

# Отчет АЭВТ о деятельности в 2021 году

---

## Условия функционирования воздушного транспорта в 2021 году и в настоящее время

---

Уважаемые коллеги!

Наше годовое собрание членов АЭВТ по итогам деятельности в 2021 году проходит значительно позже, чем обычно. Этому есть объективные причины.

Беспрецедентное введение зарубежных санкций в текущем году в отношении Российской Федерации в целом и в отношении ряда отраслей нашей экономики в частности потребовало от наших авиакомпаний быстрой консолидации общих усилий, направленных на преодоление негативного воздействия санкций на деятельность отечественной гражданской авиации. Что называется – было не до итоговых собраний.

Безусловно, сегодня мы подведем итог нашей деятельности за 2021 год, но и текущее состояние дел на воздушном транспорте не может остаться без внимания присутствующих на нашем собрании руководителей авиапредприятий.

Набранные нашими авиакомпаниями в 2021 году темпы восстановления давали основания для построения и реализации самых оптимистичных планов и в этом году и на ближнесрочную перспективу. Но деструктивные действия целого ряда недружественных государств внесли определенные коррективы в эти планы.

Но, давайте рассмотрим все по порядку.

## Производственные показатели деятельности авиакомпаний в 2021 году

2021 год стал годом интенсивного восстановления всех показателей деятельности авиакомпаний в сегменте пассажирских авиаперевозок после масштабного их снижения в 2020 году и устойчивого развития сегмента грузовых авиаперевозок.

Основными факторами интенсивности восстановления авиаперевозок стали:

- сохранение ценовой доступности авиаперелетов для населения. Цены на авиабилеты оставались на уровне 2020 года и были существенно ниже уровня цен в 2019 году;
- введение программ господдержки внутреннего туризма;
- поэтапное возобновление международного авиасообщения;
- благоприятная конъюнктура грузовых авиаперевозок.

В 2021 году авиакомпаниями России перевезено более 111 млн пассажиров на внутренних и международных авиалиниях, что на 60,3% больше, чем в 2020 году, но на 13,4% меньше, чем в 2019 году.

Таблица 1. Основные показатели деятельности авиакомпаний, янв-дек 2021 г.

Показатели деятельности	Единица измерения	январь - декабрь		+/- %, п.п. 2021 к 2020
		2020	2021	
Располагаемый пассажирооборот	тыс.пасс.км	206 056 807	298 503 251	+44,9%
Пассажирооборот	тыс.пасс.км	153 512 321	243 187 158	+58,5%
Тоннокилометраж	тыс.ткм	20 930 028	31 079 669	+48,5%
Грузооборот	тыс.ткм	7 113 919	9 192 825	+29,2%
Перевезено пассажиров	чел.	69 244 544	111 002 493	+60,3%
Перевезено почты и грузов	тонн	1 174 127	1 476 175	+25,7%
Процент занятости кресел	%	74,5	81,5	+7,0 п.п.
Процент коммерческой загрузки	%	61,1	65,4	+4,3 п.п.

В то же время на внутрироссийских маршрутах установлен очередной исторический рекорд - перевезено более 87,5 миллионов пассажиров.

Практически все международные агентства и организации в области гражданской авиации отметили, что внутренний рынок пассажирских авиаперевозок в России восстанавливался самыми высокими в мире темпами и по итогам 2021 года даже превысил допандемийный уровень.

Еще один рекорд в своей деятельности наши авиакомпании установили, перевезя практически 1,5 млн тонн грузов и почты, что на 26,2% больше, чем в также рекордном для грузовых авиаперевозок 2020 году.

Также в ушедшем году отечественные авиакомпании смогли повысить эффективность использования имеющихся у них провозных емкостей. Об этом красноречиво свидетельствует существенный рост процента занятости кресел и процента коммерческой загрузки, на 7,0 и 4,3 процентных пунктов соответственно.

В целом количественные показатели авиаперевозок в прошлом году могли бы быть еще лучше, если бы не эпидемиологические ограничения, являющееся основным сдерживающим фактором для увеличения пассажиропотока на международных направлениях.

## Текущая ситуация за 5 месяцев 2022 года

Таблица 2. Основные показатели деятельности авиакомпаний, янв-май 2022 г.

