

вестных и подтвердившихся случаев заправки некачественным авиакеросином произошел в 2002 году, когда два „президентских“ Ил-62 совершили вынужденную посадку в Актюбинске из-за „топливных проблем“, — напомнил эксперт.

Алексей Калачев отмечает, что с учетом того, какое значение придается обеспечению безопасности при пассажирских авиаперевозках, вряд ли кто-либо допустит в эту систему некачественное топливо. В частности, в компании «Роснефть Аэро» внедрена система качества авиатоплива, обеспечивающая получение продукта, соответствующего требованиям последней редакции ГОСТ (ТУ) и современным международным стандартам. Подобные системы имеют и другие участники рынка.

ЦЕНЫ ТОЛЬКО ВВЕРХ Алексей Калачев констатировал, что в 2017 году цены на все виды топлива в стране росли. По данным Росстата, средние цены производителей на реактивное топливо керосинового типа в октябре 2017 года были на 22,1% выше, чем в октябре 2016 года. Они соответствовали 30,4 тыс. рублей за тонну в среднем, отметил эксперт.

При этом, по его словам, поставщики и авиакомпании реализуют топливо авиаконструкциям с определенной наценкой. Так, текущие тарифы для российских авиакомпаний составляли (без НДС): у «Роснефть Аэро» для аэропорта Пулково — 40,2 тыс. рублей за тонну (с 16 ноября), у АО «Совэкс» — 42,2 тыс. (с 12 ноября), у АО «Аэрофьюэлз» — 40,2 тыс. (с 27 октября). По данным Росавиации, стоимость авиатоплива марки ТС-1 (является самым массовым для дозвуковой авиации, бывает первого и второго сорта), например у ЗАО «Совэкс», в ноябре по отношению к октябрю 2017 года увеличилась на 1950 рублей, или на 4,8%.

«По сравнению с началом 2016 года цена выросла более чем на 13%», — привел данные статистики Алексей Тузов.

В других аэропортах Северо-Западного региона (в Вологде, Пскове, Мурманске, Петрозаводске) стоимость топлива не выросла. С другой стороны, по данным Росавиации, рост в 11,9 и 7,4% соответственно показала стоимость авиакеросина в Череповце, где оператором является ООО «Авиапредприятие „Северсталь“», и в Калининграде в аэропорту Храброво у ЗАО «Авианефть».

Как ранее писал „Ъ“, с начала 2017 года стоимость авиакеросина на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПб МТСБ) выросла почти на 30%, до 48 тыс. рублей за тонну, в Московском авиаузле — до 43 тыс. рублей. Сезонный рост спроса на авиатопливо сопровождается пропорциональным в процентном отношении восстановлением уровня пассажиропотока. Ранее в Минэнерго отмечали, что дефицита авиатоплива на рынке не наблюдается.

Между тем, по данным Минэнерго РФ, ближе к чемпионату мира по футболу стоимость авиакеросина будет только расти. Как рассказал замминистра энергетики РФ Кирилл Молодцов в рамках московской конференции по нефтепродуктам, в течение 2017

года спрос на топливо вырос на 25%, а в 2018 году ожидается прирост еще на 10%. Чиновник уверен, что спрос подстегнет и общее восстановление экономики. Замминистра прогнозирует, что по итогам 2017 года будет произведено 10 млн тонн топлива против 9,6 млн тонн в 2016 году.

Эксперты не исключают, что увеличение стоимости топлива скажется на росте цен на билеты, так как авиакомпании вынуждены будут закладывать растущие издержки в стоимость перелетов. При этом часть экспертов отмечает, что перевозчики приложат максимум усилий, чтобы сгладить рост цен, поэтому если он и будет, то несущественным. В основном подорожание ожидается на наиболее популярных направлениях.

«Считается, что стоимость керосина составляет около трети себестоимости пассажирских авиаперевозок. Но с ценами на авиабилеты она коррелирует слабо. На российском рынке авиаперевозок сложилась такая ситуация, что низкая мобильность населения и высокая конкуренция авиакомпаний заставляют их сдерживать цены на внутренние перевозки. Так, несмотря на рост цен на топливо в среднем на 20% год к году, средняя стоимость полета на 1000 км эконом-классом, по данным Росстата (если сравнивать октябрь 2017 года и октябрь 2016 года), снизилась по стране в целом на 4,5% (с 5489 до 5241 рубля), а в Санкт-Петербурге — на 14,8% (с 8409 до 7161 рубля)», — пояснил Алексей Калачев.

