

# ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК

## Как заправляют самолеты

Каждому из нас доводилось видеть в окно иллюминатора, как автозаправщик подает топливо в крыло самолета. Но как топливо оказывается в заправщике, где оно хранится в аэропорту, как доставляется в аэропорт, каким вообще бывает авиационное топливо? Во всех этих, а также некоторых других вопросах разбирался корреспондент «**Ревуз Резо**»

— практика —

### Наследие СССР

Советская система снабжения гражданской авиации топливом была полностью централизованной. На каждом аэродроме имелась хранилище топливозаправочного комплекса (ТЗК), куда Госснаб доставлял необходимое количество топлива с того или иного нефтеперерабатывающего завода. После развала СССР объем пассажирских авиаперевозок снизился. Если в 1988–1989 годах пассажиропоток на весь Советский Союз составил 130 млн человек в год, из которых на Российскую Федерацию приходилось около 90 млн пассажиров, то уже в 1991 году пассажиропоток в РФ составил всего 25 млн человек.

В результате образовались излишки авиационного топлива. Нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) производили авиакеросин, но ни у военно-воздушных сил, ни у гражданской авиации просто не было средств, чтобы его покупать. Продать излишки за границу тоже было непросто. «Экспортно-импортные операции были крайне затруднены, — вспоминает исполнительный директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. — Законодательного регулирования никакого не было, все просто было запрещено. Работали только коррупционные, а то и просто бандитские схемы. Причем если автомобильный бензин бандиты еще куда могли продать, то с авиацией было значительно сложнее. Представьте себе: приходят неопытные мужички с решительной внешностью в какой-нибудь европейский аэропорт и предлагают купить у них авиационный керосин по цене в шесть раз ниже рыночной. Ну кто возьмет на себя риск заправить таким топливом гражданский самолет?»

В результате на внутреннем рынке в 1990-х годах авиационный керосин стоил в среднем \$60 за тонну при рыночной цене \$220–230.

Такая ситуация с ценами на авиатопливо на внутреннем рынке продолжалась до дефолта 1998 года. «После девальвации валюты начал формироваться более или менее организованный, цивилизованный рынок авиационного топлива, — говорит Борис Рыбак. — К тому времени окрепли наши нефтяные компании, их руководство полетало

по миру, посмотрело, как все должно быть устроено. Параллельно стал развиваться и рынок аэропортовых услуг, который в 1990-х годах тоже был диким. А с начала нулевых возобновился рост пассажиропотока, что в результате привело нас к 90 млн пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями в 2014 году. По сути, мы восстановили пассажиропоток спустя 25 лет».

После приватизации ТЗК получили ту или иную форму хозяйственной самостоятельности. Однако уровень предоставляемых ими услуг был крайне низок. «Когда мы начали заниматься заправкой самолетов в России, большинство ТЗК, особенно региональных, буквально лежали в руинах, — рассказывает Владимир Спиридонов, генеральный директор компании «Аэрофюзэл». — Стандарты качества не соблюдались должным образом, топливозаправщики, работавшие в большинстве аэропортов, были произведены еще в 1960-х годах, то есть выработка у них была 30 и более лет. Нужны были долгосрочные и крупные инвестиции».

### Нулевой рост

Начало нового десятилетия ознаменовалось ошудным ростом пассажиропотока как на внутренних, так и на внешних направлениях. «Рос не только пассажиропоток, но и все перевозки, увеличилось количество бортов у российских авиакомпаний, — говорит Борис Рыбак. — Одним словом, росла вся авиационная отрасль».

На фоне подъема отрасли крупнейшие российские нефтяные компании образовали дочерние предприятия, в круг обзанных которых входила не только продажа авиатоплива, но и непосредственно управление ТЗК при аэропортах. Так появились компании «ЛУКОЙЛ-Аэро», «Газпромнефть-Аэро», «РН-Аэро» (дочерняя компания «Роснефти»). Усилиями этих компаний за десятилетие было практически ликвидировано техническое отставание ТЗК в российских аэропортах.