Показатели деятельности	Единица измерения	январь - май		+/- %, п.п. 2022 к 2021
		2020	2021	
Пассажирооборот	тыс.пасс.км	67 221 042	73 126 845	+8,8%
Тоннокилометраж	тыс.ткм	9 530 692	8 295 417	-13,0%
Грузооборот	тыс.ткм	3 480 798	1 714 001	-50,8%
Перевезено пассажиров	чел.	32 969 621	31 579 132	-4,2%
Перевезено почты и грузов	тонн	563 173	308 355	-45,2%
Процент занятости кресел	%	78,1	79,5	+ 1.4
Процент коммерческой загрузки	%	63,4	66,2	+ 2.8

Оперативные данные по основным показателям производственной деятельности авиакомпаний за период январь-май текущего года свидетельствуют, что снижение объемных показателей деятельности отмечено в обоих сегментах авиаперевозок (пассажирских и грузовых).

Перевозки почты и грузов сократились на 45,2%. Количество перевезенных пассажиров уменьшилось лишь на 4,2%.

При этом пассажирооборот увеличился на 8,8%, а процент занятости кресел и процент коммерческой загрузки увеличились на 1,4 и 2,8 процентных пунктов соответственно.

## **Текущее состояние рынка воздушных перевозок характеризуется следующим:**

1) в первые два месяца текущего года был отмечен высокий темп восстановительного роста по мере снятия ковидных ограничений:

- количество перевезенных пассажиров увеличилось на 38,1%;
- количество перевезенных грузов увеличилось на 6,2%;

2) с начала марта ситуация диаметрально изменилась вследствие негативного воздействия введенных внешних санкций по отношению к сектору воздушного транспорта. В настоящее время, по экспертной оценке, ситуация следующая:

- грузовые перевозки практически остановлены, в первую очередь из-за закрытия международных перевозок, а это 80% от общего объема грузовых перевозок. В ближнесрочной перспективе, как минимум до окончания действия санкций, восстановление данного сегмента воздушных перевозок мало ожидаемо. Часть грузовых авиакомпаний приостанавливают свою операционную деятельность;
- пассажирские перевозки также демонстрируют снижение объёмов, хотя и не столь масштабное, как в секторе грузовых авиаперевозок. В первую очередь это связано с тем, что для пассажирских авиакомпаний сохранились основные рынки выездного туризма (Турции, Египта) и воздушное сообщение со странами СНГ. Во-вторых, на частичное снижение объёмов внутренних авиаперевозок в основном сказалось временное закрытие 11 аэропортов в центральноевропейской и южной частях Российской Федерации. По предварительной оценке экспертов АЭВТ, за истекший период июня с.г. отставание в сегменте пассажирских авиаперевозок от показателей прошлого года (месяц к месяцу предыдущего года) стабилизировалось на уровне около 20%.

## **Основными вызовами для отечественных авиакомпаний являются:**

1) негативное воздействие внешних санкций на возможность авиакомпаний обеспечивать поддержание летной годности эксплуатируемых воздушных судов иностранного производства и на планы обновления парка ВС:

- запрет на поставку комплектующих, компонентов, систем, а также технологического оборудования;
- запрет на продажу самолётов и вертолётов, распространяющийся также на ранее заключенные сделки лизинга;

2) одностороннее расторжение со стороны иностранных лизинговых компаний действующих договоров операционного лизинга;

3) отзыв авиационными властями стран регистрации воздушных судов сертификатов летной годности воздушных судов, эксплуатируемых российскими авиакомпаниями;

4) резкое снижение финансово-экономической устойчивости авиакомпаний под воздействием указанных санкций и падения доходов вследствие резкого сокращения объемов перевозок.

Считаем необходимым отметить, что введенные иностранными государствами санкции в отношении нашей авиационной отрасли грубо нарушают положения Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.). Данные государства, введя санкции, фактически отказались выполнять возлагаемые Конвенцией на них обязательства как на страну-разработчика ВС, страну-изготовителя ВС и страну-регистрации ВС. Остается только сожалеть, что ИКАО никоим образом не отреагировало на откровенное нарушение этими государствами основополагающих положений Конвенции.

