



или Проблемы демонополизации топливозаправочных услуг в гражданской авиации



Юрий Михайлович КОЛЕСНИЧЕНКО, ведущий специалист Инспекции по безопасности полетов авиакомпании ОАО "Аэрофлот - Российские авиалинии".

В конце апреля 2007 г. в Москве прошла III Конференция "Инфраструктура Гражданской авиации". Актуальный форум организован Фондом развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер Гражданской авиации" при поддержке Торгового дома "Топливное Обеспечение Аэропортов" (ТД ТОАП). Обсуждались стратегия развития инфраструктуры ГА, проблемы управления аэропортами, перспективы развития региональных аэропортов, пути взаимодействия аэропортов и авиакомпаний, а также демонополизация топливозаправочных услуг.

В авиационном топливо-заправочном комплексе России сложилась система, аналогичная общемировым тенденциям, — сформировалось несколько крупных операторов топливного рынка. Это Лукойл-Аэро, ТД ТОАП, а также ЮКОС, "Aviation" и "Aerofuels". Лидеры мирового авиационного топливного рынка — это системные операторы "World Fuel Services", "Air BP" и "Shell Aviation". Генеральный директор ТД ТОАП Евгений Островский третий год подряд

выступает перед авиационной общественностью на форуме "Инфраструктура Гражданской авиации" с обстоятельными докладами, освещающими суть проблем топливо-заправочной сферы в Гражданской авиации. Им особо было отмечено, что крупные иностранные сетевые операторы нацелены на экспансию в российский авиационный рынок. И главное, что нужно помнить, говоря о реформировании отечественного топливного рынка, — в условиях интеграции в мировую экономику российской авиации придется отстаивать свои национальные интересы в жесткой конкурентной борьбе, где сфера качественного обслуживания является самым доходным бизнесом.

Воздушный транспорт уже вышел на совершенно новый уровень функционирования, борьба идет за миллиардные пассажиропотоки через трансферные узлы-хабы. Стоит напомнить, что для Европы, умеющей показать высочайшее качество технологий в конкурентной гонке, авиационные перевозки не являются стратегически необходимыми. Для России, на-

оборот, авиаперевозки — единственный для отдаленных регионов транспорт, не говоря уже о том, что Гражданская авиация является основным каркасом коммуникационных сетей нашего государства, занимающего более половины территории континента Евразии.

За три года вопросам АвиаГСМ удалось уделить должное внимание. Так, в 2005 г. в докладе гендиректора ТД ТОАП "Организация финансирования топливных программ для авиаперевозчиков" впервые прозвучали в комплексе реальные меры, помогающие отечественным авиакомпаниям выжить в условиях стремительного роста цен на авиакеросин. Речь шла о кредитном портфеле, новых программах сетевого оператора, объединяющих ТД ТОАП, авиакомпанию и финансовую структуру (инвестиции). Данный опыт оказался успешным, у авиакомпаний появилась возможность получать товарный кредит. В 2006 г. в его докладе "Перспективы модернизации инфраструктуры топливного обеспечения Гражданской авиации России" подчеркивалось, что рост расходов на авиатопливо тесно связан с несовершенством существующей системы обеспечения аэропортов, то есть с крайне неудовлетворительным состоянием материально-технической базы российских аэропортов. Было отмечено, что состояние ТЗК катастрофическое, "приближается к критическому", "ТЗК, являясь ключевым звеном системы топливообеспечения, стали и ее уязвимым местом", а "отсутствие инвестиций в развитие ТЗК грозит безопасности полетов". В докладе констатировалось:

- ТЗК функционируют крайне нестабильно; их ценовая и инвестиционная политика плохо предсказуема;

- ТЗК замедляют оперативное время подготовки самолетов к рейсу (например, в Домодедово взлет-посадка происходит один раз в 2 мин., а в Гамбурге — один раз в 20 сек.);

- ТЗК оказываются наиболее уязвимым звеном в системе общей безопасности авиаперевозок".

