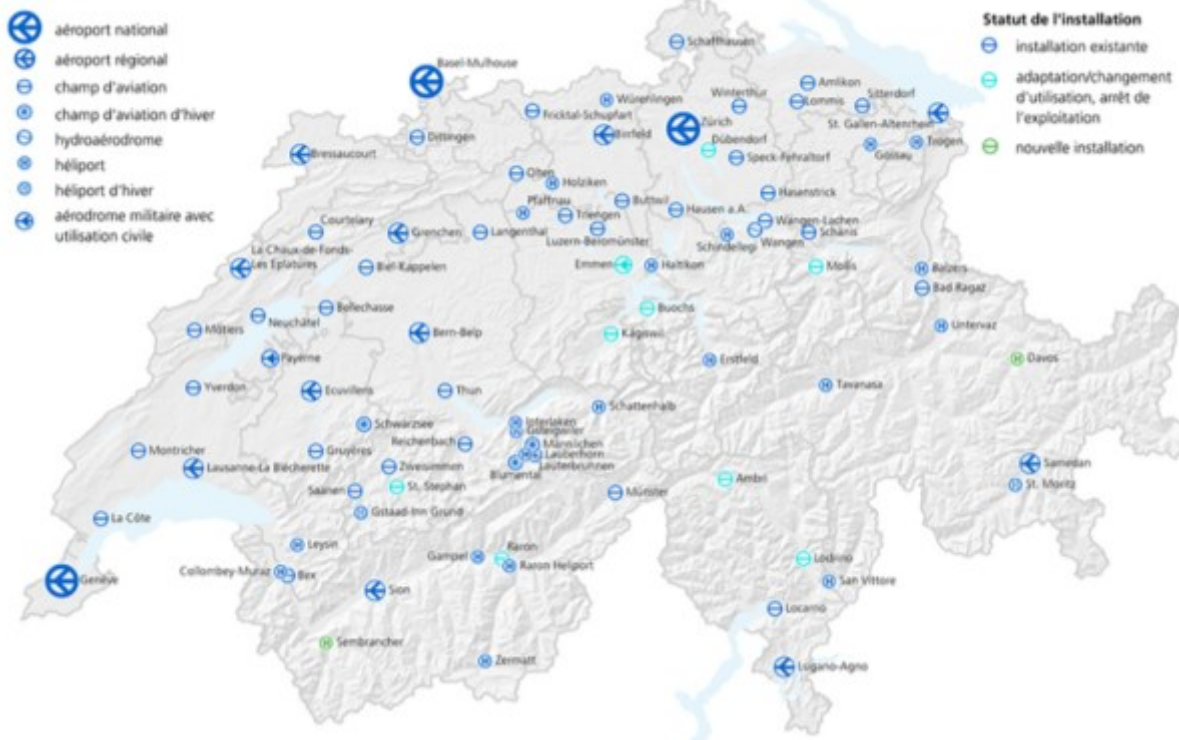


Рис. 1. Карта аэропортов Швейцарии (2021 г.)

Источник: крупнейшие компании Швейцарии, предприятия [11].

Швейцария имеет стабильно высокие темпы роста и развития национальной экономики. ВВП страны по итогам за 2020 г. достиг показателя в 707 млрд долл. США [12]. Уровень материального благосостояния населения Швейцарии является одним из самых высоких на территории Европы, средняя заработная плата по итогам 2020 г. составила 3644 франков без учета налогового вычета [13] (301 224 руб. по курсу на 21.01.2021 г.). На территории Швейцарии действует 3 международных аэропорта: Цюрих-Клотен, Женева, Базель-Мюлуз, а также 12 региональных аэропортов, обслуживающих внутренние пассажирские рейсы и чартерные рей-

сы бизнес-авиации. Учитывая географические особенности Швейцарии, авиация выполняет особую роль в системе национальной транспортной логистики и обеспечения безопасности населения (полицейская авиация, санитарная авиация, поисково-спасательная авиация, метеорологические патрулирование). Высокий уровень благосостояния является обуславливающим фактором развития национального рынка авиаперевозок. Авиаперелет для граждан Швейцарии является доступным для подавляющего большинства жителей страны. Население Швейцарии в 2019 г. составляло 8,8 млн человек, а совокупный пассажиропоток аэропортов превысил показатель в 59 млн пассажиров.

