

УДК 911.3.656

*А.П. Безрученко*

## **ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ЦЕНОВОЙ КОНКУРЕНЦИИ ПРИГРАНИЧНЫХ АЭРОПОРТОВ КАНАДЫ**

Данное исследование авиационного транспорта Канады посвящено оценке территориальных аспектов ценовой конкуренции между приграничными аэропортами США и Канады. Проанализированы показатели экономической активности аэропортов Канады, динамика оттока пассажиропотока в близлежащие аэропорты, расположенные в США. Исследование выявляет территориальную специфику трансграничной конкуренции, одним из аспектов которой выступает ценовая дифференциация между авиакомпаниями, оперирующими из аэропортов двух государств. Разработана экономико-географическая типология аэропортов Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США.

### **Введение**

Отличительной особенностью повседневной жизни населения Канады является посещение магазинов и покупка товаров в трансграничном регионе, что получило название трансграничного шоппинга. В 2011 г. канадцами было совершено свыше 28 млн краткосрочных автомобильных поездок в США с целью приобретения товаров, стоимость которых ниже, чем в Канаде. С недавнего времени начал приобретать популярность качественно новый вид трансграничного шоппинга – приобретение авиабилетов на рейсы из аэропортов, расположенных к югу от границы Канады и США. Население Канады издавна пересекает границу соседнего государства для вылетов из аэропортов США (как правило, по внутренним американским рейсам), однако именно в последнее время данный тренд начал усиливаться, несмотря на предоставление сервиса авиаперевозок по идентичным направлениям из более близко расположенных аэропортов Канады [1].

Сектор пассажирских авиаперевозок Канады имеет немалый потенциал для получения экономической прибыли. Экономическая активность одних только аэропортов оценивается в 45 млрд долл., в их операционной деятельности насчитывается свыше 200000 рабочих мест, обеспечивающих значительную налоговую прибыль действующим административным структурам. Тем не менее высокая стоимость услуг и неэффективный менеджмент сектора сдерживают спрос на услуги авиаперевозок и препятствуют росту конкуренции среди авиаперевозчиков. Уровень конкурентоспособности туризма Канады снизился с 4-й позиции в 2009 г. до 9-й в 2011. По оценкам организации Совета Аэропортов Канады (Canadian Airports Council), в 2011 г. 4,8 млн канадцев предпочло опцию вылета из трансграничного американского аэропорта, что на 15% больше, чем в 2010 г. Совет рассчитал, что средняя разница в цене между стоимостью билета в оба конца на рейс из Канады и США составляет 428 долл. со всеми налогами и сборами, составляющими от 15 до 33% данной разницы [1]. Согласно экспертной оценке организации Исследовательский Совет Канады (The Conference Board of Canada), 5.6 млн канадцев (21% всего пассажирооборота) летают из аэропортов США, что эквивалентно количеству пассажиров, обслуженных средним по размерам аэропортом при 64 самолетовылетах воздушного судна типа Боинг 737 в день [3].

Целью данного исследования является экономико-географический анализ типов аэропортов Канады по степени конкурентоспособности развития приграничных

пасажирских авиаперевозок. Задачами исследования являлись: а) проведение анализа предпосылок и факторов существования конкуренции аэропортов в трансграничном регионе Канады и США; б) проведение маркетингового исследования ценовой политики авиакомпаний, выполняющих рейсы из трансграничных аэропортов Канады; в) оценка степени уязвимости трансграничных аэропортов Канады в условиях современных трендов утечки пассажиров из аэропортов Канады в более дешевые американские аэропорты (в некоторых городах доля таких пассажиров достигает 94%); г) разработка типологии приграничных аэропортов Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США. Объектом данного исследования выступает сектор пассажирских авиаперевозок Канады, предметом исследования – территориальные аспекты ценовой конкуренции трансграничных аэропортов Канады и США.

