



Столыпинский
вестник

Научная статья
Original article
УДК 330.1

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОЛИГОПОЛИИ НА РЫНКЕ
ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**
INVESTIGATION OF THE PROBLEM OF OLIGOPOLY IN THE PASSENGER
AIR TRANSPORTATION MARKET IN RUSSIA

Сенин Никандр Владимирович студент 2 курс, факультет «Высшая школа аэронавигации» «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова» Россия, г. Санкт-Петербург nik58905890@gmail.com

Nikander Vladimirovich Senin, 2nd year student, Faculty of Higher School of Aeronautics, St. Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Russia, St. Petersburg nik58905890@gmail.com

Аннотация. Статья посвящена выявлению олигополии на рынке пассажирских перевозок воздушным транспортом. Для достижения данной цели необходимо воспользоваться следующими методами: экспертная оценка изучаемой проблемы и факторов, влияющих на объект исследования; анализ фазовых кривых; исследование позиций фокусных компаний методом стратегического контура; оценка влияния внешних факторов на объект исследования методом PEST-анализа; исследование альтернативных задач решения проблемы методом анализа иерархий; использование векторного анализа в оценке приоритетного варианта решения задачи.

Abstract. The article is devoted to the identification of an oligopoly in the air passenger transportation market. To achieve this goal, it is necessary to use the following methods: expert assessment of the problem under study and factors affecting the object of research; analysis of phase curves; research of the positions of focus companies by the strategic contour method; assessment of the influence of external factors on the object of research by PEST analysis; research of alternative problems of solving the problem by hierarchy analysis; use of vector analysis in assessing priority options for solving the problem.

Ключевые слова: (воздушный транспорт, рынок пассажирских авиаперевозок, олигополия, анализ фазовых кривых, стратегический контур)

Keywords: (air transport, passenger air transportation market, oligopoly, phase curve analysis, strategic contour)

Гражданская авиация давно заняла прочную позицию среди других видов транспорта как в большинстве регионов мира, так и в Российской Федерации, где географические условия и протяженность территорий диктуют необходимость интенсивного использования авиационного транспорта, а сообщение с отдельными регионами страны и вовсе невозможно без авиации ввиду отсутствия доступа к другим видам транспорта. Об этом, в частности, говорит тот факт, что в 2012 году в России пассажирооборот воздушного транспорта более, чем на 70%, превысил пассажирооборот железнодорожного транспорта, хотя в 2000 году уступал ему более, чем в 2 раза, согласно докладу Директора Авиационного Сертификационного Центра ГосНИИ ГА Страдомского О.Ю. на конференции 2013 г. «ТОиР Авиационной Техники в России и СНГ»¹.

Стратегия развития авиакомпании имеет в своей основе стремление к монополизации того или иного сегмента рынка. Выражается это, в первую очередь, в борьбе за монополизацию отдельных направлений авиаперелётов, но в целом авиакомпании как правило ведут себя на рынке как олигополисты.

Актуальность темы обусловлена тем, что на протяжении длительного времени рынок пассажирских перевозок авиационным транспортом имеет вид

олигополии, то есть почти весь спрос делят между собой 5 компаний. Олигополистический характер рынка наблюдается по сей день и нет предпосылок и факторов, говорящих о том, что рынок авиационных пассажирских перевозок собирается обрести здоровую конкуренцию среди его участников.

Необходимость изучения проблемы олигополии на рынке пассажирских авиаперевозок в России заключается в том, чтобы выявить, действительно ли рынок подвержен олигополии, имеет она восходящую или нисходящую тенденцию, какие несет последствия и какими способами можно вернуть совершенную конкуренцию.

Целью исследования является выявление олигополии на рынке пассажирских перевозок воздушным транспортом. Для достижения данной цели необходимо воспользоваться следующими методами: экспертная оценка изучаемой проблемы и факторов, влияющих на объект исследования; анализ фазовых кривых; исследование позиций фокусных компаний методом стратегического контура; оценка влияния внешних факторов на объект исследования методом PEST-анализа; исследование альтернативных задач решения проблемы методом анализа иерархий; использование векторного анализа в оценке приоритетного варианта решения задачи.

Объектом исследования является рынок авиационных пассажирских перевозок России.

Предметом исследования является олигополия на рынке авиационных пассажирских перевозок России.

1. Метод экспертных оценок и оценки уровня значимости факторов

Гражданская авиация давно заняла прочную позицию среди других видов транспорта как в большинстве регионов мира, так и в Российской Федерации, где географические условия и протяженность территорий диктуют необходимость интенсивного использования авиационного транспорта, а сообщение с

отдельными регионами страны и вовсе невозможно без авиации ввиду отсутствия доступа к другим видам транспорта

В мировых масштабах авиационные пассажирские перевозки также играют важнейшую роль как в экономическом развитии, так и в социальной сфере, предоставляя 2.45 млн рабочих мест в индустрии и более 58 млн. – в связанных с ней отраслях «технологической цепочки».

