



# ЕЖЕГОДНЫЙ ОТЧЕТ АЭВТ

2017

*Тезисы к докладу Президента АЭВТ В.Н. Тасуна*

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Итоги деятельности АЭВТ за 2017 год.....	3
<u>Предварительные результаты деятельности ГА РФ в 2017 году:</u>	
Значение воздушного транспорта для экономики России .....	4
Безопасность полетов .....	5
Показатели операционной деятельности ГА РФ в 2017 году.....	6
Финансово-экономические показатели деятельности ГА РФ.....	7
Государственное регулирование, надзор и контроль .....	9
Задачи АЭВТ на 2018 год .....	12

## ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭВТ ЗА 2017 ГОД

В текущем году работа АЭВТ строилась исходя из:

- задач, поставленных по итогам общего годового собрания участников АЭВТ в декабре 2016 г.;
- решений, принятых на заседаниях Правления в текущем году;
- инициатив авиакомпаний, поступающих в течение всего года.

Во исполнение решения общего годового собрания АЭВТ 25 апреля текущего года стала членом Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

В мае с. г. на основании решения Правления АЭВТ в Пекине было подписано Соглашение о сотрудничестве с Китайской Ассоциацией воздушного транспорта (САТА). Следует отметить, с самого начала сотрудничество с САТА развивается в конструктивном ключе, происходит обмен информацией по актуальным вопросам в сфере воздушного транспорта России и Китая. С китайскими партнерами уже согласованы основные направления и план совместной работы на 2018 год.

В 2017 году АЭВТ дополнительно заключила соглашения о сотрудничестве еще с 5 организациями.

Необходимо отметить, что в 2017 году со стороны органов исполнительной власти и неправительственных организаций профессионального сообщества отмечено усиление заинтересованности в сотрудничестве с АЭВТ по всем направлениям деятельности ГА России.

За отчетный период сотрудники Дирекции АЭВТ принимали участие в более чем 60 рабочих заседаниях в различных органах исполнительной власти и организациях профессионального сообщества. Более 40 рабочих совещаний и заседаний комитетов прошло на площадке АЭВТ.

В текущем году было подготовлено более 80 экспертных заключений по законопроектам и проектам нормативных правовых актов. Общий документооборот Дирекции АЭВТ при отправке/получении корреспонденции составил:

- по входящим: более 762 документов (рост 136%);
- по исходящим: более 562 документов (рост 125%).

Организация полного и квалифицированного рассмотрения законопроектов и проектов нормативных правовых актов, своевременная подготовка экспертных заключений АЭВТ, обеспечение оперативного информационного обмена с членами АЭВТ, значительный рост документооборота делают актуальными вопросы реорганизации оргштатной структуры дирекции АЭВТ и программно-технологического обеспечения ее деятельности.

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

- установление льготного режима налогообложения по НДС до 0% по ВВЛ (пока Правительством РФ решено продлить до 2020 года);
- продление полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин и НДС при ввозе импортной авиатехники по соответствующим кодам ТН ВЭД ЕАЭС (решение Правительства РФ принято);
- продолжается борьба по обоснованию установления справедливых и экономически обоснованных тарифов, ставок сборов на услуги по аэропортовому обслуживанию и цен на авиаГСМ;
- совершенствование воздушного законодательства по вопросам безопасности полетов, поддержания летной годности ВС, аэронавигационного обслуживания, авиационной безопасности и др.;

Подробная информация о работе Дирекции АЭВТ имеется в материалах к данному собранию.

## ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГА РФ В 2017 ГОДУ

### ЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

Сегодня на долю воздушного транспорта России приходится 41,5% от общего пассажирооборота всех видов транспорта страны, что в два раза больше, чем в 1990 г.

Значимость роли воздушного транспорта в экономике страны определяется следующими факторами:

- воздушный транспорт самостоятельно создает более 340 тыс. рабочих мест и более 1 млн. рабочих мест в других отраслях экономики (авиастроение, авиатопливообеспечение, туризм, сфера обслуживания населения и т.д.);
- финансовый оборот (выручка) предприятий гражданской авиации в 2016 г. составил около 1,1 трлн. руб., что составило 1,5% ВВП страны.

## Безопасность полетов

Распределение абсолютных показателей аварийности в гражданской авиации Российской Федерации за период 2012-2016 гг. приведен на слайде.