Необходимо отметить важную международную политическую и экономическую роль Швейцарии, на её территории располагается более 250 мировых общественных организаций и более 100 транснациональных корпораций. На территории Женевы расположены представительства (консульства и посольства) более 170 государств.

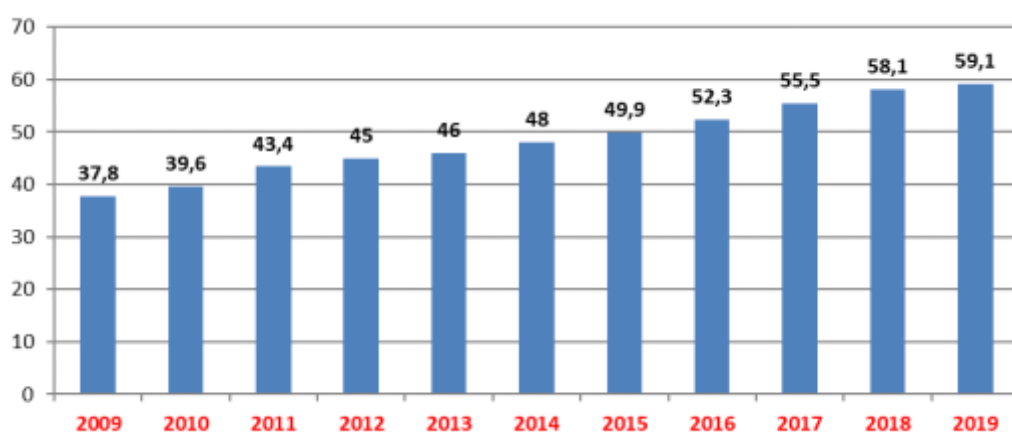


Рис. 2. Пассажиропоток аэропортов Швейцарии за период с 2009 по 2019 гг., млн пасс.
Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14].

За рассматриваемый период пассажиропоток увеличился с 37,8 млн пасс. до 59,1 млн пасс. (рост составил + 56,3%).

Представим данные пассажиропотока в период с 2009 по 2019 гг. международных аэропортов Швейцарии: Цюрих-Клотен (рис. 3), Женева (рис. 4), Базель-Мюлуз (рис. 5), а также совокупный показатель пассажиропотока региональных аэропортов Швейцарии, обслуживающих

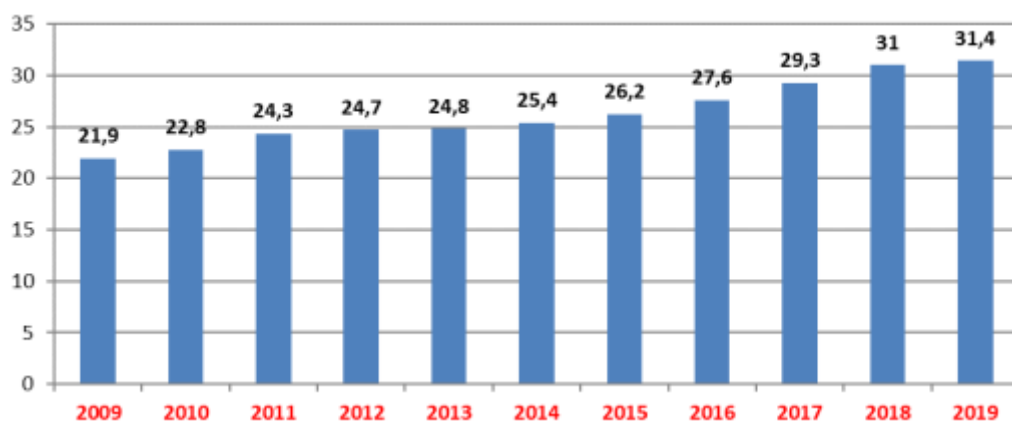


Рис. 3. Пассажиропоток аэропорта Цюрих-Клотен за 2009–2019 гг., млн пасс.
Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14].

