На правах рукописи

Селиверстов Денис Анатольевич

ВЛИЯНИЕ НИЗКОТАРИФНЫХ АВИАКОМПАНИЙ НА СТРУКТУРУ РЫНКА ГРАЖДАНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Специальность 08.00.01 – Экономическая теория

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Москва - 2018

Работа выполнена на кафедре прикладной экономики Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент
Столбов Михаил Иосифович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор Департамента теоретической экономики факультета экономических наук Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»
Розанова Надежда Михайловна

кандидат экономических наук, доцент кафедры Логистики и управления транспортными системами Института управления и информационных технологий Российского университета транспорта (МИИТ)
Кренёва Галина Валериевна

Ведущая организация: **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный технический университет имени Н.Э.Баумана (национальный исследовательский университет)»**

Защита состоится «__» _____ 2018 г. в «____ » часов в ауд. _____ на заседании диссертационного совета Д.209.002.06 (экономические науки) при Московском государственном институте международных отношений (университете) МИД России.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке им. И.Г. Тюлина МГИМО МИД России по адресу: 119454, г. Москва, проспект Вернадского, 76 и на сайте: www.mgimo.ru.

Автореферат диссертации размещен «__» _____ 2018 г. на официальном сайте ВАК Министерства образования и науки РФ: http://vak.ed.gov.ru.

Автореферат разослан «___» _____2018 г.

Ученый секретарь диссертационного совета **к.э.н., доцент Е.А. Бренделева**

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Влияние входа фирм на структуру рынка является объектом пристального внимания со стороны научного сообщества. В соответствии с теорией отраслевых рынков проникновение на рынок новой фирмы оказывает положительное воздействие на развитие конкуренции. Однако исследователи зачастую рассматривают влияние входа на структуру рынка в отрыве от конкретного типа фирмы. Между тем, компании используют различные конкурентные стратегии, наиболее популярными из которых являются лидерство в издержках и дифференциация продукции. Каждая из них обладает уникальными свойствами, и соответственно степень их воздействия на структуру рынка может быть так же неодинаковой. Подтверждение данного тезиса потребует пересмотра подходов к оценке факторов формирования структуры рынка, а также методов развития конкурентной среды. Одновременно учитывая, что существует тесная взаимосвязь между структурой рынка и его результативностью, изучение данной тематики позволит выявить потенциал разных групп фирм с точки зрения воздействия на общественное благосостояние.

Отрасль воздушных перевозок является ярким примером, позволяющим показать влияние фирм, использующих различные конкурентные стратегии, на структуру рынка. Особую актуальность данный вопрос приобрел в результате либерализации рынка воздушных перевозок в США и появления лоукостеров[1] – авиакомпаний, применяющих стратегию лидерства в издержках. Бизнес-модель лоукостеров бросила вызов традиционной модели авиаперевозок, которую используют сетевые авиакомпании. В настоящее время лоукостеры активно расширяют присутствие на рынках большинства стран мира. По состоянию на 2016 год их доля на глобальном рынке авиаперевозок составила около 26%, хотя в начале 2000-х годов они занимали менее 10% рынка[2]. Такой впечатляющий темп распространения низкотарифных перевозок связан как со спецификой модели, так

[1] Первый в истории лоукостер Southwest Airlines появился в США в 1971 году.
[2] Данные о динамике доли лоукостеров на мировом рынке воздушных перевозок. URL: https://www.statista.com/statistics/586677/global-low-cost-carrier-market-capacity-share/ (дата обращения: 01.08.2017 г.).

и с конкурентным эффектом, оказывающим непосредственное влияние на уровень общественного благосостояния.

Благодаря появлению низкотарифных авиакомпаний произошли кардинальные изменения в отрасли, которые связаны в первую очередь с активизацией конкуренции, ослаблением позиций на рынке сетевых авиакомпаний, увеличением трафика, а также повышением доступности услуг воздушного транспорта. Подобный эффект лоукост-модели заставляет обратить внимание на роль фирм с низкими издержками в формировании структуры рынка. Научный интерес, прежде всего, представляет изучение отличительных особенностей конкуренции лоукостеров в сравнении с сетевыми авиакомпаниями. Лоукост-модель является относительно новым экономическим явлением, и вход низкотарифных фирм на рынок влечет за собой особый характер взаимодействия между основными субъектами рынка. Как правило, лоукостеры обладают возможностью более свободного проникновения на рынок благодаря использованию своих преимуществ в части сокращения затрат. Данная особенность низкотарифных авиакомпаний позволяет им увеличить долю на рынке и воздействовать на различные параметры рынка, детерминирующие его структуру. При этом определение степени такого воздействия требует отдельного теоретического и прикладного анализа.

В связи с этим, а также принимая во внимание возрастающую роль фирм с низкими издержками в экономической сфере жизни общества, представляется актуальным изучение особенностей и закономерностей воздействия лоукостеров на структуру рынка, в том числе в сравнении с сетевыми компаниями.

Актуальность данной темы также подтверждается активизацией спроса на низкотарифные услуги в России, особенно в сфере гражданских авиаперевозок. На сегодняшний день развитие данного сегмента рынка в России находится на начальной стадии, и для дальнейшего продвижения требуется понимание роли, которую могут сыграть лоукостеры в становлении отрасли, а также их потенциала с точки зрения воздействия на рынок авиаперевозок.

Степень разработанности проблемы. Теоретические основы влияния входа фирм на структуру рынка, в том числе особенности и роль барьеров входа,

изложены в работах В. Баумоля, Т. Бреснахана, Дж. Бэйна, С. Вайцзекера, Р. Гилберта, А. Диксита, Б. Итона, С. Клемперера, А. Курно, Р. Липси, Э. Маскина, Ф. Модильяни, П. Райса, С. Сайлос-Лабини, А. Спенса, Ж. Стиглера, Дж. Тироля, Дж. Фергюсона, Д. Фуденберга, Дж. Харрингтона, Т. Шеллинга, Р. Шмалензи, Г. Штакельберга, С.Б. Авдашевой, И.С. Алейниковой, Г.Дж. Бродмана, Е.Н. Калмычковой, О.В. Мальцевой, Н.М. Розановой, А.Е. Шаститко.

Изучением особенностей конкуренции и рыночных барьеров в пассажирских авиаперевозках занимались исследователи С. Боренстейн, Дж. Брюкнер, Дж. Верден, М. Вильямс, М. Винстон, Д. Грэхэм, Р. Джонсон, Д. Каплан, Т. Киллер, Дж. Колл, М. Ледерман, С. Моррисон, Д. Сибли, С.А. Лукьянов, Е.В. Тиссен.