## Меры поддержки государства

---

Правительством Российской Федерации принят ряд мер поддержки предприятиям воздушного транспорта, в том числе монетарного характера. Перечислим некоторые из них:

- 11 временно закрытым аэропортам на компенсацию их операционных расходов направлено более 3 млрд руб.;
- пассажирским авиакомпаниям выделено 100 млрд руб. для частичной компенсации расходов на организацию внутренних рейсов;
- на грузовые перевозки направлено почти 3 млрд. руб.;
- еще 17 млрд руб. планируется выделить из Фонда национального благосостояния на выкуп облигаций авиакомпаний S7, «Уральские авиалинии» и «Аврора».

Также Правительством России принят ряд постановлений, позволяющих нашим авиакомпаниям продолжить эксплуатацию имеющихся ВС иностранного производства и осуществлять их ТО при неукоснительном обеспечении безопасности полетов.

## Финансовый результат производственной деятельности авиакомпаний за 2021 г. и 1-й квартал 2022 г.

---

Финансовый результат операционной деятельности отечественных авиакомпаний за 2021 год в определенной степени имеет положительную тенденцию в сравнении с результатами 2020 года. В том смысле, что убытки авиакомпаний были меньше, чем за предыдущий год.

Так, совокупная операционная прибыль всех авиакомпаний (пассажирских и грузовых) составила 2,5 млрд рублей.

При этом:

- грузовые авиакомпании получили прибыль в размере 80,5 млрд руб.;
- пассажирские авиакомпании получили убыток в размере 78 млрд руб.

Напомним, что в 2020 году:

- грузовые авиакомпании получили прибыль в размере 64,6 млрд руб.;
- пассажирские авиакомпании получили убыток в размере 200,8 млрд руб.

Для грузовых авиакомпаний в 2021 году продолжил оставаться повышенный спрос на международные грузовые авиаперевозки при сохранении высоких цен на услуги по авиаперевозке грузов.

Сокращению операционных убытков в сегменте пассажирских авиаперевозок способствовали:

- поэтапное снятие эпидемиологических ограничений для перемещения населения;
- частичное открытие международных авиаперелетов;
- реализация авиакомпаниями программ по сокращению расходов.

При этом необходимо отметить, что в 2021 году на авиакомпании возросла нагрузка по платежам: кроме текущих платежей по налогам необходимо было выплачивать отсроченные и рассроченные налоги за предыдущие периоды, а также отсроченные арендные платежи за авиационную технику.

В отличие от финансовых результатов деятельности авиакомпаний (в первую очередь пассажирских), финансовый результат в секторе аэропортовой деятельности за 2021 год был более оптимистичным.

По данным из открытых источников:

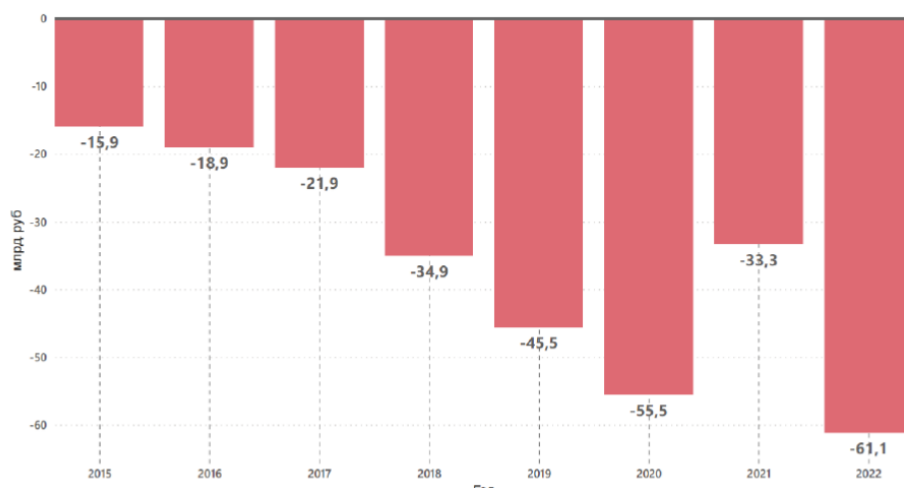
«Совокупная выручка операторов 32 крупнейших российских аэропортов по итогам 2021 года составила 148 млрд руб., чистая прибыль — 45 млрд руб., следует из их отчетности по РСБУ. Каждый из них в 2021-м обслужил более 1 млн пассажиров; суммарно — 178 млн пассажиров, что составило 87% от всего трафика российских аэропортов».