Не секрет, что авиация, в первую очередь, коммерческая напрямую зависит от общей экономической и политической ситуации. В годы после нефтяного кризиса 1973 г., а также, в особенности, в последнее время развитие гражданской авиации нередко страдало от роста цен на нефть, региональной политической нестабильности или препятствий со стороны государственных органов, регулирующих деятельность в данной отрасли. При этом развитие авиационных пассажирских перевозок напрямую зависит от роста экономики, что отмечают различные исследователи (например, С. А. Лукьянов и Е.В. Тиссен). Таким образом можно сделать вывод, что успешное и стабильное развитие гражданской авиации является показателем общего положительного состояния экономики.

Стратегия развития авиакомпаний имеет в своей основе стремление к монополизации того или иного сегмента рынка. Выражается это, в первую очередь, в борьбе за монополизацию отдельных направлений авиаперелётов, но в целом авиакомпании как правило ведут себя на рынке как олигополисты.

Монополия подразумевает, что только один поставщик определяет ценообразование и другие условия рынка. Остальные конкуренты могут существовать, но они настолько малы и незначительны, что не могут воздействовать на влияние главного поставщика на весь рынок.

Монополия в авиакомпаниях может возникнуть, когда одна авиакомпания контролирует возможных 90% представленного маршрута, в то время как другие одна-две авиакомпании имеют около 10%, а остальные авиакомпании не имеют никакого влияния, в силу того что они либо не могут (ввиду низкой пропускной способности аэропорта), либо вообще не собираются конкурировать (из-за отсутствия возможности вступить в борьбу с действующими игроками).

Таким образом, то, что делают другие авиакомпании в рамках ценообразования и политики, становится абсолютно неважным, поскольку 90% всех пассажиров вынуждены пользоваться перевозками перевозчика-монополиста, т. к. на других авиакомпаниях мест просто нет. Итак, главная авиакомпания может диктовать тарифы.

Гораздо чаще на рынке авиаперевозок встречается ситуация, когда существует несколько главных поставщиков услуг, и они ведут себя стратегически на рынке, основанном на ожидании и реальности того, как поведет себя каждый игрок.

Подобная ситуация часто проявляется в случаях, например, когда одна авиакомпания решает объявить о повышении тарифа, следом за ней остальные авиакомпании решают, повышать или нет свои соответственно. Далее первая авиакомпания может отменить повышение тарифа, если заметит, что остальные по большей части отказались от повышения.

Для того, чтобы дать первоначальную, грубую оценку того, можно ли отнести российский рынок пассажирских авиаперевозок к олигополистическому или монополистическому, используется упрощенный способ определения доли рынка крупнейших игроков - коэффициент концентрации. Обычно применяется коэффициент концентрации пяти главных компаний.

Если пять крупнейших компаний на рынке имеют от 80% до 100% рынка, это обычно означает, что рынок монополистический. Если же пять главных компаний имеют от 50% до 80% рынка, можно сделать вывод, что данный рынок представляет собой олигополию. В том случае, если процентное соотношение ниже 50%, рынок выходит за пределы определений «олигополия» и «монополия» и близок к совершенной конкуренции.

Рисунок 1 – данные с сайта ФАВТ

N	Код а/к	Авиапредприятие	2021		2022		% Янв-Фев 2022 к Янв-Фев 2021	
			Янв-Фев	Янв-Фев	Янв-Фев	Янв-Фев	Янв-Фев	Янв-Фев
1	СУ	Публичное акционерное общество "Аэрофлот - российские авиалинии"	2 037 255	2 926 993	143,7	4 703 957,00	7 877 130,40	167,5
2	С7	Акционерное общество "Авиакомпания "Сибирь"	2 247 091	2 524 188	112,3	4 397 362,08	5 440 338,18	123,7
3	ДР	Общество с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Победа"	1 772 755	2 198 379	124,0	2 951 796,50	3 860 932,14	130,8
4	У6	ОАО Авиакомпания "Уральские Авиалинии"	810 616	1 048 050	129,3	1 724 180,87	2 605 910,44	151,1
5	ЮТ	Публичное акционерное общество "Авиакомпания "ЮТэйр"	706 844	944 142	133,6	1 102 955,33	1 543 806,98	140,0
Итого по 5 авиакомпаниям			7 574 561	9 641 752	127,3	14 880 251,78	21 328 118,14	143,3
Уд. вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %			72,1	68,6		69,7	64,5	

По статистическим данным с сайта ФАВТ за 2021 и 2022 года топ-5 крупнейших компаний имеют удельный вес около 70% от общего объема пассажирских перевозок, что говорит об олигополистическом характере рынка.

В своей научной статье на тему «Методологические подходы к моделированию олигополистического рынка внутренних воздушных перевозок» Зайцева Ирина Владимировна, используя расчетный индекс Херфиндаля-Хиршмана, приходит к выводу, что рынок действительно имеет олигополистическую конкурентную модель. Также Зайцева отмечает, что рынок имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, в результате чего олигополистическая модель заменяется на монополистическую на региональных и местных направлениях. В своей научной статье Зайцева рассмотрела классические модели конкуренции, распространенные на олигополистическом рынке внутренних воздушных перевозок, и отметила, что для рынка местных перевозок характерна модель ценовой олигополии, а на региональном и межрегиональном рынке выделяются модели борьбы за лидерство и модель картеля. По экспертному мнению Ирины Зайцевой, чтобы добиться инновационного направления развития, рынок требует новых подходов к взаимодействию перевозчиков.