Значительный вклад в изучение особенностей бизнес-модели лоукостеров внесли ученые С. Барбот, П. Дитлин, Р. Доганис, П. Моррелл, А. Оливьера. Отдельное внимание в научной литературе уделено влиянию низкотарифных авиакомпаний на различные параметры рынка воздушных перевозок (Р. Беннетт, Дж. Брюкнер, Т. Ваулз, М. Дрезнер, С. Коллинз, Дж. Краун, Д. Ли, Дж. Лин, С. Моррисон, Х. Мураками, С. Найда, Д. Питфилд, И. Сингер, М. Франк), а также реакции укоренившихся фирм на вход лоукостеров на рынок (Дж. Бамбергер, Р. Виндл, А. Гулсби, Б. Дарабан, Х. Ито, Д. Карлтон, Д. Ли, С. Сиверсон, К. Тан, Дж. Форнье).

Таким образом, проблематика влияния лоукостеров на рынок воздушных перевозок широко представлена в научной литературе. Между тем, необходимо отметить, что большинство исследователей ограничивается анализом наиболее крупных лоукостеров (например, Southwest, Ryanair) и, тем самым, склонны проецировать влияние отдельных авиакомпаний на бизнес-модель низкотарифных перевозок в целом. При этом менее изученным и соответственно актуальным остается вопрос о значимости эффекта лоукостеров как группы авиакомпаний (наиболее значимых игроков рынка). Помимо этого, недостаточно исследованы аспекты влияния лоукостеров на рынок в сравнении с сетевыми перевозчиками, в том числе в зависимости от структуры рынка и типов авиакомпаний, функционирующих на маршруте. Наконец, неизученными остаются вопросы,

связанные с возможностями и перспективами реализации эффекта низкотарифных авиаперевозок в России. Связано это во многом с незначительным вниманием к феномену лоукостеров в российской научной литературе.

Недостаточная изученность указанных проблем и их актуальность обусловили выбор темы диссертационного исследования.

Цель и задачи исследования. Автор исследования ставит перед собой следующую **цель**: выявление теоретических и эмпирических закономерностей влияния низкотарифных авиакомпаний на ключевые параметры рынка воздушных перевозок.

Для достижения цели исследования поставлены следующие **задачи:**

- Изучение теоретических аспектов входа фирм на рынок, в том числе на рынок воздушных перевозок;
- Выявление и анализ ключевых барьеров входа авиакомпаний на рынок, а также оценка их влияния на среднюю цену на маршруте;
- Изучение экономической модели лоукостеров;
- Проведение сравнительного анализа лоукостеров и сетевых авиакомпаний;
- Эмпирический анализ структуры рынка гражданских перевозок и динамики входов и выходов авиакомпаний;
- Оценка и сравнительный анализ влияния входа лоукостеров и сетевых авиакомпаний на ключевые параметры рынка в зависимости от его структуры и типа авиакомпании;
- Изучение перспектив реализации эффекта лоукостеров на российском рынке воздушных перевозок и анализ опыта функционирования низкотарифных авиакомпаний в России;
- Исследование возможностей и препятствий расширения низкотарифных перевозок в России.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является функционирование лоукостеров на рынке воздушных перевозок.

Предметом предстоящего исследования является теоретическая и

эмпирическая оценка влияния входа лоукостеров на структуру рынка воздушных перевозок.

Соответствие содержания диссертации паспорту научной специальности. Диссертация выполнена согласно паспорту специальности ВАК 08.00.01 – Экономическая теория и содержит положения и результаты, соответствующие пункту 1.2. «Микроэкономическая теория: теория потребительского спроса; теория организации рынков; теория конкуренции и антимонопольного регулирования; теории экономики благосостояния».

Методология и методика исследования. Теоретическая и методологическая база диссертационного исследования представлена научными трудами ведущих исследователей в области теории отраслевых рынков и конкуренции.

В процессе исследования использовались общенаучные методы (анализ, синтез, сравнение, обобщение), метод группировки статистических данных и статистический анализ, графический метод, а также элементы экономико-математического моделирования и эконометрики.

Информационную базу исследования составили:

- документы международных организаций (ИКАО, ИАТА, Всемирный банк), федеральных органов власти России (Правительства, Министерства транспорта, Министерства экономического развития, Федеральной антимонопольной службы, Ростуризма);
- нормативно-правовые документы (Воздушный кодекс Российской Федерации, Таможенный кодекс Российской Федерации, Федеральные авиационные правила);
- статистические данные Международной ассоциации воздушного транспорта, Организации экономического сотрудничества и развития, Федеральной службы государственной статистики России (Росстат), Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), Центрального Банка Российской Федерации, Транспортной клиринговой палаты России, Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, производителей авиационной техники Boeing и Airbus, интернет-ресурса Авиапорт.

- статистические данные отчета об авиаперелетах для потребителей Министерства транспорта США, базы данных анализа транспортных потоков между пунктами отправления и назначения Бюро транспортной статистики Министерства транспорта США DB1B, статистические данные об авиаперевозчиках T-100 Министерства транспорта США, базы данных финансовых показателей авиаперевозчиков Министерства транспорта США, Бюро статистики труда Министерства труда США, Бюро переписи населения США, базы данных Ascend Fleets.

Основные результаты исследования, содержащие научную новизну и выносимые на защиту, заключаются в следующем:

1. Рынок воздушных перевозок не отвечает в полной мере критериям совершенной квазиконкуренции, так как при входе на рынок авиакомпании сталкиваются с определенными барьерами. Среди ключевых барьеров можно выделить наличие относительных преимуществ в издержках, доминирование авиакомпаний на маршрутах (высокая концентрация рынка) и аэропортах-хабах, загруженность и ограниченный доступ к инфраструктуре воздушных гаваней, репутацию укоренившейся фирмы, а также стратегические действия авиакомпаний. На основании результатов исследования автор показал, что данные барьеры создают условия для реализации авиакомпаниями-старожилами рыночной власти, что в конечном итоге приводит к повышению цены авиабилета.

2. Выделены основные элементы экономической модели лоукостеров, которые отличают их от сетевых перевозчиков: использование типового парка самолетов и аэропортов второго эшелона, предоставление ограниченного набора услуг, осуществление прямых авиаперевозок преимущественно малой и средней протяженности, распространение и продажа услуг с использованием интернет-технологий, высокий уровень производительности труда и эксплуатации флота. Показано влияние данных особенностей лоукост-модели на уровень издержек. Доказано, что лоукостеры демонстрируют более низкие средние издержки и более высокий уровень операционной рентабельности по сравнению с сетевыми перевозчиками.