## Текущая ситуация

За 3 месяца 2022 года совокупный убыток по операционной деятельности всех авиакомпаний составил 61,1 млрд рублей (пассажирские а/к – 52,5 млрд руб., грузовые а/к – 8,6 млрд руб).

Такой результат по итогам 1-го квартала является наихудшим за последние 8 лет.

### Финансовый результат операционной деятельности авиакомпаний (по итогам деятельности за 1-й квартал)



Сейчас сложно спрогнозировать на сколько ухудшится финансово-экономическая устойчивость авиакомпаний в дальнейшем. Надеемся, что те меры, которые предпринимают и Правительство России и сами авиакомпании, позволят обеспечить в ближнесрочной перспективе стабильную работу отечественной авиатранспортной отрасли.

## Безопасность полетов в Российской Федерации в 2021 году

По данным МАК в 2021 году в гражданской авиации Российской Федерации произошло 30 авиационных происшествий, в том числе 18 катастроф с гибелью 70 человек. Годом ранее было зафиксировано 36 авиационных происшествий, в том числе 18 катастроф с гибелью 35 человек.

Как мы видим, при незначительном уменьшении общего количества авиационных происшествий количество катастроф не уменьшилось, а количество человеческих потерь удвоилось.

Приведенные данные красноречиво свидетельствуют о негативном состоянии дел с обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации России.

## Итоги деятельности АЭВТ за 2021 год

---

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

- задач, поставленных по итогам общего годового собрания участников АЭВТ в апреле 2021 г.;
- решений, принятых на заседаниях Правления в отчетном периоде;
- инициатив авиакомпаний, поступающих в течение всего года.

**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.

### Работа Комитетов и Советов АЭВТ

В 2020 году работа проводилась в рамках 10 Комитетов:

- Комитет по аэронавигационному обслуживанию;
- Комитет по поддержанию лётной годности воздушных судов;
- Комитет по лётной эксплуатации и безопасности полетов;
- Комитет по авиационной безопасности;
- Комитет по налогам и учету;
- Комитет по авиационному страхованию;
- Комитет по аэропортовому и наземному обслуживанию;
- Комитет по правилам коммерческой деятельности авиакомпаний;
- Совет по внешним связям.
- Комитет по информационной безопасности

В 2021 году была продолжена работа в рамках проводимой Правительством России реформы контрольно-надзорной деятельности (регуляторная гильотина). Эксперты от членов АЭВТ активно принимают участие в работе созданных рабочих групп по экспертизе проектов нормативных правовых актов по всем направлениям деятельности воздушного транспорта.

За отчетный период Дирекция АЭВТ принимала участие более чем в 116 рабочих заседаниях совместно с государственными органами и общественными объединениями бизнес-сообщества.



## Текущая работа комитетов АЭВТ

В рамках сегодняшнего итогового годового собрания членов АЭВТ невозможно не отметить проводимую работу в столь непростой для отечественной авиатранспортной отрасли период.

Нам всем вместе в кратчайший срок с момента введения внешних санкций удалось выработать целый комплекс предложений по принятию Правительством РФ первоочередных мер, направленных на обеспечение надежного функционирования предприятий воздушного транспорта в условиях беспрецедентного внешнего санкционного давления.

Так, уже в марте с.г. выработанный членами АЭВТ перечень неотложных мер, содержащий 102 предложения, был направлен в Правительство и Минтранс России. Часть этих предложений уже нашла свое отражение в ряде постановлений Правительства РФ и в других нормативных правовых актах исполнительной власти, другая часть находится в стадии обсуждения и рассмотрения.

В этой связи считаю важным отметить роль Минтранса России, не просто как центра обобщения всех предложений авиационного сообщества, но и как центра оперативного принятия неотложных и надо откровенно сказать непростых решений.

Да, не все удастся решить так быстро, как того хотелось бы. Но, как говорится: «Дорогу осилит идущий».