### **Методика исследования**

Методический алгоритм проведения данного исследования включал в себя следующие этапы: 1) контент-анализ информационных источников по тематике ценовой конкуренции трансграничных аэропортов Канады и США; 2) анализ статистических индикаторов деятельности аэропортов за 2011 г.: пассажирооборот, рост количества обслуженных пассажиров, территориальный охват аэропорта по количеству пассажиров, степень утечки пассажиров в конкурирующие близлежащие аэропорты США; 3) выборка аэропортов Канады для проведения анализа степени их конкурентной уязвимости с учетом результатов их деятельности и географического положения по отношению к близлежащим американским аэропортам; 4) проведение исследования ценовой политики авиакомпаний, осуществляющих авиасообщение из выбранных аэропортов: сравнение цен на идентичные рейсы из аэропортов Канады и США; 5) разработка экономико-географической типологии аэропортов Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США.

Информационной базой исследования выступили материалы Библиотеки Парламента Канады, отчеты и материалы заседаний Комитета по Транспорту и Коммуникациям, находящиеся в открытом доступе, статистические данные отчетов организаций Исследовательский Совет Канады, Совет Аэропортов Канады, данные сайтов авиакомпаний и поисковой системы для поиска цен на авиабилеты (Skyscanner.net).

Для систематизации географической составляющей исследования нами предварительно были выделены 5 территориальных концентраций, к которым приурочено размещение и на аэропорты которых оказывается влияние конкурирующих трансграничных аэропортов США: *район Большого Ванкувера, Канадские Прерии (Виннипег), район Большого Торонто (Онтарио), ось Монреаль–Квебек и Восточное Побережье*. По каждой из территорий была проведена оценка географического расположения аэропортов. По итогам анализа статистических индикаторов деятельности аэропортов (величины пассажирооборота (входящие в 30 крупнейших аэропортов Канады по количеству обслуженных пассажиров за 2011 г.), степени охвата аэропорта и степени конкурентной уязвимости аэропорта (за меру степени конкурентной уязвимости аэропортов была принята доля пассажиров, которые предпочли вылет из американского аэропорта от общего числа пассажиров территории охвата аэропорта Канады со значением свыше 5 %) были отобраны наиболее уязвимые с точки зрения конкуренции аэропорты. Были выделены 3 степени уязвимости – от наименьшей (1) до наибольшей (3), характеризующие степень конкурентных угроз и рисков, которым подвержены аэропорты Канады. Помимо вышеупомянутого, во внимание был принят критерий времени как функции расстояния от канадского аэропорта до американского аналога-

конкурента. Аэропорты с расстоянием свыше 4,5 часов езды на автомобиле были исключены из общей выборки.

В результате в Большом Ванкувере нами были отобраны для анализа 6 приграничных аэропортов: *Ванкувер, Виктория, Комокс, Абботсфорд, Камлопс* или *Келоуна* (аэропорт *Принс Джордж* был исключен из выборки ввиду его удаленности от границы – 9 часов езды до аэропорта Беллингэм). На территории Канадских Прерий был выделен только аэропорт г. *Виннипег* (аэропорты *Кэлгари, Саскатун, Регина* и *Эдмонтон* были исключены из выборки). В провинции Онтарио вблизи границы с США расположены 7 интересующих нас аэропортов: *Тандер Бэй, Виндзор, Лондон, Ватерлоо, Гамильтон, Торонто, Оттава*. К оси *Монреаль–Квебек* территориально приурочены одноименные аэропорты городов. В провинциях Восточного Побережья Канады были отобраны 3 аэропорта: *Сэйнт-Джон, Фредериктон* и *Монктон* (табл. 1). Всего в выборку вошло 19 аэропортов.

Таблица 1 – Характеристики приграничных аэропортов Канады [сост. по 1]

