

# АВИАТОПЛИВО И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

## К чему приводит стремительный рост цен на авиакеросин в мировой экономике?



**М**инистерством транспорта РФ с 2004 г. ведется активная работа по поиску контрмер противодействия стремительному росту цен на авиационное топливо в мировой экономике. Рекомендуется разработать и внедрить порядок компенсации российским перевозчикам роста цен на авиационное топливо при эксплуатации судов отечественного производства на внутренних воздушных линиях.

Следует отметить, что до сих пор поиск источника компенсации не увенчался успехом. Однако, представители крупных авиакомпаний опасаются, что предлагаемые компенсации за рост цен на топливо могут сформировать коррумпированную

сеть, чему будет способствовать практика неофициальных договоренностей с чиновниками о выплатах за большее количество горючего, чем расходуется на деле. Многие специалисты сходятся во мнении, что корень проблемы в монополизации цен на топливном рынке.

Топливная биржа, идея создания которой выдвигается, должна обеспечивать авиакомпаниям страховку рисков изменения цены на ГСМ (хеджирование). Ставится задача добиться конкуренции на рынке оптовых продаж авиакеросина "в крыло". Главный вопрос, по мнению генерального директора Торгового дома "Топливное обеспечение аэропортов" (ТОАП)

Евгения Островского состоит в том, как заставить объекты топливного рынка стать участниками биржи. Крупные авиаперевозчики, такие как "Аэрофлот", поддержат это начинание только в том случае, если топливная биржа будет реальным рыночным "индикатором" стоимости ГСМ, а не продолжит практику монополизации цен. "Аэрофлот", например, уже применяет механизм хеджирования топливных рисков, по аналогии со многими авиакомпаниями, входящими в Международную Ассоциацию Воздушного Транспорта (International Air Transport Association - IATA).

Цена авиационного керосина в России стала заметно возрастать в середине 2004 г. В тот же год IATA опубликовала экспертный прогноз, в котором было заключено, что из-за роста цен на авиатопливо мировая отрасль воздушного транспорта за 2004 г. понесет совокупный убыток в 10 млрд долларов. Сегодня расходы авиакомпаний на ГСМ выросли в сравнении с 2004 г. более чем на 60%. Наиболее крупные игроки на российском рынке авиатоплива - "Лукойл" (24% объема поставок), "Юкос" (17%), "ТНК-ВР" (14%), "Сургутнефтегаз" (13%) и "Сибнефть" (11%) - продают авиакеросин по ценам, превышающим стоимость топлива в зарубежных аэропортах ("RBC daily", 2006 г.). Данный факт негативно влияет на внутрироссийские региональные авиаперевозки.

Более того, топливная проблема напрямую влияет на безопасность полетов. На заседании Комитета по энергетике, транспорту и связи Государственной Думы РФ в октябре 2006 г. председатель Комитета Валерий Язев заявил: "Зачастую из-за того, что авиакомпания, стремясь сэкономить топливо, не разрешает своему самолету совершить аварийную посадку или уйти на запасной аэродром, возникают нештатные ситу-

### ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



**КОЛЕСНИЧЕНКО Юрий Михайлович** родился 25 августа 1941 г. в селе Хлевном Липецкой области.

Окончил в 1965 г. Рижский институт инженеров гражданской авиации. С 1965 г. по 1966 г. работал инженером аэропорта "Жиганск" Якутского управления гражданской авиации.

1966-1968 гг. - инженер отдела главного конструктора опытного завода № 85 гражданской авиации, г. Рига.

1968-1974 гг. - инженер, затем начальник смены цеха Авиационно-технической базы аэропорта "Шереметьево" объединенного

авиационного отряда Центрального управления международных воздушных сообщений гражданской авиации ("Аэрофлот"), г. Москва.

1974-2000 гг. - бортиженер объединенного авиационного отряда ЦУ МВС ГА ("Аэрофлот"), летал на 2 типах самолетов: Ил-62 и Ил-86.

С 2000 г. - ведущий специалист Инспекции по безопасности полетов авиакомпании ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии".



ации в воздухе. Одна из причин таких нештатных ситуаций - необходимость экономии горючего. Мы обсуждали эту тему, и если понадобится законодательное обеспечение для изменения ситуации, мы пойдем на это". В России на сегодняшний день функционирует более 185 коммерческих авиакомпаний. Большинство из них - это мелкие компании, эксплуатирующие незначительное число авиалайнеров, зачастую не экономичных по расходу топлива. Несомненно, замечания депутатов Госдумы касаются прежде всего существующего с постсоветских 90-х гг. излишнего количества авиакомпаний. Сложившаяся ситуация не способствует качественному государственному контролю за политикой в области безопасности полетов каждой авиакомпании. Первый вице-премьер Сергей Иванов, курирующий в Правительстве РФ в числе прочих направлений сектор гражданской авиации, в октябре 2006 г. в Доме Правительства на совещании по обеспечению безопасности полетов сказал о необходимости "естественного отбора" в среде российских авиакомпаний. Несомненно, ужесточение тех или иных правил с целью повышения безопасности полетов должно быть направлено именно на инициацию процесса "естественного отбора" авиакомпаний. Те авиакомпании, которые "выживают" в ущерб безопасности, не должны осуществлять авиаперевозки.