## Документооборот за отчетный период

В 2021 году АЭВТ было подготовлено 240 экспертных заключений по законопроектам и проектам нормативных правовых актов, в том числе по проектам внесения изменений в действующее воздушное законодательство, инициированных членами АЭВТ (по сравнению с 2020 г. - 105 %), из них:

- 45 проектов Федеральных законов и проектов постановлений Правительства Российской Федерации;
- 85 проектов приказов Минтранса России, ФАВТ;
- 65 запросов для рассмотрения от государственных структур;
- 10 запросов по аэронавигационному обслуживанию;
- 31 обращение в Правительство Российской Федерации, министерства и ведомства Российской Федерации с инициативой внесения изменений в законодательные акты;
- 4 письма в ФАС России.

Членам АЭВТ было направлено 457 писем различного характера.

Подробная информация прилагается к материалам данного годового собрания.

## Основные выводы и задачи на 2022 год

---

1. В 2021 году отечественные авиакомпании, несмотря на обилие негативных факторов, связанных с пандемией, кризисных явлений в экономике страны, дальнейшее ухудшение финансово-экономического состояния авиаперевозчиков, в целом, обеспечили устойчивое и безопасное функционирование отечественного воздушного транспорта.
2. Авиакомпании смогли адаптировать свои производственные процессы к новым условиям функционирования воздушного транспорта и обеспечили для потребителей доступность услуг воздушного транспорта.
3. Реализация предпринимаемых государством и самим авиационным бизнес-сообществом мер позволила в 2021 году обеспечить восстановление объемов авиаперевозок и продолжить поступательное развитие услуг воздушного транспорта.

Основными задачами на 2022 год считаем:

- сосредоточение всех усилий на обеспечение бесперебойной и безаварийной работы воздушного транспорта;
- неукоснительное обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов в условиях внешнего санкционного давления;
- сохранение потенциала для последующего восстановления авиатранспортной отрасли.

В завершении своего доклада считаю необходимым обратить внимание присутствующих на ряд фундаментальных заявлений, сделанных в последние дни Председателем Правительства М.В. Мишустиным и Президентом России В.В. Путиным.

### **Председатель Правительства РФ В.М. Мишустин:**

«Сейчас перед нами новые задачи. Среди них определение длительного горизонта планирования и среднесрочной адаптации экономики. Глобальная цель нашей с вами работы – обеспечение экономического суверенитета Российской Федерации. У страны достаточно собственных ресурсов, чтобы продолжить развитие, игнорируя все попытки нас как-то задержать, остановить, а то и вовсе повернуть назад. Предстоит определить, как будут меняться ключевые тренды в связи с новыми обстоятельствами на различных рынках, что произойдет в конкретных отраслях промышленности, где лучше предусмотреть дополнительную подушку безопасности или ускорить темп движения вперед, какое финансирование для этого потребуется и чем ещё может помочь государство.»

## **Президент России В.В. Путин:**

«Современный мир проходит эпоху кардинальных перемен. Ломаются, дают сбои международные институты. Гарантии безопасности девальвируются. Запад принципиально отказался исполнять взятые на себя ранее обязательства. Достичь с ним каких-либо новых договорённостей оказалось просто невозможно.»

«Изменения носят фундаментальный, поворотный и неумолимый характер. И ошибочно полагать, что время бурных перемен можно, что называется, пересидеть, переждать, что якобы всё вернётся на круги своя, всё будет, как и прежде. Не будет.»

«Чтобы и дальше добиваться успеха, мы должны предельно честно и реалистично оценивать ситуацию, быть при этом самостоятельными в своих выводах и, конечно, верить в свои силы – это очень важно. Мы сильные люди и можем справиться с любым вызовом. Как и наши предки, решим любую задачу. Об этом говорит вся тысячелетняя история нашей страны.»

### **Уважаемые коллеги!**

**17 ноября прошлого года исполнилось 30 лет со дня образования Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.**

**За истекшие три десятилетия наша Ассоциация стала не только самой крупной общественной организацией страны в области гражданской авиации, объединив в своих рядах системообразующих авиаперевозчиков и крупные предприятия в сфере воздушного транспорта, но и по праву стала центром профессиональной экспертизы по вопросам воздушного законодательства и выразителем интересов авиационного бизнес-сообщества.**

**Пользуясь случаем, поздравляю всех с юбилеем АЭВТ и хочу пожелать всем трудовым коллективам успешного решения стоящих перед ними задач!**

**Спасибо за внимание!**