Территориальная приуроченность	Аэропорт (степень уязвимости)	Пассажиरोоборот		Охват, тыс. пасс.	Доля утечки пассажиров, %	Время езды до ближайшего аэропорта, час.
		тыс. пасс. (место в общем рейтинге аэропортов)	Рост, 2001–2011 гг., %			
Большой Ванкувер	Ванкувер (2)	16778,8 (2)	0,5	3989,9	20	1,5
	Виктория (3)	1514,7 (9)	2,8	314,8	9	3,5
	Комокс (1)	290 (21)	16,6	40	84	4,5
	Камлопс (2)	265,4 (24)	4,5	32,3	49	4,5
	Келоуна (2)	1391,7 (10)	5,1	185,7	17	4,5
	Абботсфорд (1)	563,7 (16)	8,7	109,4	90	1
Прерии	Виннипег (3)	3369,9 (8)	1,2	613,9	8	2,5
Онтарио	Тандэр-Бэй (2)	689,7 (15)	1,7	72,6	42	4,5
	Виндзор (1)	137,1 (26)	-4,6	245,7	94	0,5
	Лондон (1)	476 (18)	8,9	1073,5	68	2,5
	Гамильтон (1)	387,8 (19)	30	1880,6	43	1
	Ватерлоо (2)	106,3 (27)	29,4	670,5	18	2
	Торонто (2)	31934 (1)	1	8,625	19	2,5
	Оттава (3)	4473,9 (6)	3,9	943,5	6	4
Ось Монреаль–Квебек	Монреаль (2)	12971,3 (3)	5,3	676	21	1
	Квебек-Сити (2)	1190,1 (13)	8,7	403,8	37	3,5
Восточное Побережье	Фредериктон (1)	273,9 (23)	1,8	42,6	57	2,5
	Сэйнт-Джон (2)	222,3 (25)	1,2	52,4	42	3
	Монктон (3)	552,6 (17)	4	81,5	11	3,5

Немаловажной задачей данного исследования было проведение анализа ценовой политики авиакомпаний Канады и США, осуществляющих авиасообщение из выбранных аэропортов с целью проверки на практике теории ценовой дифференциации трансграничных аэропортов США и Канады. Сделано это было путем сравнения цен авиабилетов из вышеперечисленных аэропортов по избранным популярным направлениям. Так, для каждой пары конкурирующих аэропортов был проведен мониторинг направлений и цен, предлагаемых авиаперевозчиками США и Канады. Во внимание принималась самая низкая стоимость билета, предлагаемая авиаперевозчиком за билет в двух направлениях по одному и тому же направлению. Дата вылета была определена 12.02.2013, дата обратного перелета – 20.02.2013 (с вариацией в сутки при отсутствии рейса в указанную дату). Были рассмотрены цены билетов авиакомпаний Канады (*Air Canada, West Jet, Porter*) и США (*Delta, US Airways, United, Allegiant, Southwest, Spirit* и *JetBlue*). Последние

четыре перевозчика являются бюджетными авиакомпаниями США, крупнейшей из которых является Southwest. Отбор авиаперевозчиков происходил на основе анализа степени их присутствия в рассматриваемых аэропортах.

Завершающей частью исследования явилась разработка экономико-географической типологии аэропортов приграничной зоны Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США. Критериями оценки уязвимости выступили значения индикаторов утечки пассажиров в аэропорты США со значением свыше 5% и времени, необходимого для достижения выбранного аэропорта менее 4,5 ч.

### **Анализ ценовой конкуренции трансграничных аэропортов Канады и США**

Контент-анализ информационных источников по актуальной тематике ценовой конкуренции трансграничных аэропортов Канады и США показал, что в большинстве материалов уделяется недостаточно внимания географической составляющей ценовой конкуренции трансграничных аэропортов. Как правило, тема ценовой конкуренции освещена в маркетинговых исследованиях, посвященных экономической стороне вопроса. Тем не менее имеющийся материал позволил выявить экономико-географические предпосылки и факторы, объясняющие существование данного феномена.

Во-первых, это невысокая стоимость услуг аэропортов США, которые, являясь муниципальной собственностью, экономят на уплате налогов. Также они не платят ренту и получают средства Программы Усовершенствования Аэропортов, что положительно сказывается на их экономической активности [2].

Во-вторых, агрессивная маркетинговая стратегия американских аэропортов по отношению к потребителю из Канады. Трансграничные аэропорты, расположенные в США, в частности небольшие региональные аэропорты, чутко и оперативно реагируют на сложившуюся ценовую дифференциацию, организовывая в результате коммерческий таргетинг, географически ориентированный на канадского потребителя. Помимо экономии за счет разницы в налогообложении (в США пассажир платит 14% налога сверх базовой стоимости авиабилета, в то время как в Канаде – 43%), для привлечения потребителя некоторые аэропорты предлагают бесплатную парковку или ночлег в отеле неподалеку [2]. Также американские аэропорты работают над созданием имиджа близкого расположения к границе (как правило, выражается это официальным заявлением через СМИ) для большего привлечения пассажиров из Канады [4; 5].