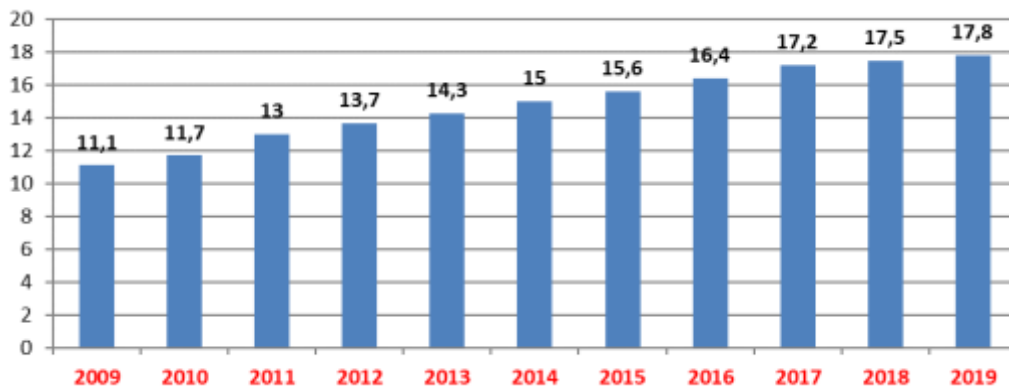


Рис. 4. Пассажиропоток аэропорта Женева за 2009–2019 гг., млн пасс.

Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14]

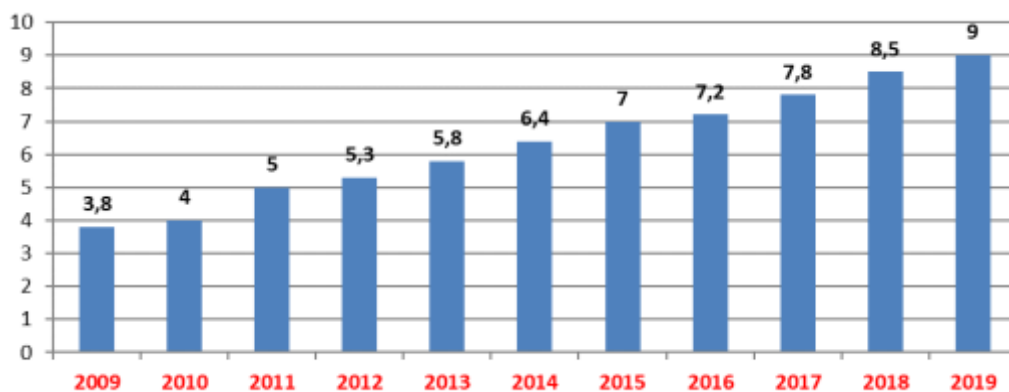


Рис. 5. Пассажиропоток аэропорта Базель-Мюлуз за 2009–2019 гг., млн пасс.

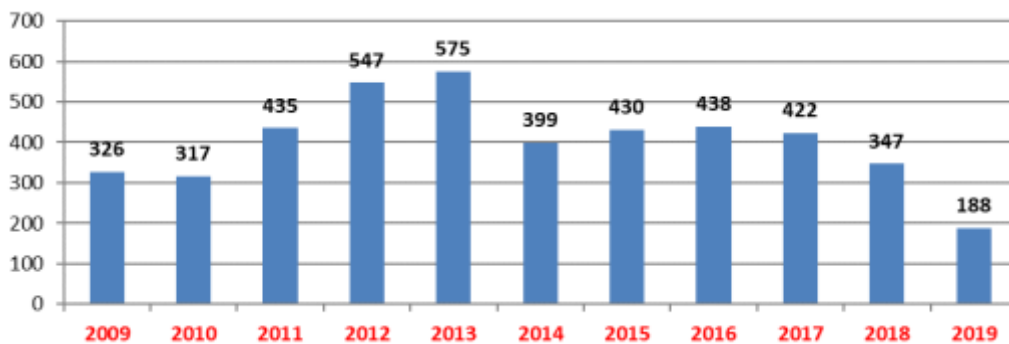


Рис. 6. Совокупный пассажиропоток региональных аэропортов Швейцарии за 2009–2019 гг., тыс. пасс.

Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14].

