

УДК 656.7.022

## ОБЗОР СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Ф.А. БОРИСОВ, А.В. КРАМАРЕНКО, Н.А. КРУПЕНСКИЙ

В статье рассматривается влияние макроэкономического окружения на спрос на пассажирские авиаперевозки в России. Обоснован тезис об ограниченном влиянии динамики валового внутреннего продукта на рост авиаперевозок в 2012-2014 гг. Проведен анализ воздействия на потребительский спрос ряда других макроэкономических индикаторов, в частности, динамики заработной платы и валютных курсов. Установлено взаимное влияние пассажирских авиаперевозок с субститутами – железнодорожным сообщением в дальнем следовании.

**Ключевые слова:** гражданская авиация, пассажирские авиаперевозки, макроэкономическая динамика, потребительский спрос.

### Введение

7 декабря 2014 г. исполнилось 70 лет со дня подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации, известной как Чикагская конвенция. Этот основополагающий для международной гражданской авиации документ установил ряд принципов работы отрасли. Изначально документ был подписан 52-мя странами-сигнатурами. 5 марта 1947 г. произошла 26-я ратификация, это было основное условие, необходимое для вступления Конвенции в силу. Спустя месяц Конвенция вступила в силу для ратифицировавших ее стран. На сегодняшний день число участников данного соглашения составляет 190 стран. Для СССР Конвенция вступила в силу 14 ноября 1970 г.

Контролирующим исполнение положений настоящей Конвенции органом стала созданная под эгидой ООН Организация Международной Гражданской Авиации (ИКАО). Уставом ИКАО на сегодняшний день является 9-я редакция Чикагской конвенции, в которую включены все изменения, происходившие с документом с 1948 по 2006 гг.

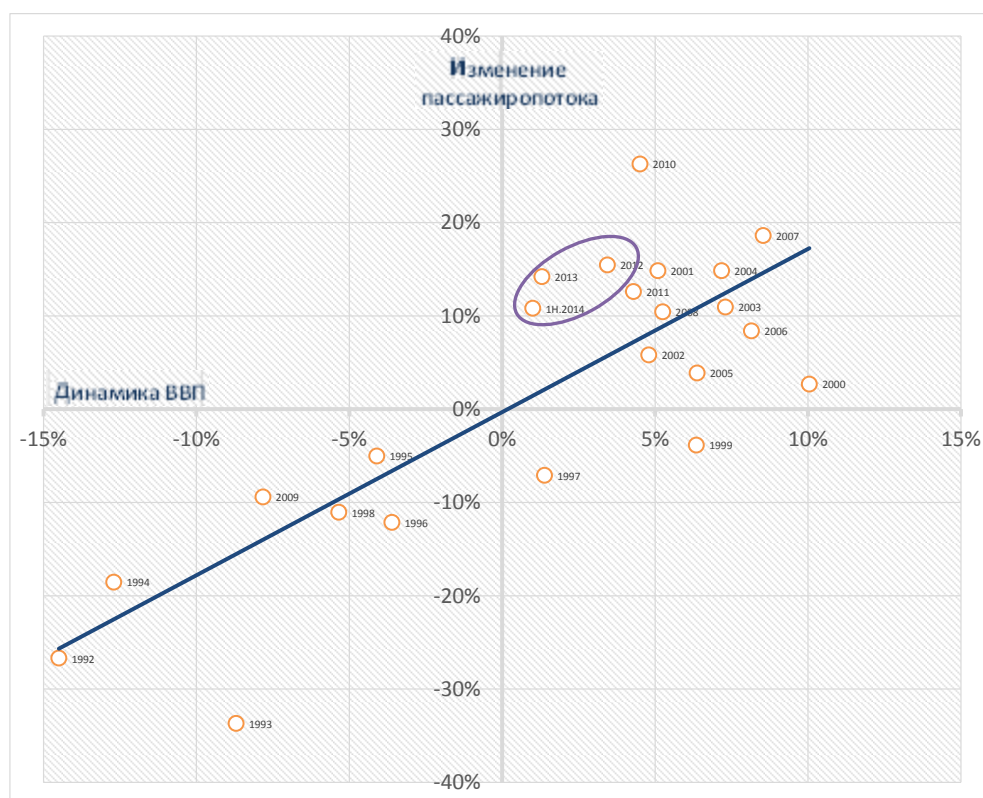
В соответствии со ст. 44 Чикагской конвенции основной целью и задачей ИКАО является разработка принципов и методов международной авионавигации, а также содействие в планировании и развитии международного транспорта. Особый интерес в рамках настоящего обзора представляет п. 5 ст. 44, который гласит о важности предотвращения экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией.

Ярким примером экономических потерь на фоне неразумной конкуренции можно считать еще недавно действующую стратегию по увеличению транспортного предложения со стороны крупнейших российских авиакомпаний. За последние 4 года на рынке гражданских авиаперевозок в Российской Федерации сложилась ситуация, когда темпы роста этого сектора экономики стали измеряться двузначными числами. На этом фоне российские авиакомпании начали наращивать свои провозные мощности с целью повышения конкурентоспособности, игнорируя тревожные макроэкономические индикаторы, что в конечном счете привело к печальным последствиям. Так, финансовый долг «ЮТэйр» в 2014 г. превысил 85 млрд. руб., у «Трансаэро» 95 млрд. руб., а «Аэрофлот» впервые с 2009 г. отчитался об отрицательных финансовых результатах. Для выявления причин, повлекших за собой тяжелейшее финансовое положение крупнейших российских авиакомпаний, проведем ретроспективный анализ.