В третьих, немаловажную роль в трансграничной конкуренции аэропортов играют факторы расстояния и времени, необходимого для достижения экономически более выгодного для поездок аэропорта. Расстояния от аэропорта Канады до американского аэропорта-конкурента варьируются от 0,5 (пара аэропортов *Виндзор – Детройт*) до 4,5 (*Тандэр Бэй – Интернэшнл Фолс*) часов езды на автомобиле. Все это вкупе с пространственной спецификой размещения местного населения по отношению к конкурирующим аэропортам (порядка 75% населения Канады проживает на расстоянии 90 минут езды до границы США) определяет географическое значение фактора времени как способствующее упрощению доступности американских аэропортов [1].

Анализ статистического материала позволил выявить аэропорты Канады, подверженные наибольшей уязвимости со стороны конкурирующих трансграничных аэропортов США. Так, население Большого Ванкувера может осуществлять поездки из канадских аэропортов *Ванкувер, Виктория, Комокс, Абботсфорд, Камлорс* или *Келуна*. Однако значительная часть пассажиров (до 90% в зоне влияния аэропорта *Абботсфорд*) отдает предпочтение рейсам, выполняемым из *Сиэтла* или *Беллингэма*, расположенных в США, в особенности по таким популярным туристическим направлениям, как Лас-Вегас, Финикс, Сан-Франциско и Лос-Анжелес. Наибольшие значе-

ния утечки пассажиров в американские аэропорты характерны для аэропортов *Комокс* и *Абботсфорд* (84% и 90% соответственно), наименьшие – для аэропорта *Виктория* (9% пассажиров предпочитает американские аэропорты). На территории Канадских Прерий значительной конкуренции трансграничных аэропортов не наблюдается – утечка пассажиров составляет не более 8 % (наиболее подвержен данному явлению аэропорт *Виннипег* – за счет аэропортов *Гранд Форкс* и *Интернешнл-Фоллс*, которые выбирает 8% пассажиров при расстоянии от 2,5 часов езды). Конкурентами аэропортов, расположенных в *Онтариио* (*Торонто*, *Тандер Бэй*, *Виндзор*, *Лондон*, *Гамильтон*, *Оттава*), в настоящее время являются аэропорты *Буффало*, *Ниагара-Фоллс*, *Детройт*, *Миннеаполис*, *Милуоки* и *Сиракузы*. Аэропорты *Виндзор*, *Лондон* и *Гамильтон* испытывают наибольшее влияние присутствия американских аэропортов при степени утечки пассажиров 94, 68 и 43% соответственно. Жители метрополии *Торонто* (утечка пассажиров составляет 20%) предпочитают аэропорты *Буффало* и *Ниагара-Фоллс* для достижения пунктов назначения *Орландо* и *Лас-Вегас*, несмотря на более регулярный трафик и беспересадочное сообщение из Международного аэропорта *Торонто* им. *Пирсона* [4; 5]. Наименьшая доля пассажиров, выбирающих аэропорты США, характерна для *Оттавы* (6%). По оси *Монреаль–Квебек* конкурентами одноименных аэропортов являются *Барлингтон*, *Вермонт*, и *Платтсбург* (в штате *Нью-Йорк*). Доля пассажиров, выбирающих вылет из США вместо *Монреаля* составляет 21%, вместо *Квебек-Сити* – 37%. Резиденты Восточной Канады все чаще пользуются услугами аэропорта *Бангор* (штат *Мэн*) вместо аэропортов *Фредериктон* (доля утечки пассажиров составляет 57%) и *Сэйнт-Джон* (42%) при более устойчивых позициях *Монктона* (11%).