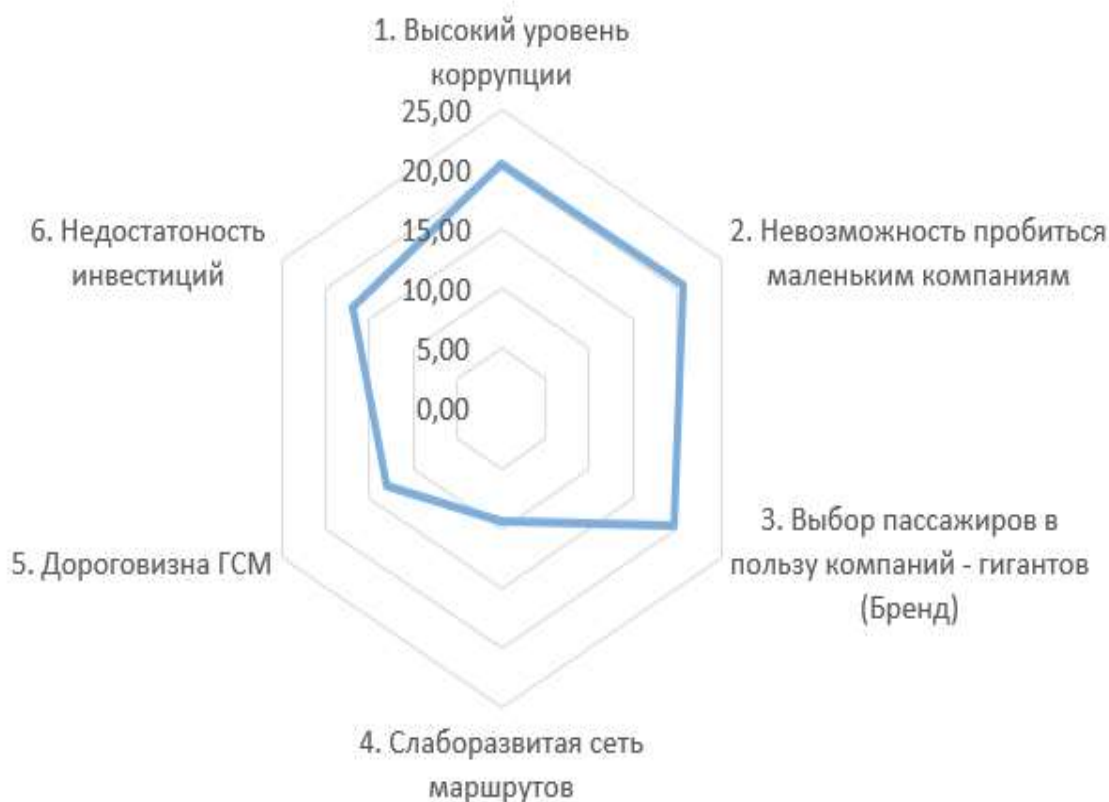
При написании совместной научной статьи Губенко А. В., Растова Ю. И., Панкратова А. Р. изучили мнения других специалистов и отметили, что эксперты делятся на два лагеря: по мнению первых, последние десятилетия характеризовались нарастанием устойчивости развития рыночных отношений в транспортной отрасли и изменением их качества, а вторые склонны к мнению, что рынок пассажирских перевозок проходит процесс монополизации. Сами же авторы определяют модель рыночных отношений в сфере перевозок пассажиров воздушным транспортом как олигополию со склонностью к разнообразным формам интеграции авиаперевозчиков, включая авиационные альянсы и объединения в форме слияния и поглощения. Авторы научной статьи выделяют тот факт, что в 2019 году 64,7% перевезенных пассажиров приходится на 5 ведущих авиакомпаний, а на 15 ведущих компаний приходится уже 92,3% всех перевезенных пассажиров. Сравнивая статистические данные 2019 и 2021 года (рис. 1.) можно заметить, что процент перевезенных пассажиров топ-5 авиакомпаний вырос с 64,7 до 72,1, что говорит о том, что олигополия развивается.

Также наличие олигополии признают и другие эксперты и научные деятели: Фальков Ю. А. (МГИМО), Богомолов Е.В. (к.э.н., доцент кафедры ФГБОУ ВО ФУПРФ), Скрылева Е.В. (сотрудник авиакомпании АО «Ред Вингс»), И.Н. Смирнов и другие.