Как уже упоминалось выше, спрос на авиаперевозки зависит от макроэкономического окружения. Важнейшим индикатором, комплексно отражающим состояние экономики, является динамика валового внутреннего продукта (ВВП) или валового регионального продукта, если исследование идет на субнациональном уровне. Универсальность этого показателя в комплекс-

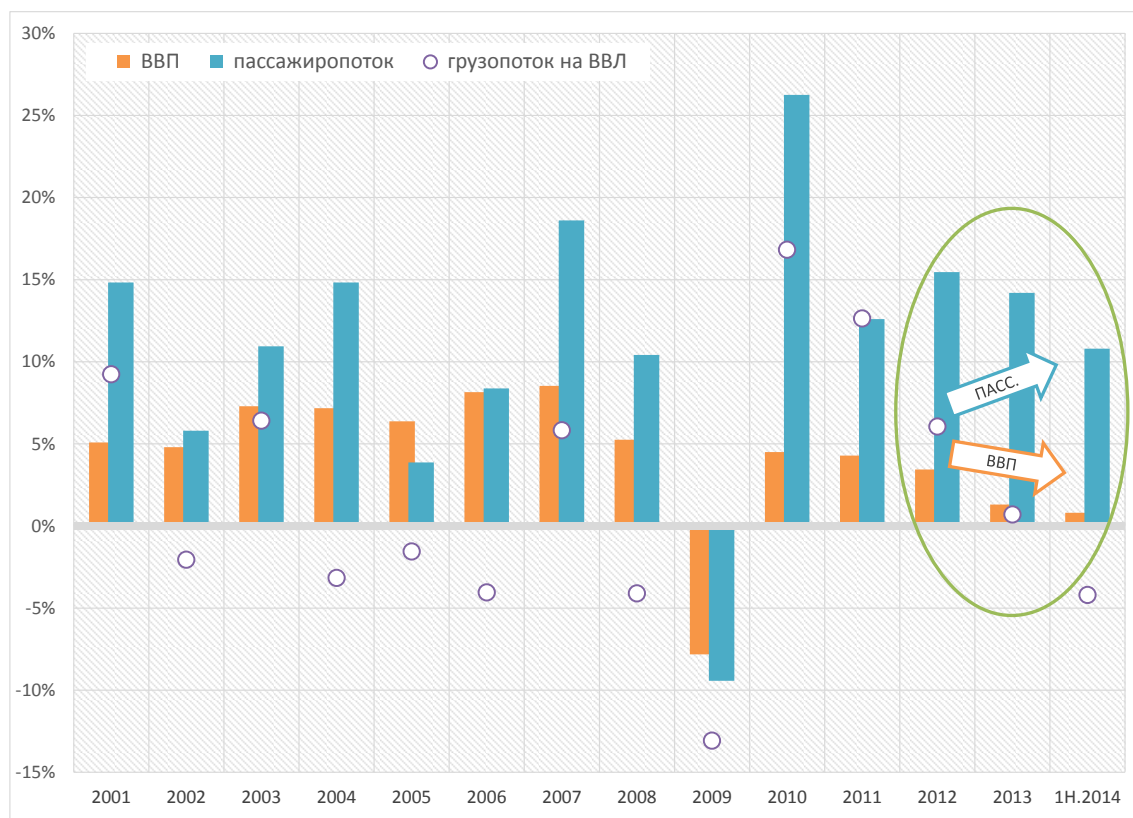
ном отражении экономического положения как уровня деловой активности, от чего зависит корпоративный спрос на авиаперевозки, так и изменения благосостояния домохозяйств, которое решающим образом влияет на частный спрос. Кроме ВВП возможно применение других, не столь универсальных индикаторов: корпоративный спрос также зависит от промышленного производства и внешней торговли, а личное потребление определяется заработной платой, денежными доходами населения и динамикой валютных курсов.

Указанная зависимость спроса на пассажирские авиаперевозки от динамики ВВП в России (1992-2013 гг.) в целом укладывается вдоль линейного тренда (рис. 1). В долгосрочном периоде коэффициент линейной корреляции Пирсона между годовыми изменениями объема ВВП и спроса на авиаперевозки составляет 0,84 (рассчитано по 1991-2011 гг.) [7; 8], что позволяет считать обсуждаемую зависимость доказанной. Исключения из общей линии, как правило, связаны с докризисными и посткризисными периодами, когда спрос снижается опережающим образом вследствие сжатия деловой активности и личного потребления на фоне негативных ожиданий либо, напротив, опережающими темпами растет вследствие реализации отложенного потребления (1993, 1997, 1999 и 2010 гг.).



**Рис. 1.** Связь изменения спроса на пассажирские авиаперевозки в России от динамики ВВП (1992-2013 гг.) [7; 8]

На общем фоне выделяется опережающий рост авиаперевозок в 2012-2013 гг. и в первой половине 2014 г. Подтверждает аномальный уровень спроса на пассажирские перевозки в рассматриваемый период и показатель объема перевозки грузов на внутренних воздушных линиях (ВВЛ), связанный исключительно с уровнем деловой активности в стране. Он демонстрирует падение темпов уже четвертый год подряд: в 2013 г. грузопоток увеличился на 0,7%, но в первом полугодии 2014 г. спад составил 4,2% (рис. 2).



**Рис. 2.** Динамика ВВП и спроса на пассажирские (системно) и грузовые (на ВВЛ) авиаперевозки в России в 2001-2014 гг. [7; 8]

Пользуясь описанной выше линейной зависимостью изменения спроса на пассажирские авиаперевозки от ВВП, мы получили расчетный рост пассажиропотока, который в 2012 г. должен был находиться в пределах 6-7%, а в 2013-2014 гг. – снизиться до 3-4%. Напротив, в 2012-2013 гг. российские авиакомпании зафиксировали рост спроса на 14-16%.

