**Доклад на заседании Общественного совета при ФАВТ по теме: «Состояние тарифов на авиаперевозки. Прогнозы по их изменениям. Меры со стороны служб, обеспечивающих полеты в гражданской авиации, по снижению расходной части, закладываемой в тариф»**

Докладчик: Гостев Александр Александрович, заместитель управляющего директора ЗАО «ДОМОДЕДОВО ФЬЮЭЛ СЕРВИСИЗ»

Уважаемые коллеги, мой доклад посвящен тарифам на авиатопливо и авиатопливообеспечение. Как представитель ТЗК Московского аэропорта Домодедово хотел бы обратить ваше внимание на то, что затраты на авиатопливо составляют ощутимую долю в себестоимости рейса для авиакомпаний - порядка 25-30%. С 2010 года хранение авиатоплива и заправка ВС были отнесены к услугам субъектов естественных монополий и подлежат государственному регулированию. Таким образом ставки аэропортовых сборов регулируются Федеральной службой по тарифам России (ФСТ) на основе метода «Экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли». Данный метод позволяет субъектам естественных монополий (СЕМ), оказывающим аэропортовые услуги, полностью компенсировать затраты, связанные с оказанием соответствующих услуг и получать прибыль, напрямую зависящую от понесенных затрат. Мало того хозяйствующий субъект, имеющий высокие затраты и ведущий неэффективную деятельность может получить большую прибыль на единицу продукта. Метод «Экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли» ограничивает конкуренцию в МАУ по следующим причинам:

* не предусматривает стимулирование СЕМ к повышению эффективности использования производственных ресурсов, поскольку все расходы компенсируются за счет сборов и переносятся на пассажиров;
* ставит в неравное конкурентное положение аэропортовых операторов, добившихся высокой эффективности перед неэффективными конкурентами с высокими издержками.

В связи с этим необходимо разработать методику, основной идеей которой являются предельно максимальные ставки аэропортовых сборов в одном авиаузле на равном уровне.

Данный метод создаст:

- стимулирование СЕМ к эффективности производства;

- равные конкурентные условия в аэропортах единого авиаузла;

- снижение ставок и повышение качества для потребителей.

В части топливообеспечения государство регулирует тарифы на обеспечение заправки ВС и хранение авиатоплива, составляющие лишь 5% от стоимости авиатоплива «в крыло»: суммарно услуги хранения и заправки колеблются в диапазоне 1500 -3200 рублей за тонну при текущей стоимости авиатоплива более 32 000 рублей за тонну.

Риск экспансии НК на рынок ТЗК заключается в росте цен и появлении дефицита авиатоплива. Под предлогом защиты конкуренции может произойти создание локальных монополий. Цену на авиационный керосин диктуют нефтяные компании: они могут искусственно создавать дефицит керосина и поднимать цены, так как в общем объеме производства доля авиатоплива не велика - 4-10%.

Отсутствие свободных объемов авиатоплива на рынке и отсутствие долгосрочных контрактов на авиатопливо, базирующихся на внутреннем ценовом индикаторе, приводят к спекулятивному росту цен, в том числе и на бирже. Необходимо развитие биржевой торговли и появление свободных объемов, которые могут реализовываться через фондовые площадки. Рынок создают и формируют трейдеры. В последние годы доля трейдеров упала – объемы реализуются через дочерние компании ВИНК.

Производство авиатоплива основано на непрерывности процесса (производство, транспортировка, потребление) – только под обеспечение текущей потребности, так как в данной цепочке отсутствуют «буферные» емкости хранения для создания запасов «свободного» топлива. Как следствие практически весь объем авиакеросина реализуется через ВИНК, соответственно на рынке нет свободных трейдеров.

Заключение долгосрочных контрактов со всеми потребителями авиатоплива (в том числе и ТЗК) на 1-2 года должно привнести большую стабильность на российский рынок авиационного топлива и не допустить манипуляций со стороны НК. НК должны вести открытый реестр заявок-обращений от покупателей и четко обосновывать причины отказа от выполнения данных заявок или заключения долгосрочных контрактов. Такой подход будет способствовать выработке ценового индикатора по стоимости нефтепродуктов (аналогия Platts), на который могут ориентироваться потребители и заключать долгосрочные контракты..

**Итоги:**

- формирование тарифов по принципу бэнчмаркетинг будет способствовать развитию конкуренции;

- развитие биржевой торговли, ведение НК открытых реестров сделок для формирования ценового индикатора для заключения долгосрочных контрактов.