



2018

# Общее годовое собрание АЭВТ



Дирекция АЭВТ

**Доклад Президента АЭВТ**

6.12.2018

# Тезисы доклада Президента АЭВТ на Общем годовом собрании

(06 ДЕКАБРЯ 2018 г.)

## **Уважаемые коллеги!**

Оценивая показатели деятельности воздушного транспорта России в 2018 году, можно сказать, что отрасль сумела восстановиться после спада воздушных перевозок в 2015-2016 годах. Результаты деятельности гражданской авиации за 10 месяцев 2018 года свидетельствуют о поступательном ее развитии.

Продолжает совершенствоваться наземная инфраструктура: в отдельных регионах страны строятся новые аэропорты и реконструируются старые. В этом году Авиаторы внесли существенный вклад в обеспечение проведения в нашей стране чемпионата мира по футболу.

Авиакомпании пополняют свой парк новыми ВС различных типов, как иностранного, так и отечественного производства.

Вашему вниманию представляется Отчет Ассоциации за 2018 год.

**Слайд 2**

**В текущем году работа АЭВТ строилась исходя из:**

- задач, поставленных по итогам общего годового собрания участников АЭВТ в декабре 2017 г.;
- решений, принятых на заседаниях Правления в текущем году;
- инициатив авиакомпаний, поступающих в течение всего года.

**За отчётный период состоялось 4 заседания Правления Ассоциации:**

- заседания Правления в очной форме - 3;
- заседания Правления в форме заочного голосования, по возникшим вопросам – 1.

**Слайд 3**

**Руководствуясь поставленными перед нами целями, Ассоциация решает следующие задачи:**

- консолидация и координация деятельности авиаперевозчиков
- защита интересов организаций членов АЭВТ
- выработка и реализация согласованной политики и стратегии в области воздушного транспорта

**Слайд 4**

**Работа Комитетов и Советов АЭВТ (очные заседания):**

- Комитет по аэронавигационному обслуживанию - 4;
- Комитет по поддержанию лётной годности воздушных судов - 6;
- Комитет по лётной эксплуатации и безопасности полетов - 3;
- Комитет по авиационной безопасности - 4;
- Комитет по авиационному страхованию - 2;
- Комитет по аэропортовому и наземному обслуживанию - 11;
- Комитет по правилам коммерческой деятельности авиакомпаний - 9;
- Совет по внешним связям - 4.

Итого за 2018 год заседаний - 43

## Слайд 5

За отчётный период Дирекция АЭВТ принимала участие более чем в **70 рабочих заседаниях** совместно с государственными органами, общественными организациями, проводила совместные рабочие совещания, конференции, семинары.

## Слайд 6

**За отчётный период дирекцией АЭВТ было подготовлено более двухсот документов:**

- экспертные заключения по законопроектам и проектам нормативных правовых актов и по запросам от государственных структур;
- **внесены изменения в действующие законодательные акты;**
- отдельные законодательные акты отменены полностью либо частично.

**Документооборот за отчетный период составил:**

- входящие – 768 документов (за 2017 г. – 762 документа)
- исходящие – 595 документов (за 2017 г. – 562 документа)

## Слайд 7

### **Информационная политика и освещение деятельности Ассоциации в СМИ**

Дирекция Ассоциации активно сотрудничает со средствами массовой информации, информирует общественность об актуальных вопросах и проблемах гражданской авиации Российской Федерации, в изданиях в частности:

- Ежедневная общенациональная деловая газета «Коммерсантъ»
- Газета деловых новостей «Деловой Петербург»
- Информационное агентство Reuters Россия и СНГ
- Ежедневная деловая газета «Ведомости»
- Российский медиахолдинг «РосБизнесКонсалтинг»
- Государственное информационное агентство ТАСС
- Информационное агентство REGNUM

Успешно функционирует сайт [aevt.ru](http://aevt.ru), увеличивается посещаемость сайта. Отслеживаются новости средствами массовой информации на воздушном транспорте.

## **Основные темы и вопросы, над которыми АЭВТ работала в текущем году:**

1) Установление льготного режима налогообложения по НДС до 0% по ВВЛ (Приняты изменения в Налоговый кодекс РФ по установлению ставки НДС 0% при выполнении полетов в/из пунктов Дальневосточного Федерального округа);

2) Внесение изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации в связи с уточнением правил налогообложения фактических получателей доходов от источников в России.