Мы видим, что крупнейшим по пассажиропотоку аэропортом Швейцарии является Цюрих-Клотен, второе место занимает аэропорт Женева, а аэропорт Базель-Мюлуз на третьем месте в структуре международных аэропортов Швейцарии. Стоит отметить, что аэропорт Базель-Мюлуз является единственным в мире аэропортом, управление которым осуществляют два государства (Швейцария и Франция). Аэропорт имеет особый статус «Еуроаеропорт», расположен на территории Франции в 5 км от французского города Мюлуз и в 20 км от швейцарского города Базель.

Совокупный пассажиропоток региональных аэропортов Швейцарии продолжает оставаться на очень низком уровне (поэтому данные на рис. 6 приведены в тыс. пасс.). Так, если в 2009 г. услугами региональных аэропортов воспользовались 326 тысяч пассажиров, то по итогам за 2019 г. пассажиропоток составил всего 188 тысяч пассажиров. В противоположность региональным аэропортам за рассматриваемый десятилетний период развития пассажиропоток аэропорта Цюрих-Клотен возрос на 43,37%, аэропорта Женевы на 60,36%, а аэропорта Базель-Мюлуз на 136,84%. Обуславливающим фактором роста пассажиропотока аэропортов Женевы и Базель-Мюлуза стало развитие маршрутной сети британской бюджетной авиакомпании «easyJet».

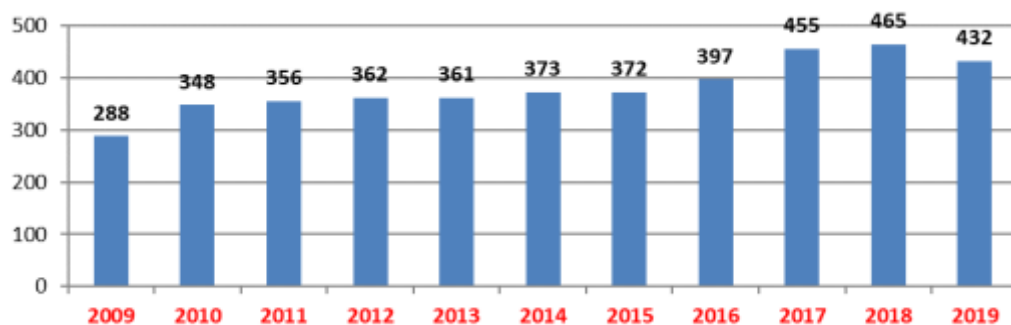


Рис. 7. Коммерческий груз в структуре грузопотока аэропортов Швейцарии за 2009–2019 гг.
Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14].

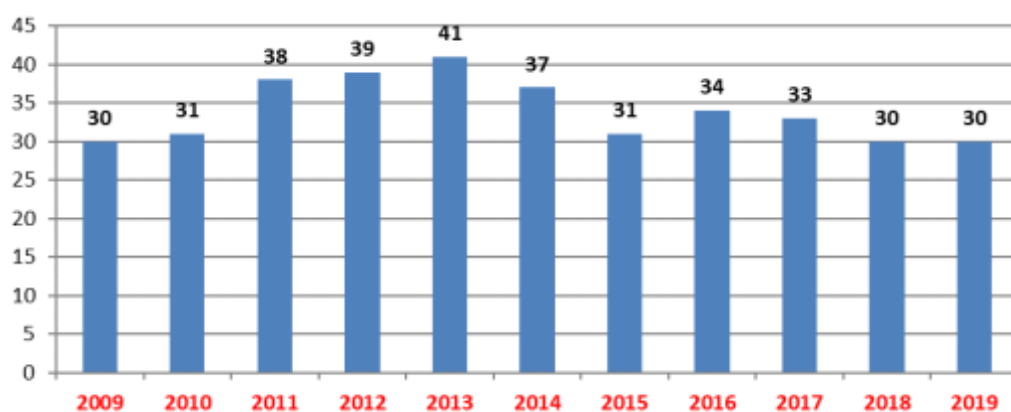


Рис. 8. Почтовый груз в структуре грузопотока аэропортов Швейцарии за 2009–2019 гг.
Источник: L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [14].