По оценкам специалистов, топливная составляющая эксплуатации российских самолетов (например, Ил-86) в структуре всех затрат той или иной авиакомпании составляет более 60%. В авиакомпании "Пулково" суммарная топливная составляющая себестоимости авиаперевозок превышает 50% всех расходов. Авиакомпания "КрасЭйр" и "Волга-Днепр" тратят на авиатопливо около 35% всех расходов, "Трансаэро" - 34%. В то же время лидер России по авиаперевозкам - авиакомпания "Аэрофлот - российские авиалинии" эксплуатирует наиболее экономичные авиалайнеры, что позволило добиться снижения топливной составляющей затрат (около 30%) в сравнении с другими авиакомпаниями России.

"Рост цен на топливо составил 60%, и на отечественных машинах старого поколения обеспечить экономически окупаемые полеты практически невозможно. Расход топлива на Ту-154М, например, составляет 4,8 тонны в час, а у его иностранного аналога Airbus A-320 - 2,2 тонны", - заявил генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов. Издержки российских авиаперевозчиков, эксплуатирующих Ту-154М, составляют порядка 500 млн долларов США в год. Аналогичные данные получаются при сравнении топливной экономичности Ил-96 и Боинг-767. У Ил-96 расход топлива больше на 40%, что увеличивает расходы на авиатопливо по данным "Аэрофлота" более чем на 7 млн долларов США в год.

В связи с этим "Аэрофлот" вынужден закупать самолеты иностранного производства. Следует отметить, что коммерческая политика "Аэрофлота" позволила не только добиться хорошей прибыли, но и поддержать отечественное самолетостроение в сложное время. "Аэ-

рофлот" первым закупил партию создаваемых новых отечественных авиалайнеров RRJ. По этому поводу обозреватель газеты "Мой Аэрофлот" Валерий Родиков написал в 2006 г.: "Хочу напомнить, что еще недавно некоторые "квасные патриоты" обвиняли "Аэрофлот" в том, что покупая иномарки, он губит отечественный авиапром. Время расставило все по своим местам. "Аэрофлот" стал стартовым заказчиком нового российского самолета, который создан и будет производиться по новейшим технологиям. Он добровольно взял на себя трудную и, может быть, неблагодарную задачу: дать путевку в жизнь новой отечественной машине".

Можно сказать, что переломный момент в судьбе российского авиапрома произошел благодаря "Аэрофлоту".

Двигатель для RRJ создает оборонное предприятие НПО "Сатурн". В недостатках отечественных авиадвигателей для гражданских самолетов и кроется причина топливной неэкономичности отечественных самолетов, а, как известно, в военном самолетостроении у России конкурентов в мире нет. НПО "Сатурн" является разработчиком новейших технологий в авиационном двигателестроении - двигателя "пятого поколения". В отечественных самолетах аппаратура, рассчитывающая необходимый объем топлива на полет, дает погрешность 1 тонну. Для сравнения: иностранные воздушные суда оснащены аппаратурой, погрешность которой в расчете авиакеросина составляет всего 100 кг. Около 80% воздушного парка России - это самолеты с повышенным удельным расходом топлива, в Европе и Америке таких неэкономичных самолетов всего 5%.

По данным Минтранса, наиболее устаревшим является парк региональных отечественных самолетов. Таким образом, "топливный счет" на сегодняшний день не в пользу отечественных авиакомпаний - 5% против 80% самолете-



тов, потребляющих излишнее по современным меркам количество авиакеросина. Пополнение отечественного авиапарка новыми самолетами должно изменить ситуацию. Минтранс предлагает принять решение о полном освобождении от таможенных пошлин и НДС на временный ввоз иностранных воздушных судов. Министр транспорта Игорь Левитин считает: "Мы столкнулись с ситуацией, когда нам не хватает парка воздушных судов, чтобы перевозить население России, особенно с дальних территорий". Первый вице-премьер Сергей Иванов подчеркнул на заседании Военно-Промышленной Комиссии 29 января 2007 г.: "Таможенные пошлины на иностранные самолеты свыше десяти лет изготовления должны быть запретительными, а не разрешительными или поощрительными, как это существует сейчас. На новые, современные самолеты - низкая пошлина, на старые - она должна быть запретительная. Ведь наши старые самолеты за границу, насколько я понимаю, никто не пускает". "Airbus" и "Boeing" уже активно разрабатывают новейшую генерацию авиалайнеров, обеспечивающих экономию топлива на 20% по сравнению с действующими самолетами. Иномарки и так на 30-60% меньше расходуют авиатопливо в сравнении с российскими самолетами. Конкуренция ужесточается.