3. Функционирование лоукостеров можно рассматривать как ключевой фактор трансформации структуры рынка гражданских авиаперевозок: вход лоукостеров на рынок приводит к снижению доходной ставки и концентрации рынка, увеличению спроса и предложения на всех типах рынков как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе. Показано, что вход лоукостеров приводит рынок в новое состояние равновесия: в результате проникновения лоукостеров все указанные параметры рынка устанавливаются на новом уровне, который сохраняется в течение длительного периода. Эффект входа сетевых авиакомпаний в контексте влияния на все вышеприведенные параметры рынка гораздо более слабый по сравнению с лоукостерами как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе (вход сетевых авиакомпаний не оказывает статистически значимого влияния на доходную ставку на большей части маршрутов).

4. Наибольшее влияние на доходную ставку достигается в условиях конкуренции лоукостеров и сетевых авиакомпаний друг с другом. При этом реальное повышение общественного благосостояния с большей вероятностью можно ожидать, когда на рынок входят низкотарифные авиакомпании.

5. Лоукостеры имеют существенный потенциал, который может быть реализован для развития рынка воздушных перевозок России. Низкотарифные перевозки могут стать одним из механизмов повышения авиаподвижности населения и доступности услуг воздушного транспорта, развития конкурентной среды, регионального авиасообщения, аэропортовой системы, а также активизации туристских потоков в России.

6. Отмечено, что уход с рынка первых российских лоукостеров (Sky Express, «Авианова» и «Добролет») стал результатом финансово-экономического кризиса 2008 года, ошибочной стратегии развития авиакомпаний, сильного отхода от традиционной модели лоукостеров, отсутствия необходимых условий функционирования низкотарифных авиакомпаний в России, а также политических событий («Добролет»).

7. Выявлены основные возможности и препятствия на пути расширения присутствия низкотарифных авиакомпаний в России. Предполагается, что сильные стороны экономической модели лоукостеров в сочетании с имеющимися

возможностями (связаны в первую очередь с высоким потенциальным уровнем спроса на услуги низкотарифных перевозок, относительно свободной рыночной нишей, а также активным продвижением развития данного сегмента рынка авиаперевозок соответствующими органами государственной власти России) будут способствовать расширению присутствия низкотарифных авиакомпаний в России. Одновременно показано, что в России существует ряд серьезных ограничений (среди основных ограничений можно выделить низкое качество инфраструктуры авиационного транспорта, дефицит дешевых региональных аэропортов, высокую стоимость финансовых ресурсов), которые влияют на конкурентоспособность лоукостеров и могут ослабить эффект низкотарифных перевозок.

Теоретическая значимость диссертационного исследования. Теоретические и эмпирические наработки, полученные в рамках диссертационного исследования, позволяют расширить понимание особенностей и закономерностей влияния фирм, обладающих преимуществами в издержках, на структуру рынка. Результаты настоящего исследования могут быть использованы в дальнейших исследованиях, посвященных теоретическим аспектам входа фирм-лоукостеров на рынок, а также их воздействия на поведение других игроков, структуру рынка и уровень общественного благосостояния. Материалы данного исследования, в том числе его методология, также могут стать основой для оценки влияния фирм, применяющих похожие подходы к ценообразованию, в других отраслях экономики.

Помимо этого, результаты работы могут найти применение в преподавании дисциплин «Микроэкономика» и «Теория отраслевых рынков» в высших учебных заведениях.

Практическая значимость диссертационного исследования. Результаты настоящего исследования могут быть использованы:

- Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации в процессе разработки и реализации политики развития конкуренции в отрасли гражданских авиаперевозок;

- Правительством Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации при разработке и реализации политики по повышению доступности услуг пассажирского воздушного транспорта, авиаподвижности населения, а также эффективности функционирования авиационного транспортного комплекса страны;
- авиаперевозчиками России для разработки мероприятий по оптимизации издержек и повышению конкурентоспособности предоставляемых услуг.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования нашли отражение в статьях автора общим объемом 4,4 п.л., в том числе опубликованных в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России, а также в ходе выступления на XI Конвенте Российской ассоциации международных исследований МГИМО МИД России (секция «Теоретические и прикладные проблемы структурно-цифровой трансформации экономики», г. Москва, 29 сентября 2017) и Ежегодной научной конференции консорциума журналов экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова (г. Москва, 23 октября 2017).

Структура работы обусловлена поставленными целями и задачами и включает введение, три главы, заключение, приложения и список использованных источников.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении отражены актуальность, степень научной разработанности темы, цель, задачи, объект и предмет исследования, теоретическая, методологическая и информационная база исследования, изложены основные положения научной новизны, теоретическая и практическая значимость, апробация результатов исследования. В соответствии с целью и задачами диссертационного исследования в работе исследуются следующие группы проблем.

В первой главе «Теоретические аспекты входа авиакомпаний на рынок» рассматриваются основные направления научных исследований,

посвященных теории входа фирм на рынок, влиянию входа на структуру рынка, а также особенности и роль барьеров входа на рынке гражданских авиаперевозок.

Под структурой рынка понимаются основные характерные черты рынка, определяющие соотношения и характер взаимосвязи между его субъектами (уровень концентрации продавцов и покупателей, степень их влияния на цену, барьеры входа-выхода и т.д.). Структура рынка и уровень конкуренции во многом определяются условиями входа фирм на рынок. Автор выделил 3 ключевых направления исследований в области теории входа: функционирование фирм в условиях свободного входа, роль барьеров входа и стратегическое поведение фирм при входе на рынок.

Особенности свободного проникновения на рынок могут быть проиллюстрированы на основе модели Курно, в соответствии с которой вход новых фирм приводит к ограничению рыночной власти, увеличению объема производства и снижению цены. Свободный вход является базовым условием достижения совершенной конкуренции. Однако структура рынка претерпевает значительные изменения, если фирмы сталкиваются с барьерами входа. В этом случае увеличение количества фирм не всегда является общественно оптимальным, так как может произойти дублирование издержек входа, а средние затраты не достигнут своего минимума. Равновесное количество фирм будет зависеть от размера рынка и величины постоянных издержек входа. В случае если количество фирм на рынке превышает оптимальный уровень, государство принимает необходимые меры для ограничения входа.

Второе направление исследований связано с особенностями и ролью барьеров входа в формировании структуры рынка. В научном сообществе ведутся дискуссии относительно определения барьеров входа. Среди ключевых концепций, детерминирующих барьеры входа, можно выделить структурное определение (Дж. Бэйн[3]), подход Чикагской школы (Дж. Стиглер[4]), нормативный подход (К. Вайцзекер[5]). Между тем, исследователи едины в том, что барьеры

[3] Industrial Organization / Bain J.S. – New York: John Wiley & Sons, 1968.
[4] The Organization of Industry / Stigler G.J. – Chicago, IL: University of Chicago Press, 1968.
[5] Von Weizsacker C. C. A Welfare Analysis of Barriers to Entry //Bell Journal of Economics. 1980. Vol. 11 №2.