В 2018 году авиакомпания столкнулись с проблемой доначисления значимых сумм налогов, штрафов и пеней в рамках проведения, выездных налоговых проверок за период 2014-2016 гг., в ходе которых налоговые органы уделяли повышенное внимание лизинговым платежам иностранным организациям.

На площадке Ассоциации была создана Рабочая группа по выработке единой позиции для подготовки проекта Федерального закона «О внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации в связи с уточнением правил налогообложения доходов от источников в России». Реализация данной инициативы позволит внести ясность в режим налогообложения арендных и лизинговых платежей за воздушные суда.

Ассоциацией были направлены предложения Руководителю Федеральной налоговой службы Российской Федерации, Минтранс России, Минфин России и Первому заместителю председателя Комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ.

Работа по данному законопроекту продолжается.

3) Инициировано поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2018 г. № АД-П9-13пр о включении метеорологического обеспечения в перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах и установление ставок сборов за метеорологическое обеспечение ФАС России и издания соответствующих приказов ФАС России:

- от 01.03.2018 №259/18, согласно которому расходы на метеообслуживание включены в ставку сбора за АНО;
- от 07.05.2018 №580/18, согласно которому изменена величина ставки сборов за АНО;

4) Продолжена работа по обоснованию установления справедливых и экономически обоснованных тарифов, ставок сборов на услуги по аэропортовому обслуживанию, а также работы над вопросом внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 599 «О

порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»;

5) Продолжение начатой в 2017 году работы по принятию Правительством предложений АЭВТ по компенсационным мерам для авиакомпаний из-за резкого роста цен на авиатопливо (30 ноября 2018 г. заместителем Председателя Правительства РФ М.А. Акимовым в ответ на письмо АЭВТ даны поручения ФАС, Минтрансу, Минэкономразвития и Минтопэнерго до 10.12.2018 г. проработать и представить согласованные предложения для совещания в Правительстве Российской Федерации);

6) Совершенствование воздушного законодательства по вопросам безопасности полетов, поддержания летной годности ВС, аэронавигационного обслуживания, авиационной безопасности и др.

Подробная информация о работе Дирекции АЭВТ представлена в материалах к данному Собранию.

## ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГА

### Слайд 8

За 10 месяцев текущего года рост операционных показателей деятельности авиакомпаний к соответствующему периоду 2017 г. составил:

• <b>Общий объем работ</b>	- 28,4 млрд. ткм	(+ 7,9%)
• <b>коэффициент коммерческой загрузки</b>	- 71,6%	(+ 1,4 п.п.)
• <b>располагаемый пассажирооборот</b>	- 288,2 млрд. пасс. км.	(+ 9,3%)
• <b>пассажирооборот</b>	- 243,8 млрд. пасс. км.	(+ 10,3%)
• <b>пассажиропоток</b>	- 99,2 млн. чел.	(+ 10,4%)
• <b>занятость пассажирских кресел</b>	- 84,6%	(+ 0,8 п.п.)
• <b>грузооборот</b>	- 6,5 млрд. ткм	(+ 0,6%)
• <b>перевозка грузов и почты</b>	- 964 тыс. тонн	(+ 1,1%)

По оптимистичному прогнозу экспертов АЭВТ в предстоящие 5 лет среднегодовой темп роста пассажирских перевозок при сохранении текущих темпов развития экономики страны будет находиться в диапазоне 6-8%.

По консервативному прогнозу в предстоящие 5 лет среднегодовой темп роста пассажирских перевозок будет находиться в диапазоне 4-5%.

При негативном развитии событий рынок пассажирских перевозок будет стагнировать или может наступить рецессия.

Отдельные признаки негативного сценария мы уже начинаем отмечать.

## ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГА

### Слайд 9-11

За 9 месяцев 2018 года (по предварительным данным):

- операционные расходы авиакомпаний выросли на 22,8%, а доходы увеличились только на 16,3%;
- операционный убыток авиакомпаний на внутренних воздушных линиях увеличился в 7 раз и составил 34,7 млрд. рублей;
- операционная прибыль на международных воздушных линиях уменьшилась в 1,9 раза и составила 15,4 млрд. рублей;
- общий убыток операционной деятельности авиакомпаний на транспортной работе составил - 19,3 млрд. рублей, в отличие от прибыли +24 млрд. руб. за аналогичный период 2017 года.