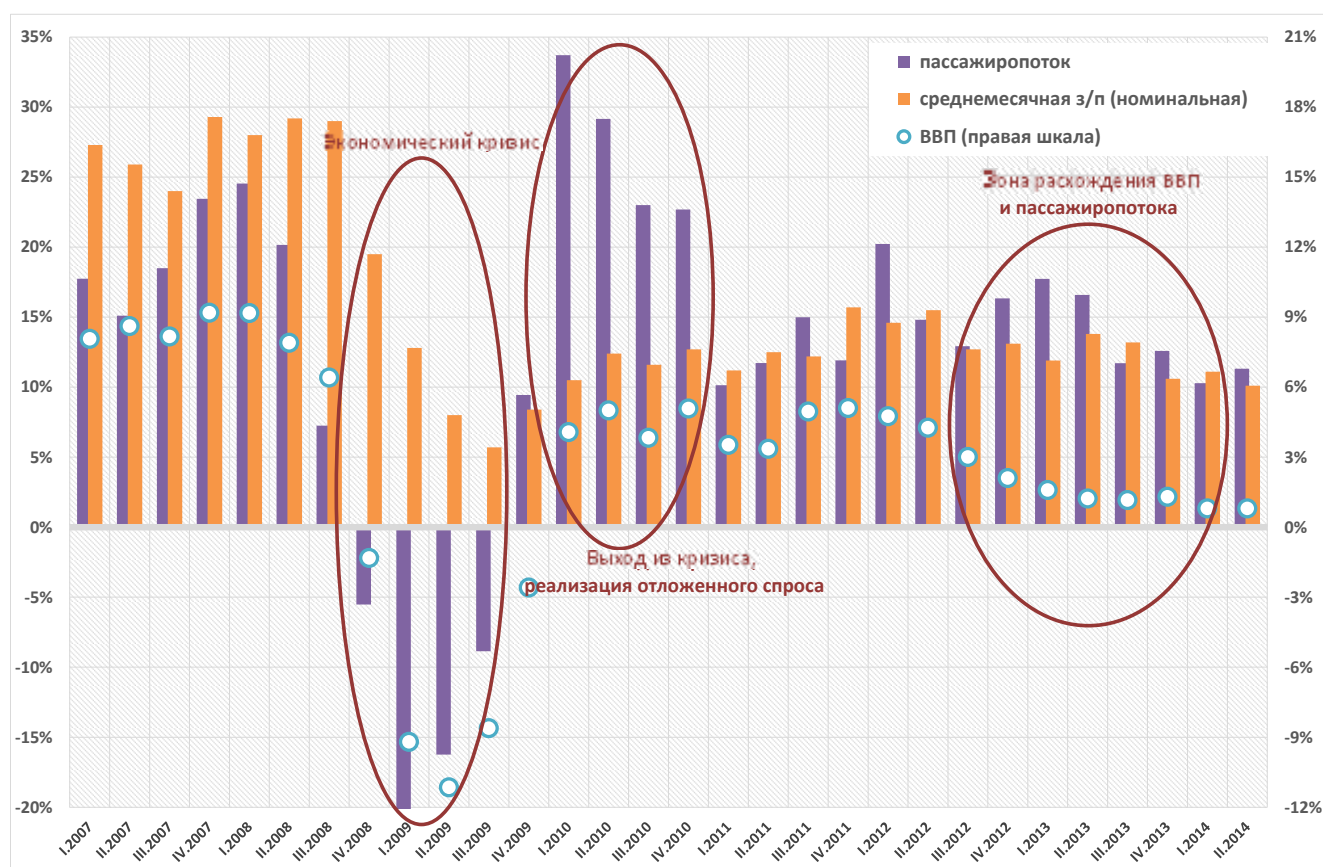
Таким образом, необходимо признать, что зависимость от ВВП перестает корректно описывать состояние рынка авиаперевозок. На фоне рецессионных тенденций в экономике отмечается заметный рост числа пассажиров, что свидетельствует о действии иных факторов, способствующих росту пассажиропотока. К сожалению, в российской научной и практической литературе фактически не уделяется внимание объяснению причин спроса на пассажирские авиаперевозки, в связи с чем актуальность данного исследования представляется высокой.

### **Основные факторы: личное потребление и повышение доступности авиаперевозок**

Основываясь на ряде косвенных показателей (статистические данные на отраслевом уровне отсутствуют), можно сделать предположение о полном преобладании в приросте пассажиропотока в посткризисный период частного потребления над корпоративным. Это не означает, что личное потребление (туризм, посещение родственников и друзей) преобладает в совокупном пассажиропотоке, но в приросте – в новых пассажирах – оно доминирует. Такой вывод мы сделали на основании анализа следующих показателей: развития маршрутной сети российских авиаперевозчиков (в которой преобладают туристические направления), опережающего роста пассажиропотока в традиционно «курортные» страны над «деловыми» (в Таиланд, Кипр, Испанию и Грецию темпы роста значительно выше, чем в Германию, Бельгию и Швецию), сокращения доли кресел бизнес-класса во вновь получаемых воздушных судах по отношению к эксплуатирующему парку.

Преобладание личного потребления в приросте пассажиропотока делает его чувствительным к показателю доступности авиаперевозок. Таким образом, поведение нового спроса, преимущественно оплачиваемого пассажирами из собственных средств, возможно описать микроэкономическими моделями, тогда как уже сформировавшийся пассажиропоток частично состоит из корпоративного спроса, практически индифферентного к ценовому фактору.

Средняя заработная плата – важный показатель, описывающий величину и динамику денежных доходов наиболее платежеспособной части населения. По данным Росстата, среднемесячный рост начисленной заработной платы с 2010 г. не опускался ниже 10% [8]. Начиная с I квартала 2011 г. динамика спроса на авиаперевозки и среднемесячной начисленной зарплаты практически совпадают: средний рост за квартал составил соответственно 13,8% и 12,7% (рис. 3). Напротив, с I квартала 2012 г. наблюдается заметное расхождение в темпах и направлении изменения роста ВВП и спроса на авиаперевозки. Впрочем, некоторая часть зафиксированного статистикой повышения заработной платы может объясняться выводом ее из теневого сектора, так что действительная роль этого фактора может быть ниже.



**Рис. 3.** Связь изменения спроса на пассажирские авиаперевозки в России с динамикой ВВП и среднемесячной заработной платы (2007-2014 гг.) [7; 8]

Важное значение имеет не только динамика, но и абсолютный уровень доходов потребителей, а также неравномерность их распределения в обществе. С точки зрения потребительского спроса, по Л. Торнквисту, авиаперевозки следует отнести к услугам второй необходимости. Для таких услуг существует пороговый уровень доходов, по достижении которого население начинает активно пользоваться воздушным транспортом. По нашим эмпирическим наблюдениям, основанным на анализе транспортной подвижности в мире, ее заметное повышение начинается с душевого ВВП от 15 тыс. долл. США [2]. Валовым региональным продуктом (ВРП) свыше 15 тыс. долл. на душу населения в год обладают Москва, Тюменская об-

ласть (ХМАО и ЯНАО) и ряд небольших и отдаленных регионов: Сахалинская и Магаданская области, Чукотский АО, республики Саха (Якутия) и Коми (на 2012 г.) [7]. Из статистически значимых по численности населения регионов подбираются к этой категории Санкт-Петербург и Красноярский край, имеющие душевой ВРП от 11 до 13 тыс. долл.