### Безопасность полетов в ГА РФ



МАК в своем отчете указал, что в 2016 г. относительные показатели аварийности в гражданской авиации государств-участников Соглашения по всем авиационным происшествиям и катастрофам, а также по авиационным происшествиям и катастрофам без АОН являются худшими за период 2012-2016 гг.

По состоянию на конец ноября 2017 г. в ГА России произошло 49 АП, в том числе 24 катастрофы с гибелью 50 человек. 79% АП произошло в АОН, 62% погибших приходится на АОН.

## Показатели операционной деятельности ГА России в 2017 году

Российские авиакомпании успешно эксплуатируют современные воздушные суда отечественного и западного производства, повсеместно внедряются передовые IT-технологии. Отечественные авиаперевозчики заслуженно и с завидной регулярностью попадают на первые строчки рейтингов ведущих международных рейтинговых агентств в сфере гражданской авиации.

В 2017 г. на авиатранспортном рынке РФ идет активный восстановительный рост. Так, за 10 месяцев текущего года рост операционных показателей деятельности авиакомпаний к соответствующему периоду 2016 г. составил:

- пассажирооборот + 21,1%
- пассажиропоток + 19,3%
- занятость пассажирских кресел + 1,9 п.п.

Отчасти высокие показатели темпов роста общего пассажиропотока за 10 месяцев 2017 года обусловлены стремительной динамикой восстановительного роста на МВЛ (+34,8%). По информации, исходящей от туроператоров, интенсивность заказов и бронирования со стороны клиентов, осуществляющих авиаперелеты с целями туризма и отдыха, выросла в разы в сравнении с показателями 2016 г. Летний сезон 2017 г. прошел под знаком высокого спроса на недавно «вновь» открытую Турцию и значительно возросшего потока россиян на зарубежные курорты.

Рост пассажиропотока на ВВЛ за 10 месяцев 2017 г. составил 10,5% при увеличении коэффициента занятости пассажирских кресел на 0,7 п.п. Необходимо отметить, что рост пассажирских перевозок на ВВЛ имеет стабильный и долгосрочный характер.

Сравнительные данные об объеме обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве страны также свидетельствуют об устойчивом росте полетов в текущем году.

За 10 месяцев 2017 г. авиакомпании выполнили объем работ, равный объему работ за весь 2016 г.

По оценкам экспертов в 2017 году российские авиакомпании в целом перевезут около 100-105 млн. пассажиров.

Следует признать, что не все авиакомпании в текущем году выбрали взвешенную и соответствующую своим финансовым возможностям стратегию развития, о чем красноречиво свидетельствует негативная ситуация, сложившаяся в связи с коллапсом перевозок авиакомпании «ВИМ-Авиа».

## Финансово-экономические показатели деятельности ГА

Деятельность российской гражданской авиации на современном этапе обусловлена воздействием ряда факторов:

1. Неустойчивая посткризисная стабилизация экономики страны:
2. По данным Росстата реальные доходы населения страны сокращаются уже четвертый год подряд. В 2014 году снижение составило 0,7%, в 2015 году - 3,2%, в 2016 году - 5,9%.
3. Продолжающаяся неопределенность в развитии рынков международных перевозок, как на регулярных, так и на чартерных (прежде всего курортных) направлениях.

В отношении финансовых результатов деятельности авиакомпаний в целом по ГА, то по уточненным данным за 2016 г., впервые с 2010 г. совокупный финансовый результат оказался положительным и составил около 2,8 млрд. руб.

Позитивный результат достигнут, в основном, за счет контроля авиакомпаниями за расходами, адекватной ценовой политики и снижения государством с июля 2015 года до 10% ставки НДС на ВВЛ.

На МВЛ стабильно обеспечивается операционная прибыль, а на ВВЛ – высокая убыточность (- 20 млрд. руб. по итогам 2016 г.).

В адрес российских авиакомпаний часто приходится слышать упреки о завышении цен на авиаперевозки по ВВЛ. Но так ли это на самом деле?

Для начала напомним, что по итогам 2016 г. российские авиакомпании по перевозкам на ВВЛ получили суммарный операционный убыток 20 млрд. руб.

Теперь посмотрим предварительный финансовый итог деятельности авиакомпаний за 9 месяцев этого года.