Результаты мониторинга цен авиабилетов на рейсы деловых и туристских направлений из отобранных пар аэропортов представлены в таблице 2. Все без исключения тарифы на рейсы из канадских аэропортов оказались выше, чем из расположенных вблизи американских аэропортов. Анализ цен авиабилетов показал, что средняя стоимость вылета из канадского приграничного аэропорта составляет 522 долл. (для удобства 1 CAD приравнивался к 1 USD), в то время как средний тариф на авиaperелет из аэропортов США составляет 270 долл. (на 51% дешевле). Были получены данные о стоимости безостановочных перелетов из аэропортов всех зон их трансграничной конкуренции. Самый дешевый тариф из Канадского аэропорта предлагался по маршруту *Комокс – Лас-Вегас*, что может объясняться высокой популярностью данного направления среди канадцев. Тем не менее вылет из конкурирующего аэропорта *Сиэтл* в том же направлении стоил 247 долл. (соответственно, на те же даты). Самый дорогой авиабилет обошелся в 995 долл. по маршруту *Виндзор – Хьюстон*.

Анализ цен, предложенных авиаперевозчиками на рейсы из аэропортов США, выявил наименьшую стоимость авиабилета в 91 долл. (рейс *Барлингтон–Нью-Йорк*). Для сравнения: стоимость перелета в *Нью-Йорк* из трансграничного аэропорта *Монреаля* составляет 378 долл. (больше на 75,9%). В целом же превышение стоимости авиабилетов на рейсы из аэропортов Канады колеблется от 6% (пара аэропортов *Галифакс–Бангор*) до 76% (*Виндзор–Детроит*) по сравнению с бюджетными трансграничными конкурентами.

Таким образом, ценовой фактор при определенных социально-экономических и экономико-географических условиях оказывает решающее значение при выборе маршрута и аэропорта, который пассажир будет использовать в качестве отправной точки поездки. В данном случае конкурентное преимущество на стороне приграничных аэропортов США, которые, предлагая больше возможностей сэкономить, привлекают значительное количество пассажиров из Канады.

Таблица 2 – Результаты ценового мониторинга на избранных маршрутах авиасообщения из конкурирующих аэропортов США и Канады [сост. по 6]

Зона	Аэропорт Канады	Авиакомпания	Аэропорт США	Авиакомпания	Направление	Разница цен	
						долл.	%
Большой Ванкувер	Ванкувер	West Jet	Беллингэм	Allegiant	Лос-Анжелес	179	49.0
	Ванкувер	Air Canada	Сиэтл	Alaska Air	Сан-Франциско	131	38.6
	Виктория	Alaska Air	Беллингэм	Allegiant	Феникс	239	49.6
	Виктория	Air Canada	Сиэтл	Delta	Сан-Франциско	454	68.4
	Камлоопс	Air Canada	Беллингэм	jetBlue	Лонг Бич	458	72.9
	Комокс	Air Canada	Сиэтл	Alaska Air	Лас Вегас	77	23.8
	Абботсфорд	West Jet	Сиэтл	US Airways	Феникс	339	54.8
Канадские Прерии	Ванкувер	West Jet	Сиэтл	Delta	Нью Йорк	231	41.1
	Виннипег	Air Canada	Гранд Форкс	Allegiant	Лас Вегас	211	43.5
	Виннипег	Delta	Инт. Фоллс	Delta	Миннеаполис	285	60
Большое Торонто (Онтарио)	Виннипег	West Jet	Гранд Форкс	Allegiant	Феникс	530	68.9
	Торонто	Air Canada	Ниагара Фоллс	Spirit	Ф.Лодердейл	158	41.5
	Торонто	Air Canada	Детройт	Delta	Лос-Анжелес	366	55.4
	Торонто	Air Canada	Буффало	jetBlue	Орlando	163	40.75
	Тандер Бэй	United	Миннеаполис	Spirit	Чикаго	360	75.3
	Тандер Бэй	West Jet	Милуоки	Delta	Нью Йорк	113	33.2
	Виндзор*	Air Canada	Детройт	Spirit	Хьюстон	764	76.8
	Лондон	United	Детройт	Delta	Орlando	43	11.4
Ось Монреаль–Квебек	Гамильтон	West Jet	Буффало	jetBlue	Орlando	432	67.0
	Оттава	United	Сиракузы	United	Темпа	63	17.5
	Монреаль	Air Canada	Барлингтон	US Airways	Вашингтон	164	41.5
	Монреаль	Air Canada	Платтсбург	Spirit	Ф.Лодердейл	203	48.2
	Монреаль	Air Canada	Барлингтон	jetBlue	Нью Йорк	287	75.9
Вост. Побережье	Квебек	US Airways	Барлингтон	US Airways	Филадельфия	559	69.2
	Монреаль	Air Transat	Барлингтон	US Airways	Орlando	33	9.7
	Сэйнт Джон	US Airways	Бангор	Delta	Детройт	35	6.6
Вост. Побережье	Фредериктон	Air Canada	Бангор	Delta	Даллас	570	63.2
	Монктон	United	Бангор	US Airways	Орlando	221	40.7