В результате за счет быстрого роста заработной платы – на 75% в середине 2014 г. к уровню середины 2009 г. – расширился платежеспособный сегмент потребителей, которые могут позволить себе совершать авиаперелеты по личным нуждам. Но, как и прежде, реальный массовый платежеспособный спрос в пределах Европейской части России, где проживают 80% населения страны, сосредоточен в Москве и Санкт-Петербурге, а в значительно меньшей степени – в богатых городах-миллионерах (Екатеринбург, Самара, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Уфа). По опросу ВЦИОМ, регулярно – чаще 1 раза в год – пользуются услугами воздушного транспорта (как в личных, так и в деловых поездках) всего 3% населения, причем около 80% населения вообще не летали в последние 2-3 года [3]. Но в Москве и Петербурге доля «часто летающих» составляет 9%, что связано не только с более высокими доходами (которые в Петербурге слабо отличаются от других крупных городов), но и с иными привычками потребления, где путешествия и отдых играют заметную роль.

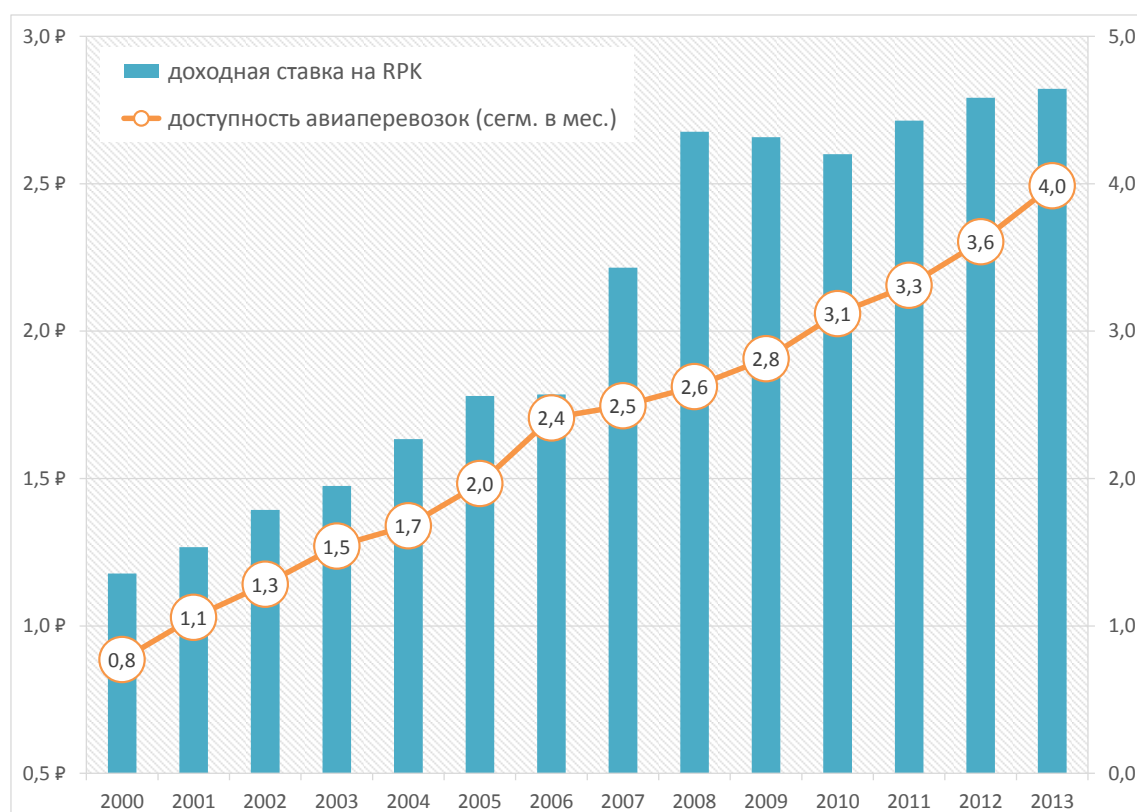
Таким образом, на фоне слабого роста деловой активности доминирующим источником новых пассажиров в посткризисные годы становится потребление, оплаченное из собственных средств (частный спрос). Основным стимулом к расширению потребления является постоянный рост доходов наиболее обеспеченной (т.е. занятой) части общества, благодаря чему структура потребления сместилась от удовлетворения базовых потребностей к массовому спросу на вторичные потребности, в том числе отдых. Отметим также, что доля «туристических» авиаперевозчиков в получаемой провозной емкости выросла с 15% в 2010 г. до 27-28% в 2013-2014 гг. [4].

Повышение доступности авиаперевозок связано не только с ростом денежных доходов потребителей, но также с плоской динамикой стоимости авиаперевозок. В период с 2008 по 2013 гг. среднеотраслевая доходная ставка на выполненный пассажирокилометр (РПК) увеличилась всего на 5,4% в текущих ценах (рис. 4). В базовых ценах, рассчитанных с применением индекса-дефлятора ВВП, ежегодное снижение доходной ставки на РПК составило в этот период от 4% до 14%. Как следствие, ценовая доступность авиаперевозок для работающего населения в 2013 г. возросла к 2009 г. более чем на 40%.

Отметим неоднородность влияния ценового фактора. По информации ГосНИИ ГА, операционная рентабельность российских авиакомпаний на международных маршрутах сократилась с 11% в 2009 г. до 4-5% в 2011-2012 гг. Усиление соперничества между отечественными авиакомпаниями и появление на маршрутах в Россию многочисленных иностранных низкобюджетных перевозчиков приводят к постепенному снижению цен на международных воздушных линиях (МВЛ). Подавляющая часть нового спроса состоит из пассажиров, оплачивающих перелет самостоятельно, а значит, ценовой фактор вносит положительный вклад в рост пассажиропотока. На ВВЛ, напротив, в 2012-2013 гг. наблюдался рост тарифов к уровню 2011 г., хотя в целом по отрасли сохраняется итоговая убыточность операционной деятельности на внутреннем рынке. Вероятно, мы имеем дело с возвратным ростом тарифов после синхронного ухода с рынка низкобюджетных перевозчиков «Скай Экспресс» и «Авиановы» в конце 2011 г.