входа создают условия для реализации укоренившимися фирмами рыночной власти и получения положительной экономической прибыли.

Как правило, выделяют 2 большие группы барьеров входа на рынок: структурные (экзогенные) и стратегические (эндогенные). Структурные барьеры – это условия, находящиеся вне контроля фирм-старожилов и позволяющие объяснить, почему не происходит притока новых фирм на рынок при цене выше предельных издержек. Старожилы могут усиливать эффект структурных барьеров в части сохранения рыночной власти благодаря тому, что они предпринимают стратегические действия.

Стратегическое взаимодействие фирм является наиболее популярным направлением исследований в области теории входа фирм конца XX – начала XXI веков. Методология изучения стратегических барьеров входа на рынок построена на использовании теоретико-игровых моделей. Фундаментом всех теоретико-игровых моделей служит теория стратегического поведения, предложенная американским экономистом Томасом Шеллингом [6] . Важнейшие условия эффективности стратегии по недопущению конкурентов – это достоверность и наличие структурных барьеров. Среди наиболее эффективных стратегий можно выделить создание дополнительных издержек входа для новичков посредством установления лимитирующего объема выпуска продукции и лимитирующей цены, инвестиций в невозвратные активы, а также дифференциацию продукции.

Результатом стратегий предотвращения входа является монополизация рынка, что в большинстве своем оказывает негативное воздействие на уровень общественного благосостояния. Однако в отдельных случаях может иметь место повышение общественного благосостояния в результате снижения цены, увеличения объема выпуска, а также оптимального использования ресурсов.

Вторая группа проблем, рассматриваемая в первой главе, связана с анализом особенностей и роли барьеров входа в пассажирских авиаперевозках. Вслед за У. Баумолем, Дж. Панзаром и Р. Виллигом[7], рынок воздушных перевозок

---

[6] The Strategy of Conflict / Schelling T. – Cambridge: Harvard University Press, 1981. – 328 p.

[7] Contestable Markets and the Theory of Industry Structure / Baumol W.J., Panzar J.C., Willig R.D. – New York: Harcourt Brace Jovanovich, Inc., 1982.

относят к особому типу рыночных структур – квазиконкуренции, объясняя это тем, что авиакомпании могут практически с нулевыми издержками (отсутствие барьеров входа) осваивать новые маршруты. В диссертационном исследовании предпринята попытка верифицировать тезис об отсутствии барьеров входа на рынке пассажирских авиаперевозок, а также изучить особенности структуры данного рынка. Для этих целей на основе эконометрического подхода была произведена оценка влияния на тариф авиабилета основных факторов, которые могут служить в качестве барьеров входа.

На основании результатов исследования рынка воздушных перевозок США автор сделал вывод о существовании слабой формы квазиконкуренции на данном рынке. Связано это с наличием существенных барьеров входа, среди которых можно выделить наличие относительных преимуществ в издержках, доминирование авиакомпаний на маршрутах (высокая концентрация рынка) и аэропортах-хабах, загруженность и ограниченный доступ к инфраструктуре аэропортов, репутацию укоренившейся фирмы. Данные барьеры повышают издержки входа и создают условия для реализации авиакомпаниями-старожилами рыночной власти, что в конечном итоге приводит к повышению цены авиабилета.

При этом выявлено, что на маршрутах с участием лоукостеров наблюдается более низкая средняя цена авиабилета. В частности, доминирующее положение лоукостера на рынке обеспечивает снижение цены в среднем на 15,5%. Ни один из барьеров входа не оказывает столь значительного влияния на цену, что говорит о том, что функционирование лоукостеров может в значительной степени ограничить реализацию авиакомпаниями-старожилами рыночной власти.

Вторая глава «Влияние входа низкобюджетных и сетевых авиакомпаний на рынок воздушных перевозок» посвящена рассмотрению особенностей экономической модели лоукостеров, эмпирических аспектов структуры рынка и динамики входа-выхода авиакомпаний, а также анализу влияния лоукостеров и сетевых авиаперевозчиков на ключевые параметры рынка воздушных перевозок.

В работе рассматриваются 2 основные группы авиакомпаний: сетевые перевозчики и лоукостеры. Данное разделение соответствует классификации

конкурентных стратегий М. Портера, а именно: стратегия дифференциации и лидерство в издержках [8] . В отрасли воздушных перевозок стратегия дифференциации продукции используется сетевыми авиакомпаниями, в то время, как лоукостеры применяют стратегию лидерства в издержках. В научной литературе лоукостеры определяются как авиакомпании, которые на основе различных операционных процессов достигают преимущества в части сокращения затрат по сравнению с сетевыми авиакомпаниями[9]. Однако данная формулировка не включает эффекта снижения цены для потребителей в результате оптимизации лоукостерами затрат. В связи с этим автором предложено следующее определение: лоукостеры – это перевозчики, которые обладают преимуществом в издержках и транслируют сокращение затрат в более низкие и доступные тарифы для пассажиров.

В работе автор систематизировал основные элементы экономической модели лоукостеров, которые позволяют им добиваться лидерства в издержках, а также определил влияние каждого элемента лоукост-модели на уровень издержек (см. Табл. 1).

Таблица 1

Элементы экономической модели лоукостеров

№	**Элементы экономической модели лоукостеров**	**Эффект и влияние на уровень издержек**
1.	Использование типового парка самолетов	Взаимозаменяемость комплектующих изделий; снижение затрат на хранение запасных частей, расходов на наземное обслуживание, обучение летного экипажа; возможность покупки/лизинга самолета с дисконтом.
2.	Использование схемы прямых авиаперевозок (point-to-point system), минуя пересадочные узлы	Повышение уровня эксплуатации воздушного судна; более эффективное использование инфраструктуры аэропорта; снижение средних затрат (благодаря увеличению протяженности полетного сегмента и уменьшению количества остановок).

[8] Competitive Strategy: Techniques For Analyzing Industries And Competitors / Porter M.E. – New York: Free Press, 1980.
[9] Flying off course (2nd ed.). The Economics of International Airlines / Doganis R. – London and New York: Routledge, 2002.

3.	Использование аэропортов второго эшелона	Снижение затрат на аэропортовые сборы; повышение производительности самолета.
4.	Применение одноклассной компоновки воздушного судна	Снижение затрат на располагаемую кресло-милю; увеличение доходной части за счет дополнительных пассажиров.
5.	Полеты на маршрутах малой и средней протяженности	Повышение производительности воздушного судна; увеличение дохода на 1 пассажиро-милю (по сравнению с маршрутами большей протяженности полета).
6.	Упрощенная система обслуживания пассажиров на борту	Возможность дифференцировать тарифы в зависимости от потребностей пассажиров; увеличение объема перевозок пассажиров, чувствительных к цене; дополнительные источники доходов
7.	Высокий уровень эксплуатации самолетов	Сокращение средних издержек
8.	Высокий уровень производительности труда	Сокращение средних издержек
9.	Продажа услуг с использованием электронных средств связи	Сокращение затрат на продажу авиабилетов

Источник: составлено автором.