Таблица 1 – Оценка уровня значимости факторов

П - Наличие олигополии на рынке пассажирских перевозок в РФ								
Причины	1	2 - Евгений	2 - Наталья	3 - Даниил	4 - Сандра	5 - Данила	ср.знач	значимость %
1. Высокий уровень коррупции	10	10	4	8	6	6	7,3	20,60
2. Невозможность пробиться маленьким компаниям	10	8	7	10	4	5	7,3	20,60
3. Выбор пассажиров в пользу компаний - гигантов (Бренд)	7	5	7	8	10	5	7,0	19,66
4. Слаборазвитая сеть маршрутов	4	4	3	4	2	3	3,3	9,36
5. Дороговизна ГСМ	6	2	3	4	8	5	4,7	13,11
6. Недостаточность инвестиций	6	9	4	4	8	5	6,0	16,85

Рисунок 2 – Диаграмма значимости факторов



Вывод: в результате проведения метода оценки значимости факторов, влияющих на проблему, было выделено 3 особо значимых:

- 1) Высокий уровень коррупции
- 2) Невозможность пробиться маленьким компаниям: не хватает денежных средств для модернизации авиапарка, рекламы, улучшения качества предоставляемых услуг, найма более квалифицированного персонала и увеличения количества работников.
- 3) Выбор пассажиров в пользу компаний – гигантов: такие компании затмили собой остальные и люди выбирают их, потому что о других даже и не слышали. Предпочитают пользоваться услугами «проверенных» компаний

2. Метод построения фазовых кривых

Таблица 2 – Статистические данные для построения фазовых кривых

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Процент всего пассажиро оборота в России, приходящийся на воздушный транспорт (X)	30,4	33,3	36,8	41,3	43,4	42,8	41,6	46,3	48,4	50,8	42,9	49,4
		+9,5 %	+10, 5%	+12,2 %	+5%	-1,4%	- 2,8%	+11, 3	+4,5 %	+4,9 %	- 15,5 %	+15 %
Удельный вес 5 авиакомпаний от общего объема пассажиро оборота по ГА,% (Y)	58,2	62,4	65,6	65,5	67,6	65,5	67,6	65,5	64,3	63,6	68,0	69,7

		+7,2 %	+5,1 %	- 0,15%	+3,2%	-3,1%	+3,2 %	- 3,1 %	- 1,83 %	-1%	+7%	+2,5 %
--	--	-----------	-----------	------------	-------	-------	-----------	---------------	----------------	-----	-----	-----------

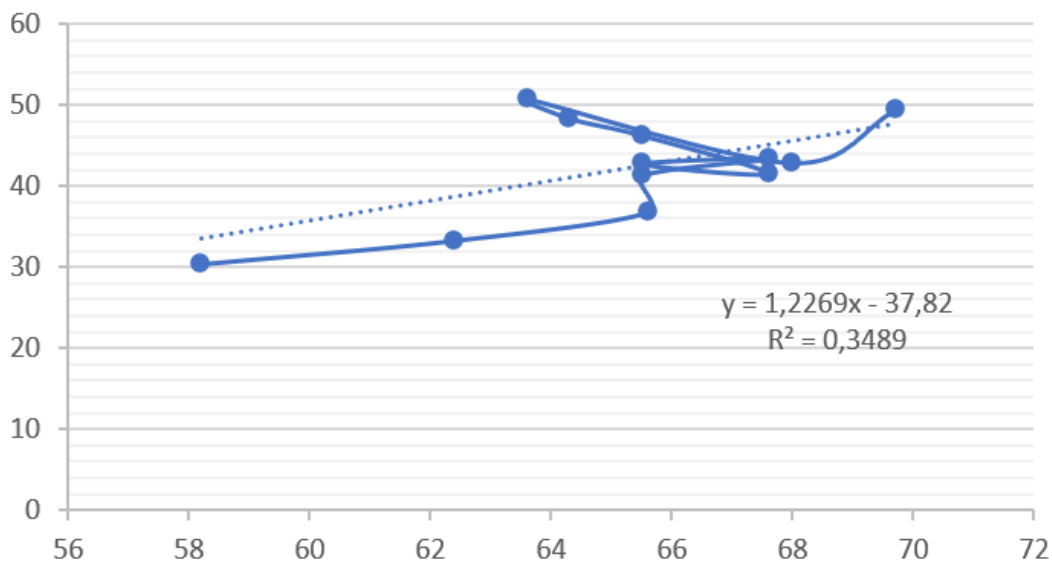
Рисунок 3 – линия тренда пассажирооборота



Рисунок 4 – линия тренда процента поглощения рынка



Рисунок 5 – зависимость между (рис.3) и (рис.4)



Вывод: после аналитики и построения фазовой кривой, прогноз на 2022 и 2023 показывает увеличение пассажирооборота и дальнейшее поглощение рынка крупнейшими авиакомпаниями. Аномальные скачки на рисунке 5 обусловлены временной остановкой поглощения рынка крупнейшими авиакомпаниями и резким спадом пассажирооборота в связи с коронавирусной инфекцией