В 2008 году Санкт-Петербургская биржа начала торги авиатопливом. Это позволило рыночными механизмами регулировать цену на авиатопливо и исключило возможность искусственного завышения цены в отдельных ТЗК. То есть со стартом открытых торгов

авиакомпания получили возможность самостоятельно приобретать авиатопливо и использовать ТЗК лишь для хранения собственного авиационного керосина.

Как правило, для доставки авиатоплива до аэропортовых хранилищ используется железнодорожный и автомобильный транспорт. Есть и исключения. Например, при поставках топлива в аэропорты Московского авиаузла «РН-Аэро» использует трубопровод «Транснефтепродукт», соединяющий все три аэропорта Москвы, Рязанский и Московский НПЗ. «Такой способ доставки топлива имеет определенные преимущества, — отмечает заместитель генерального директора по коммерции «РН-Аэро» Кирилл Молоденков. — В частности, отпадает необходимость в привлечении значительного числа подвижного состава для доставки топлива железнодорожным транспортом. В то же время наличие трубопровода может быть оправдано лишь в том случае, если объемы прокачиваемого топлива оправдывают расходы на строительство самой трубы и сопутствующей инфраструктуры. Немаловажным фактором является и контроль качества».

Соблюдение уровня качества топлива на всех этапах транспортировки — это жестко регламентированная и строгойше соблюдаемая процедура. Для начала качество топлива, выпускаемого с НПЗ, должно быть декларировано и сопровождено документом о качестве — паспортом. При поступлении авиатоплива в адрес ТЗК также осуществляется контроль его качества, состоящий из нескольких этапов: входного, приемного, складского и аэродромного. Это значит, что пробы топлива берутся при въезде автоцистерны на территорию аэропорта, при переливе топлива в цистерну хранилища. Если топливо хранится долго, то периодически берутся пробы из цистерны хранилища. Далее пробы берутся при переливе топлива из хранилища в цистерну автозаправщика. И, наконец, последняя проба берется непосредственно при подаче топлива в крыло самолета. Каждая из взятых проб отправляется в лабораторию при аэропорте, где состав топлива сверяется с указанным в паспорте качеством.

### Альтернативные ТЗК

В некоторых крупных аэропортах поставщик топлива традиционно был один, что приводило к конфликтам с авиакомпаниями, связанным с ценой топлива и условиями обслуживания. В таких аэропортах должны появляться альтернативные ТЗК, но на практике не всегда было ясно, как именно они должны работать.

«ТЗК — это инфраструктура: хранилища, топливозаправщики, лаборатория и т. д. Не понятно, зачем аэропорту иметь две такие инфраструктуры. Чтобы одна на монополия основе не имела возможности завышать цены на свои услуги? — сомневается Борис Рыбак. — Не уверен, что в том, что касается ТЗК именно как услуги, так уж необходима конкуренция. Другое дело, что ТЗК, конечно, обязан предоставлять свои мощности, в частности хранилища, не одному, а нескольким поставщикам топлива. Но у нас по многим причинам все это пока приобрело формы именно альтернативных ТЗК».

Схожее отношение к проблеме выразили и в авиакомпании S7: «Топливная инфраструктура в аэропортах за границей в большинстве случаев построена по такому принципу: ТЗК — независимая компания, которая обеспечивает хранение и заправку воздушного судна авиатопливом, зарабатывая на данных услугах». Как бы там ни было, создание альтернативных ТЗК сейчас приветствуется как авиакомпаниями, так и поставщиками авиатоплива. «Альтернативные ТЗК — это на данный момент единственная возможность авиакомпании сэкономить на топливе, потому что если взять монопольные точки, то, как правило, цена в них на 15–17% выше, чем в аэропортах, где работают несколько ТЗК. Сейчас в России только в 22 аэропортах есть альтернативные ТЗК, — говорит генеральный директор «Аэрофюзэл» Владимир Спиридонов.