Коммерческий грузопоток аэропортов Швейцарии в рассматриваемый период увеличился на 50%, а почтовый грузопоток, наоборот, в 2019 г. остался на уровне 2009 г., демонстрируя сокращение с 2016 по 2018 гг.

Аэропорты Швейцарии не имеют развитой системы регулярного грузового авиасообщения в отличие от ведущих авиатранспортных узлов Европы (Лондон – Хитроу, Париж – Харль де Голь, Амстердам – Схипхол, Франкфурт-на-Майне, Мадрид-Барахас и др.), поэтому доставка и распределение грузов осуществляется, преимущественно, пассажирскими воздушными судами в рамках действующей маршрутной сети регулярного авиасообщения.

По итогам докризисного 2019 г. международные аэропорты Швейцарии осуществляли обслуживание регулярных пассажирских рейсов по 212 направлениям из 62 стран мира. Швейцария является ведущим игроком на европейском рынке в сегменте деловой авиации: более 34 тысяч специалистов задействованы в данном сегменте рынка авиаперевозок, более 1200 малых воздушных судов (бизнес-джетов) имеют швейцарскую регистрацию, более 500 бизнес-джетов осуществляют единовременное базирование на территории международных аэропор-

тов Швейцарии [14].

Выводы. Результатом кризиса 2020 г., вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19 и обусловленного введением ряда временных запретительных и ограничительных мер на осуществление регулярного пассажирского авиасообщения, является падение пассажиропотока более чем на 60% на европейском рынке пассажирских авиаперевозок. Важно отметить, что в результате кризиса 2008 г. падение пассажиропотока составило около 10%. Кризис 2020 г. является более глобальным и не имеет аналогов в истории развития рынка пассажирских авиаперевозок и гражданской авиации.

Выход Швейцарии из Соглашения 1999 г. в условиях преодоления кризиса является маловероятным сценарием. За 20 лет, прошедших с момента ратификации Соглашения, рынок авиаперевозок Швейцарии стал важным элементом в структуре европейского рынка. По словам Аммана Томаса (фр. Amman Tomas), депутата Швейцарской христианско-демократической партии (фр. Parti démocrate-chrétien suisse) в докладе, опубликованном на сайте Швейцарского парламента [16] «Importance de l'accord sur le transport aérien avec l'UE pour le transport aérien Suisse» (фр. Важность соглашения о воздушном транспорте с ЕС для швейцарского рынка пассажирских авиаперевозок), сказано о том, что интеграционные процессы, происходящие на рынке авиаперевозок, оказывают положительное воздействие на рынок пассажирских авиаперевозок и, по мнению автора доклада, будут усиливаться в перспективе с 2021 по 2025 гг. Поэтому сценарий выхода Швейцарии из Соглашения 1999 и курс на обособление национального рынка авиаперевозок является маловероятным.

Возможным сценарием развития рынка авиаперевозок Швейцарии в условиях преодоления кризиса может стать процесс усиления роли и влияния бюджетных авиакомпаний на структуру рынка. Опыт преодоления кризиса 2008 г. доказал эффективность развития сегмента бюджетных авиаперевозок, и за 10 лет доля пассажиропотока европейских бюджетных авиакомпаний возросла с 15% (2009 г.) до 50% (2019 г.). Необходимо учитывать, что по состоянию на 2021 г. только одна британская авиакомпания «easyJet» имеет развитую маршрутную сеть на базе аэропортов Женевы и Базель-Мюлуза. По итогам 2020 г. пассажиропоток аэропорта Женевы был распределен между авиакомпаниями следующим образом: «easyJet» (45,7%), «SWISS» (13,8%), «British Airways» (5,5%), «Air France» (4,2%), «KLM» (2,9%), «Iberia» (2,4) [17]. Тот факт, что британская авиакомпания «easyJet» усилила свои позиции и достигала показателя 45,7% пассажиропотока аэропорта Женевы, свидетельствует об усилении позиций бюджетных авиаперевозчиков в условиях макроэкономической нестабильности. В этой связи важно указать другие крупнейшие европейские бюджетные авиакомпании: «Ryanair» (Ирландия) и «Wizz Air» (Венгрия), которые на данный момент (январь 2021 г.) не присутствуют на рынке пассажирских авиаперевозок Швейцарии, а также две ведущие испанские бюджетные авиакомпании «Vueling» и «Volotea», которые не осуществляют сотрудниче-