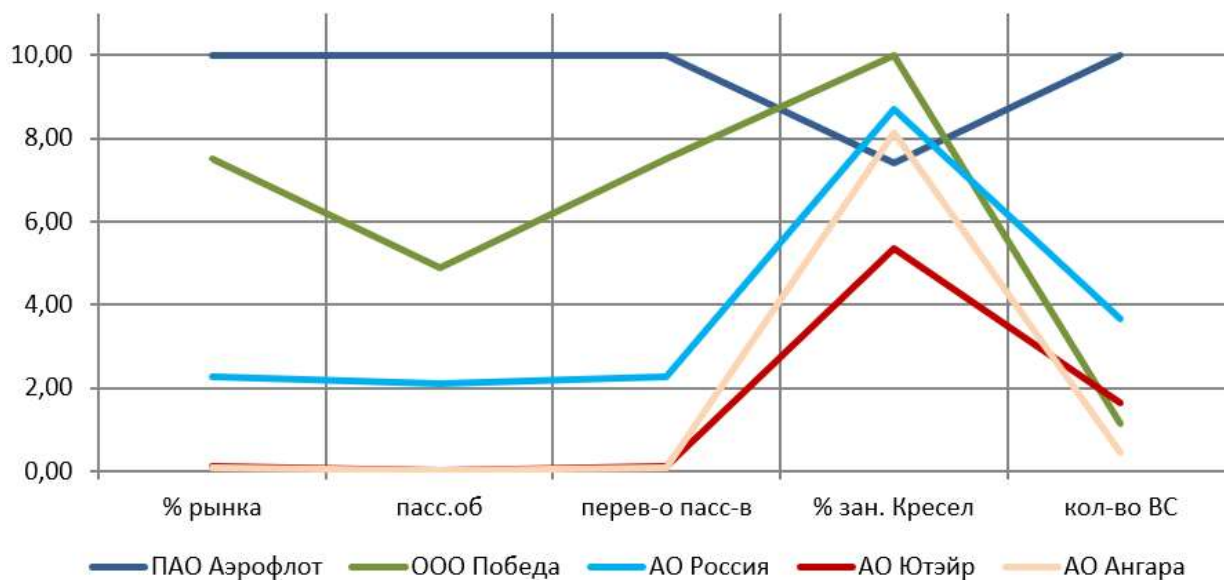
3. Метод стратегического контура

Таблица 3 – метод стратегического контура

			показатель		
предприятие	% рынка	пасс.об	перев-о пасс-в	% зан. Кресел	кол-во ВС
ПАО Аэрофлот	20,83	7877130	2927000	67,9	356
ООО Победа	15,65	3861000	2198500	91,5	41
АО Россия	4,75	1665300	667412	79,6	131
АО Ютэйр	0,22	11690	31201	48,9	59
АО Ангара	0,19	20892	26741	74,6	16
макс	20,83	7877130	2927000	91,5	356
			баллы		
	% рынка	пасс.об	перев-о пасс-в	% зан. Кресел	кол-во ВС
ПАО Аэрофлот	10,00	10	10	7	10
ООО Победа	7,51	4,90	7,51	10	1,15
АО Россия	2,28	2,11	2,28	9	3,68
АО Ютэйр	0,11	0,01	0,11	5	1,66
АО Ангара	0,09	0,03	0,09	8	0,45

В данной таблице приведены данные за 2022 год. Исходя из них, составим диаграмму, чтобы наглядно оценить преимущества и недостатки разных авиакомпаний и отрасли в целом.

