



Международный опыт организации работы в аэрокосмической промышленности по преодолению последствий кризиса, вызванного пандемией COVID-19

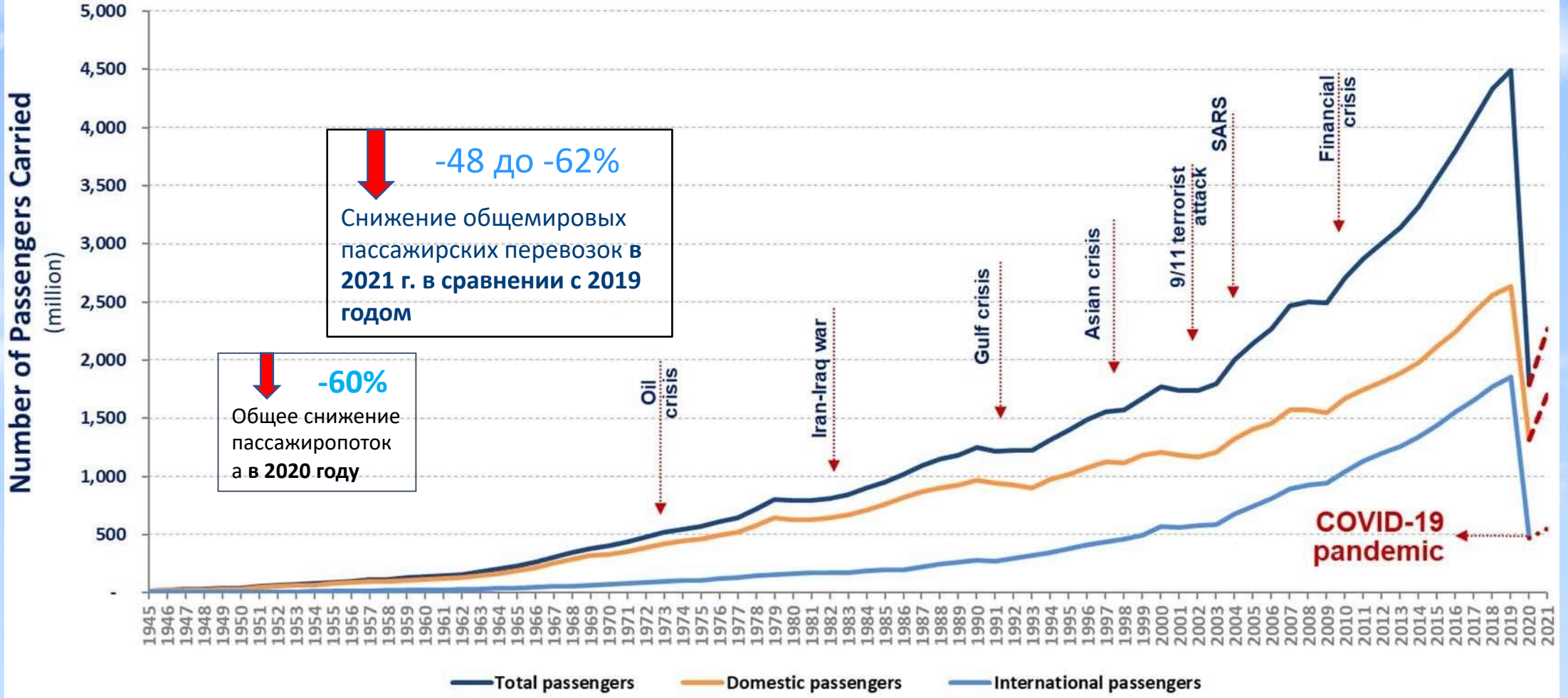
МАКС 2021

22 июля 2021 г.

Совместное заседание Экспертного совета по авиационной промышленности при Комиссии Госдумы по правовому обеспечению развития организаций ОПК, Комитета по авиационной промышленности Союза машиностроителей России и Комитета по работе с ICSSAIA и национальными аэрокосмическими ассоциациями Союза авиапроизводителей России



Эволюция международных пассажирских перевозок 1945 – 2021*



* Источник: ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates.



