

Кризисное состояние системы авиатопливного обеспечения гражданской авиации России – причины и перспективы

Один из компонентов гражданской авиации - авиатопливное обеспечение в РФ существует в различных организационно-правовых формах, но предназначена для решения главной задачи – повышения эффективности авиаперевозок, развития гражданской авиации России.

Это означает, что система авиатопливного обеспечения должна развиваться **вместе** с авиакомпаниями, и **даже опережая их**, заранее готовясь к приходу новых воздушных судов и повышению объемов перевозок, при соблюдении баланса экономических интересов участников единого процесса - авиаперевозчиков и поставщиков авиатоплива.

Иными словами, в этой связке любая попытка решения экономических и технических проблем за счет партнера в конце концов приводит к негативным последствиям для обоих.

Какая ситуация прогнозируется в системе авиатопливного обеспечения до 2015г.?

В 2006 году в России было произведено 9 млн. тонн авиакеросина, из которых ГА потребила 5 млн.300 тыс.тонн, а 2 млн.тонн было экспортировано.

Исходя из основополагающих факторов, таких как:

- списание 70% старого авиапарка к 2015 году;
- расход топлива самолетов нового поколения будет ниже на 30%;
- пассажиропоток к 2015 году составит около 80 млн. чел. ;
- степень загрузки самолетов не изменится и составит около 70%;

можно с значительной степенью вероятности сделать вывод о существенном (около 70% к 2006 году) росте потребности ГА в авиатопливе к 2015 году, что в абсолютных цифрах составит 9-9,36 млн. тонн. Учитывая, что отечественные НПЗ загружены в настоящее время примерно на 70 % от проектной мощности, а реально, с учетом качества российской нефти и состояния оборудования НПЗ – более, чем на 90 %, дефицита авиакеросина удастся избежать при вводе дополнительных перерабатывающих мощностей (строительстве новых и модернизации старых), что декларируется в планах нефтяными компаниями, однако в последние годы появился лишь один новый производитель – Сургутский ЗСК.

Учитывая сохранившуюся с советских времен государственную систему контроля качества авиатоплива, вряд ли нас ожидают существенные проблемы в этой сфере, однако, как это происходит на мировом рынке обычных нефтепродуктов, возможно принятие новых директив Евроконтроля, ужесточающих требования к авиатопливу, что вероятно приведет к дополнительным издержкам по всей технологической цепочке авиатопливного обеспечения.

В совокупности, можно с уверенностью говорить о росте топливной составляющей в себестоимости авиаперевозки.

Уже сейчас СМИ, как предназначенные для широкой публики, так и специализированные, сообщают о существенном росте авиаперевозок, о вводе в эксплуатацию приобретенных или полученных в лизинг воздушных судов иностранного производства и т.д.и т.п. Это, наверное, очень радует широкую публику и политических лидеров.

Однако профессионалы знают, какой ценой достается этот рост большинству авиакомпаний.

Несмотря на приход на линии иностранных воздушных судов с лучшей топливной экономичностью, доля топливной составляющей в себестоимости перевозки продолжает держать многие авиакомпании в критическом финансовом состоянии.

Проводимые рядом авиакомпаний маркетинговые акции, направленные на привлечение пассажиров, публикации отчетов о росте перевозок, в многом ретушируют их истинное финансовое состояние, при этом проблема высоких цен на авиатопливо не решается.

Ведущие авиатопливные операторы России из года в год обслуживают огромный объем просроченной дебиторской задолженности авиакомпаний, осознавая ответственность за нормальное функционирование отрасли, проводят реструктуризацию долгов, словом, используют все возможности для стабилизации то одной, то другой авиакомпании, попадающей в предбанкротное состояние.

Однако, и это особенно важно в условиях возможных проблем с рублевой ликвидностью, возможности операторов, в том числе и дочерних структур нефтяных компаний, небесконечны.

Уместен вопрос – в чем причина перманентного, скрытого от глаз, но реального балансирования авиакомпаний на грани финансовой устойчивости в России – стране-производителе авиакеросина, которого уже несколько лет нет недостатка на рынке?

Мы неоднократно, в разных аудиториях, в высоких кабинетах и в СМИ, заявляли – дело в монополизме ТЗК аэропортов.