В Советском Союзе до наступления эпохи электроники в управлении самолетом расчетом экономии топлива в каждом конкретном полете занимался экипаж. С целью совершенствования отчетности по использованию ГСМ инициативно разрабатывались даже интегративные алгоритмические таблицы, послужившие в 70-80 гг. на практике при полетах на Ил-62 для расчета экономии ГСМ. С приходом электронно-вычислительных технологий подобные алгоритмы стали закладываться производителями в авионику самолета. Более того, с увеличением объема авиатранспорта в авиакомпаниях вопросами экономии топлива стали заниматься службы обеспечения полетов. Однако, до сих пор на летный состав возлагается ответственность за перерасход топлива. Существует даже порядок выплаты летчикам премий за экономию кероси-

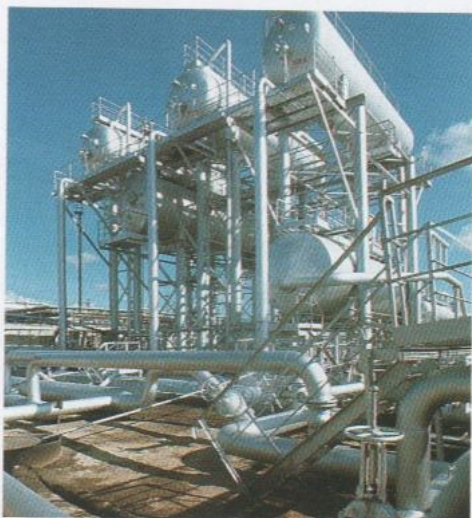


на и штрафы за избыточный расход. IATA разработала стратегию с целью обеспечения экономии авиатоплива, которая включает уже не одну службу, а целый ряд служб внутри авиакомпании. Это УВД, стартовала кампания "сэкономить одну минуту" при корректировке "флайт-планов" в оперативной обстановке в повседневной практике авиадиспетчеров; структуры, отвечающие за коррекцию маршрутов полетов и эксплуатационную эффективность; а также подразделения, координирующие свою работу с экспертными группами IATA.

Заместитель председателя исполнительного комитета Межфракционного депутатского объединения "Авиация и космонавтика России" Государственной Думы Валерий Брусиловский считает, что сегодня вопрос экономии и расхода ГСМ лежит в плоскости регулирования цен на авиатопливо в аэропортах, точнее в непроработанности правовых вопросов деятельности монопольных топливно-заправочных комплексов в аэропортах. В российских аэропортах зачастую находится не более одного топливно-заправочного комплекса. Это, естественно, исключает конкуренцию и является непосредственной причиной бесконтрольного завышения цен на ГСМ, а также на услуги по сервисному обслуживанию. В декабре 2006 г. директор Департамента экономики и инвестиций Министерства транспорта

РФ Юлия Зворыкина на парламентских слушаниях на тему "Рост цен на топливно-энергетические ресурсы как проблемный фактор эффективного развития транспортного комплекса" в Комиссии Совета Федерации по естественным монополиям заявила, что одной из приоритетных задач является развитие собственных механизмов ценообразования на авиатопливо. Законодательное регулирование взаимодействия российской транспортной сферы с ТЭК определены двумя основными документами: "Транспортной стратегией РФ на период до 2020 г.", утвержденной приказом Министерства транспорта РФ № 45 от 12 мая 2005 г. и "Стратегией развития транспорта РФ до 2010 г.", утвержденной приказом Министерства транспорта РФ № 94 от 31 июля 2006 г., которые координируются с "Энергетической стратегией России на период до 2020 г.". Удельный вес расходов на топливо в гражданской авиации самый высокий - в среднем свыше 27%. Для сравнения, на морском транспорте доля расходов на топливо составляет около 13%, а на автомобильном - 25%. Рост цен на топливо в России имеет беспрецедентную скорость. Например, за период с 2002 по 2005 гг. цена на бензин повысилась на 103%, в то время как в Германии - всего на 21%, в Австрии - 10%, во Франции - 26% ("Транспорт России", 2006 г.).





