

РЕКОМЕНДАЦИИ

IX международной конференции «Авиатопливо – 2020», организованной Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) 30-31 января 2020 года

30 - 31 января 2020 года в Москве прошла IX международная конференция «Авиатопливо - 2020» — ключевое ежегодное профессиональное отраслевое мероприятие, являющееся площадкой для обсуждения мировых трендов и ключевых вопросов развития евразийского и российского рынков авиатопливообеспечения, для взаимодействия органов власти и бизнеса, выработки совместных решений.

В конференции приняли участие ведущие международные и российские эксперты, среди которых эксперты международных организаций ICAO и IATA, представители Евразийской экономической комиссии, Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной антимонопольной службы и других органов власти, представители всех российских ВИНК и зарубежных нефтяных компаний, ведущих российских и зарубежных научно-исследовательских институтов и организаций, нефтеперерабатывающих заводов, авиакомпаний, ТЗК столичных и региональных аэропортов, руководители компаний-трейдеров авиатоплива, аналитических компаний, товарно-сырьевых бирж, компаний поставщиков техники и оборудования.

Предметом обсуждения международной конференции «Авиатопливо - 2020» стали основные тренды формирования и развития рынка авиатоплива, а также более 100 актуальных вопросов в области государственной политики, нормативно-правового обеспечения и государственного и межгосударственного регулирования авиатопливообеспечения, вопросов производства, обеспечения качества авиатоплива и безопасности полетов. На конференции с участием международных

экспертов ICAO и IATA были обсуждены инновационные и применяемые на практике решения для предприятий авиатопливообеспечения.

Участники конференции отмечают:

1. Производство

В 2019 году объем выпуска авиационного топлива на НПЗ Российской Федерации составил 12 523,7 тыс. тонн, что на 1,3% ниже показателей прошлого года. Основной объем производства авиакеросина в Российской Федерации (75% от общего объема выпуска продукта) распределяется между тремя крупнейшими производителями – 3,342 млн. тонн ПАО «НК «Роснефть», 3,184 млн. тонн ПАО «Газпром нефть» и 2,843 млн. тонн ПАО «Лукойл».

2. Законодательное обеспечение

В 2014 году принято решение об изъятии из воздушного законодательства процедур подтверждения компетентности организации в части авиатопливообеспечения воздушных перевозок, обеспечивающих летную годность и безопасность ВС (ФЗ-253 от 21.07.2014 изменение ст.8 ВК РФ). Отменена обязательная сертификация ТЗК и аэропортов. Отсутствует нормативное требование о необходимости авиаГСМ соответствовать типу двигателя и ВС и обеспечивать нормы летной годности. Таким образом, возможность применения авиационных ГСМ на воздушных судах может быть подтверждена добровольно и только в рамках самой системы гражданской авиации. Для решения этой задачи в мае 2018 года издано поручение № ДК-П9-2862 «О введении обязательной процедуры проведения испытаний на соответствие эксплуатационных показателей авиационного бензина и топлива для реактивных двигателей типу двигателя воздушного судна, а также оценке влияния на летные характеристики и безопасность полетов, имея ввиду необходимость: исключения участия органов

государственной власти в выдаче разрешений и принятии юридически значимых решений в процедуре проведения испытаний; последующей отмены приказа Министерства транспорта РСФСР от 17.11.1992 № ДВ-126». На сегодня решений по поручению не принято.

В функциях ни одного государственного органа сегодня не присутствует контроль (надзор) или нормотворчество в области авиатопливообеспечения.

3. Межведомственное разобщение

Вопросы разработки технологий, производства продуктов, перевалки авиационных ГСМ находятся в ведении Минэнерго России. Требования к авиационной технике отечественного производства разрабатывает Минпромторг России. Требования к нефтепродуктам, содержащиеся в стандартах, разрабатывает Росстандарт. Требования к ВС, зарегистрированным за пределами Российской Федерации устанавливают авиационные власти соответствующих стран. Министерство обороны Российской Федерации вышло из рамок законодательства о техническом регулировании и продолжает руководствоваться в вопросах авиатопливообеспечения правилами, системные принципы построения которых сложились в ранее действовавшие периоды.

4. Отсутствие государственного контроля

На государственном уровне за качество авиационных ГСМ (топливо, масла и спецжидкости) не закреплена ответственность за органами федеральной исполнительной власти – как следствие, например, за 7 лет во ФГУП ГосНИИ ГА из 133 проб топлива авиационных событий (катастрофа, отказ, инцидент) в 71 случае (53%) авиационные ГСМ не соответствовали нормам летной годности.