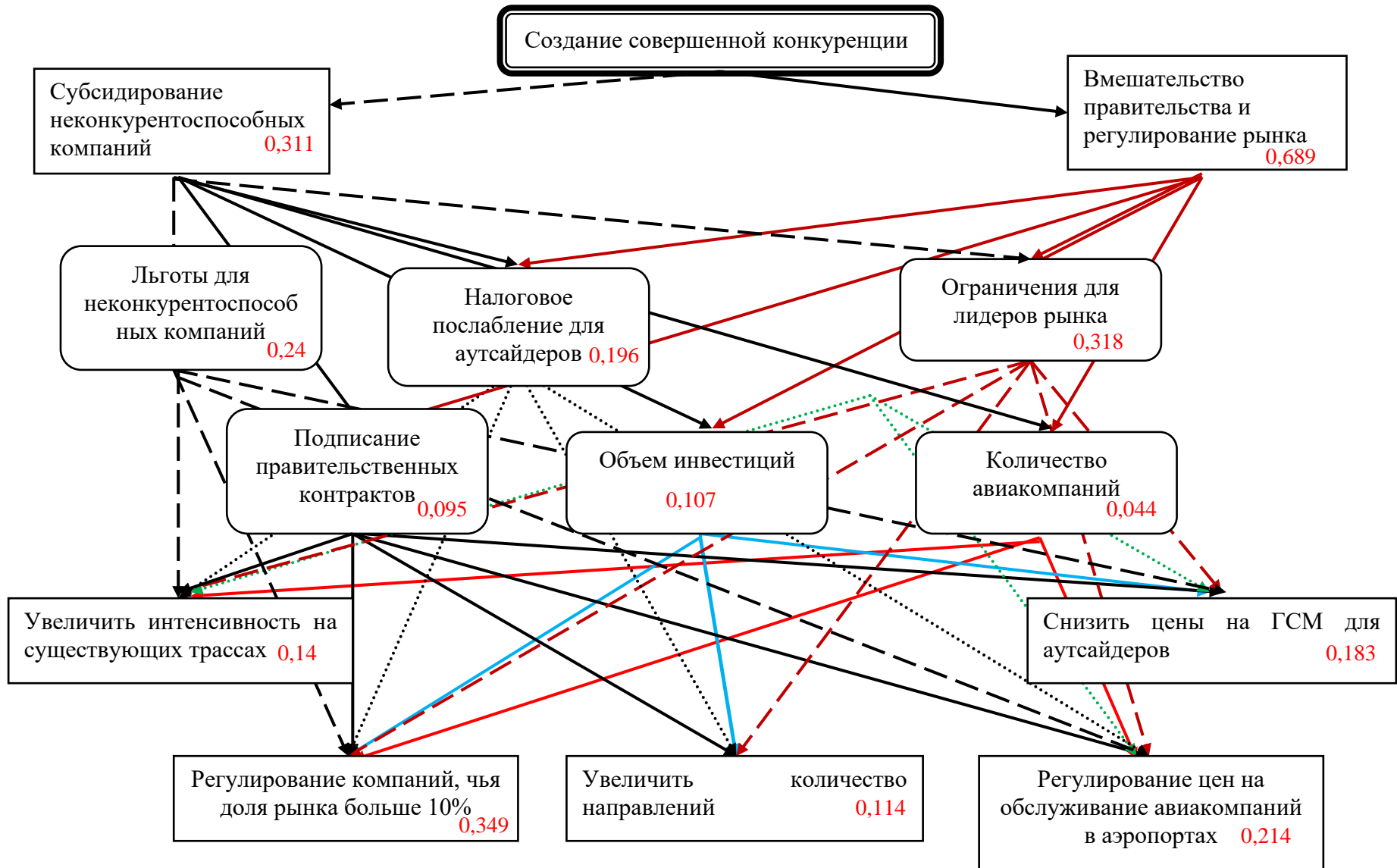
Рисунок 6 – сравнение компаний



Вывод: рассмотрев 5 компаний можно заметить колоссальную разницу в первых трех пунктах. Несмотря на сильные преимущества компании «Аэрофлот», процент занятости кресел проседает, а компания «Победа» перевозит в три раза больше пассажиров, чем «Россия», несмотря на меньший в три раза авиапарк.

4. Метод анализа иерархий

Таблица 4 – анализ иерархий



В ходе работы были выявлены веса для критериев, показателей и альтернатив. Благодаря этому, были найдены наиболее значимые связи.

В работе было выделено 2 пути:

Основной: Регулирование компаний, чья доля рынка больше 10% -

Ограничения для лидеров рынка - Вмешательство правительства и регулирование рынка.

Дополнительный: Регулирование цен на обслуживание авиакомпаний в аэропортах - Налоговое послабление для аутсайдеров - Вмешательство правительства и регулирование рынка.

5. PEST-анализ

Таблица 5 – PEST-анализ, факторы

Факторы	Возможности	Риски
Социальные	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие интернет-культуры (онлайн-бронирование и покупка билетов) - Много представителей молодежи летают по городам РФ с туристической целью 	<ul style="list-style-type: none"> - Все больше людей считают авиатранспорт не экологичным и выбирают другой вид транспорта
Технологические	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка и построение отечественных ВС - Диджитализация общения с пассажирами 	<ul style="list-style-type: none"> - Ввиду спешки разработки и построения ВС возможны низкие показатели качества и безопасности
Экономические	<ul style="list-style-type: none"> - Субсидии от правительства 	<ul style="list-style-type: none"> - Повышение цен на ГСМ - Уровень платежеспособности населения
Политические	<ul style="list-style-type: none"> - Государственное регулирование отрасли - Антимонопольное законодательство 	<ul style="list-style-type: none"> - Бюрократизация и уровень коррупции - Падение спроса ввиду санкций

Рисунок 7 - графическая визуализация результатов

1	2	3					4	5
		Экспертная оценка						
Описание фактора	Влияние фактора	1	2	3	4	5	Средняя оценка	Оценка с поправкой на
ПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ								
Гос. Регулирование	1	4	4	3	2	4	3,4	0,13
Антимонопольное законодательство	2	2	3	5	3	5	3,6	0,28
Бюрократия и коррупция	2	4	3	5	5	3	4,0	0,31
Санкции	3	5	5	3	4	5	4,4	0,51
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ								
Субсидии	1	3	2	3	4	1	2,6	0,10
Повышение цен ГСМ	2	4	4	4	2	5	3,8	0,29
Платежеспособность населения	3	4	4	5	5	5	4,6	0,53
СОЦИАЛЬНО - КУЛЬТУРНЫЕ ФАКТОРЫ								
Интернет-культура	2	3	2	3	4	2	2,8	0,22
Молодежь-туристы	1	4	4	3	3	5	3,8	0,15
Неэкологичность	1	3	4	2	5	4	3,6	0,14
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ								
Разработка и построение отечественных ВС	3	5	4	5	5	3	4,4	0,51
Диджитализация	2	4	5	5	4	5	4,6	0,35
Возможные низкие показатели качества и безопасности	3	3	4	5	3	5	4,0	0,46
ОБЩИЙ ИТОГ	26						49,6	

Рисунок 8 - графическая визуализация результатов

ПОЛИТИЧЕСКИЕ		ЭКОНОМИЧЕСКИЕ	
Фактор	Вес	Фактор	Вес
Санкции	0,51	Платежеспособность населения	0,53
Бюрократия и коррупция	0,31	Повышение цен ГСМ	0,29
Антимонопольное законодательств	0,28	Субсидии	0,10
Гос. Регулирование	0,13		
СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНЫЕ		ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ	
Фактор	Вес	Фактор	Вес
Интернет-культура	0,22	Разработка и построение отеч	0,51
Молодежь-туристы	0,15	Возможные низкие показател	0,46
Неэкологичность	0,14	Диджитализация	0,35

6. Векторный анализ

Таблица 6 – Приоритет 1 (Регулирование компаний, чья доля рынка больше 10% - Ограничения для лидеров рынка - Вмешательство правительства и регулирование рынка.)