Общеизвестно, что рынок авиатопливного обеспечения России состоит из оптового и розничного секторов, при этом оптовый рынок характеризуется высокой конкуренцией крупных поставщиков и относительной прозрачностью логистики и ценообразования. В отличие от оптового, розничный сектор, состоящий из продавцов - топливо-заправочных комплексов (служб ГСМ) аэропортов и покупателей - авиакомпаний, крайне монополизирован и непрозрачен, является источником назначения цен, ограниченных лишь текущей платежеспособностью и административным ресурсом той или иной авиакомпании.

При этом законодательство, с одной стороны, директивно ограничивает рентабельность ТЗК на его прямые работы и услуги 20% уровнем, а с другой – поощряет деятельность ТЗК по перепродаже авиатоплива, ибо никаких ограничений здесь не предусмотрено.

Теоретически каждый участник рынка, топливный оператор или авиакомпания, может получить хранение своего топлива в любом аэропорте, ибо услуга авиатопливообеспечения включает и хранение.

Однако на практике все обстоит иначе. Только за последнее время с нами отказались продолжать работу по хранению авиатоплива аэропорты Сочи (Сочи-Авиа-Инвест – в связи с решением собственника о реконструкции), Якутск(АэропортГСМсервис – открытым текстом о нашем покушении на их клиентуру), Томск (Томская ТЗК –без объяснения причин).

Это официальные отказы, а неофициально – т.е. устные отказы на наши официальные обращения нами были получены по меньшей мере от 15 аэропортов (в т.ч.Оренбург, Астрахань,Черемшанка, Игарка, Богучаны,Мотыгино, Северо-Енисейск, Козинск,Минеральные Воды,Новосибирск ,Архангельск (Васьково),Нижнеангарск, Таксимо (Аэропорты МВЛ Бурятии),Братск (АК Вим-Авиа),Нальчик, Тарко-Сале,Омск, Нарьян-Мар, Нефтеюганск и т.д.

Т.е. мы имеем дело с диким рынком, живущим по лагерному принципу «умри сегодня ты, а завтра я».

Мировой опыт, напротив, свидетельствует о том, что структуры, аналогичные российским ТЗК, главным источником дохода имеют **стабильные поступления** от эксплуатации производственной инфраструктуры, оказывая собственнику авиатоплива платные услуги по его хранению и заправке воздушных судов и не осуществляют спекулятивных операций перепродажи авиатоплива.

Недавно Минтранс РФ констатировал - состояние федерального имущества аэропортов (аэродромов) гражданской авиации не обеспечивает задач устойчивого развития отрасли. Аэродромная сеть сократилась за 15 лет в 6 раз, нет платежеспособного спроса на региональные перевозки и инвестиций в развитие и поддержание инфраструктуры. Естественно, что, **техническое состояние инфраструктуры авиатопливного обеспечения**, за исключением нескольких аэропортов, **находится в критическом состоянии**. Более 50 процентов резервуарного парка и 65 процентов аэродромных топливозаправщиков **выслужило все нормативные сроки**. На фоне ускоренной смены поколений воздушных судов только 15 аэропортов страны обеспечены необходимым оборудованием для обслуживания современных самолетов, **Технический уровень действующих средств контроля качества топлива и заправки воздушных судов в большинстве аэропортов не соответствует мировому уровню**.

В качестве примера – российская регистрация воздушных судов бизнес – класса, свидетельствующая о том, что судно эксплуатировалось в российских аэропортах, заправлялось в их ТЗК, снижает стоимость последующей продажи на 30-40% - такова репутация нашей наземной инфраструктуры.

Мы предложили Минтрансу и другим федеральным ведомствам путь развития -
- переход от монопольной к оптовой и подкрыльной торговли авиаГСМ к созданию сетей ТЗК, соответствующих **техническим рекомендациям IATA и гарантирующей свободный доступ всех квалифицированных поставщиков к техническим возможностям продажи авиаГСМ конечным потребителям - авиакомпаниям.**

Такая стратегия полностью соответствует международному опыту и приветствуется IATA, как обеспечивающая свободную конкуренцию и ориентирующая каждый ТЗК на инвестиционную активность в части достижения международных технических стандартов.

Именно в этом кроется резерв снижения топливных издержек авиакомпаний в долгосрочной перспективе, именно так мы можем стать частью цивилизованного мирового авиатопливного рынка.

Однако «воз и ныне там» - никакого движения, создание сетевых бизнесов в авиатопливном обеспечении остается заботой самих авиатопливных операторов.