Экстраординарный уровень спроса на авиаперевозки в посткризисный период объясняется не только стремительным ростом доходов населения на фоне медленного (ниже инфляции) роста тарифов, но и долгосрочным повышением обменного курса рубля. Практически весь рост на МВЛ в рассматриваемый период связан с исходящим туристическим потоком. В посткризисные годы быстрый рост доходов населения сопровождался укреплением обменного курса рубля к основным валютам, что повлекло за собой резкий рост доступности отдыха за рубежом. С начала 2009 г. по начало 2013 г. курс евро снизился с 46,8 до 39,8 руб. (на 15%), а средняя зарплата увеличилась на 47%. В итоге доступность отдыха за рубежом для российских потребителей (без учета инфляции в еврозоне) увеличилась более чем на 70%, чего нельзя сказать о российских

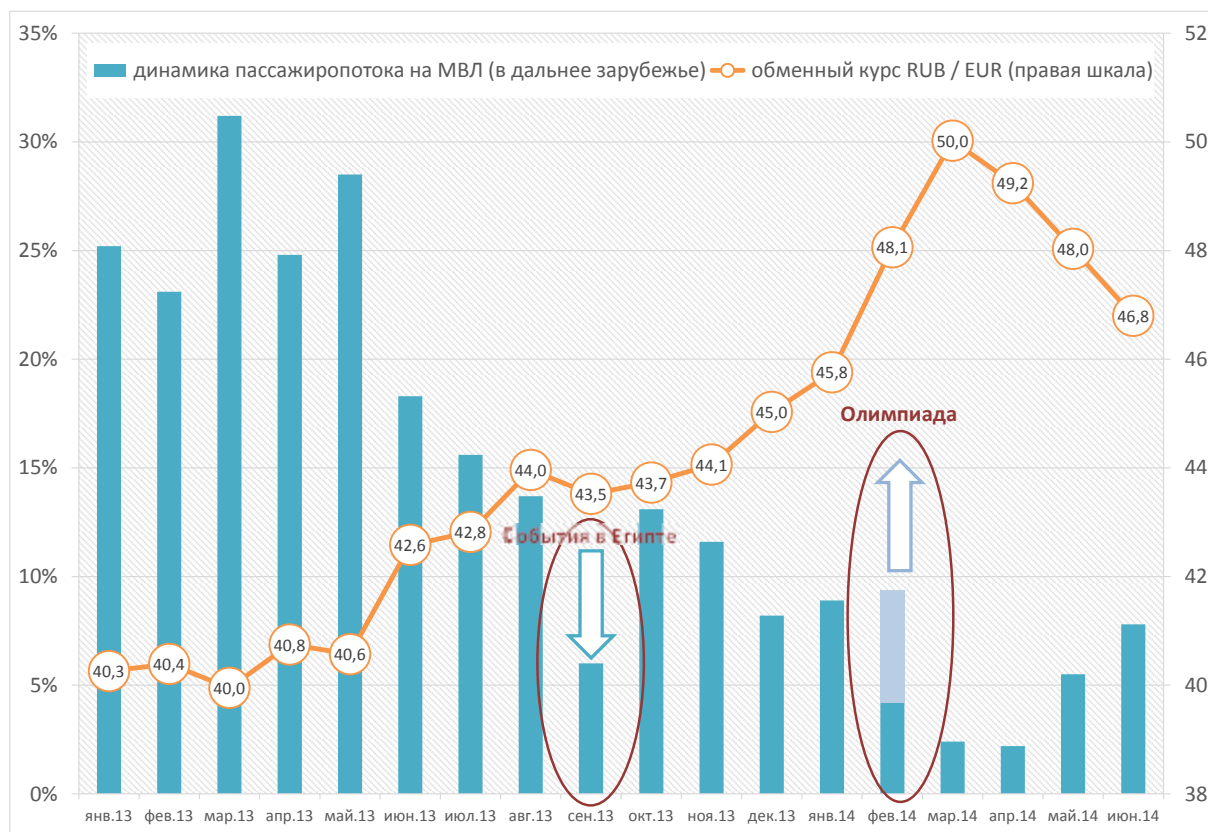
курортах, страдающих от традиционно высокой рублевой инфляции. Из Москвы в 2013 г. в Анталью, Хургаду и Шарм-эш-Шейх отправлено суммарно 2,5 млн. чел. – в 2,5 раза больше, чем в Сочи, Анапу и Геленджик. Отдых за рубежом стал доступен для достаточно широкого круга потребителей в российских регионах: чартерные программы на популярные курорты Турции, Египта и Таиланда сейчас выполняются практически из всех аэропортов, в которых открыт пункт пропуска через государственную границу.



**Рис. 4.** Изменение доходной ставки на выполненный пассажирокилометр (левая шкала) и доступности авиаперевозок (отношение среднемесячной начисленной заработной платы к стоимости одного сегмента) в 2000-2013 гг. (рассчитано по [7; 8])

Решение российского Правительства в середине 2013 г. провести управляемую девальвацию рубля заметно ударило по темпам роста спроса на МВЛ (рис. 5). Несмотря на негативное влияние политического кризиса в Египте, прослеживающееся в сентябре 2013 г., основной причиной резкого падения темпов роста на МВЛ (рассчитано к аналогичному месяцу предыдущего года) стало укрепление доллара и евро, которое к марту 2014 г. привело к подорожанию отдыха за рубежом в целом и авиаперелетов в частности почти на 25%. В марте и апреле 2014 г. темпы роста пассажиропотока в дальнее зарубежье снизились до 2-3%, что вынудило многих авиаперевозчиков переориентировать провозные емкости на внутренний рынок [4].

Подтверждением предположения о значимом влиянии валютного курса на потребительский спрос на МВЛ служит обратная динамика во II квартале 2014 г. С апреля началось постепенное укрепление рубля, которое привело к более быстрому росту пассажиропотока на МВЛ в страны дальнего зарубежья – до 7,8% в июне 2014 г.



