

УДК 656.7:658

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ И ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫХ КОМПАНИЙ

И.П. ЖЕЛЕЗНАЯ

Статья представлена доктором технических наук, профессором Воробьевым В.В.

В статье описывается роль авиатоплива в жизни воздушного транспорта. Топливозаправочная индустрия во всем мире решает две главные задачи – обеспечение безопасности и экономики воздушных перевозок. Для России же характерна еще одна – снабжение топливом авиакомпаний. В статье рассмотрен вопрос ценообразования авиатоплива с учетом реалий сегодняшнего дня.

Ключевые слова: транспортная система России, воздушный транспорт, аэропорт, топливозаправочные компании, инфраструктура аэропорта, вертикально-интегрированная нефтяная компания.

Развитие транспортной системы страны в целом и системы воздушного транспорта в частности становится не только необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации, но и фактором повышения качества жизни населения и конкурентоспособности национальной экономики.

Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений и конкурирует с железнодорожным транспортом на дальних и средних пассажирских перевозках.

Аэропорты как часть транспортной системы являются важнейшим компонентом национальной, региональной и местной инфраструктуры. Аэропорт – не просто поставщик авиационных услуг, чья деятельность регулируется государством, но и самостоятельный коммерческий комплекс с собственными бизнес-целями и стратегией развития, направленной на рост и экономическую эффективность функционирования.

Инфраструктура транспортной отрасли представляет собой важнейшую составную часть производственной инфраструктуры, а её устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием высоких и устойчивых темпов экономического роста государства, обеспечения целостности его территории, пространственной безопасности и повышения качества жизни населения. Вместе с тем, в настоящее время состояние и темпы модернизации транспортной отрасли, а также достигнутый технический и экономический уровни транспортной инфраструктуры в Российской Федерации не удовлетворяют возросшие общественные потребности в их развитии. Это проявляется, в частности, в несоответствии между недостаточным уровнем развития транспортной инфраструктуры, эффективностью и качеством её функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги.

Один из компонентов гражданской авиации - авиатопливное обеспечение в РФ существует в различных организационно-правовых формах, но предназначено 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.

Анализируя российский топливный рынок, нельзя не заметить целенаправленное движение вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) в сторону завоевания рынков через конечного потребителя. Однако между крупнейшими корпорациями и потребителем, как правило, существует еще кто-то, в сегодняшней ситуации это топливозаправочные компании.

По сложившейся практике в российских аэропортах услуги по определенному виду обслуживания воздушных судов (ВС) предлагает лишь одна обслуживающая компания, подавляющее большинство операций по наземному обслуживанию выполняются подразделениями аэропорта. Как самостоятельный вид услуг наземное обслуживание находится на стадии формирования и в России, и на международном рынке. Однако в зарубежных аэропортах, в таких видах наземного обслуживания, как обработка багажа, перронное обслуживание, топливозаправка, обработка грузов и почты имеется выбор как минимум из двух обслуживающих компаний. Это положительно сказывается как на стоимости, так и на качестве обслуживания.

И авиакомпания, и топливозаправочная компания являются сложными динамическими объектами, в которых тесно сочетаются функции организационно-экономических систем.

У авиакомпании имеются три возможных варианта приобретения топлива: прямой контракт с нефтяными компаниями; на товарных биржах; у посредников. Зарубежный опыт показывает, что создание в аэропорту конкурентной среды не обязательно предполагает наличие альтернативных топливозаправочных компаний, а базируется на наличии двух и более операторов, которые конкурируют между собой за право выполнять операцию по заправке ВС топливом для различных авиаперевозчиков. Очевидно, что при этом все операторы и все авиакомпании должны иметь равный доступ к топливозаправочной инфраструктуре аэропорта. Ценообразование должно носить прозрачный характер, поскольку должно базироваться на так называемом формульном методе – цена определяется как сумма биржевой котировки авиакеросина, затрат оператора на доставку, хранение, заправку и т.д., а также прибыли оператора.

Практика показывает, что присутствие оператора-посредника в цепочке между нефтеперерабатывающим заводом и авиакомпанией необходимо для согласования интересов производителя топлива и авиаперевозчика: нефтеперерабатывающие заводы работают на условиях жесткой предоплаты, в то время как большинство авиакомпаний имеет возможность закупать топливо лишь на условиях товарного кредита. Кроме того, заключая договор с авиаперевозчиком на поставку авиационного топлива, нефтяная компания несёт значительные операционные издержки в связи с поставкой не слишком больших (если сравнивать с объемом экспорта нефти и нефтепродуктов) объемов топлива в каждый конкретный аэропорт. Оптовый посредник, напротив, за счет больших объемов закупок у нефтяной компании и продажи его в рассрочку авиакомпаниям добивается выгодных цен, что и обеспечивает ему прибыльность бизнеса.

Топливозаправочные компании в большинстве аэропортов являются монопольными структурами и навязывают авиационное горючее по ценам, часто превышающим цены в зарубежных аэропортах, которые, как правило, имеют конкурирующие сервисные организации.

Рынок авиационного керосина в России продолжает набирать темпы после кризиса. Объем производства авиакеросина в 2013 г. составил 10 млн. т, прирост относительно 2012 г. - 8,7%. Потребление на внутреннем рынке также возросло до 9 млн. т, превысив показатель 2011 г. на 5,9%. На общем фоне роста производства и потребления (с 2010 г. по 2013 г. это 10,1% и 17,6% соответственно) экспорт сократился на 27,4% за аналогичный период времени, на текущий момент доля экспорта не превышает 10%. Внутренний спрос удовлетворяется за счет роста производства и сокращения экспорта. В 2012 г. наблюдалось небольшое снижение на рынке нефтепереработки, при этом выход авиакеросинов на одну тонну нефти несколько увеличился.