Речь шла об ответственности за качество авиатоплива, о необходимости единых для всей сети ТЗК стандартов. Было отмечено, что бесконтрольное стремление к сиюминутной коммерческой выгоде привело к нещадной эксплуатации материальной базы (зачастую еще советского производства) в ущерб инфраструктурному развитию отечественных аэропортов.

В результате был разрушен годами отлаженный системный подход в работе метрологических служб по контролю в установленные сроки за исправностью измерительной аппаратуры, применяемой в ТЗК. Известны случаи, когда экипажи ВС после заправки авиатопливом в некоторых аэропортах России и СНГ обнаруживали в топливных баках ВС топлива меньше, чем было указано в документах, выписанных ТЗК. Поэтому после выполнения полетов на этих трассах постоянно фиксировался повышенный расход топлива. Поскольку заменить оператора ТЗК авиакомпания не могла из-за отсут-



ствия в аэропорту другой альтернативы, приходилось договариваться с руководством ТЗК о контрольных заправках самолетов с применением специальной измерительной аппаратуры. Результаты проверок были банальными: в топливные баки ВС происходил недолив авиатоплива. Счетчики-расходомеры, установленные на топливозаправщиках, уже несколько лет не проходили поверок в метрологических службах и имели погрешности, значительно превышающие установленных ГОСТом (+0,5%), "накручивая" свои показания выше фактического количества авиатоплива. Нарушение системы регулярных калибровок счетчиков-расходомеров ТЗК — это еще одна глобальная технологическая проблема, "съедающая" немалую долю бюджета авиакомпаний.

Монополизм ТЗК перерос в проблему федерального масштаба. ТД ТОАП выступил с инициативой создания сетевой модели ТЗК, имеющей центр — крупного оператора. Предполагается решать вопросы долгосрочной аренды, концессии, инвестиционной политики, инноваций в сферах стандартизации и модернизации, диспетчерскую, логистическую и планово-прогностическую функции. Предложенная сетевая модель ТД ТОАП обеспечивает:

1. "конкурентную среду в каждой точке розничной продажи авиатоплива, что позволит стабилизировать его цены;

2. стабилизацию топливообеспечения авиаперевозчиков;

3. крупный объем продаж, что приведет к малой наценке на авиационное топливо, так как крупный поставщик больше заинтересован в увеличении объема поставок и ускорении оборота средств, чем в завышении цен;

4. снижение затрат авиакомпаний на топливную составляющую в общих расходах и демпфирование ценовых скачков на авиационное топливо, что приведет к снижению цен на авиабилеты, исключит возможность резких ценовых скачков;

5. инвестиции в перспективное развитие

производственно-технологической инфраструктуры ТЗК;

6. единый технический и сервисный стандарт для всех ТЗК, соответствующий инструкциям IATA и рекомендациям ГосНИИ ГА РФ и отвечающий мировым требованиям;

7. стабильную выплату налогов в бюджеты всех уровней;

8. существенное повышение безопасности полетов и общей безопасности в условиях нарастания террористических угроз".

В 2007 г. в докладе гендиректора ТД ТОАП "Локальный монополизм ТЗК — основная причина кризиса системы авиатопливно обеспечения" были затронуты проблемы демополизации топливозаправочных услуг. Назывались конкретные цифры: при стоимости авиакеросина у оптовых продавцов в 15—16 тыс. рублей за тонну, ТЗК продают авиакеросин "в крыло" по цене 20—22 тыс. рублей за тонну. В итоге отечественные авиакомпании 40—60% расходов тратят на авиатопливо, что приводит к снижению рентабельности авиаперевозок. Изношенность оборудования ТЗК по регионам достигает 70%, а более 50% объема резервуарного парка эксплуатируется сверх рекомендованного срока. Только 15 отечественных аэропортов оборудованы фильтрами-сепараторами, системами регулирования давления и системами безопасности, что требуют авиакомпании, эксплуатирующие авиалайнеры иностранного производства "Boeing" и "Airbus". Здесь и кроются надвигающиеся проблемы конкурентной борьбы на мировом рынке авиаперевозок за предпочтение услуг крупных региональных хабов.