Итоги 2020 года: Мировой пассажиропоток

Влияние COVID-19 на регулярный мировой пассажиропоток в 2020 г. (предварительные итоги) в сравнении с 2019 г.:

- Общее сокращение **50% пассажиромест, предлагаемых авиакомпаниями**
- Общее снижение **пассажиропотока на 2,699 млн (-60%)**
- Убытки авиакомпаний от пассажирских перевозок составили примерно **371 млрд долл. США**

Международный пассажиропоток

- Общее сокращение **66% пассажиромест, предлагаемых авиакомпаниями**
- Общее снижение пассажиропотока **на 1,376 млн (-74%)**
- Убытки авиакомпаний от пассажирских перевозок составили примерно **250 млрд долл. США**

Внутренний пассажиропоток

- Общее сокращение **38% пассажиромест, предлагаемых авиакомпаниями**
- Общее снижение пассажиропотока **на 1,323 млн (-50%)**
- Убытки авиакомпаний от пассажирских перевозок составили примерно **120 млрд долл. США**



Глобальное влияние COVID-19 на авиацию, туризм, торговлю и экономику в 2020 г.

- **Международные воздушные перевозки:** общее снижение пассажиропотока (как международного, так и внутреннего) от 60% в 2020 в сравнении с 2019 (по данным **ИКАО**)
- **Аэропорты:** Прогнозируемые потери более 64,2% пассажиропотока и 65% или более 111,8 млрд. долл. США аэропортовых доходов в 2020 в сравнении с обычным режимом ведения бизнеса (по данным **АСИ**)
- **Авиакомпании:** 65,9% снижение доходов по показателям пассажиро-киллометров (международные и внутренние перевозки) в 2020 по сравнению с 2019 (по данным **ИАТА**)
- **Туризм:** Снижение доходов от туризма на сумму от 910 до 1,170 млрд долларов США в 2020, в сравнении с 1,5 триллионами долл. США, полученными в 2019 при действии ограничений на 100% международных направлений (по данным **ЮНВТО**)
- **Торговля:** Падение объема мировой торговли товарами на 9,2% в 2020 г. по сравнению с 2019 г. (по данным **ВТО**)
- **Глобальная экономика:** прогнозируемое сокращение мирового ВВП на -3-4.3% в 2020, что гораздо хуже, чем в период финансового кризиса 2008–2009 гг. (по данным **МВФ**)

Фактические последствия будут зависеть от продолжительности и масштабов пандемии и ограничительных мер, степени доверия потребителей к воздушным перевозкам, экономических условий и т.д.



Влияние пандемии COVID-19 на авиапроизводителей

- Авиапроизводители зависят от обширной глобальной цепочки поставок необходимых материалов и оборудования
- Выручка всех поставщиков практически сразу упала из-за прекращения глобальных воздушных перевозок
- Поставщики ответили сокращением персонала и либо замедлением, либо прекращением инвестиций в новые и обновленные продукты
- Последствия ощущались по всей цепочке поставок



Поставки в 2020 году:

- *Airbus, Европа:* 566 самолётов (-34%)
- *ATR (ATR), Франция-Италия:* 15 самолётов (-78%)
- *Boeing, США:* 132 самолёта (-61%)
- *Embraer, Бразилия:* 44 самолёта (-51%)
- *Bombardier, Канада:* 17 самолётов (-48%)
- *De Havilland Canada, Канада:* 8 самолётов (-11%)
- *ОАК, Россия:* 12 самолётов (+100%)
- *COMAC, Китай:* 20 самолётов (+67%)



Роль ИКАО в организации работы по восстановлению авиации после COVID-19

- Создана Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА, CART)
- В июне 2020 г. в ходе 220-ой сессии ИКАО принят доклад ЦГВА и прилагаемый к нему инструктивный документ *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*, направленный на возобновление деятельности международной системы воздушного транспорта и налаживание процесса её глобального восстановления
- Рекомендации были разработаны на основе консультаций со странами и региональными организациями, а также с важными рекомендациями ВОЗ и ключевых групп авиационной промышленности, таких как IATA, ACI и ICSAIA
- В период 12-22 октября состоится Конференция высокого уровня по вопросам COVID-19 (HLCC), с целью обсуждения последствий кризиса, вызванного пандемией, и путей восстановления авиации





Позиция авиапроизводителей в отношении действий в условиях кризиса

Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ICCAIA) – голос авиапроизводителей на площадке ИКАО.