Литература

1. *Transport aérien Swiss* (фр. *Авиационный транспорт Швейцарии*) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.dfae.admin.ch/dea/fr/home/bilaterale-abkommen/ueberblick/bilaterale-abkommen-1/luftverkehr.html> (дата обращения: 21.01.2021).
2. Илюхина, И. Б. Проблемы экономической интеграции в Европейском Союзе // *Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки*. 2015. № 2-1. С. 113–124.
3. Чиркова, Е. В., Веремчук, И. А. Предпочтения кредиторов в ходе банкротства : формальное банкротство или реструктуризация (пример компании «Трансаэро») // *Российский журнал менеджмента*. 2017. № 2. С. 225–248.
4. Белякова, Ю. А., Суркова, Е. В., Михайловская, Н. М. Методические аспекты оценки экономической эффективности инвестиционных решений // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2019. № 8. С. 28–31.
5. «Air France – KLM» франко-голландская холдинговая компания. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cargotime.ru/airlines/air-france-klm/> (дата обращения: 21.01.2021).
6. Авиакомпания «Etihad Airways» приобретает долю в «Alitalia». [Электронный ресурс]. – URL: <https://russianemirates.family/news/family-news/aviakompaniya-etihad-airways-priobretayet-dolyu-v-alitalia/> (дата обращения: 21.01.2021).
7. Авиахолдинг «IAG» купил испанскую компанию «Air Europa» за €1 млрд. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4148299> (дата обращения: 21.01.2021).
8. *Transport aérien: une douzaine de compagnies seulement se partageront à terme le marché* (фр. *Воздушный транспорт: рынок в конечном счете разделит всего десяток компаний*) [Электронный ресурс]. –

- URL : <https://www.lenouvelliste.ch/articles/economie/transport-aerien-une-douzaine-de-compagnies-seulement-se-partageront-a-terme-le-marche-861098> (дата обращения: 21.01.2021).
9. Рублев, В. В. Ларин, О. Н. Анализ маркетинговой политики ведущих европейских бюджетных авиакомпаний «easyJet» и «Ryanair» // Региональные проблемы преобразования экономики. 2020. № 8 (118) (ноябрь). С. 187–196.
10. «Ryanair» заказала у Boeing 75 самолетов 737 MAX // Aviation Explorer. [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.aex.ru/news/2020/12/4/220221/> (дата обращения: 21.01.2021).
11. Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA) (фр. План развития авиатранспортной инфраструктуры. Карта аэропортов Швейцарии) [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-.html> (дата обращения: 21.01.2021).
12. Швейцария – валовой внутренний продукт [Электронный ресурс]. – URL : <https://knoema.ru/atlas/> (дата обращения: 21.01.2021).
13. Средняя и минимальная зарплата в Швейцарии по профессиям. [Электронный ресурс]. – URL : <https://emigrating.ru/srednyaya-i-minimalnaya-zarplata-v-shvejtsarii-po-professiyam/> (дата обращения: 21.01.2021).
14. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) (фр. Конфедеральное авиационное агентство Швейцарии. Статистика рынка авиaperезовозок [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/statistique.html> (дата обращения: 21.01.2021).
15. L'aviation civile suisse en chiffres (фр. Гражданская авиация Швейцарии в цифрах) [Электронный ресурс]. – URL : <https://aerosuisse.ch/index.php/chiffres-sur-laviation-suisse.html> (дата обращения: 21.01.2021).
16. Importance de l'accord sur le transport aérien avec l'UE pour le transport aérien suisse (фр. Важность соглашения о воздушном транспорте с ЕС для швейцарского рынка пассажирских авиaperезовозок) [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20183488> (дата обращения: 21.01.2021).
17. Genève Aéroport: chute de 68,8% du trafic passager en 2020 (фр. Аэропорт Женевы: падение пассажиропотока 68,8% в 2020 г.) [Электронный ресурс]. – URL : <https://www.air-journal.fr/2021-01-17-geneve-aeroport-chute-de-688-du-traffic-passager-en-2020-5225368.html> (дата обращения: 21.01.2021).