Показатель	Темп роста Тр	Тр ²	Корень из 9,93	Тр / 3,15	= acos (Тр / 3,15)	= градусы (acos (Тр / 3,15))	Отклонение*
Снижение уд. веса топ-5 компаний	1,4	1,96		0,4	1,159	66,42	-2,82
Рост пассажирооборота компаний, занимающих менее 5% рынка	1,6	2,56		0,5	1,047	60	3,6
Рост конкуренции	1,2	1,44		0,38	1,181	67,6	-4
Увеличение маршрутной сети	1,38	1,9		0,44	1,115	63,9	-0,3
Рост количества авиакомпаний	1,44	2,07		0,46	1,093	62,6	1
L		9,93	3,15				

Таблица 7 – Приоритет 2 (Регулирование цен на обслуживание авиакомпаний в аэропортах - Налоговое послабление для аутсайдеров - Вмешательство правительства и регулирование рынка.)

Показатель	Темп роста Тр	Тр ²	Корень из 8,59	Тр / 2,93	= аcos (Тр / 2,93)	= градусы (acos (Тр / 2,93))	Отклонение*
Снижение уд. веса топ-5 компаний	1,2	1,44		0,41	1,148	65,8	2,2
Рост пассажирооборота компаний, занимающих менее 5% рынка	1,5	2,25		0,51	1,036	59,3	4,3
Рост конкуренции	1,33	1,77		0,45	1,104	63,26	0,34
Увеличение маршрутной сети	1,28	1,64		0,44	1,115	63,9	-0,3
Рост количества авиакомпаний	1,22	1,49		0,42	1,137	65,2	-1,6
L		8,59	2,93				

Таблица 8 – Результирующая таблица векторного анализа развития

Расчетный показатель	Приоритет 1			Приоритет 2			Изм. направления, град.
	Темп роста, Тп	α_j , град.	Откл. от эталона, %	Темп роста, Тп	α_j , град.	Откл. от эталона, %	
N1	1,4	66,42	-2,82	1,2	65,8	2,2	0,62
N2	1,6	60	3,6	1,5	59,3	4,3	0,7
N3	1,2	67,6	-4	1,33	63,26	0,34	4,34
N4	1,38	63,9	-0,3	1,28	63,9	-0,3	0
N5	1,44	62,6	1	1,22	65,2	-1,6	-2,6
Длина вектора LV	9,93	-	-	8,59	-	-	1,34
Сумма углов α_0	-	320,52	-	-	317,46	-	

Первый вариант приоритетнее на 1,34 % по длине вектора. По данным можно увидеть, что приоритет 1 по сравнению с приоритетом 2 имеет большую длину вектора, а значит является предпочтительным.

Наличие и развитие олигополии на рынке пассажирских перевозок подтверждается многими факторами и экспертами, беспокоя их своим возможным развитием и превращением в монополию. Пять авиакомпаний перевозят 70% всех пассажиров, в то время как остальным приходится бороться за каждого пассажира, по большей части они имеют маршрутные пути между невостребованными областями/районами/городами, где крупные компании не видят своего интереса.

Также стоит отметить, что образовалась проблема, выраженная в том, что Москва выступает неким пунктом перелета, 70% рейсов проходят с пересадкой в Москве, что так же не дает небольшим компаниям совершать рейсы в/из Москвы, ведь все рейсы заняты топ-авиакомпаниями.

Новые и небольшие авиапредприятия не могут развиваться в таких условиях ввиду несовершенной конкуренции. Их транспортные средства зачастую простаивают или летают с малой долей занятости кресел, ввиду чего их доходы едва покрывают затраты. По этой или иной причине множество авиакомпаний ушли с рынка или не продлевают свои лицензии эксплуатанта.

Без какого-либо вмешательства в данную сферу экономики она скоро станет монополией, во главе которой будет стоять три-пять компаний, завышающие цены, уменьшая траты на поддержания качества ввиду отсутствия конкуренции. Так же отсутствие конкуренции остановит развитие отрасли в целом, не будет мотива обновлять парк транспортных средств и предлагать своим клиентам различные системы лояльности и дополнительные услуги.

Данная ситуация на рынке пассажирских авиаперевозок требует вмешательства или как минимум пристального наблюдения.