Разработка экономико-географической типологии аэропортов Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США была проведена на основе значения индикаторов утечки пассажиров в аэропорты США и времени, необходимого для достижения выбранного аэропорта. В соответствии с этим было выделено 3 типа аэропортов (табл. 3).

**1 тип:** аэропорты низкой степени конкурентоспособности / высокого уровня уязвимости. К данному типу можно отнести аэропорты, показатель утечки пассажиров которых составляет свыше 40%. Время езды до ближайших конкурирующих аэропортов США составляет от 0,5 до 2,5-х часов, что повышает риск выбора именно их в качестве отправной точки путешествия. К данному типу относятся 6 аэропортов (31,6% от общего количества отобранных аэропортов) практически всех выделенных нами провинций, за исключением Канадских Прерий и оси Монреаль–Квебек: *Комокс* и *Аб-*

*ботсфорд* в Большом Ванкувере, *Виндзор*, *Лондон* и *Гамильтон* в Онтарио, *Фредериктон* на Восточном Побережье. Доля пассажиров, выбирающих близлежащие американские аэропорты, варьируется от 43% (*Гамильтон*, при 1 часе езды до *Ниагара Фоллс*) до 94% (*Виндзор*). Показатель наименьшего времени езды до аэропорта США в 0,5 часа характерен для аэропорта *Виндзор*: по сути, для того, чтобы попасть в Детройт, резидентам данного города необходимо пересечь мост, соединяющий два города. Наибольшее время для достижения американского аэропорта предстоит потратить резидентам Лондона – 2,5 часа езды до *Ниагара Фоллс*.

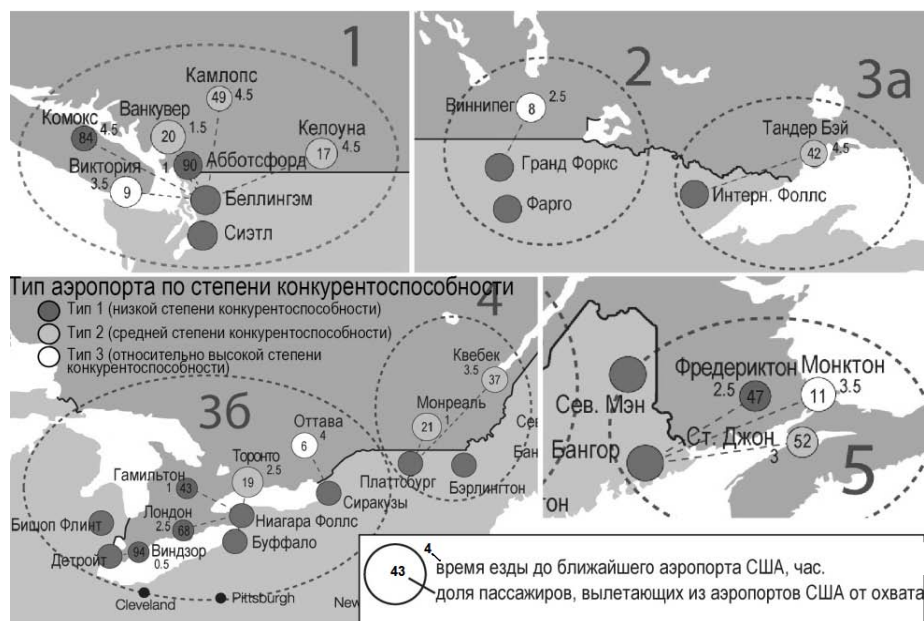
Таблица 3 – Типы аэропортов Канады по конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США