26 марта 2020 г. – заявление ICCAIA с призывом к правительствам стран по всему миру обеспечить устойчивость промышленности в условиях пандемии COVID-19, имея в виду что:

- *мощный и стабильный авиационный сектор сыграет ключевую роль в восстановлении по всему миру (в 2019 году на долю авиации пришлось около 2,7 трлн долларов США от общего объема мировой экономики, обеспечивая 65,5 млн рабочих мест по всему миру);*

- *вся аэрокосмическая отрасль, от производителей до малых предприятий в цепочке поставщиков, столкнулась с чрезвычайными обстоятельствами, и без поддержки существует серьезный риск, что, когда завершится кризис, сможет работать только малая часть авиационной отрасли;*

- *авиапроизводителям, авиакомпаниям и другим участникам авиационной деятельности по всему миру необходима временная финансовая поддержка в виде государственных и частных инвестиций, что позволит смягчить сокращение денежного потока и финансового бремени от последствий кризиса COVID-19.*

Из выступления Руководителя ICCAIA на конференции ATAG:

- *Вызовы, связанные с пандемией, требуют прочных и активных партнерских отношений. Вот почему ICCAIA и его шесть ассоциаций работают совместно с авиакомпаниями, аэропортами, ATAG и другими организациями, чтобы восстановить доверие заказчиков к полетам и наметить путь к нашему выздоровлению*

- *Хотя пандемия COVID-19 сильно повлияла на нашу промышленность, мы по-прежнему привержены серьезным инвестициям в исследования и разработки, которые могут помочь начать «зеленое восстановление» после COVID-19, а также безопасность и комфорт полетов.*



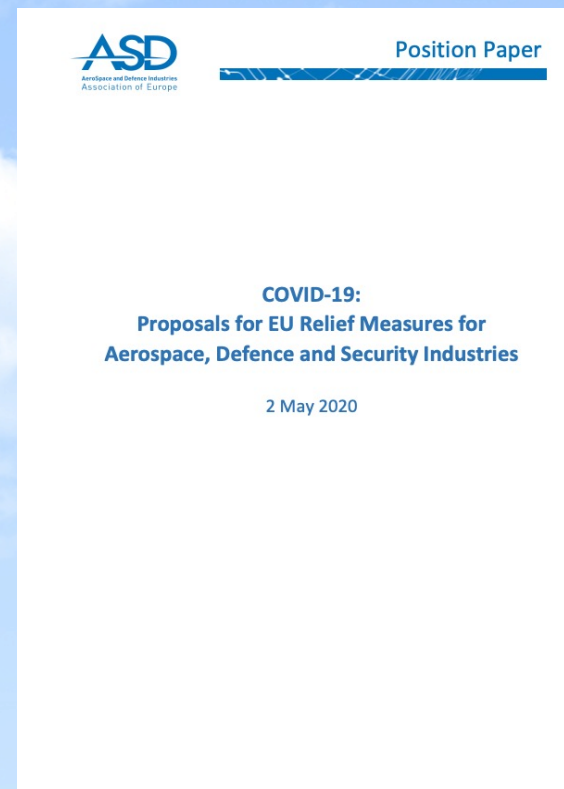
Позиция авиапроизводителей в отношении действий в условиях кризиса

2 мая 2020 г. – позиционный документ ASD «COVID-19: Предложения по мерам поддержки ЕС для аэрокосмической, оборонной промышленности и индустрии безопасности»:

Все меры должны быть скоординированы в рамках **согласованного и амбициозного европейского плана восстановления.**

Краткосрочные цели: обеспечение непрерывности бизнеса за счет защиты персонала, поставки компонентов и подсистем и т.д. а также финансовой стабильности с выделенными гарантийными схемами и прямой государственной поддержкой, в частности для малого и среднего бизнеса, продолжение закупочных и исследовательских программ и т.д.

Долгосрочные цели: стимулирование инноваций, укрепление стратегических цепочек создания стоимости и укрепление технологического суверенитета. Это требует, в частности, существенного увеличения бюджета, крупных инвестиций в ключевые технологические направления, амбициозной и всеобъемлющей промышленной политики и тщательного отбора прямых иностранных инвестиций.