Заместитель генерального директора «РН-Аэро» Кирилл Молоденков так прокомментировал данную проблему: «Мы считаем, что здоровая конкуренция необходима. Обеспечить ее можно разными способами: открытый доступ к ТЗК для добросовестных поставщиков, строительство альтернативных ТЗК и т. д. Крайне важно, чтобы в конечном итоге формировалась здоровая конкуренция без ущерба для качества авиатоплива и безопасности полетов. Не секрет, что строительство нескольких ТЗК, отвечающих всем современным требованиям безопасности, экономически целесообразно только в крупных аэропортах. При этом, к сожалению, мы зачастую видим, как появляются операторы, которые пытаются создавать альтернативу за счет экономии на соблюдении тех или иных требований как в части промышленной безопасности, так и в части авиационной безопасности. Мировой опыт также демонстрирует разные подходы к развитию конкуренции в сфере обеспечения авиатопливом. В некоторых странах создается единый оператор ТЗК, который обеспечивает открытый доступ топливным компаниям и не может сам торговать топливом. Две то топливные компании

совместно владеют ТЗК и открыто конкурируют на конкурсах за контракты с авиакомпаниями. В России конечная конфигурация рынка топливообеспечения еще не сформировалась. Но мы считаем, что вводить законодательное требование обязательного наличия нескольких ТЗК не нужно. Решение о создании альтернативных ТЗК должно приниматься с учетом рыночной ситуации и экономической эффективности».

### Ценообразование

Очевидно, что ТЗК — это не АЗС, где любой автолюбитель может заправить свой автомобиль бензином по цене сегодняшнего дня. У поставщиков авиатоплива ограниченное количество клиентов в лице авиакомпаний. Но как же в таком случае происходит ценообразование на ТЗК?

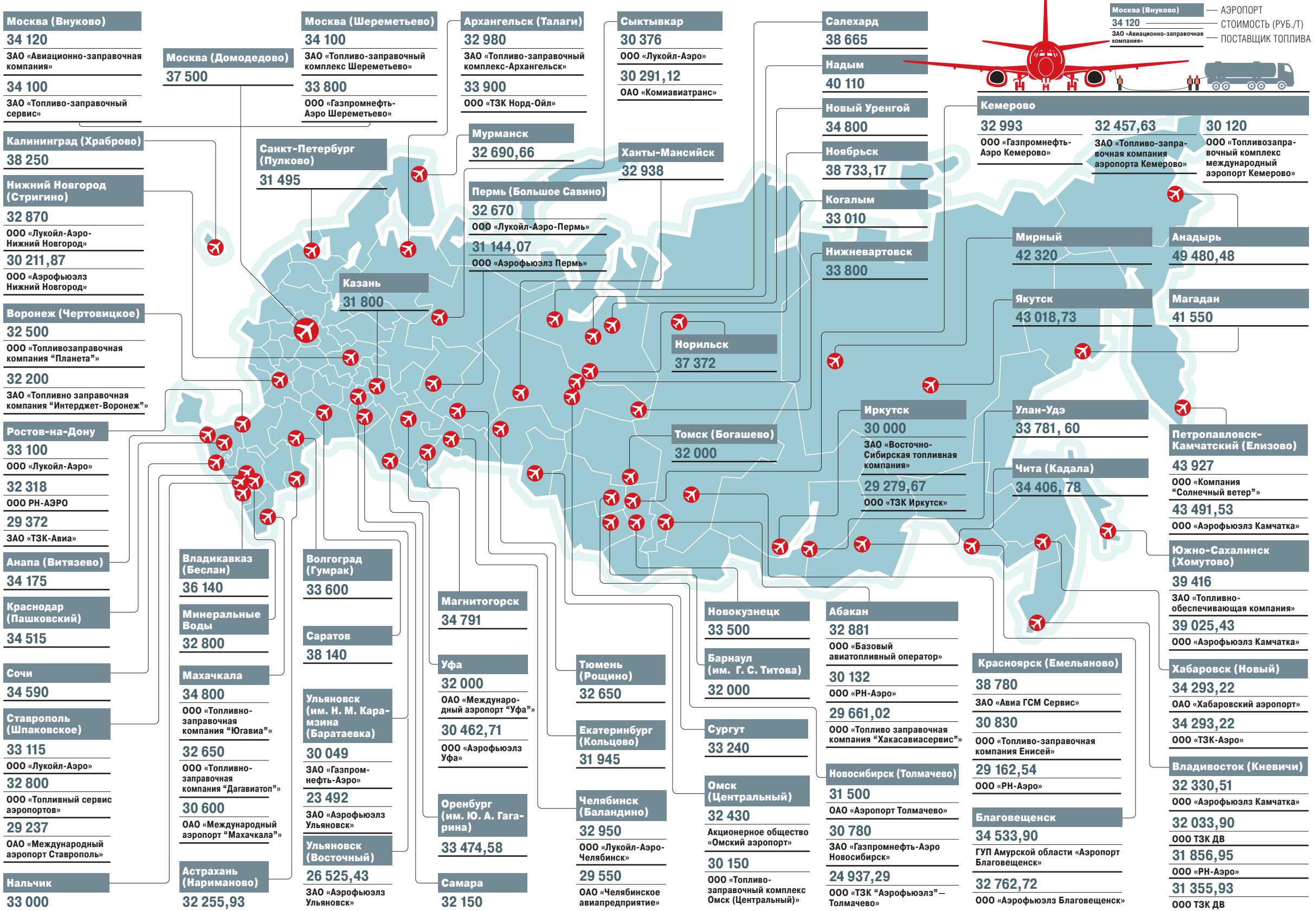
«Наши взаимоотношения с авиакомпаниями, как правило, носят долгосрочный характер, — объясняет Кирилл Молоденков. — Крупным авиакомпаниям в рамках долгосрочных отношений мы предлагаем, например, цены от международных котировок или цены от внутрироссийских биржевых котировок, предлагаем цены с фиксированием от биржевых котировок на месяц или даже можем зафиксировать цены от биржевых котировок на три месяца при отсутствии значительной волатильности на рынках. Мы всегда открыты для диалога».