Список использованных источников

1. Методологические подходы к моделированию олигополистического рынка внутренних воздушных перевозок. [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodologicheskie-podhody-k-modelirovaniyu-oligopolisticheskogo-rynka-vnutrennih-vozdushnyh-perevozok/viewer>, (дата обращения: 16.11.2022).
2. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских перевозок в России. [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-rynka-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii/viewer>, (дата обращения: 16.11.2022).
3. Рынок авиационных пассажирских перевозок в России как пример классической олигополии [Электронный ресурс]: <https://izron.ru/articles/perspektivy-razvitiya-ekonomiki-i-menedzhmenta-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy-nau/sektsiya-1-ekonomicheskaya-teoriya-spetsialnost-08-00-01/rynok-aviatsionnykh-passazhirskih-perevozok-v-rossii-kak-primer-klassicheskoy-oligopolii/>, (дата обращения: 16.11.2022).
4. Проявление олигополии на рынке пассажирских авиаперевозок в России [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/proyavlenie-oligopolii-na-rynke-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii/viewer>, (дата обращения: 16.11.2022).

5. Анализ склонности к сговору компаний на российском рынке воздушных перевозок [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36553196>, (дата обращения: 16.11.2022).
6. Анализ структуры рынка авиационных перевозок России [Электронный ресурс]: <https://naukarus.com/analiz-struktury-rynka-aviatsionnyh-perevozk-rossii> , (дата обращения: 16.11.2022).
7. Министерство транспорта Российской Федерации». [Электронный ресурс]: <https://mintrans.gov.ru/>, (дата обращения: 18.11.2022).
8. Федеральное агентство воздушного транспорта. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/> , (дата обращения: 18.11.2022).
9. Государственная статистика. [Электронный ресурс]. : [ЕМИСС \(fedstat.ru\)](http://fedstat.ru), (дата обращения: 18.11.2022).
10. Расчет методом анализа иерархий. [Электронный ресурс]. : [Метод анализа иерархий онлайн \(semestr.ru\)](http://semestr.ru), (дата обращения: 18.11.2022).
11. Сайт авиакомпании Победа. [Электронный ресурс]: [_\(pobeda.aero\)](http://pobeda.aero), (дата обращения: 18.11.2022).
12. Сайт Аэрофлот. [Электронный ресурс]: [_\(aeroflot.ru\)](http://aeroflot.ru), (дата обращения: 18.11.2022).
13. Сайт авиакомпании Россия. [Электронный ресурс]: <https://www.rossiya-airlines.com/?ysclid=laou8xz1i5810510149>, (дата обращения: 18.11.2022).

List of sources used

1. Methodological approaches to modeling the oligopolistic domestic air transportation market. [Electronic resource]: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodologicheskie-podhody-k-modelirovaniyu-oligopolisticheskogo-rynka-vnutrennih-vozdushnyh-perevozk/viewer> , (accessed: 11/16/2022).
2. The current state and prospects of development of the passenger transportation market in Russia. [Electronic resource]: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivy->

- razvitiya-rynka-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii/viewer , (accessed: 11/16/2022).
3. The air passenger transportation market in Russia as an example of a classical oligopoly [Electronic resource]: <https://izron.ru/articles/perspektivy-razvitiya-ekonomiki-i-menedzhmenta-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy-nau/sektsiya-1-ekonomicheskaya-teoriya-spetsialnost-08-00-01/rynok-aviatsionnykh-passazhirskikh-perevozok-v-rossii-kak-primer-klassicheskoy-oligopolii/> , (accessed: 11/16/2022).
 4. The manifestation of oligopoly in the passenger air transportation market in Russia [Electronic resource]: <https://cyberleninka.ru/article/n/proyavlenie-oligopolii-na-rynke-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii/viewer> , (date of reference: 11/16/2022).
 5. Analysis of the propensity for collusion of companies in the Russian air transportation market [Electronic resource]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36553196> , (date of reference: 11/16/2022).
 6. Analysis of the structure of the Russian air transportation market [Electronic resource]: <https://naukarus.com/analiz-struktury-rynka-aviatsionnyh-perevozok-rossii> , (accessed: 11/16/2022).
 7. The Ministry of Transport of the Russian Federation". [Electronic resource]: <https://mintrans.gov.ru/> , (date of application: 11/18/2022).
 8. Federal Air Transport Agency. [electronic resource]. – Access mode: <https://favt.gov.ru/> , (date of access: 11/18/2022).
 9. State statistics. [electronic resource]. : EMISS (fedstat.ru) , (date of reference: 11/18/2022).
 10. Calculation by hierarchy analysis method. [electronic resource]. : Online Hierarchy Analysis Method (semestr.ru) , (date of access: 11/18/2022).
 11. Pobeda Airlines website. [Electronic resource].: (pobeda.aero) , (date of access: 11/18/2022).
 12. Aeroflot website. [Electronic resource].: (aeroflot.ru) , (date of access: 11/18/2022).

13. Website of the airline Russia. [Electronic resource].: <https://www.rossiya-airlines.com/?ysclid=laou8xz1i5810510149>, (accessed: 11/18/2022).

©Сенин Н.В., 2024 Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №6/2024.

Для цитирования: Сенин Н.В. ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОЛИГОПОЛИИ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ// Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №6/2024.