Новые направления в условиях кризиса

Акцент на ускоренное внедрение инноваций в авиации:

- инициативы в рамках ICF - Отраслевого консультативного форума ИКАО по инновациям (приоритеты: восстановление в условиях COVID; экология; цифровая трансформация, цифровизация, кибербезопасность; модернизация и интеграция воздушного пространства)

Экологическое регулирование ИКАО:

- принятие экологических норм в отношении новых и выпускаемых самолетов/двигателей (стандарты по эмиссии CO₂ самолетов и эмиссии нелетучих частиц двигателей; поддержка различных требований по уровню шума СПС);
- принятие процедур освобождения самолетов/двигателей от международных экологических стандартов (освобождение самолетов от стандарта по эмиссии CO₂);
- учет взаимовлияния экологических характеристик/норм ИКАО (шум и расход топлива; влияние на CO₂, шум и эмиссию NO_x ужесточения стандарта по эмиссии CO₂ самолетов);
- разработка глобальной рыночной системы по снижению выбросов в международной ГА (CORSIA);
- постановка амбициозных долгосрочных целей по снижению эмиссии CO₂ (LTAG);
- поддержка инноваций и «зеленого» восстановления международной ГА

Разработка стандартизированных процедур:

- работа по признанию стандартов проектирования, производства и технического обслуживания;
- изучение целесообразности расширения принципа признания сертификатов с целью сокращения дублирования деятельности по сертификации и надзору одобренных организаций по техническому обслуживанию



Участие ИССАИА в работе по восстановлению авиации

Участие в работе ЦВГА:

- консультирование при подготовке документа «Взлет»;
- подготовка модуля «Авиационный инструктивный материал» и других модулей;
- участие в разработке процедур технического обслуживания при возобновлении эксплуатации;
- проработка вопросов обеспечения безопасности при перезапуске работы системы;
- новые скрининговые меры в аэропортах;
- участие в разработке экономических мер поддержки перезапуска;
- участие в подготовке обновлений в инструктивный материал, в том числе по тестированию и управлению факторами риска при международных операциях

Участие в корректировке сроков применения SARPs, установленных до пандемии:

- Поправка о переносе с 1 января 2021 г. на 1 января 2023 г. требования к Автономному отслеживанию бедствия (ADT) (поправка 44 к Приложению 6, часть I)
- Перенос даты начала применения с 1 января 2021 г. на 1 января 2022 г. требования об установке на воздушные суда оборудования для обеспечения 25-часовой длительности записи бортового речевого самописца (CVR) (поправки 46 и 39 к части I и части II Приложения 6)

Участие в подготовке к HLCC:

- Подготовка рабочих документов по вопросам повестки дня Конференции, отражающих позицию производителей аэрокосмической продукции



Информация о подготовке к конференции **Высокого уровня по вопросам COVID-19**

ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ

Обсуждение экономических последствий, перспективы и прогнозы

Круглый стол 1: Управление процессом восстановления деятельности авиации

Напоминая о вкладе авиации в решение национальных, региональных и глобальных задач экономики и развития, на данном заседании на уровне министров будут рассмотрены подходы государств, способствующие безопасному и эффективному восстановлению деятельности гражданской авиации и глобальной цепочки поставок.

Круглый стол 2: Обеспечение жизнеспособности и устойчивости

Акцентируя внимание на возникающие фундаментальные изменения в авиационном и других секторах, данное пленарное заседание на уровне министров рассмотрит ситуацию за рамками пандемии COVID-19 и изучит политическую реакцию и стратегию деятельности по строительству более жизнестойкой, чем раньше, системы международной гражданской авиации.

СЕССИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

СЕССИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ



Документы ИССАИА на конференцию Высокого уровня по вопросам COVID-19

На секцию по безопасности:

- Создание более устойчивого авиационного сектора с помощью мер реагирования на кризис (подготовлено ACI, CANSO, IATA и ИССАИА)
- COVID-19 Приобретенный опыт: Сроки применения SARPS (подготовлено ИССАИА)
- Практические методы совершенствования процесса принятия сертификатов типа (подготовлено ИССАИА и ИВАС)

На секцию по упрощению формальностей:

- Инновационные, практические и совместимые решения для одобрения перевозок (подготовлено ACI, CANSO, IATA, ИВАС и ИССАИА)
- Формирование базы по упрощению формальностей для обеспечения устойчивости и реагирования (подготовлено ИССАИА)

International Civil Aviation Organization
HLCC 2021-WP/xxxx
SAF/xx
g./21
WORKING PAPER