БОЛЬШЕ Пассажиров — дороже керосин Увеличение стоимости топлива — это прямой тренд, говорящий о росте спроса на авиаперевозки. По словам Алексея Калачева, потребление авиатоплива напрямую связано с объемами авиаперевозок. Ведь количество мест в салоне самолета ограничено, и рост пассажиропотока диктует рост числа рейсов. «Примерно в тех же пропорциях должно было вырасти потребление авиационного топлива. Если динамика роста авиаперевозок сохранится, то будет расти и рынок авиационного топлива», — добавил он.

По данным Росавиации, с января по октябрь российские авиакомпании обслужили почти 90 млн пассажиров, что на 19% больше, чем годом ранее. Пулково также показывает рост пассажиропотока. По данным на 1 декабря 2017 года аэропорт Петербурга обслужил 15 млн пассажиров. Этот показатель стал рекордным для Пулково: за всю свою историю аэропорт еще не принимал такое количество пассажиров. За десять месяцев 2017 года рост пассажиропотока составил более 23%.

«Примерно в тех же пропорциях должно было вырасти и потребление авиационного топлива. Если динамика роста авиаперевозок сохранится, то будет расти и рынок авиационного топлива», — считает господин Калачев.

«Восстановление потока пассажиров российских авиакомпаний в этом году уже привело к постепенному росту потребления авиакеросина на 4% по сравнению с 2016 годом. В связи с этим рынок авиатоплива в Санкт-Петербурге имеет все шансы на рост», — высказал свое мнение господин Тузов. ■

СЛАБОЕ ЗВЕНО

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ОБЪЕМ ДОЛГОВ ЖКХ В ПЕТЕРБУРГЕ ВЫРОС ПОЧТИ В 1,8 РАЗА И СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 23,7 МЛРД РУБЛЕЙ. ЭНЕРГЕТИКИ НАЗЫВАЮТ ОСНОВНЫМИ ДОЛЖНИКАМИ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ КОММУНАЛЬНЫХ УСЛУГ. УЧАСТИЕ ПОСЛЕДНИХ В ЦЕПОЧКЕ ПЛАТЕЖЕЙ ВСКОРЕ СТАНЕТ НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫМ — В СЕРЕДИНЕ ДЕКАБРЯ ГОСДУМА РФ ОДОБРИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ПО ПЕРЕХОДУ ГРАЖДАН И ЭНЕРГЕТИКОВ НА ПРЯМЫЕ ПЛАТЕЖИ. ИГОРЬ ШИШКИН

Больше всего в Петербурге должны за тепло. В октябре этого года просроченная дебиторская задолженность перед ГУП «ТЭК Санкт-Петербурга» достигла 7,54 млрд рублей (с учетом пригородного района теплоснабжения). ПАО «ТГК-1» и ООО «Петербургтеплоэнерго» (ПТЭ) (обе организации входят в группу «Газпром») на аналогичный период потребители задолжали за тепло 5,7 и почти 1,8 млрд рублей соответственно. Просроченные долги ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» составляют около 5,7 млрд рублей, что помещает воду на второе место среди энергоресурсов по объему непогашенных долгов. Петербургские клиенты АО «Петербургская бытовая компания» (ПСК) задолжали за электроэнергию свыше 3 млрд рублей. По подсчетам ВГ, в целом за пятилетку просроченные долги перед петербургскими энергетиками увеличились почти в 1,8 раза.

Основными должниками энергетиков являются исполнители коммунальных услуг (ИКУ), к которым относят управля-

ющие компании (УК), ЖКС, ТСЖ. Начиная с того, что на долю таких абонентов приходится 57% всех долгов перед «Водоканалом» и заканчивая тем, что на них приходится около 80% всех долгов перед «Петербургтеплоэнерго». В последней компании пояснили ВГ, что причиной этого является сама структура потребителей: основная часть тепла реализуется для нужд жилого фонда, и лишь небольшую долю занимают организации, финансируемые из бюджета, и коммерческие потребители. Проанализировав долги ИКУ, ПТЭ выявила несколько причин их возникновения. К ним относятся неплатежи населения, собственников или арендаторов жилых помещений, а также нарушения со стороны УК. Они могут как выставлять счета за энергоресурсы не в полном объеме, так и допускать перечисление не всех средств, полученных от населения. При этом собираемость платежей с населения в некоторые месяцы может достигать 98%, согласно утверждениям жилищного комитета Петербурга. → 25



ПЕТЕРБУРГСКИЕ ЧИНОВНИКИ НАСТАИВАЮТ, ЧТОБЫ ПРЯМЫЕ РАСЧЕТЫ ПРОХОДИЛИ ЧЕРЕЗ ЕДИНЫЙ ПЛАТЕЖНЫЙ ДОКУМЕНТ ГУП «ВЭСК», ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОТОРОГО ЭНЕРГЕТИКИ НАЗЫВАЛИ НЕПРОЗРАЧНОЙ