References:

1. Transport aérien Swiss (fr. Aviacionnyj transport SHvejcarii) [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.dfae.admin.ch/dea/fr/home/bilaterale-abkommen/ueberblick/bilaterale-abkommen-1/luftverkehr.html> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
2. Plyuhina, I. B. Problemy ekonomicheskoy integracii v Evropejskom Soyuze // Izvestiya TulGU. Ekonomicheskije i yuridicheskie nauki. 2015. № 2-1. S. 113–124.
3. SHirkova, E. V., Veremchuk, I. A. Predpochteniya kreditorov v hode bankrotstva : formal'noe bankrotstvo ili restrukturizaciya (primer kompanii «Transaero») // Rossijskij zhurnal menedzhmenta. 2017. № 2. S. 225–248.
4. Belyakova, YU. A., Surkova, E. V., Mihajlovskaya, N. M. Metodicheskie aspekty ocenki ekonomicheskoy effektivnosti investicionnyh reshenij // Gumanitarnye, social'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki. 2019. № 8. S. 28–31.
5. «Air France – KLM» franko-gollandskaya holdingovaya kompaniya. [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://cargotime.ru/airlines/air-france-klm/> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
6. Aviakompaniya «Etihad Airways» priobretaet dolyu v «Alitalia». [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://russianemirates.family/news/family-news/aviakompaniya-etihad-airways-priobretaet-dolyu-v-alitalia/> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
7. Aviaholding «IAG» kupil ispanskuyu kompaniyu «Air Europa» za €1 mlrd. [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.kommersant.ru/doc/4148299> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
8. Transport aérien: une douzaine de compagnies seulement se partageront à terme le marché (fr. Vozdushnyj transport: rynek v konechnom schete razdelit vsego desyatok kompanij) [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.lenouvelliste.ch/articles/economie/transport-aerien-une-douzaine-de-compagnies-seulement-se-partageront-a-terme-le-marche-861098> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
9. Rublev, V. V. Larin, O. N. Analiz marketingovoy politiki vedushchih evropejskih byudzhjetnyh aviakompanij «easyJet» i «Ryanair» // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2020. № 8 (118) (noyabr'). S. 187–196.
10. «Ryanair» zakazala u Boeing 75 samoletov 737 MAX // Aviation Explorer. [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.aex.ru/news/2020/12/4/220221/> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
11. Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA) (fr. Plan razvitiya avia-transportnoj infrastruktury. Karta aeroportov SHvejcarii) [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-.html> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
12. SHvejcariya – valovoj vnutrennij produkt [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://knoema.ru/atlas/> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
13. Srednyaya i minimal'naya zarplata v SHvejcarii po professiyam. [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://emigrating.ru/srednyaya-i-minimalnaya-zarplata-v-shvejtsarii-po-professiyam/> (data obrashcheniya: 21.01.2021).
14. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) (fr. Konfederal'noe aviacionnoe agentstvo SHvejcarii. Statistika ryinka aviaperезовозок [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/statistique.html> (data obrashcheniya: 21.01.2021).

15. *L'aviation civile suisse en chiffres (fr. Grazhdanskaya aviatsiya SHvejcarii v cifrah) [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://aerosuisse.ch/index.php/chiffres-sur-laviation-suisse.html> (data obrashcheniya: 21.01.2021).*
16. *Importance de l'accord sur le transport aérie avec l'UE pour le transport aérien suisse (fr. Vazhnost' soglasheniya o vozdušnom transporte s NS dlya shvejcarskogo rynka passazhirskih aviaperevozok) [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20183488> (data obrashcheniya: 21.01.2021).*
17. *Genève Aéroport: chute de 68,8% du trafic passager en 2020 (fr. Aeroport ZHenevy: padenie passazhiropotoka 68,8% v 2020 g.) [Elektronnyj resurs]. – URL : <https://www.air-journal.fr/2021-01-17-geneve-aeroport-chute-de-688-du-traffic-passager-en-2020-5225368.html> (data obrashcheniya: 21.01.2021).*