Тип аэропорта	Количество аэропортов, ед./доля от общего количества аэропортов выборки, %		Названия аэропортов	Типологические признаки (средние значения)		
				Утечка пассажиров в американские аэропорты, % от общего кол-ва пассажиров охвата аэропорта	Время езды до американского аэропорта, час.	Рост 2001–2011 гг., %
Тип 1. Аэропорты низкой степени конкурентоспособности / высокой степени уязвимости	6	31,6	Комокс, Аботсфорд, Виндзор, Лондон, Гамильтон, Фредериктон	76	2	10,2
Тип 2. Аэропорты средней степени конкурентоспособности / средний уровень уязвимости	9	47,4	Ванкувер, Камлопс, Келоуна, Тандер Бэй, Ватерлоо, Торонто, Монреаль, Квебек, Сэйнт-Джон	29,4	3	6,4
Тип 3. Аэропорты относительно высокой степени конкурентоспособности / низкий уровень уязвимости	4	21	Виктория, Виннипег, Оттава, Монктон	8,5	3,4	1,9
Итого/Среднее	19	100	-	38	2,8	6,2

**2 тип:** аэропорты средней степени конкурентоспособности / среднего уровня уязвимости (величина которого составляет от 15% до 50%). К данному типу были отнесены те аэропорты, среднее время езды до конкурентов которых составляет от 2-х до 4-х часов, а именно 9 аэропортов Канады (47,4%): *Ванкувер*, *Камлопс*, *Келоуна* в Большом Ванкувере, *Тандэр Бэй*, *Ватерлоо* и *Торонто* в Онтарио, *Монреаль* и *Квебек*, а также *Сэйнт Джон* на Восточном Побережье. Наибольшая степень утечки пассажиров среди аэропортов данного типа характерна для аэропорта *Камлопс* (49%), в то время как наименьшая – для *Келоуны* (17%), расположенных в Большом Ванкувере. Для этих двух аэропортов характерно самое большое время, необходимое для езды – 4,5 часа до аэропорта *Бэллингэм*, что является значением, превышающим среднее по типу (3 часа), на основании чего можно сделать вывод, что расстояние не всегда является решающим фактором, определяющим выбор пассажиров. Наименьшее время до ближайшего аэропорта США характерно для Монреаля (21% утечки) – один час езды до *Платтсбурга*.

**3 тип:** аэропорты относительно высокой степени конкурентоспособности (низкий уровень уязвимости). Для данного типа отмечена сравнительно невысокая доля утечки

пассажи́ров (до 16%). При этом время до ближайшего американского аэропорта варьируется от 2,5 до 4 часов езды. К данному типу относятся 4 аэропорта (21% от общего количества): *Виктория, Виннипег, Оттава и Монктон*. Наибольшая степень утечки пассажиров среди аэропортов данного типа характерна для аэропорта *Монктон* (11%), наименьшая – для *Оттавы* (6%), расположенных на Восточном Побережье и в Онтарио соответственно. Наибольшее время езды до американского аэропорта составляет 4 часа для пары аэропортов *Оттава – Сиракузы*. Наименьшее время езды до ближайшего аэропорта США характерно для Виннипега (8% утечки) и составляет 2,5 часа езды до *Гранд Форкс*, принимающего 58% канадских пассажиров, решающих вылетать из США.



Регионы сосредоточения аэропортов: 1 – Большой Ванкувер, 2 – Канадские Прерии, 3а и 3б – Онтарио, 4 – Монреаль–Квебек, 5 – Восточное Побережье

**Рисунок 1 – Типология аэропортов Канады по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США**

## Выводы

Таким образом, исследование, посвященное актуальным вопросам пространственной специфики ценовой конкуренции приграничных аэропортов Канады и США, позволило выявить ряд интересных закономерностей. Во-первых, выявлено, что такие факторы, как ценовая дифференциация, агрессивный маркетинг, расстояние до аэропортов и степень утечки пассажиров, влияют на территориальные особенности степени уязвимости приграничных аэропортов Канады по отношению к конкурирующим приграничным аэропортам США. Анализ цен на авиабилеты показал, что все тарифы на рейсы из канадских аэропортов оказались выше, чем из американских аэропортов, расположенных поблизости со средней разницей в 252 долл. Анализ доли утечки пассажиров в близлежащие аэропорты, расположенные в США, и расстояний между этими аэропортами показал наиболее и наименее подверженные данной тенденции аэропорты. Так, наибольшая доля пассажиров, выбравших американский аэропорт, характерна для *Виндзора* (94%) при 0,5 часа езды до аэропорта *Детройт*. Наименьшая доля характерна для *Оттавы* (6%) при 4-х часах езды до аэропорта *Сиракуз* в штате Нью-Йорк. На основе этих показателей исследование выявило территориальную специфику трансграничной конкуренции, на которую прямое влияние оказывают факторы расстояния и