В зависимости от того, насколько авиакомпания соответствует вышеприведенным характеристикам, выделяют различные типы лоукостеров (оригинальная и гибридная модели). Эталонным критерием является оригинальная модель первой в истории низкотарифной авиакомпании – Southwest Airlines. В настоящее время ряд лоукостеров, в том числе Southwest, используют гибридные модели, сочетающие признаки сетевых и низкотарифных авиакомпаний.

Результаты эмпирического анализа, представленного в работе, показали, что лоукостеры продолжают демонстрировать более низкие средние издержки по сравнению с сетевыми авиакомпаниями. При этом преимущество в управлении затратами позволяет низкотарифным авиакомпаниям показывать и более высокий уровень операционной рентабельности.

В целях выявления особенностей структуры рынка воздушных перевозок США был проведен анализ динамики объема пассажиропотока, концентрации и рынка, а также специфики входов-выходов лоукостеров.

Автором выявлена существенная дифференциация маршрутов США в части уровня концентрации рынка и типов авиакомпаний, функционирующих на нем (см. Рис. 1).

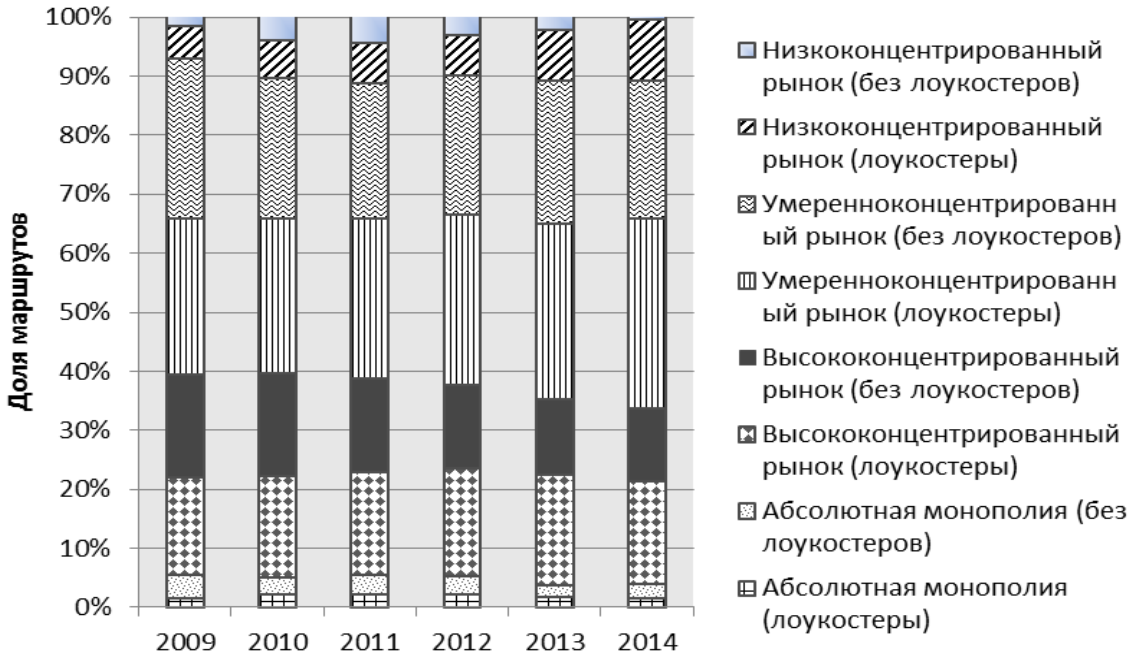


Рис. 1. Динамика доли маршрутов в зависимости от концентрации рынка и присутствия лоукостеров (1000 маршрутов), 2009 – 2014 гг.[10]

Источник: рассчитано и построено автором по статистическим данным об авиаперевозчиках (Form 41 Traffic) T-100 Бюро транспортной статистики Министерства транспорта США.

В абсолютном выражении большая часть маршрутов монополизирована, однако при рассмотрении наиболее крупных маршрутов по объему пассажиропотока (на Рис. 1 представлена выборка 1000 крупнейших маршрутов) можно сделать вывод о том, что основная доля приходится на рынки с умеренной и низкой концентрацией.

В работе также показано, что рынок воздушных перевозок характеризуется довольно высокой мобильностью: с 2010 по 2014 годы авиаперевозчики США совершали не менее 1000 входов в год. Между тем, существенная доля входов и выходов приходится на процессы слияния и поглощения, а также ликвидации авиакомпаний. Результаты исследования также продемонстрировали, что

[10] В работе были сделаны следующие допущения относительно концентрации рынка: абсолютная монополия: HHI = 10000; высококонцентрированный рынок: 7000 ≤ HHI < 10000; умеренноконцентрированнный рынок: 3000 ≤ HHI < 7000; низкоконцентрированный рынок: 0 ≤ HHI < 3000, где HHI – индекс Херфиндаля-Хиршмана.

лоукостеры укрепляют свои позиции на всех сегментах рынка, при этом по состоянию на 2014 год они обеспечили присутствие на большей части крупных маршрутов. Низкотарифные авиакомпании склонны входить на рынки, где у них уже есть присутствие в одном из аэропортов входа, а также маршруты малой и средней протяженности, на которых функционируют конкуренты-лоукостеры. Низкотарифные авиакомпании осваивают новые рынки, однако основной объем пассажиропотока они генерируют на конкурентных маршрутах с высоким пассажиропотоком.

Во второй главе автором проведена количественная оценка влияния входа лоукостеров и сетевых авиакомпаний [11] на следующие параметры рынка: доходную ставку (средняя цена за 1 милю дистанции маршрута), уровень спроса (объем пассажиропотока), предложения (объем провозных емкостей) и концентрации рынка (на основе индекса Херфиндаля-Хиршмана). Цель исследования – выявление закономерностей влияния лоукостеров на структуру рынка воздушных перевозок в долгосрочной перспективе, в том числе в сравнении с сетевыми авиакомпаниями. На основании модели Курно предполагается, что изменение структуры рынка будет зависеть от положительной или отрицательной динамики доходной ставки, спроса, предложения и концентрации рынка (в долгосрочной перспективе) после входа авиакомпании. В частности, снижение доходной ставки и уровня концентрации означает, что рынок становится более конкурентным.