По данным ИКАО и IATA именно рост цен на авиационное топливо в последние годы обусловил увеличение доли затрат на него в структуре эксплуатационных расходов авиакомпаний мира до 26%. В структуре расходов авиакомпаний затраты на горючесмазочные материалы в 1,5–2 раза выше, что связано как с меньшей эффективностью эксплуатируемого парка воздушных судов, так и с отсутствием конкурирующих топливозаправочных компаний, которые навязывают авиационное горючее по ценам, на 15 – 20% превышающим цены в аэропортах, на территории которых имеются конкурирующие организации.

Основными производителями авиационного керосина являются четыре крупнейшие нефтяные компании: «Газпром нефть», «ЛУКОЙЛ», «ТНК-ВР» и «Роснефть». Основной потребитель

данного вида топлива - гражданская авиация. В 2013 г. на долю авиаперевозчиков пришлось 83% произведенного продукта, а потребление увеличилось на 700 тыс. т. Рост потребления носит ярко выраженный сезонный характер.

Учитывая сохранившуюся с советских времен государственную систему контроля качества авиатоплива, вряд ли ожидаются 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.

Запасы нефти не беспредельны и в России в 2008 г. впервые за последние 8 лет сократилась добыча нефти. Надо ожидать дальнейшего роста цен на авиатопливо и соответственно топливной составляющей в себестоимости авиаперевозок. Несмотря на массовый приход в российские авиакомпании топливозаправочных ВС западного производства, доля топливной составляющей продолжает держать многие авиакомпании в критическом финансовом состоянии. Рост цен на авиатопливо в большинстве случаев будет и дальше инициироваться монополиями производителями, при этом темпы его роста определяются лишь уровнем психологического сопротивления покупателей. В аэропортовой зоне монопольное положение топливозаправочных комплексов (ТЗК) не позволяет заставить поставщиков авиатоплива бороться за потребителей-авиакомпаний, предоставляя им лучшие цены и условия оплаты. Техническое состояние инфраструктуры авиатопливного обеспечения за небольшим исключением находится в критическом состоянии. Более 50% резервуарного парка и 65% аэродромных топливозаправщиков работает вне нормативных сроков. Технический уровень средств контроля качества топлива не соответствует мировому уровню.

За рубежом существуют две основные модели авиатопливообеспечения авиакомпаний: североамериканская и европейская.

Общей в этих моделях является возможность закупки авиакомпаниями авиакеросина по цене, рассчитываемой по методике Platts на основе его стоимости на бирже.

Различие моделей заключается в том, что в европейских аэропортах топливозаправкой занимаются дочерние компании нефтяных компаний (Air BP, Shell Air, AirTotal) или совместные с авиаперевозчиками компании. Такая модель провоцирует сговоры нефтяных компаний. Например, в 2006 г. антимонопольные органы Италии наложили штраф 315,4 млн. евро на нефтяные компании ENI SpA, Esso, Shell, Kuwait Oil, Tamoil и Total за ограничение доступа новым компаниям на рынок заправки авиатоплива, постоянный обмен информацией и скоординированное участие в тендерах на поставку авиатоплива.

В аэропортах США топливозаправочная компания создается консорциумом авиаперевозчиков или базовой авиакомпанией либо консорциумом авиаперевозчиков нанимается независимый оператор. Американская модель в большей степени соответствует конкурентной политике, поскольку авиакомпании-перевозчики лучше знают свои потребности и лучше организуют процесс топливозаправки по времени и тарифам.

Топливозаправочный бизнес в аэропортах хотя и находится на стадии становления, все же можно сделать хотя бы предварительные выводы. Несмотря на правовую неопределенность и естественные для нового дела конфликты вокруг раздела имущества между аэропортами и авиакомпаниями, наконец, несмотря на то, что более важным для «взлетно-посадочного» хозяйства многим представляется в первую очередь развитие и совершенствование инфраструктуры (новые терминалы, модернизация аэродромного оборудования, техники и т.д.), вокруг топливозаправочных наблюдается очевидная активность, а это уже говорит о многом. Хотя бы о формирующихся новых командах потребителей и поставщиков авиатоплива. Крупные (и не очень) нефтяные компании не захотят упускать весьма выгодный шанс закрепиться рядом с самолетами. Надо полагать, дополнительным и весьма существенным стимулом для этого желания послужит экспансия в российские аэропорты западных нефтяных компаний, которую, по некоторым данным, можно ожидать в ближайшие годы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
2. **Аралов Г.** Авиатопливообеспечению – государственное регулирование // Аэрокосмический курьер. [Электронный ресурс] URL: http://ascourier.net/aviatoplivoobespecheniyu_gosudarstvennoe_regulirovanie.html.
3. **Железная И.П.** Стратегия развития наземной инфраструктуры аэропортов гражданской авиации // Научный Вестник МГТУ ГА. - 2014. - № 202.
4. Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 года: утв. приказом Минтранса России от 9 октября 2008 г. № 166.

INTERACTION OF AIR TRANSPORTATION AND FUEL-SUPPLY COMPANIES

Zheleznaya I.P.

The article describes the role of aviation fuel in the life of air transport. Fueling industry worldwide solves two main tasks - ensuring the safety and economy of air traffic. In Russia, there is one more task of airlines fuel supply. The article deals with fuel pricing taking into consideration today's realities.

Key words: transport system of Russia, air transportation, airport, fuel supply company, airport infrastructure, a vertically integrated oil company.

Сведения об авторе

Железная Ирина Петровна, окончила МГТУ ГА (2002), кандидат технических наук, доцент кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор 22 научных работ, область научных интересов – организация перевозок и коммерческая работа авиакомпаний.