За 9 месяцев 2017 года выручка авиакомпаний выросла на 11%.

В тоже самое время пассажиропоток и пассажирооборот увеличились на 19% и 21% соответственно. Другими словами, авиакомпании за меньшие деньги выполнили больший объем работы.

При этом более высокими темпами выросли расходы по основным статьям затрат:

- на авиатопливо на 24%;
- на аэропортовое обслуживание на 18%.

## Средняя провозная плата (расчет по данным 67-ГА и 12-ГА) на регулярных рейсах в рублях составила:

Маршруты	9 мес. 2016	9 мес. 2017	Разница
<b>МВЛ</b>	16 352	14 518	<b>- 1 834, - 11,2%</b>
<b>ВВЛ</b>	7 685	7 558	<b>-127, -1,7%</b>

Как мы можем видеть, впору говорить не о завышении авиакомпаниями цен на авиаперевозки, а о реальном вкладе авиакомпаний в обеспечение ценовой доступности услуг воздушного транспорта.

Необходимо отметить, что из трех основных видов деятельности на воздушном транспорте (аэропортовое обслуживание, АНО и воздушные перевозки) только аэропортовое и аэронавигационное обслуживания демонстрируют стабильную и значительную прибыль от своей операционной деятельности.

Мы считаем, что большинство претензий к авиакомпаниям по вопросам ценообразования на их услуги являются несправедливыми и, зачастую, не соответствуют реальному положению дел.



## Государственное регулирование, надзор и контроль

Необходимо отметить, что авиационные власти России предпринимают отдельные попытки по внедрению в воздушное законодательство страны передовых международных стандартов и практик. Но сказать, что проводимая работа и ее системность достаточны, участники авиационного сообщества России не могут.

Коллапс перевозок авиакомпании «ВИМ-Авиа» в этом году со всей очевидностью показал, как наша авиационная администрация понимает принцип «Умного регулирования».

Появился целый «шквал» инициатив по изменению и ужесточению действующих нормативных правовых актов и введению новых требований к авиаперевозчикам. При этом, во внимание не принимаются уже существующие нормы и правила.

Вместо этого мы вновь наблюдаем, что панацеей от этих «бед» наши авиационные власти видят в трех «простых», на их взгляд, решениях:

- наличие у авиакомпаний «мифического» резерва воздушных судов;
- создание очередного фонда экстренной помощи авиапассажирам;
- наделение Росавиации дополнительными полномочиями по ограничению (прекращению) деятельности авиакомпаний;
- финансовый контроль.

Еще раз подчеркнем, что авиационная администрация все эти решения инициировала при полном игнорировании существующего законодательства по данным вопросам и, не принимая во внимание обоснованные аргументы отечественных авиакомпаний и примеры положительных мировых практик.

Накопленный «груз» не решенных проблем в сфере нормативного правового регулирования деятельности воздушного транспорта не дает возможности участникам авиационного рынка России осуществлять поступательное и эффективное развитие своих предприятий и воздушного транспорта страны в целом.

Остановлюсь на некоторых из них.

### I. Модернизация системы УВД, в первую очередь московской зоны УВД

Эксперты АЭВТ активно взаимодействуют в рабочих группах с Минтрансом, Росавиацией, Госкорпорацией ОрВД, с тем, чтобы снизить нагрузку не только на диспетчеров, но и на авиакомпании, в том числе нагрузку финансовую, за счет спрямления трасс, осуществления полетов по QNH, сокращения времени ожидания и т. д. Обсуждение только этих вопросов проходит не менее 5 лет.

## II. Обеспечение транспортной безопасности

Основной особенностью обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте в течение последних лет является наличие двух параллельных, слабо гармонизированных между собой, систем законодательного, нормативного правового регулирования деятельности по обеспечению транспортной и авиационной безопасности.

Такой дуализм в регулировании не только избыточен, но и приводит к правовым коллизиям и существенным финансовым издержкам для субъектов транспортной инфраструктуры и авиаперевозчиков (приходится затрачивать средства на исполнение требований в удвоенном объеме).

Издержки неизбежно способствуют росту тарифов и увеличению стоимости авиаперевозок.