Принимая во внимание выявленную дифференциацию маршрутов США в части концентрации рынка и типа авиакомпании, автором предложен метод оценки влияния входа авиаперевозчиков на указанные параметры рынка в зависимости от его структуры (монопольный и конкурентный рынки) и типа авиакомпании-конкурента (лоукостер или сетевая авиакомпания). В результате, оценка эффектов входа лоукостеров и сетевых авиакомпаний была произведена в отношении 4 типов рынка за год до входа и 10 кварталов после входа (данный

[11] В группу лоукостеров входят следующие авиакомпании США: Southwest Airlines, JetBlue Airways, Frontier Airlines, Spirit Airlines, AirTran Airways, Virgin America, Allegiant Air. К группе сетевых авиакомпаний отнесены следующие перевозчики США: Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines, US Airways, Alaska Airlines.

подход позволяет выявить долгосрочный характер воздействия). Период выборки: 1 квартал 2006 года – 4 квартал 2015 года.

Для целей исследования использовались описательный и эконометрический подходы. В рамках эконометрического подхода оценка эффектов входа производилась на основе модели панельных данных с фиксированными эффектами (в соответствии с результатами теста Хаусмана). Преимущество выбранной модели состоит в том, что она позволяет учесть индивидуальные особенности маршрутов, которые не изменяются с течением времени, например: расстояние, тип аэропорта (хаб, аэропорт второго эшелона), тип маршрута (крупные города, туристические маршруты).

Таблица 2

Результаты эконометрической оценки эффекта входа *лоукостеров* на рынок воздушных перевозок США[12]

Структура рынка	Доходная ставка	Объем пассажиропотока	Объем провозных емкостей
Все рынки	–0,1187*** (0,0128)	0,1141*** (0,0089)	0,131*** (0,0146)
Монополия с участием сетевой авиакомпании	–0,1780*** (0,0234)	0,1994*** (0,026)	0,1973*** (0,0517)
Монополия с участием лоукостера	–0,0733*** (0,0173)	0,2337*** (0,0415)	0,2749*** (0,064)
Конкурентный рынок с участием сетевых авиакомпаний	–0,2056*** (0,0276)	0,1467*** (0,0293)	0,1109*** (0,0326)
Конкурентный рынок с участием минимум одного лоукостера	–0,0964*** (0,0126)	0,0808*** (0,0099)	0,1091*** (0,0177)

Примечание: *** – p < 0,01 для гипотезы H_0: эффект входа = 0; стандартные ошибки в форме Дрисколла-Краая приведены в скобках.

Источник: посчитано автором по базе данных анализа транспортных потоков между пунктами отправления и назначения DB1B, статистическим данным об авиаперевозчиках (Form 41 Traffic) T-100 Бюро транспортной статистики Министерства транспорта США, Бюро переписи населения США, Бюро статистики труда Министерства труда США.

[12] Для оценки используется логарифмическая регрессионная модель.

Результаты исследования с использованием описательного и эконометрического подходов показали, что вход лоукостеров приводит к снижению доходной ставки и концентрации рынка, увеличению уровней спроса и предложения на всех типах рынков как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе (см. Табл. 2).

В частности, из Табл. 2 видно, что проникновение лоукостеров на рынок приводит к сильному нисходящему давлению на доходную ставку. Наибольший эффект снижения доходной ставки достигается на конкурентных и монопольных рынках с участием сетевых авиакомпаний (в среднем на 20,6% и 17,8% соответственно). Такое воздействие на доходную ставку позволяет предположить, что появление низкотарифных авиакомпаний ограничивает возможность реализации авиакомпаниями-старожилами рыночной власти.

Анализ воздействия входа лоукостеров на объем пассажиропотока позволил подтвердить результаты предыдущих исследований и сделать вывод о том, что низкотарифные авиакомпании способны генерировать новый, дополнительный спрос. Примечательно, что эффект лоукостеров проявляется и на наиболее крупных рынках по объему пассажиропотока (увеличение уровня спроса в результате входа лоукостеров на рынок с участием как минимум одной низкотарифной авиакомпании составило в среднем 8,1%). Увеличение уровня спроса приводит к расширению размера рынка, что создает условия для притока новых авиакомпаний.

На основе подхода описательной статистики было также показано, что лоукостеры оказывают существенное влияние на уровень концентрации рынка: в результате входа наблюдается снижение индекса Херфиндаля-Хиршмана как на конкурентных (в среднем на 16% в течение периода входа и 1 квартала после входа), так и монопольных рынках (в среднем на 28% в течение периода входа и 1 квартала после входа).

Эффект входа сетевых авиакомпаний оказался менее однозначным. В частности, эконометрический анализ не позволил выявить статистически значимой взаимосвязи между событием входа и изменением доходной ставки для

всех рынков, кроме монополии с участием лоукостеров (см. Табл. 3). Подобные выводы были сделаны и на основе описательного подхода.

Таблица 3

Результаты эконометрической оценки эффекта входа *сетевых авиакомпаний* на рынок воздушных перевозок США

Структура рынка	Доходная ставка	Объем пассажиропотока	Объем провозных емкостей
Все рынки	–0,0087 (0,0075)	0,0370** (0,0174)	0,065*** (0,0105)
Монополия с участием сетевой авиакомпании	–0,0029 (0,0084)	–0,0243 (0,0278)	0,0253 (0,0208)
Монополия с участием лоукостера	–0,0444*** (0,0064)	0,0907*** (0,0251)	0,0785 (0,0605)
Конкурентный рынок с участием сетевых авиакомпаний	–0,0130 (0,0244)	0,0783*** (0,0169)	0,098*** (0,0278)
Конкурентный рынок с участием минимум одного лоукостера	–0,0008 (0,0080)	0,0324* (0,0160)	0,059*** (0,0127)

Примечание: *** – p < 0,01, ** – p < 0,05, * – p < 0,1 для гипотезы H_0: эффект входа = 0; стандартные ошибки в форме Дрисколла-Краая приведены в скобках.

Источник: составлено и посчитано автором.

Тем не менее, проникновение сетевых авиакомпаний на рынок положительно и статистически значимо влияет на уровень спроса (на всех рынках, кроме монополии с участием сетевого перевозчика) и предложения (кроме монопольных рынков). На основе подхода описательной статистики было также продемонстрировано, что сетевые авиакомпании оказывают нисходящее давление на уровень концентрации рынка, при этом данный эффект является весьма краткосрочным. Однако автором было выявлено, что эффект входа сетевых авиакомпаний в контексте влияния на все рассматриваемые параметры рынка гораздо более слабый по сравнению с лоукостерами как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе.