В докладе директора Департамента Минтранса Юлии Зворыкиной прозвучал важный вывод о том, что высокие цены на авиабилеты стали причиной остановки роста объема авиаперевозок на внутренних рейсах. А этот факт для отдаленных регионов, в которых воздушный транспорт является единственным видом передвижения, свидетельствует о нарушении конституционных прав россиян на свободное передвижение. Авиакомпании из-за резкого роста цен на авиакеросин постоянно повышают тарифы, при этом работают с низкой рентабельностью (учитывая низкую платежеспособность населения России). В качестве реальных мер эксперты предлагают лишить ТЗК функции монопольной перепродажи топлива, оставив только хранение, что позволит выиграть около 15% за счет конкуренции. Комплексно эту проблему необходимо решать совместно с развитием всей наземной инфраструктуры отечественных авиаперевозок. Объекты топливозаправки и уровень очереди ценовое регулирование, также определяют конкурентоспособность аэропортов-хабов на мировом рынке авиаперевозок, как и другие виды сервиса в гражданской авиации. "Нужно создать такие условия для ТЗК, чтобы их прибыль формировалась не за счет продаж авиатоплива, а за счет предоставляемых услуг по приему, хранению, подготовке, контролю качества, выдаче и заправке топлива в воздушное судно", - считает директор Торгового дома ТООП Евгений Островский.

В условиях глобализации повышение цен на ГСМ в некоторых аэропортах может нанести вред процессу оптимальной интеграции России в мировой авиарынок. На первый план выходит

конкуренция сервиса в аэропортах при планировании транзитных авиаперевозок.

"Сегодня в себестоимости перевозок 50% - стоимость топлива! Это невиданная ситуация! До роста цен, "топливная" доля в себестоимости составляла 15-18%. На кого мы в итоге работаем? Мы работаем на нефтяников! Все наши пассажиры работают на нефтяников. Ситуация еще усугубляется тем, что цены на топливо во многих аэропортах России выше, чем за рубежом. В "Кольцово" цены на авиатопливо одни из самых высоких в России и в мире. Дороже, чем в Норильске, Париже, Франкфурте, Риме, Цюрихе... При таких тарифах и при таком топливе из "Кольцово" никогда не будет создано транзитного центра. Никто сюда не полетит! Никто не будет проводить транзитные посадки в Екатеринбурге. Облетят за тысячу километров", - заявил генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов представителям аэропорта в Екатеринбурге, аргументировавшим свою ценовую политику якобы необходимостью дополнительной финансирования развития инфраструктуры аэропорта "Кольцово".

Аэропортовая деятельность сама по себе весьма прибыльна, возврат инвестиций должен осуществляться за счет роста объема сервисных услуг. Такая практика региональных аэропортов,

как в аэропорту Екатеринбурга, требует государственного вмешательства. Впрочем, решительные протесты по поводу роста цен на авиатопливо поступают и от международной общественности. Но повышение мировых цен на нефть остановить вряд ли возможно. IATA пока не добилась успехов в диалоге с представителями ТЗК. Генеральный директор IATA Джованни Бизиньяни (Giovanni Bisignani) призвал правительства 170 государств, входящих в Ассоциацию, интенсифицировать разработку альтернативного топлива.

### Суммируя, можно выделить несколько направлений решения проблемы

Во-первых, от экипажа в современных авиалайнерах в плане экономии топлива уже мало что зависит, однако даже имеющиеся возможности могут в итоге дать результат.

Во-вторых, корпоративная политика авиакомпании, направленная на изыскание всех механизмов экономии ГСМ может быть самым действенным вариантом.

В-третьих, без подключения отечественных конструкторских бюро, стимулирования их работы по совершенствованию авиадвигателей и авиони-

ки, автоматически рассчитывающей авиатопливо, в перспективе не выиграть международную конкуренцию с "Airbus" и "Boeing" в разработке более экономичных самолетов, с инновационной топливной эффективностью.

И, в-четвертых, решающее значение имеет контроль со стороны государства, антимонополизация рынка ГСМ, организация топливной биржи в России, перевод конкуренции из сферы перепродаж в сферу качества сервиса и развития инфраструктуры аэропортов в России, свободный доступ поставщиков топлива в аэропорты с помощью введения специальных карточек хранения.

Главным же итогом проведения всех этих мер для авиакомпаний будет являться снижение степени морального давления на пилотов за перерасход топлива, устранение привязки топливного показателя к операторской работе пилота, что, несомненно, благоприятно скажется на "человеческом факторе" в гражданской авиации и безопасности полетов в целом. Также, комплексный подход решения топливной проблемы должен отразиться на привлекательности отечественных крупных аэропортов для международных транзитных авиаперевозчиков.