**Учитывая ежегодную статистику IV квартала, можно спрогнозировать, что авиакомпании закончат 2018 год с общим убытком по операционной деятельности – около 37-39 млрд. рублей.**

Необходимо отметить, что главным фактором ухудшения финансово-экономического состояния авиакомпаний стал рост стоимости авиатоплива. В 2017-2018 гг. российские авиакомпании работают в условиях резкого роста стоимости авиационного топлива.

### Слайд 12

При этом не может не удивлять позиция ФАС России при оценке роста цен на авиационное топливо. Создается устойчивое впечатление, что ответственные чиновники в ФАС России пребывают в каком-то параллельном мире.

### Слайд 13-14

Позиция ФАС России заключается в следующем:

- По данным отраслевой государственной статистики в структуре расходов авиакомпаний сокращается доля затрат на авиационное топливо...



- Снижение в структуре расходов доли авиатоплива произошло за счет того, что в настоящее время топливо поставляется напрямую с НПЗ, либо с альтернативных ТЗК.
- В России созданы институциональные условия для обеспечения устойчивой ситуации на рынках авиатоплива и авиатопливообеспечения.
- **Среднегодовые цены на авиационное топливо за последние три года менялись темпами, близкими к темпам инфляции, в отдельные периоды опережая ее, в отдельные периоды отставая.**

### Слайд 15

Представляя в Правительство России графики динамики изменения национальных индексов цен на авиационный керосин в период с 2016 по 2018 годы, сотрудники ФАС России попросту отрицают даже то, что представлено на этих графиках.

### Слайд 16

АЭВТ считает, что:

– информация ФАС России об отклонениях между отдельными пиковыми значениями не является информативной и может формировать искажённое представление о проблемах авиаперевозчиков.

### Слайд 17

Проведенный экспертами АЭВТ анализ показал, что с ноября 2015 г. по ноябрь 2018 г. средневзвешенная цена авиационного керосина росла темпами более чем в 3 раза превышающими инфляцию.

### Слайд 18

Более того, с 2017 г. среднегодовые темпы роста стоимости авиакеросина превышают уровень инфляции более чем в 8 раз. В результате стоимость авиационного керосина по национальному биржевому индексу ТС в октябре 2018 г. была на 77,5% выше, чем в январе 2016 г., что более чем в 7,5 раз выше темпов инфляции за этот период (10,1%).

## Слайд 19

За 9 месяцев 2018 года общие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 43 процента или на 87 миллиардов рублей до 288 миллиардов рублей, при этом потребление авиатоплива выросло только на 9 процентов до 7 миллионов тонн. В результате, только из-за роста цен на топливо авиакомпании понесли дополнительные затраты в размере 68 миллиардов рублей, и лишь 19 млрд. руб. за счет увеличения потребления.

Удельный вес затрат на авиатопливо в расходах авиакомпаний по операционной деятельности за 9 месяцев 2018 г. увеличился на 5 п.п. и составил более 27%.

## Слайд 20

По прогнозу АЭВТ за год дополнительные расходы авиакомпаний за счет роста цен на топливо могут достичь 75-80 миллиардов рублей.

Не вселяет оптимизма и тот факт, что авиакеросин при рассмотрении Правительством механизмов сдерживания роста цен на нефтепродукты в списке рассматриваемых нефтепродуктов до последнего времени не числился.

## Слайд 21-22

Как было сказано выше по решению Правления АЭВТ в ноябре направила на имя заместителя Председателя Правительства письмо с изложением сделанного экспертами АЭВТ анализа ситуации с резким ростом цен на авиатопливо, их негативного влияния на финансово-экономическое состояние авиаперевозчиков. В письме также были сделаны предложения:

- поддержать предложение Минтранса России о выделении авиакомпаниям **22,5 миллиардов рублей в качестве единовременной компенсации** резкого увеличения стоимости авиатоплива в 2018 году:
- эффективной мерой поддержки отрасли воздушных перевозок может стать не только единовременная компенсация, но и системная дополнительная мера, **возмещения авиакомпаниям суммы, подлежащей вычету в рамках действия пункта 21 статьи 200 Налогового кодекса Российской Федерации, путём повышения с 2,08 до 3,5 коэффициента суммы акциза, начисленной при получении авиационного керосина налогоплательщиком.**

Остается надеяться, что поручение заместителя Председателя Правительства России, данное ряду министерств и служб о подготовке

материалов для доклада Руководству Правительства, будет выполнено и предложения авиакомпаний АЭВТ будут отражены в соответствующем правовом акте Правительства Российской Федерации.