Одновременно в работе была выполнена оценка влияния наиболее крупных авиаперевозчиков США на вышеприведенные параметры рынка (за исключением концентрации рынка). Цель данного исследования – понять, можно ли

рассматривать влияние лоукостеров и сетевых авиакомпаний как группы, или данный эффект входа проявляется только в отношении отдельных авиакомпаний. Выявлено, что для всех рассматриваемых лоукостеров вход на рынок приводит к статистически значимому снижению доходной ставки (варьируется от 7,3% до 17,9% в зависимости от перевозчика), увеличению уровня спроса (от 6,8% до 22,5%) и предложения (от 7,2% до 21,1%). Подобные результаты позволяют рассматривать эффект лоукостеров сквозь призму модели низкотарифных авиаперевозок в целом. При этом результаты исследования эффекта входа крупнейших сетевых авиакомпаний не позволяют сделать однозначный вывод об их влиянии на структуру рынка.

Помимо этого, был сделан вывод, что в настоящее время функционирование лоукостеров можно рассматривать как ключевой фактор трансформации структуры рынка гражданских авиаперевозок. Вход лоукостеров приводит рынок в новое состояние равновесия: в результате их проникновения на рынок доходная ставка, спрос, предложение и концентрация рынка устанавливаются на новом уровне, который сохраняется в течение длительного периода. Принимая во внимание данный эффект, реальное повышение общественного благосостояния с большей вероятностью можно ожидать, когда на рынок входят лоукостеры.

Между тем, наибольший эффект лоукостеров достигается в условиях конкуренции с сетевыми авиакомпаниями. В связи с этим для повышения эффективности функционирования рынка представляется важным стимулирование конкуренции авиакомпаний, представляющих разные бизнес-модели.

В третьей главе «Перспективы расширения присутствия низкотарифных перевозчиков на российском рынке» особое внимание уделяется потенциалу эффекта лоукостеров для развития рынка воздушных перевозок России, опыту функционирования лоукостеров в России, а также основным возможностям и препятствиям на пути появления новых низкотарифных авиакомпаний на российском рынке.

В работе автор отмечает, что преимущества эффекта лоукостеров могут быть использованы для развития рынка авиаперевозок России.

Во-первых, расширение присутствия лоукостеров могло бы стать одним из механизмов повышения авиационной подвижности населения. Данный показатель рассчитывается как отношение количества пассажиров, совершающих вылет из аэропорта страны, к совокупной численности населения. Отмечается, что Россия по-прежнему довольно сильно отстает по количеству полетов на душу населения от стран Европы и Северной Америки. В 2015 году коэффициент авиационной подвижности в среднем по России составил 0,63[13], в то время как в Европе в указанный период времени совершалось в среднем 1,2 полета на человека, в Северной Америке данный показатель составил 1,8 полетов[14]. Учитывая высокую корреляцию между динамикой пассажиропотока и реального ВВП, одним из способов достижения указанных показателей является повышение уровня общественного благосостояния. Однако данная задача является трудновыполнимой, принимая во внимание довольно низкий ожидаемый темп экономического роста в России (в соответствии с прогнозами Всемирного банка и Центра стратегических разработок). В связи с этим развитие низкотарифных перевозок в России могло бы стать одним из дополнительных способов повышения уровня авиаподвижности населения.

Во-вторых, расширение присутствия лоукостеров в России также способствовало бы повышению доступности услуг авиаперевозок. Низкая авиационная мобильность населения во многом объясняется ограниченной доступностью данного вида услуг для многих жителей страны. По оценкам автора диссертационного исследования, в 2015 году стоимость авиаперелета в оба конца в России составила 79% от средней номинальной заработной платы, в то время как в США за аналогичный период времени данный показатель был равен 8%[15]. Учитывая эффект лоукостеров, развитие низкотарифных перевозок позволило бы повысить доступность услуг воздушного транспорта, в первую очередь, для пассажиров, характеризующихся высокой эластичностью спроса по цене.

---

[13] Состояние рынка авиаперевозок [Электронный ресурс] / ПАО «ТКП», 2016. Режим доступа: https://www.tch.ru/.../2016-03-31%20Состояние%20рынка%20авиаперевозок.pdf (дата обращения: 25.03.2017).

[14] Airline Operations and Management: A Management Textbook / Cook G.N., Billig B. – New York: Routledge, 2017.

[15] Рассчитано автором на основании данных Росстата, ПАО «ТКП», базы данных анализа транспортных потоков между пунктами отправления и назначения Бюро транспортной статистики Министерства транспорта США DB1B, а также статистических данных ОЭСР.

В-третьих, лоукостеры также могли бы оказать положительное воздействие на развитие конкурентной среды в России. В работе показано, что наибольший эффект в контексте влияния на доходную ставку достигается в условиях конкуренции разных бизнес-моделей. Учитывая, что на российском рынке доминирующее положение занимают сетевые авиакомпании, представляется целесообразным стимулировать развитие низкотарифных перевозок.

В-четвертых, лоукостеры могли бы внести вклад в развитие региональных перевозок на территории России. В течение последних 25 лет наблюдается стагнация в сегменте региональных и местных перевозок в России. При этом большинство воздушных сообщений переориентированы на Московский авиационный узел (более 50% всех пассажиров, перевозимых внутри страны, обслуживаются аэропортами Москвы) [16] . Ослабление роли региональных и местных авиалиний отразилось в первую очередь на себестоимости перевозок на данном сегменте рынка. В частности, себестоимости магистральных и местных перевозок в 2014 году различались в 10 раз[17]. При таком уровне издержек на местных и региональных маршрутах авиаперелет для большинства жителей регионов становится недоступным благом. Одним из способов оживления региональных авиасвязей может стать политика по развитию низкотарифных перевозок в России.

В-пятых, развитие низкотарифных перевозок способствовало бы активизации аэропортовой деятельности в России. На основании проведенного анализа зависимости между объемом пассажиропотока и стоимостью аэропортового обслуживания в России автор сделал вывод о наличии высокой корреляции между данными показателями. В частности, при уменьшении объема пассажиропотока наблюдается тенденция увеличения стоимости аэропортовых услуг. Принимая во внимание способность лоукостеров генерировать новый спрос, активизация их деятельности окажет положительное воздействие на

[16] Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL: www.favt.ru

[17] Фридлянд А. Экономика авиакомпаний на сегодняшнем рынке авиаперевозок [Электронный ресурс] / Александр Фридлянд // ATO.RU. – 2016. – 14 апреля. – Режим доступа: http://www.ato.ru/content/ekonomika-aviakompaniy-na-segodnyashnem-rynke-aviaperevozok (дата обращения: 25.06.2016 г.).

развитие аэропортов и будет способствовать сокращению стоимости аэропортовых услуг.