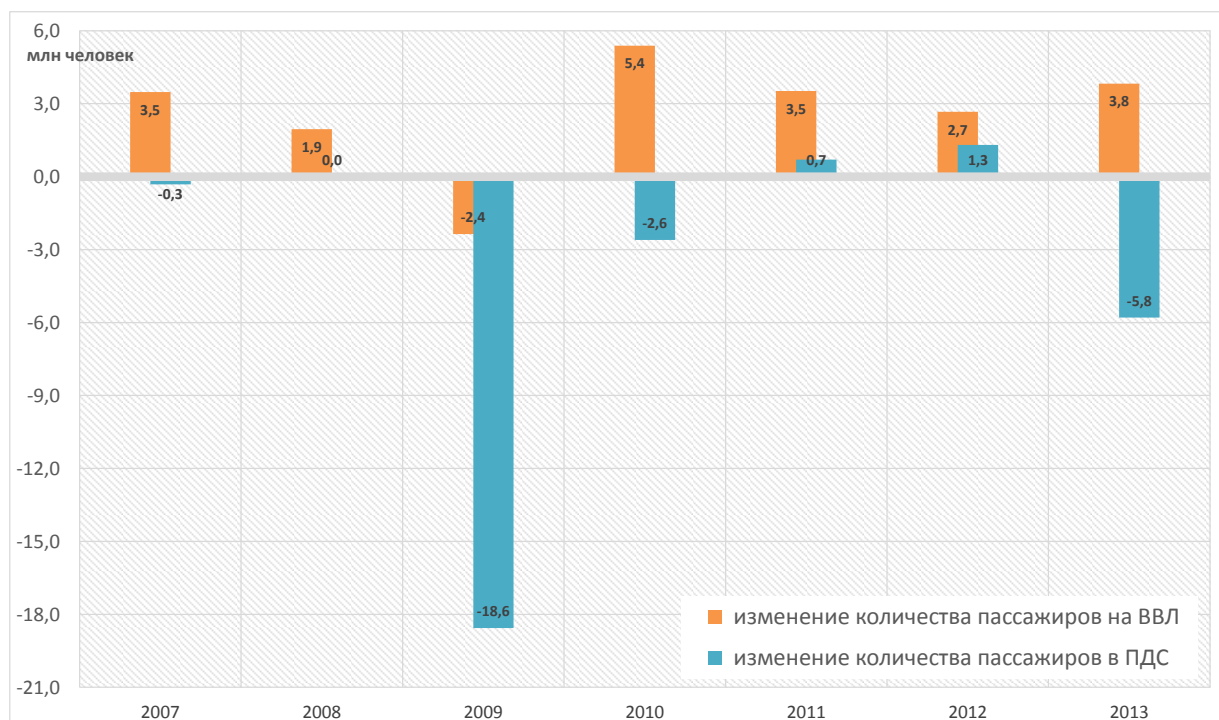
**Рис. 5.** Взаимосвязь динамики спроса на МВЛ (в дальнее зарубежье) и обменного курса рубля к евро (2013-2014 гг.) [7; 8]

### Влияние субститутов на динамику пассажирских авиаперевозок

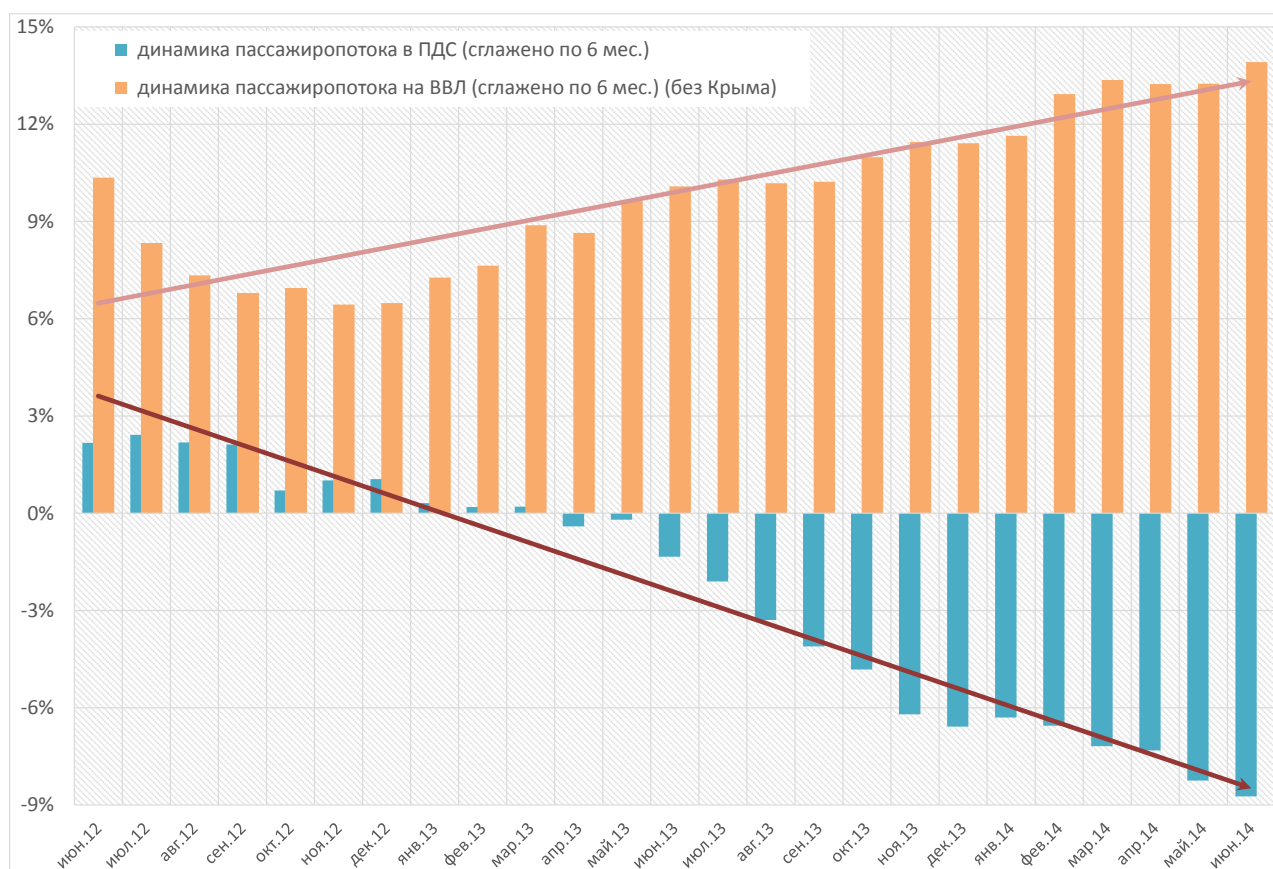
От международных маршрутов обратимся к внутрироссийскому рынку авиаперевозок. По нашему мнению, основным фактором, стимулировавшим рост пассажиропотока в посткризисные годы, является перетекание пассажиров с железнодорожного транспорта, в том числе благодаря субсидированию авиаперевозок из бюджетной системы РФ.