HIGH-LEVEL CONFERENCE ON COVID-19 (HLCC 2021)
Montréal

Agenda Item 1: Safety and operational COVID-19 Lesso

DEFINING A FACIL

The international civil aviation community to crisis that impacts the entire international many manufacturers were unable to meet the crisis. ICAO worked with industry acceptable to all parties and in a manner approved a postponement for a 25-hour in light of the lessons learned from this could be used in the future to defer apply

Action: The Conference is invited to agree on applicability dates under urgent circumstances

Strategic Objectives:	Safety
Financial implications:	There would be a financial impact to ICAO, States and the industry. These costs should be contrasted with the extraordinary costs associated with a slow or inconsistent response to the impacts of a global crisis.
References:	Convention on International Civil Aviation (Doc 9700) Assembly Resolution A39-24

International Civil Aviation Organization
HLCC 2021-WP/xxxx
FA/xx
g./21
WORKING PAPER

HIGH-LEVEL CONFERENCE ON COVID-19 (HLCC 2021)
Montréal, Canada, 12 to 22 October 2021

Agenda Item 6: Facilitation DEFINING A FACIL

This paper recognizes the importance of a crisis response plan or "play" and rapid response.

Action: The Conference is invited to agree on applicability dates under urgent circumstances

International Civil Aviation Organization
HLCC 2021-WP/xxxx
SAF/xx
g./21
WORKING PAPER

HIGH LEVEL CONFERENCE ON COVID-19 (HLCC 2021)
SAFETY STREAM
Montréal, Canada, 12 to 22 October 2021

Agenda Item 5: Other Issues

BUILDING A MORE RESILIENT AVIATION SECTOR THROUGH CRISIS RESPONSE
(Presented by ACI, CANSO, IATA and ICAIA)

EXECUTIVE SUMMARY

While ICAO has been actively involved in efforts to mitigate the effects of pandemics, no prior crisis has had as profound an impact on aviation as the COVID-19 pandemic. The lessons learned over the past year should be applied to guide future efforts to re-build an international civil aviation that has the resilience to weather any future crisis of this magnitude. The 39th Assembly adopted a resolution on Strategy on Disaster Risk Reduction and Response Mechanisms in Aviation that, inter alia, directed the Council to establish a crisis response policy and disaster risk reduction strategy in aviation that would institutionalize and guide the Organization's strategic approach and tactical responses to aviation-specific crises that could affect the safety or continuity of international civil aviation. ICAO made progress in establishing this base. However, it is now necessary to engage the aviation community as a whole and build upon this initiative by establishing a fully structured and ready standby capability that can respond in a timely manner at the very onset of a crisis. Among the lessons learned from the CART is the value of the contribution of the industry, and other relevant sectors, to the work of the ICAO Council Aviation Recovery Taskforce (CART). This paper outlines a proposal to reinforce the existing ICAO Crisis Response mechanism through the development of a programmatic structured approach to respond to major crisis affecting global aviation, such as natural disasters, conflicts and pandemics that draws from the lessons learned from the CART.

Action: The Conference is invited to agree to Recommendation 5X – International Aviation Crisis Response Mechanism

Strategic Objectives:	Safety
Financial implications:	There would be a financial impact to ICAO, States and the industry. These costs should be contrasted with the extraordinary costs associated with a slow or inconsistent response to the impacts of a global crisis.
References:	Convention on International Civil Aviation (Doc 9700) Assembly Resolution A39-24



Предложения российских организаций по мерам поддержки отрасли в условиях пандемии COVID-19

Союзом авиапроизводителей России была организована работа по ознакомлению членов Союза с опытом зарубежных коллег, а также по сбору предложений российских организаций по мерам поддержки отрасли в условиях пандемии COVID-19. Условно можно выделить три основные группы предложений, которые касаются:

1. внесения изменений в действующие законодательные акты, документы стратегического планирования и государственные программы, направленные на сохранение и развитие потенциала отечественного авиастроения и реализацию импортозамещения;
2. государственной поддержки важнейших авиационных НИОКР;
3. организационных мер в условиях пандемии

Целесообразно дополнительно проанализировать поступившие предложения российских организаций по мерам поддержки отечественной авиационной промышленности. Согласованные предложения в установленном порядке внести на рассмотрение заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Спасибо за внимание!



<http://www.aviationunion.ru>