В-шестых, низкотарифные перевозки имеют существенный потенциал для развития туристской отрасли России. Было показано, что лоукостеры способствуют активизации туристских потоков. При этом отмечается, что в России доля туристских услуг в экономике остается на довольно низком уровне (особенно по сравнению со среднемировым значением). В связи с этим предполагается, что низкотарифные перевозки будут способствовать раскрытию потенциала туризма в России.

Одновременно в работе автор рассмотрел опыт функционирования лоукостеров в России (авиакомпании Sky Express, «Авианова», «Добролет» и «Победа»), а также проанализировал основные причины ухода их с рынка (за исключением «Победы»). Автор выявил, что неудачи пионеров лоукост-модели России являются результатом финансово-экономического кризиса 2008 года, ошибочной стратегии развития авиакомпаний, сильного отхода от традиционной модели лоукостеров, а также политических событий (повлияли на авиакомпанию «Добролет»).

Тем не менее, необходимо отметить успешный опыт расширения присутствия единственного ныне действующего лоукостера в России – «Победы». Авиакомпания была создан по западному образцу классического лоукостера, что позволяет ей демонстрировать более низкий уровень операционных издержек по сравнению с сетевыми авиаперевозчиками России. В первые годы коммерческой деятельности лоукостер в значительной мере укрепил положение на рынке благодаря предложению более низкой цены и увеличению пассажиропотока: по состоянию на конец 2016 года доля низкотарифной авиакомпании на российском рынке составила около 5%. Кроме того, «Победа» получает существенные преимущества от синергии с материнской компанией («Аэрофлот») за счет эффекта экономии на масштабе и доступа к более дешевым источникам ресурсов. Деятельность лоукостера также способствует укреплению положения Группы «Аэрофлот» на рынке, что в определенной мере снижает потенциал реализации эффекта низкотарифных перевозок на российском рынке.

Таблица 4

Результаты анализа перспектив расширения низкотарифных авиакомпаний на российском рынке гражданских перевозок (по образцу SWOT-анализа)

Сильные стороны (S): - Лидерство в издержках; - Высокий уровень оборачиваемости активов (в первую очередь самолета); - Способность реализовать эффект масштаба; - Способность гибкого реагирования в случае роста затрат на используемые ресурсы (благодаря низкому уровню издержек); - Масштабная маршрутная сеть (возможность расширения географии полетов); - Эффективное взаимодействие с аэропортами и производителями самолетов; - Высокий уровень приспосабливаемости к макроэкономическим изменениям	**Слабые стороны (W):** - Более низкий уровень доходов; - Отсутствие возможности зарабатывать на высокомаржинальном сегменте рынка (пассажиры бизнес-класса); - Высокая зависимость от поставщика воздушных судов, уровня спроса на маршруте, а также ряда экзогенных факторов, которые обеспечивают возможность рентабельного функционирования в отрасли (качество инфраструктуры авиатранспорта, законодательные условия и т.д.); - Ограниченная лояльность потребителей к бренду
Возможности (O): - Ожидаемое увеличение темпов экономического роста в России; - Высокий потенциальный уровень спроса; - Свободная рыночная ниша в сегменте низкотарифных перевозок; - Снижение конкурентоспособности наземного транспорта; - Минимизация основных административных и законодательных ограничений; - Активная поддержка и продвижение сегмента низкотарифных перевозок федеральными органами государственной власти России (в том числе лоббирование интересов лоукостеров ПАО «Аэрофлот») - Широкое распространение интернет-технологий (возможность осуществлять онлайн-продажу авиабилетов)	**Угрозы (T):** - Медленное оживление экономики, снижение реальной покупательской способности населения, высокая цикличность экономических кризисов в России; - Низкий уровень развития инфраструктуры авиационного транспорта, дефицит дешевых региональных аэропортов; - Чрезмерная концентрация пассажиропотока вокруг аэропортов Московского авиационного узла; - Возможные ограничения при доступе на международные воздушные линии; - Дефицит высококвалифицированных кадров (летного экипажа) в отрасли; - Неэффективная система ценообразования на рынке авиационного топлива; - Высокая стоимость финансовых ресурсов; - Отдельные законодательные ограничения; - Негативный опыт функционирования лоукостеров в России

Источник: составлено автором.

В работе рассматриваются основные возможности и препятствия на пути появления новых лоукостеров на российском рынке воздушных перевозок. Для наглядного представления результатов исследования автор сгруппировал по образцу SWOT-анализа сильные и слабые стороны бизнес-модели лоукостеров (внутренняя среда), а также угрозы и возможности расширения присутствия низкотарифных авиакомпаний в России (внешняя среда) на основе ряда показателей, предложенных специалистами Всемирного банка [18] для оценки перспектив функционирования лоукостеров на развивающихся рынках (см. Табл. 4).

В соответствии с результатами анализа российских условий, предполагается, что сильные стороны экономической модели лоукостеров в сочетании с имеющимися возможностями будут способствовать расширению присутствия низкотарифных авиакомпаний в России. В связи с этим следует ожидать дальнейшее увеличение доли лоукостера «Победа» на российском рынке, а также появление новых низкотарифных авиакомпаний в среднесрочной перспективе (3-5 лет). Одновременно необходимо отметить, что в России существует довольно много ограничений, которые влияют на конкурентоспособность лоукостеров и могут ослабить эффект низкотарифных перевозок (см. Табл. 4). Для повышения эффективности функционирования лоукостеров в России представляется целесообразным принять меры, направленные в первую очередь на повышение качества инфраструктуры авиационного транспорта, создание (развитие) дешевых аэропортов «второго эшелона», активизацию регионального авиасообщения, а также снижение стоимости финансовых ресурсов для авиакомпаний-лизингополучателей.

В заключении диссертации обобщаются результаты проведенного исследования, формулируются основные выводы и рекомендации.

[18] Ready for Takeoff? The Potential for Low-Cost Carriers in Developing Countries / Schlumberger C.E., Welskopf N. – World Bank Group, 2014.

III. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные положения и результаты исследования отражены в статьях автора общим объемом 4,4 п.л.

Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК России:

1. Селиверстов Д.А. Квазиконкуренция на рынке воздушных перевозок // Современная конкуренция. 2016 – № 6(60) – С. 36-48 – 1,2 п.л.;
2. Селиверстов Д.А. Эффект входа авиакомпаний-дискаунтеров на рынок гражданских перевозок // Современная конкуренция. 2017 – № 2(62) – С. 83-95 – 1 п.л.;
3. Селиверстов Д.А. Перспективы реализации эффекта авиакомпаний-дискаунтеров в России // Экономика и предпринимательство. 2017. – № 6(83) – С. 675-682 – 0,9 п.л.;
4. Селиверстов Д.А. Стратегическое предотвращение входа фирм на рынок: обзор моделей // Вестник МГИМО-Университета. 2017. – №5(56) – С. 209-232 – 1,3 п.л.