

Возможности и последствия практики ценовой дискриминации на рынке авиаперевозок Азербайджана

Гейбатова Жаля Ильхам гызы

Студент (бакалавр)

Бакинский филиал Московского государственного университета имени М.В.Ломоносова,
Экономический факультет, Баку, Азербайджан
E-mail: hjalya2005@gmail.com

В современной авиационной индустрии ценообразование эволюционировало от преимущественно статичных тарифных сеток к системам алгоритмического управления доходами, в рамках которых цены корректируются с высокой частотой в зависимости от временных, рыночных и конкурентных факторов. Для авиакомпаний, функционирующих в условиях высокой доли фиксированных издержек и жестких ограничений по емкости, дифференциация тарифов между пассажирами с различной готовностью платить представляет собой важный инструмент адаптации к колебаниям спроса для поддержания финансовой устойчивости [6]. Значимость таких механизмов особенно возросла в условиях постпандемийного восстановления авиационных рынков, характеризующегося повышенной неопределенностью, асимметричным возвратом пассажирских сегментов и усилением конкретного давления [4] [5].

Несмотря на значительный массив эмпирических и теоретических исследований, посвященных динамическому и дискриминационному ценообразованию на развитых рынках США и Европы, авиационные рынки постсоветского пространства, включая Азербайджан, до настоящего времени остаются слабо изученными в прикладной экономической литературе. Между тем авиационный рынок Азербайджана демонстрирует признаки стремительного развития. Согласно оценке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), за последнее десятилетие рынок авиаперевозок Азербайджана опередил темпы роста стран Восточной Европы [3].

Структура данного рынка характеризуется сочетанием элементов высокой концентрации и постепенно усиливающейся конкуренции. Ключевым участником в данной отрасли остается национальный перевозчик – Azerbaijan Airlines (AZAL), однако его доминирующее положение дополняется расширением присутствия иностранных авиакомпаний и развитием бюджетного сегмента. По состоянию на 2025 год рейсы из Баку выполняли 40 иностранных перевозчиков по 75 международным направлениям [1]. Международный аэропорт Гейдара Алиева позиционируется как ведущий региональный авиационный хаб в Центральной Азии и СНГ [1]. Также, планируется расширение маршрутной сети между Азербайджаном и странами Центральной и Восточной Европы, открытие на большинстве направлений прямых рейсов [2].

В условиях такой трансформации рыночной структуры отсутствуют систематизированные эмпирические оценки того, каким образом изменение конкурентной среды отражается на динамике и разбросе цен на авиабилеты на маршрутах, обслуживаемых из Бакинского авиационного узла. Данный исследовательский пробел ограничивает понимание механизмов адаптации локального рынка авиаперевозок к изменяющимся условиям спроса и конкуренции, что и обуславливает актуальность настоящей исследования.

В ходе анализа процессов «формирования тарифов на международных маршрутах пассажирских авиаперевозок, обслуживаемых авиакомпаниями, оперирующими из Азербайджана, в условиях динамического спроса», изучения «механизмов временной и конкурентной ценовой дискриминации, определяющие дисперсии тарифов авиакомпаний на маршру-

тах из Баку», автором выделены важные закономерности и сформулированы следующие гипотезы:

(1) Эффективность временной дискриминации статистически выше на маршрутах с монопольной структурой по сравнению с конкурентными направлениями, что выражается в более крутой траектории роста цен по мере приближения даты вылета.

(2) Присутствие бюджетного перевозчика на маршруте провоцирует национального перевозчика к увеличению ценовой дисперсии.

Для подтверждения выдвинутых гипотез автором использовался количественный подход, основанный на эконометрическом анализе данных о тарифах авиакомпаний на ряде международных маршрутов. Проверка гипотез осуществлялась с применением метода наименьших квадратов (МНК). Эмпирическая база включает данные о фактических тарифах национальной авиакомпании AZAL, турецкой бюджетной авиакомпании Ajet и российской авиакомпании Utair Airlines.

Источники и литература

- 1) Официальный сайт Международного аэропорта Гейдара Алиева. URL: <https://www.airport.az/ru/press-release/aviacionnyi-sektor-azerbaidzhana-v-2025-godu-ustoi-chivyi-rost-i-mezhdunarodnoe-priznanie/> (Дата захода: 20.02.2026)
- 2) Официальный сайт Международного аэропорта Гейдара Алиева. URL: <https://www.airport.az/ru/press-release/azerbaidzhan-rasshiriaet-aviasoobshchenie-s-evropoi-zapuskaiutsia-priamy-reisy-baku-bratislava/> (Дата захода: 20.02.2026)
- 3) Статья информационного агентства Азербайджана Report.az: «IATA: Azerbaijan's aviation market outpaces global growth rates». URL: <https://report.az/en/infrastructure/iata-azerbaijan-s-aviation-market-outpaces-global-growth-rates> (Дата захода: 20.02.2026)
- 4) Gualini A., Zou L., Dresner M. Airline strategies during the pandemic: What worked? //Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2023. – Т. 170. – С. 103625.
- 5) Ng K. T. et al. Japanese aviation market performance during the COVID-19 pandemic- Analyzing airline yield and competition in the domestic market //Transport Policy. – 2022. – Т. 116. – С. 237-247.
- 6) Selcuk A. M., Avşar Z. M. Dynamic pricing in airline revenue management //Journal of mathematical analysis and applications. – 2019. – Т. 478. – №. 2. – С. 1191-1217.