



## СОВЕТ МАРАП БЬЁТ ТРЕВОГУ: ЦЕНЫ НА АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО ПОДРЫВАЮТ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ВСЕГО АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА СТРАНЫ

Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий крайне обеспокоен постоянным и неоправданным повышением цен на авиационное топливо.

Указанное обстоятельство существенно осложняет деятельность хозяйствующих субъектов гражданской авиации в интересах экономики и граждан страны, подрывает экономические основы функционирования и развития всего авиатранспортного комплекса страны, а также тех

отраслей экономики и сфер бизнеса, которые зависят от воздушного транспорта.

В связи с тем, что решение данного вопроса находится за пределами компетенции Минтранса России, Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий был вынужден направить соответствующее обращение Председателю Правительства Российской Федерации В.В. Путину.

11.06.2008, исх. № 060

Председателю Правительства  
Российской Федерации  
Путину В.В.

О необходимости вмешательства в процессы ценообразования на рынке авиационного топлива

### Уважаемый Владимир Владимирович!

Совет Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП) крайне обеспокоен постоянным и неоправданным повышением цен на авиационное топливо. Указанное обстоятельство существенно осложняет деятельность хозяйствующих субъектов гражданской авиации в интересах экономики и граждан страны.

Считаем необходимым довести до Вашего сведения следующее:

1. С сентября 2007 года цена на авиационное топливо (по оценкам Росавиации) выросла на 70% и в настоящее время составляет более 35 тысяч рублей за тонну. По оценкам независимых экспертов, цена на авиационное топливо, с учетом скачка на 30% прошлой осенью, за последние полтора года фактически удвоилась.

2. Российские нефтяные компании мотивируют свою ценовую политику тем, что они вынуждены «подтягивать» цены на авиационное топливо и другие нефтепродукты на внутреннем рынке до уровня цен, сложившихся на мировом рынке. Однако, с конца мая и до настоящего времени средняя мировая котировка цены на авиационное топливо снижается, тогда как на внутреннем рынке она, наоборот, растет.

3. Вышеуказанные процессы, по нашему мнению, обусловлены, в первую очередь, продолжающейся монополизацией российского рынка авиационного топлива нефтяными компаниями, отсутствием рыночных регуляторов и высокими ставками акцизов и налогов, величина которых составляет от 60 до 70% от оптовой цены.

4. Систематическое повышение стоимости авиационного топлива уже привело к тому, что:

– затраты на эти цели даже у эксплуатантов высокоэкономичных иностранных воздушных судов составляют около 40 процентов себестоимости;

– ухудшается финансовое состояние авиапредприятий, существенно подрываются экономические основы функционирования и развития всего авиатранспортного комплекса страны;

– происходит постоянное удорожание стоимости пассажирских и грузовых авиаперевозок, что вызывает справедливое неудовольствие у потребителей услуг гражданской авиации и препятствует реализации гражданами России конституционного права на свободу передвижения;

– сужаются возможности для решения социальных задач (в первую очередь, в части подготовки персонала, повышения заработной платы и улучшения условий труда авиаработников).

5. Положение усугубляется тем, что из-за низкой топливной эффективности воздушных судов отечественного производства эксплуатанты вынуждены дополнительно нести повышенные расходы на приобретение иностранной авиационной техники, запасных частей к ней и оплату таможенных пошлин. Данное обстоятельство так же, как и высокие цены на авиационное топливо, приводит к перекладыванию указанных расходов на потребителей услуг гражданской авиации и не позволяет сделать авиационный транспорт более доступным широкому кругу населения России.

В целом, сложившаяся ситуация препятствует нормальному развитию авиационного бизнеса и экономики России.

На основании вышеизложенного просим Вас:

1. предпринять на государственном уровне безотлагательные меры по демополизации рынка авиационного топлива;
2. снизить ставки акцизов и налогов на авиационное топливо;
3. отменить таможенные пошлины на все типы воздушных судов зарубежного производства и запасные части к ним.

По поручению Совета Ассоциации,

Президент МАРАП,  
Почетный работник транспорта России

Н.Н. Ивановский