утечки пассажиров. Анализ аэропортов по степени конкурентоспособности пассажирских перевозок в трансграничном регионе с США позволил выявить 3 экономико-географических типа аэропортов с преобладанием типа аэропортов средней степени конкурентоспособности (47,4%), в среднем расположенных в 3 часах езды от американского аэропорта и со средней долей утечки пассажиров 29,4%. К ним относятся 9 аэропортов: Ванкувер, Камлопс, Келоуна, Тандэр Бэй, Ватерлоо, Торонто, Монреаль, Квебек, Сэйнт-Джон.

В связи с выявленной пространственной дифференциацией трансграничной конкуренции аэропортов Канады и США в области пассажирских авиаперевозок актуальными выступают дальнейшие исследования по разработке региональных мер смягчения социально-экономических последствий утечки пассажиров. Снижение диспропорций в стоимости услуг, снижение сборов и налогов в аэропортах Канады с учетом выявленной регионализации может привести к снижению уровня утечки пассажиров.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Gill, V. Driven Away: Why More Canadians are Choosing Cross Border Airports / V. Gill // Report of the Conference Board of Canada. – Ottawa. – 2012. – P. 41
2. Hon. Dawson, D., Greene, S. The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug? / Dawson, D., Greene, S // Report on the Future Growth and Global Competitiveness of Canada's Airports, Prepared for the Standing Senate Committee on Transport and Communications, Senate, Ottawa. – 2012. – P. 21. - [Electronic resource]. – 2012. – Mode of access : [www.senate-senat.ca/trcm.asp](http://www.senate-senat.ca/trcm.asp). – Date of access : 27.09.2012.
3. Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, Standing Committee on Transport and Communications [TRCM] // Parliament of Canada [Electronic resource]. – 2011–2012. – Mode of access : [http://www.parl.gc.ca/sencom-mitteebusiness/CommitteeHome.aspx?parl=41&ses=1&Language=E&comm\\_id=19](http://www.parl.gc.ca/sencom-mitteebusiness/CommitteeHome.aspx?parl=41&ses=1&Language=E&comm_id=19). – Date of access : 09/10.2012.
4. Jones, C. Some Canadians cross border to fly in U.S. / C. Jones // USA Today [Electronic resource]. – 2010. – Mode of access : [http://usatoday30.usatoday.com/travel/flights/2010-03-02-businesstravel02\\_ST\\_N.htm?csp=34](http://usatoday30.usatoday.com/travel/flights/2010-03-02-businesstravel02_ST_N.htm?csp=34). – Date of access : 09.12.2012.
5. Wilson, C. Canadians go to U.S. for cheaper flight / C. Wilson // Times Colonist [Electronic resource]. – 2012. – Mode of access : <http://www.times-colonist.com/travel/Canadians+cheaper+flights/7343019/story.html>. – Date of access : 09.12.2012.
6. Поисковая система Skyscanner // Skyscanner [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа : <http://www.skyscanner.net>. – Дата доступа : 09.12.2012.
7. Официальная страница авиакомпании Air Canada // Air Canada [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа : <http://www.aircanada.com>. – Дата доступа : 09.12.2012.

#### ***A.P. Bezruchenok* Territorial aspects of Price Competition of Cross-border Airports**

The current research of air transportation in Canada is dedicated to regional aspects of price competition analysis between Canada-U.S. cross-border airports. Airports indicators of economic activity, value of passenger's leakage to the U.S. airports have been analyzed. The research discovers spatial details of cross-border competition. Such aspect as tickets price difference on flights from cross-border airports is taken into consideration. Economics-geographic typology of Canadian airports according to the degree of regional vulnerability in the cross-border region is developed.