На Конференции-2007 прозвучала итоговая оценка системного кризиса топливной аэропортовой инфраструктуры. По словам гендиректора ТД ТОАП сегодня в России мы наблюдаем:

- "деградацию инфраструктуры ТЗК (физический и моральный износ технологического оборудования и технических средств заправки ВС, эксплуатация избыточного резервуарного парка);



- модернизационный стиль (практически полное бездействие в обновлении материально-технической базы авиатопливообеспечения);
- инвестиционный тупик: отсутствие у большинства из существующих организаций Гражданской авиации (аэропортов и топливозаправочных компаний) достаточных финансовых ресурсов для модернизации основных фондов;
- технологический и нормативно-правовой застой (технологическая отсталость и незавершенность формирования нормативно-правовой базы в области топливообеспечения)".

Процесс монополизации ТЗК тормозится несовершенством законодательства. Необходимо внесение дополнений в ФАП, изменения правил сертификации ТЗК. Свободная конкуренция ТЗК должна быть основана на соревновании в качестве топливозаправочного сервиса. Системный подход через обновление нормативной базы и развитие свободной конкуренции приведет к внедрению передовых технологий.

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта "Партнер Гражданской

авиации" Олег Смирнов в своем докладе на Конференции "Инфраструктура Гражданской авиации-2007" отметил, что за последние три года государственные капитальные вложения в ГА увеличились в 10 раз. На развитие наземной инфраструктуры аэропортов в 2006—2010 гг. государством выделено 93,3 млрд рублей. С 2002 г. работает Федеральная Целевая Программа "Модернизация транспортной системы России", в рамках которой идет разработка системы аэропортов-хабов. Фондом "Партнер Гражданской авиации" координируется работа по созданию национальных стандартов "Оборудование авиатопливообеспечения" и "Технология авиатопливообеспечения", соответствующих требованиям IATA.

IATA предъявляет мировому авиационному сообществу свои стандарты, в том числе международный сертификат эксплуатационной безопасности IOSA. Аудит, подтверждающий сертификат оператора IOSA, впервые в России прошла авиакомпания "Аэрофлот", в 2005 г. ("Аэрофлот" также входит в элитный междуна-

родный альянс "SkyTeam"). Сегодня стандарт IOSA является принципиальным условием существования на мировом авиационном рынке, в России его получил только "Аэрофлот". Из восьми основных видов авиационной деятельности, входящих в периметр IOSA, обязательно входит проверка соответствия наземного обслуживания самолетов.

В качестве справки приведены основные виды деятельности, входящие в периметр IOSA, по которым IATA проводит аудит:

- организация и управление компанией (Corporate Organization and Management);
- летная эксплуатация (Flight Operations);
- инжиниринг и техобслуживание самолетов (Aircraft Engineering and Maintenance);
- наземное обслуживание самолетов (Aircraft Ground Handling);
- управление эксплуатацией и диспетчирование полетов (Operational Control / Flight Dispatch);
- деятельность по обслуживанию пассажиров в полете (Cabin Operations);
- перевозка грузов, опасные грузы (Cargo Operations, Dangerous Goods);
- авиационная безопасность (Operational Security).

В рейтинге ведущих аэропортов России базовый аэропорт "Аэрофлота" — "Московский Аэропорт Шереметьево" — стабильно занимает лидирующее место по заправке топливом ВС, выполняющих рейсы на постсоветском пространстве. Наземный авиационно-технический комплекс "Аэрофлота" включен в специальную программу по снижению расходов на авиатопливо. Вопросы правового и ценового регулирования ТЗК не решаются в одночасье, поэтому весьма ценны действенные способы снижения расхода авиатоплива при выполнении технического обслуживания ВС, а также при изменении маршрутов руления. Это касается мер по соблюдению регламента обслуживания ВС, связанных с запуском двигателей и вспомогательных силовых установок при наземном техническом обслуживании. Есть и более действенные с экономической точки зрения меры, например введенная в "Аэрофлоте" процедура промывки газо-воздушного тракта двигателей отечественных самолетов. Уже установлено, что процедура промывки двигателей дает около 2% экономии авиатоплива при выполнении рейса. Введены изменения, минимизирующие вес пустого-снаряженного самолета уточнением комплектности технических аптечек в зависимости от планируемого полета.