«Это может показаться странным на первый взгляд, но авиакомпаниям по большому счету совершенно не важно, сколько стоит топливо, потому что в конечном счете за все платит пассажир. — уточняет генеральный директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. — Это действительно крайне важно для авиакомпаний, так это стабильность или хотя бы предсказуемость цены на топливо. Проблема в том, что авиакомпании продают билеты заблаговременно, а в билете заложена определенная цена на топливо. Это самая большая составляющая трат авиакомпании — около 25–27% всех расходов».

«Наряду с краткосрочным ежемесячным фиксированием цены мы, как правило, выработаем с авиакомпаниями, являющимися нашими долгосрочными клиентами, некоторую формулу, из которой в рамках этих контрактных отношений далее исходим, — продолжает Кирилл Молоденков. — Если брать настоящий момент, когда пассажиропоток после стабильного роста немного упал в 2014 году, конкуренция поставщиков авиатоплива за авиакомпаниями ошудимо усилилась, поэтому мы готовы идти на компромисс везде, где только возможно, лишь бы не работать себе в убыток».

## ЦЕНА АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА В РОССИИ

ИСТОЧНИК: РОСАВИАЦИЯ. ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДАННЫЕ КОНЦА МАРТА 2015 ГОДА.



**ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ (ЧЕЛ.)**

17 395 048	16 996 891
------------	------------

1 кв. 2014 | 1 кв. 2015

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

8 797 818	7 421 70
8 597 230	9 575 191

В ТОМ ЧИСЛЕ: | 1 кв. 2014 | 1 кв. 2015

**ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (Т)**

221 687,77	231 802,04
------------	------------

1 кв. 2014 | 1 кв. 2015

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

159 513,96	179 677,02
62 173,81	52 125,02

В ТОМ ЧИСЛЕ: | 1 кв. 2014 | 1 кв. 2015