Авиационный и железнодорожный транспорт не являются полными субститутами, но имеют определенную долю взаимозаменяемости. С 2007 г. число пассажиров в поездах дальнего следования (ПДС) уменьшилось более чем на 25 млн. чел., тогда как на ВВЛ прирост пассажиров составил 18,5 млн. чел. (рис. 6). В те годы, когда на железной дороге все-таки наблюдался рост пассажиропотока (2005, 2006, 2008, 2011 и 2012 гг.), он не превышал +1,3%, т.е. большая часть новых пассажиров выбирала воздушный транспорт.

Основная причина изменения потребительских предпочтений – опережающий рост тарифов на железнодорожные перевозки, в результате чего оказались выше стоимости авиабилетов на сопоставимых маршрутах не только в купейных, но и в плацкартных вагонах фирменных поездов. Большое значение имело введение ОАО «РЖД» так называемого "динамического ценообразования" в марте 2013 г., результатом чего стало повышение тарифов в купейных вагонах и переток платежеспособных потребителей на воздушный транспорт (рис. 7). В первом полугодии 2014 г. железные дороги потеряли 4,5 млн. пасс. (-8,7% к аналогичному периоду 2013 г.), тогда как на ВВЛ российские авиакомпании перевезли больше на 2,9 млн. пасс. (на 2,4 млн. без учета рейсов в Симферополь). Отметим, что в целях настоящего исследования график динамики авиаперевозок на ВВЛ на рис. 7 очищен от влияния изменения принципов статистического учета, поскольку с апреля 2014 г. авиаперевозки в аэропорты Крыма засчитываются на ВВЛ вместо МВЛ в страны ближнего зарубежья.



**Рис. 6.** Взаимосвязь динамики пассажиропотока на ВВЛ и в ПДС (в 2007-2013 гг.) (рассчитано по [5; 7])



**Рис. 7.** Взаимосвязь динамики пассажиропотока на ВВЛ и в ПДС в 2012-2014 гг. (сглаженная динамика по 6 месяцам) (рассчитано по [5; 7])



Очевидно, что не все пассажиры, ушедшие из поездов, пересели на самолеты (это зависит от расстояния и класса обслуживания), но их вклад в наблюдающийся рост на ВВЛ отрицать невозможно. Коэффициент линейной корреляции Пирсона между месячной динамикой изменения числа пассажиров в поездах дальнего следования и на ВВЛ, сглаженной по 6 предыдущим месяцам в целях устранения краткосрочных колебаний, за период с апреля 2013 г. по июнь 2014 г. составляет  $-0,93$  и свидетельствует о практически прямой обратной зависимости этих показателей. В первую очередь клиентами авиакомпаний становятся пассажиры на маршрутах с прямой конкуренцией между двумя видами транспорта, прежде всего из крупных городов в Москву и Санкт-Петербург.

Отдельного рассмотрения заслуживает влияние субсидирования авиаперелетов на ВВЛ, масштабы которого заметно возросли после 2009 г. В 2013 г. действовали пять программ субсидирования, финансируемых из средств федерального бюджета РФ, не считая многочисленных региональных программ. За счет субсидий создан большой – около 1,3 млн. чел. в год – искусственный пассажиропоток, не подкрепленный реальным платежеспособным спросом. На субсидируемых пассажиров сейчас приходится примерно 4% спроса на ВВЛ, что в целом немного, но на некоторых направлениях они сейчас дают весьма значительный вклад в общий рост. По расчетам авторов, 40% прироста в 2009-2012 гг. на маршрутах между Европейской частью и восточными регионами России пришлось на субсидированных пассажиров в рамках дальневосточной программы. На девяти направлениях (в том числе Москва-Анадырь, Петербург-Владивосток, Сочи-Якутск) появление значительного числа «субсидированных» пассажиров произошло на фоне заметного сокращения обычного пассажиропотока.

### **Либерализация режимов двустороннего воздушного сообщения и визовых режимов**

По оценкам американской консалтинговой компании InterVISTAS, полная либерализация воздушного пространства («открытое небо») способна обеспечить прирост пассажиропотока между парой государств в 2-2,7 раза по сравнению с традиционной системой регулирования, основанной на Чикагской конвенции («О международной гражданской авиации») и обозначаемой обычно как 'Bermuda II'.

Несомненный вклад в опережающий рост перевозок на МВЛ вносит проводимый российскими авиационными властями в последние годы курс на либерализацию режима двусторонних межправительственных соглашений о воздушном сообщении. После появления второго российского перевозчика на маршрутах из Москвы в Рим и Милан в отдельные месяцы 2012 и 2013 гг. рост пассажиропотока на этих направлениях составлял 50-75%. Поэтапная либерализация воздушного сообщения между Россией и Украиной, завершившаяся введением режима «открытого неба», принесла российским авиакомпаниям в 2012 г. на 67% больше пассажиров, чем двумя годами ранее. В конце 2013 г. Киев временно вышел на первое место среди регулярных международных направлений из российской столицы (и на второе общее место после Хургады), а рыночная доля российских перевозчиков на этом направлении достигла 75%.

Сопоставимый вклад вносит либерализация визовых режимов, которая приводит к заметному росту числа пассажиров на туристических направлениях. После отмены виз между Россией и Израилем в 2008 г. за 5 лет пассажиропоток российских авиакомпаний вырос втрое. Менее масштабное, но также заметное влияние на пассажиропоток оказывает продолжающееся смягчение условий выдачи многократных виз большинством европейских государств после кризиса 2008-2009 гг.

Эффект либерализации (как визовых режимов, так и доступа авиакомпаний к коммерческим правам на международные перевозки) носит непродолжительный характер и исчерпывается за 1-2 года. Наиболее благоприятные случаи, например, снятие Израилем в 2008 г. визового барьера, а в 2010 г. значительной части ограничений на конкуренцию перевозчиков, стимулируют рост пассажиропотока на протяжении 3-5 лет.

## Выводы

1. Динамика ВВП является универсальным индикатором, определяющим экономическое положение страны и уровень спроса на перевозки воздушным транспортом. Коэффициент линейной корреляции Пирсона между годовыми изменениями объема ВВП и спроса на авиаперевозки в России в 1992-2011 гг. составляет 0,84. Начиная с 2011-2012 гг. данная зависимость перестает корректно описывать наблюдающийся высокий уровень спроса на авиаперевозки на фоне сокращения темпов роста ВВП до 0,8% (в 2014 г.).