Позиция АЭВТ в данном вопросе следующая:

- обеспечение транспортной безопасности для гражданской авиации заключается в обеспечении норм и требований авиационной безопасности в соответствии с Воздушным кодексом РФ и взятыми Россией на себя обязательствами в рамках международных договоров по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

## III. Тарифы на аэропортовые услуги.

В ФАС России сказали: "Мы отпускаем тарифы в московских аэропортах, потому что есть конкуренция".

На самом деле никакой конкуренции нет. Если нам говорят, что она есть, то почему конкуренция, которая, по идее, должна приводить к снижению тарифов, привела к их повышению. Руководству аэропортов легко сказать: смотрите, потребительские цены растут, в стране инфляция, давайте повысим тарифы. Но расходы самих аэропортов составляют в основном капитальные затраты и амортизационные расходы, которые не дорожают такими темпами.

ФАС России в настоящее время инициирует реформу антимонопольного законодательства. В результате этой реформы может быть отменен закон «О естественных монополиях» или подвергнется кардинальному пересмотру. В любом случае, в результате такой реформы аэропорты могут быть исключены из категории естественных монополий.

По мнению авиакомпаний АЭВТ, стоит только предоставить аэропортам свободу в тарифном регулировании, они не преминут ею воспользоваться. Но такой подход не

совсем корректный — авиакомпании имеют право на разъяснение аэропортом факторов, за счет которых происходит рост стоимости услуги.

По всем правилам ИКАО прежде чем внедрять эти тарифы, нужна пауза в четыре месяца. А также необходимы объяснения, почему они повышаются и где тут виновата инфляция.

Нужны конкретные и убедительные расчеты по всем статьям себестоимости услуг, оказываемых в аэропортах.

#### IV. Концессионные соглашения

Авиакомпании всегда обеспокоены стоимостью услуг на обслуживание в аэропортах. Мы видим, что там, где тарифы дерегулированы или где готовятся концессионные соглашения, тарифы стремятся повысить.

Приведу один пример, приказ ФАС России "Об утверждении тарифов (сборов) на услуги в аэропорту "Платов" (г. Ростов-на-Дону), оказываемые ПАО "Ростоваэроинвест" (входит в холдинг «Аэропорты регионов» ГК «Ренова»).

В соответствии с этим приказом ФАС все, подлежащие госрегуливанию ставки сборов и тарифы, в сравнении с существующими в пока еще действующем аэропорту г. Ростов-на-Дону, увеличены радикально:

- Сбор за взлет – посадку - в 1,6 раза;
- Сбор за обеспечение авиационной безопасности - в 3,2 раза;
- Сборы за пользование аэровокзалом (ВВЛ) - в 4,7 раза;
- Сборы за пользование аэровокзалом (МВЛ) - в 4,9 раза;
- Тарифы за обслуживание пассажиров (ВВЛ) - в 2,1 раза;
- Тарифы за обслуживание пассажиров (МВЛ) - в 3,2 раза.

Данный пример со всей очевидностью показывает, каким образом будет развиваться аэропортовая инфраструктура ГА России и за чей счет.

## Задачи АЭВТ на 2018 год

1. Обеспечение устойчивой и экономически эффективной работы российских авиакомпаний.
2. Содействие снятию ограничений по использованию воздушного пространства страны за счет:
  - внедрения процедуры спрямления маршрутов ОВД в полете;
  - организации работы аэродромной сети в Сибирском и Дальневосточном Федеральных округах;
  - обеспечения экипажей метеоинформацией на этапе подготовки к полету
  - совершенствования структуры стандартных маршрутов вылета и прибытия в Московском узлом диспетчерском районе;
  - учета потребностей пользователей воздушного пространства при формировании инвестиционных программ и планов развития ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
3. Содействие снижению фискальной нагрузки на авиакомпании.
4. Продолжить работу с федеральными органами исполнительной власти по вопросу обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах Российской Федерации в части внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 22 июля 2009 г. № 599.
5. Продолжить работу по проекту приказа Минтруда об особенностях специальной оценки условий труда летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации, а также работу по вопросу реализации положений ст. 118 Трудового кодекса РФ в части установления ежегодного оплачиваемого отпуска за особый характер работы членам летных и кабинных экипажей. судов
6. Добиваться имплементации в воздушное законодательство и нормативную базу предложений авиакомпаний по вопросам авиационной деятельности.

В.Н. Тасун  
Президент АЭВТ  
7 декабря 2017 г.