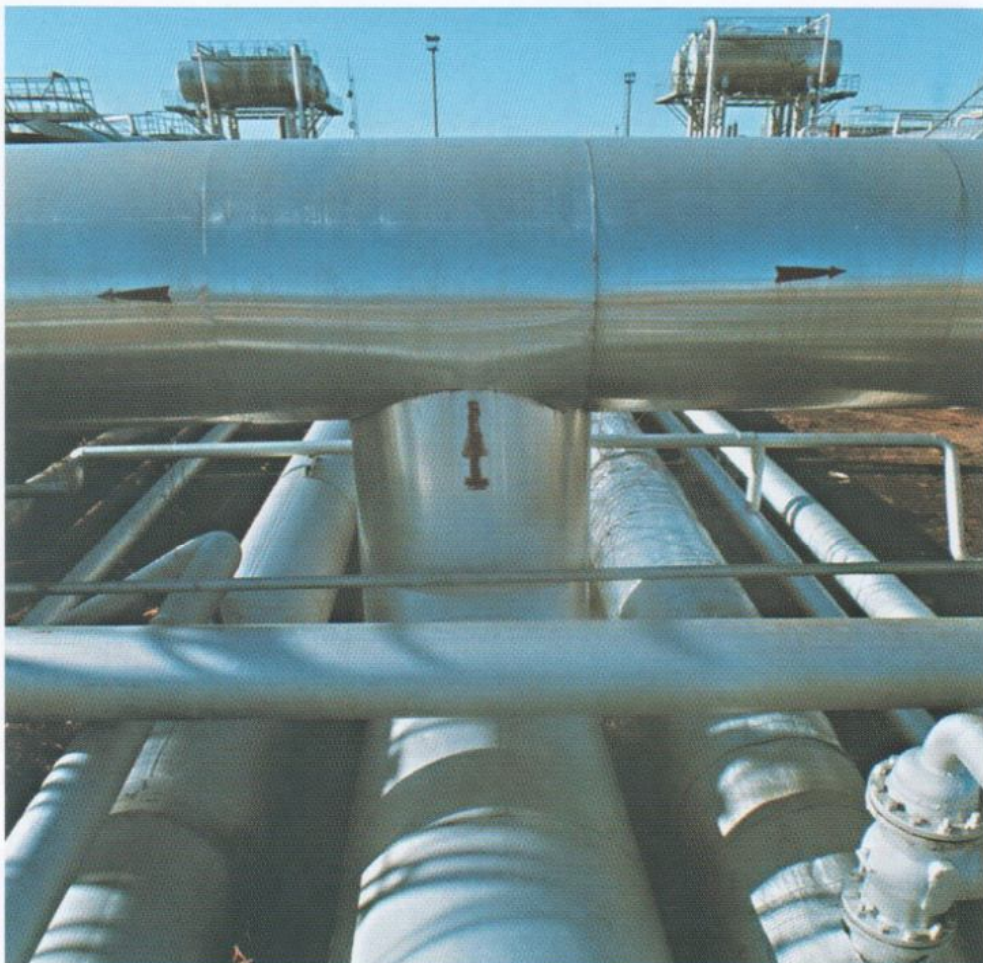
Системный инспекционный контроль за работой ТЗК по проверке качества заправок топливом самолетов также является немаловажным фактором, экономящим затраты авиакомпании на авиатопливо. Тем не менее, парку отечественных ВС, к сожалению, пока предпочтителен парк иностранного производства по объективным причинам. Например, среднечасовой расход авиатоплива на ВС Ил-96-300 составляет более 7 т/час, а у ВС Boeing-767 — около