### **Слайд 23**

Падение рентабельности негативно отражается на уровне долговой нагрузки в отрасли в целом, что ухудшает кредитоспособность российских авиаперевозчиков.

При этом, необходимо также отметить, что:

- в отрасли существует явный дисбаланс, когда предприятия, обеспечивающие перевозки (аэропорты, аэронавигация, ТЗК и др.), даже в период экономического спада, имеют высокую рентабельность своего бизнеса, а авиакомпании в целом продолжают генерировать убытки;
- сохраняется высокая концентрация перевозок через аэропорты МАУ (74%);
- нормативно-правовая база требует совершенствования;
- в вопросах администрирования отраслью порой преобладают субъективные и оценочные мнения со стороны органов исполнительной власти, зачастую весьма отдаленные от существующей действительности и не отвечающие потребностям отрасли воздушного транспорта.

**Текущее финансово-экономическое состояние авиакомпаний можно охарактеризовать одной фразой: «Затишье перед бурей».**

**Большинство авиакомпаний перешли от стратегии развития к стратегии выживания.**

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НАДЗОР И КОНТРОЛЬ

Накопившиеся проблемы в сфере нормативно-правового регулирования деятельности на воздушном транспорте годами не находят своего разрешения.

Сегодня мы можем констатировать – за прошедший год мало, что изменилось. В актуальной повестке дня стоят те же проблемы и добавились новые.

Приведу только несколько примеров.

### **Слайд 24**

#### **Концессионные соглашения в отношении аэродромной инфраструктуры аэропортов**

Введение инвестиционной надбавки, в среднесрочной и долгосрочной перспективе приведет к повышению стоимости перевозки для конечного потребителя услуг авиатранспорта.

Например, Аэропорт Шереметьево после заключения концессионного соглашения с авиакомпаниями включение инвестиционной составляющей в сбор за взлет – посадку приведет к его увеличению в два раза .

Предлагаемый подход к финансированию развития и реконструкции объектов концессионного соглашения перекладывает на авиаперевозчиков основную массу обязательств и рисков концессионера, связанных с исполнением концессионного соглашения и ведением его коммерческой деятельности.

#### **Перевод ВС в Государственный реестр гражданских ВС РФ**

В этом году Министерством транспорта РФ активизирована работа по созданию условий по переводу эксплуатируемых российскими авиакомпаниями ВС в Государственный реестр гражданских ВС РФ.

Противоречия между авиакомпаниями и Регуляторами по данному вопросу заключаются в следующем:

- органы исполнительной власти стремятся приблизить срок перевода ВС любой ценой;
- авиакомпании настаивают на необходимости в первую очередь внести изменения в нормативную правовую базу по ПЛГ ВС, в налоговое

законодательство, в Гражданский кодекс и только после этого требовать от владельцев ВС обязательную регистрацию ВС в отечественном реестре.

Справедливости ради, можно отметить, что, как нам кажется, нам удалось перевести совместную с Минтрансом России работу по данному вопросу в конструктивное русло – по поручению Министра транспорта создана соответствующая рабочая группа. Во всяком случае, мы рассчитываем, что мнение авиакомпаний ляжет в основу соответствующих проектов нормативно-правовых актов по данному вопросу.

### **Проект постановления Правительства РФ «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок»**

Всесторонне изучив проект постановления Правительства РФ по АИС ОВП от июля 2018г. хотели бы отметить, что АЭВТ видится логичным установление срока реализации данных требований не на конкретную дату, а на временной отрезок, начинающийся с момента ввода на рынок полноценного решения, позволяющего осуществлять продажу как внутренних, так и внешних перевозок.

В данный момент на рынке РФ отсутствует готовое решение, способное справиться с тем массивом задач, которые появятся после реализации проекта требований, и присутствуют сомнения в том, что к началу 2020 года создание подобного единого продукта представляется возможным.