2. В посткризисный период (2010-2014 гг.) в приросте новых пассажиров доминирует частный спрос, оплаченный из собственных средств потребителей. Основным фактором роста спроса на авиаперевозки является повышение заработной платы, которая с середины 2009 г. по середину 2014 г. возросла на 75%. Стоимость авиаперевозок остается практически плоской: рост доходной ставки на РПК в рассматриваемый период доставил всего 5%.

3. Опережающий рост спроса на МВЛ связан с повышением обменного курса рубля к основным мировым валютам в 2009-2013 гг. (на 15%) и ростом доступности отдыха за рубежом. После управляемой девальвации рубля в 2013-2014 гг. темпы роста пассажиропотока на МВЛ в дальнейшем зарубежье снизились с 30-35% весной 2013 г. до 2-3% весной 2014 г.

4. Либерализация режимов межправительственных соглашений о воздушном сообщении является важным фактором опережающего роста перевозок на МВЛ, поскольку вносит вклад в увеличение конкуренции, снижение тарифов и упрощение путешествий в целом. По расчетам авторов, появление вторых назначенных авиаперевозчиков на маршрутах между Москвой-Санкт-Петербургом и крупными европейскими городами приводило к росту пассажиропотока в первый год не менее чем на 35-40%.

5. Рост спроса на ВВЛ связан с сильной конкурентной позицией воздушного транспорта по отношению к субститутам, прежде всего к железнодорожному транспорту. После введения ОАО «РЖД» в марте 2013 г. так называемого «динамического ценообразования», приведшего к заметному росту тарифов в купейных вагонах, среднемесячная динамика пассажиропотока в ПДС составляет -6,2%. Коэффициент линейной корреляции Пирсона между месячной динамикой изменения числа пассажиров в ПДС и на ВВЛ (сглаженной по 6 предыдущим месяцам) за период с апреля 2013 г. по июнь 2014 г. составляет -0,93. Вероятно, что большая часть новых авиапассажиров на ВВЛ в этот период является следствием изменения потребительских предпочтений.

## ЛИТЕРАТУРА

1. **Балашов В.В., Смирнов А.В.** Модель оценки спроса на пассажирские авиаперевозки, оплачиваемые пассажирами из собственных средств // *Научный Вестник МГТУ ГА, серия Менеджмент, экономика, финансы*. 2006. № 104. С. 24-31.
2. **Борисов Ф.А., Крамаренко А.В., Синицкий А.В.** Пределы роста // *Авиатранспортное обозрение*. 2014. № 147.
3. Всероссийский центр изучения общественного мнения // *Пресс-выпуск*. № 2509. [Электронный ресурс]. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=459&uid=114703>.
4. **Крамаренко А.В.** Перед бурей // *АвиаПорт*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aviaport.ru/news/2014/08/11/300449.html>.
5. *ОАО «Российские железные дороги»: Официальный сайт*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd.ru>.
6. **Смирнов А.В.** Задача прогнозирования спроса на пассажирские авиаперевозки // *Научный Вестник МГТУ ГА, серия Менеджмент, экономика, финансы*. 2006. № 104. С.146-152.
7. *Транспортная клиринговая палата: статистические сборники и оперативная статистика*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tch.ru/rus>.
8. *Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации: официальный сайт*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru>.
9. **Shaw St.** *Airline Marketing and Management // Seventh Edition*. Aldershot: Ashgate Publishing, Ltd, 2012.

## THE REVIEW OF PRESENT TRENDS ON THE RUSSIAN PASSENGER AIR TRANSPORTATION MARKET

**Borisov F.A., Kramarenko A.V., Krupenskiy N.A.**

The article examines the impact of the macroeconomic environment on the demand for passenger air travel in Russia. It substantiates the thesis of the limited influence of gross domestic product growth of air traffic in 2012-2014. The analysis of the impact on consumer demand of other macroeconomic indicators, in particular, the dynamics of wages and exchange rates was done. The mutual influence of the passenger air traffic with substitutes – the long-distance trains has been established.

**Keywords:** civil aviation, passenger air transportation, macroeconomic evolution, customer demand.

### REFERENCES

1. **Balashov V.V., Smirnov A.V.** Model' ocenki sprosa na passazhirskie aviaperevozki, oplachivaemye passazhirami iz sobstvennyh sredstv. *Nauchnyi Vestnik MGTU GA, seriya Menedzhment, ekonomika, finansy*. 2006. № 104. Pp. 24-31. (In Russian).
2. **Borisov F.A., Kramarenko A.V., Sinitskii A.V.** Predely rosta. *Aviatransportnoe obozrenie*. 2014. № 147. (In Russian).
3. Vserossiiskii tsentr izucheniya obshchestvennogo mneniya. *Press-vypusk*. № 2509. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=459&uid=114703>. (In Russian).
4. **Kramarenko A.V.** Pered burei. *AviaPort*. URL: <http://www.aviaport.ru/news/2014/08/11/300449.html>. (In Russian).
5. *OAO «Rossiiskie zheleznye dorogi»: Ofitsial'nyi sait*. URL: <http://www.rzd.ru>. (In Russian).
6. **Smirnov A.V.** Zadacha prognozirovaniya sprosa na passazhirskie aviaperevozki. *Nauchnyi Vestnik MGTU GA, seriya Menedzhment, ekonomika, finansy*. 2006. № 104. Pp. 146-152. (In Russian).
7. *Transportnaya kliringovaya palata: statisticheskie sborniki i operativnaya statistika*. URL: <http://www.tch.ru/rus>. (In Russian).
8. *Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki Rossiiskoi Federatsii: ofitsial'nyi sait*. URL: <http://www.gks.ru>. (In Russian).
9. **Shaw St.** *Airline Marketing and Management // Seventh Edition*. – Aldershot: Ashgate Publishing, Ltd. 2012.

### Сведения об авторах

**Борисов Федор Андреевич**, 1973 г.р., окончил Санкт-Петербургский политический университет (2000), ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, автор 38 научных работ, область научных интересов – транспорт и транспортная политика.

**Крамаренко Андрей Владимирович**, 1984 г.р., окончил МГУ им. М.В. Ломоносова (2007), эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, автор 27 научных работ, область научных интересов – транспорт и транспортная политика.

**Крупенский Никита Александрович**, 1989 г.р., окончил Московский государственный агроинженерный университет им. В.П. Горячкина (2009), кандидат технических наук, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, автор 10 научных работ, область научных интересов – транспортная политика, логистика, альтернативные виды топлива.