5т/час, поэтому затраты на 1 час полета по авиатопливу на ВС Ил-96-300 в сравнении с ВС Boeing-767 значительно выше. По подсчетам экономистов ВС Ил-96-300, Ту-204-300, Ту-214, Boeing-767, Boeing-737, А-310 расходуют авиатопливо в объеме 20—30 г/пассажиро-км, а на ВС А-320, А-321 расходуются менее 20 г/пассажиро-км (поэтому эти ВС на сегодняшний день считаются наиболее экономически выгодными). Такие ВС, как Ил-86, Ил-62, Ту-154 и Як-42 расходуют авиатоплива более 30-40 г/пассажиро-км. Переоснащение парка отечественных авиакомпаний новыми магистральными самолетами (МС-21, Sukhoi Superjet-100) уже финансируется, но отдача от этих проектов относится к ближайшей перспективе 2009—2012 гг.

Выживание отрасли так или иначе зависит от всего комплекса составляющих авиаперевозок. «Повышение конкурентоспособности — задача комплексная. Это и безопасность полетов, и соответствующий авиапарк, и квалифицированный персонал, и высокий уровень обслуживания, и, что сегодня крайне важно, компетентная, последовательная деятельность органов власти по реализации политики отрасли», — считает генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот — Российские авиалинии» Валерий Окулов. В условиях провозглашенного принципа государственно-частного партнерства первоочередным является вовлечение ведущих авиакомпаний в процесс восстановления авиационного комплекса России.

16 марта 2007 г. министр транспорта Игорь Левитин на расширенном заседании Коллегии Министерства транспорта РФ в докладе «Об основных итогах социально-экономического развития транспортного комплекса, геодезии и картографии в 2006 г., задачах на 2007 г. и среднесрочную перспективу до 2009 г.» отметил: «В целях создания на территории РФ инфраструктуры крупных транспортных узлов (хабов), разработки и внедрения системы классификации аэропортов федерального и регионального значения и управления ими, сохранения и развития системы авиационных перевозок местного значения и всего сегмента социально значимых авиационных перевозок необходима разработка и принятие Концепции развития аэродромной сети РФ». Конкурентоспособность отечественных аэропортов-хабов (десяти крупнейших из всей аэродромной сети России, то есть из 351 функционирующего аэродрома) должна быть на таком уровне, чтобы, как пишут авиационные обозреватели, Санкт-Петербург забрал пассажиров у Хельсинки и Риги, а Краснодар или Ростов — у Киева и т.п. Это стратегическая геополитическая проблема, решать которую отечественная авиация сможет только при максимальной консолидации усилий. «Считаю, что комплексу мер, принимаемых в сфере Гражданской авиации следует придать статус приоритетного национального проекта», — подчеркнул первый вице-премьер Сергей Иванов 11 октября 2006 г. на расширенном заседании Коллегии Министерства транспорта РФ.



На катастрофическое состояние аэропортовой сети России и назревшую необходимость срочно предпринимать меры по повышению конкурентоспособности аэропортов указал Президент России в своем очередном ежегодном Послании Федеральному Собранию РФ 26 апреля 2007 г. Отметим, что инфраструктура будущего экономического роста страны — это эффективная транспортная система, Владимир Путин призвал «привлекать частные инвестиции через приватизацию аэропортовых терминалов и концессию аэропортовой инфраструктуры». Идею

Президента о государственно-частном партнерстве в области транспортной инфраструктуры поддержали Правительство РФ и авиационная общественность. В решении топливной проблемы рыночная конкуренция должна способствовать формированию прибыли не от продаж АвиаГСМ, а за счет качества услуг по хранению, контролю и заправке авиатоплива. Хотелось бы надеяться, что в 2008 г. на IV Конференции «Инфраструктура Гражданской авиации» будут обсуждаться первые результаты монополизации ТЗК в отечественных аэропортах.