В связи с этим логичным было бы в проекте возложить обязанности по исполнению изложенных норм и требований не только на авиакомпании, но и на зарубежных ГДС (GDS), а именно:

- обязать для осуществления своей деятельности на территории РФ перенос серверов и баз данных, обрабатывающих информацию о перелетах внутри РФ, на территорию РФ;
- регистрацию юридического лица в РФ в статусе ее резидента и так далее.

### **Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 №-599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»**

В 2018 году АЭВТ продолжала работу над вопросом внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 №-599 (О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах).

По обращению АЭВТ (от 05.04.18 № ВТ01/2-02а/179) в Администрацию Президента Российской Федерации, 14 мая 2018 Минтранс России провел рабочее совещание по вопросу «Проблемы нормативного правового регулирования, касающиеся порядка доступа к инфраструктуре аэропортов для операторов по наземному обслуживанию, авиаперевозчиков и их подрядчиков, а также установления условий их работы в аэропортах».

В соответствии Протокола указанного совещания, АЭВТ письмом (от 15 июня 2018 № ВТ20/2-2а/292) направила предложения совместной рабочей группы в Минтранс России по данному проекту.

Минтранс России уведомил АЭВТ, что письмом (от 23.11.2018 № 01-01/26427-ис) направил разработанный проект (№ 599) в ФАС России.

### **Ситуация с новой структурой Московской зоны ЕС ОрВД**

На основании замечаний пользователей воздушного пространства и инициативной группы к новой структуре МЗ ЕС ОрВД версии 8.5.4 30 января 2018 г. в НИИ «Аэронавигация» была проведена встреча разработчиков новой структуры с представителями пользователей воздушного пространства.

После 21 февраля 2018 года РГ по совершенствованию структуры МЗ ЕС ОрВД не собиралась, информации о переходе на новую структуру в сборниках АНИ не публиковалась (достаточно двух сроков АИРАК- 56 дней).

Поскольку контакты с пользователями прерваны, есть предположение, что к внедрению готовится версия 8.5.

### **Обеспечение авиационной (транспортной) безопасности**

В этом году Правительство РФ утвердило требования по обеспечению транспортной безопасности на воздушном транспорте, установив сроки выполнения данных требований (Постановление Правительства РФ от 28.07.2018 № 886).

Авиакомпаниям предписано установить на ВС дополнительные технические средства обеспечения транспортной безопасности (видеонаблюдение). При этом нет перечня такого оборудования, сертифицированного установленным в гражданской авиации порядке и одобренного производителями ВС. Соответственно отсутствует техническая документация по установке и эксплуатации данного оборудования.

В результате – требование есть, а механизма его исполнения нет. Уровень финансовых затрат авиакомпаний по выполнению данных требований также в расчет не принимается.

То, о чем предупреждали авиакомпании АЭВТ в течение последних четырех лет, случилось.

Теперь на площадке Минтранса России созданы и работают две рабочие группы: одна – по гармонизации требований транспортной и авиационной безопасности, вторая – по гармонизации сертификационных требований к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности с установленными в гражданской авиации правилами сертификации авиационной техники и устанавливаемого на ВС оборудования.

### Слайд 25

## ЗАДАЧИ АЭВТ НА 2019 ГОД

Обеспечение устойчивой и экономически эффективной работы российских авиакомпаний, путем:

- содействия снятию ограничений по использованию воздушного пространства страны;
- содействия снижению фискальной нагрузки на авиакомпании.
- имплементации в воздушное законодательство и нормативно-правовую базу предложений авиакомпаний по вопросам авиационной деятельности.

## **Уважаемые коллеги!**

Воздушный транспорт России подошел к рубежу, когда для дальнейшего его развития необходимо предпринимать неотложные и действенные меры.

Президентом Российской Федерации В.В. Путиным перед гражданской авиацией на ближайшую перспективу поставлены амбициозные задачи по развитию наземной инфраструктуры и региональных авиаперевозок.

Для достижения поставленных целей необходима мобилизация общих усилий, как авиационного бизнес-сообщества, так и органов исполнительной власти. Простого диалога и обмена мнениями между ними уже явно недостаточно.

Отрасли необходимы новые точки роста. И появляться эти точки роста должны, не дожидаясь указаний «сверху», а исходя из создания благоприятных условий ведения бизнеса для всех предприятий отрасли.

Спасибо за внимание!