5. Мировой опыт

Нормы ИКАО и IATA рекомендуют устанавливать подтверждение соответствия топлива нормам летной годности на всех этапах движения авиатоплива от производителя (НПЗ) до крыла воздушного судна.

Изданы соответствующие руководящие документы, принципы которых в полной мере не применяются в системе гражданской авиации России. В развитых странах не существует аналогов системы, которая сложилась в России после прекращения государственного регулирования процессов авиатопливообеспечения.

Международный опыт по организации саморегулирования отрасли с участием общественных отраслевых объединений и повсеместным контролем качества авиационного топлива и процессов авиатопливообеспечения с участием инспекционных групп в Российской Федерации не нашел применения. Кроме того, проведенный анализ ЦСР ГА показывает наличие объективных причин того, что такое применение международного опыта по саморегулированию в ближайшее десятилетие не реализуется. Все это говорит, что для эффективного, безопасного и устойчивого функционирования системы авиатопливообеспечения гражданской авиации Российской Федерации и ряда других стран участников Таможенного Союза необходим возврат к нормативному и законодательному регулированию в части стандартов авиатоплива и в части государственного контроля участников процесса авиатопливообеспечения с оценкой государственными органами рисков в процессе контроля, а также установление ранее существовавшего контроля соответствия систем авиатопливообеспечения установленным стандартам и нормам.

6. Качество

Имеющиеся данные о наличии посторонних включений в авиакеросин, которые могут влиять на безопасность полетов (полисилоксаны и другие нехарактерные примеси), требуют проведения специальных исследований,

применительно к отечественной практике оборота авиакеросина. В 2018 году в Минэнерго России были проведены 3 совещания по этому вопросу, однако причины появления полисилоксанов в авиакеросине до сих пор не выявлены и, соответственно, никаких мер не принято. Стандартизированных методов определения полисилоксанов в России и за рубежом не существует. Из-за выявленных отказов авиационной техники в РФ производители двигателей для Boeing и Airbus (более 90% парка ВС ГА) сократили межрегламентный период топливной аппаратуры двигателей почти вдвое, что сказалось на стоимости авиабилетов. Участились случаи поступления в отрасль контрафактных и некондиционных продуктов. Установлено, что топливо, произведенное с применением процессов гидрогенизации, имеет низкую химическую стабильность и может быть рекомендовано к применению в течение не более чем 2,5 летнего периода, что вызывает риски по его заправке в ВС в районах страны с северным завозом.

7. Химический состав

С проведением активной программы модернизации российских НПЗ изменился структурно-групповой состав авиакеросинов. Проведённый анализ одной из независимых компаний трех образцов авиакеросина (прямогонного, гидроочищенного и гидрокрекированного) показал, что в зависимости от принятой на НПЗ технологии производства структурно-групповой химический состав авиакеросина различается даже в пределах одной марки топлива. Это может оказывать существенное влияние на надежность и ресурс авиадвигателей и агрегатов топливной системы, а также на экологические характеристики полета ВС.

8. Наземное оборудование и средства заправки ВС

Обязательная независимая оценка соответствия применяемых в аэропортах Российской Федерации средств заправки ВС и другого топливозаправочного

оборудования, требованиям безопасности полетов и самой авиационной техники, прекращена. Повышение уровня цифровизации авиационной техники и наземного оборудования происходят параллельными процессами. Отсутствуют требования по их корреляции, не ведется работа по обеспечению безопасного интерфейса взаимодействия между авиационной и наземной техникой.

Делегаты конференции по итогам обсуждения на Стратегической сессии с участием межгосударственных структур, федеральных органов законодательной и исполнительной власти, участников отрасли и научно-экспертного сообщества рекомендуют:

1. Минэнерго России и Минтрансу России внести изменения в законодательство по выводу гражданской авиации из рамок технического регулирования (аналогично Минобороны России) в вопросах обеспечения полетов ВС авиаГСМ и следовать позиции ИКАО, полагающей законодательно и нормативно закрепить в рамках государственного регулирования все виды обслуживания ВС, несущие риски для безопасности полетов. Для этого внести изменения в Технические регламенты Таможенного Союза, а в части воздушного законодательства разработать соответствующие федеральные авиационные правила (или дополнить соответствующими требованиями действующие ФАП). Актуализировать процессы сертификации авиационной техники в части обеспечения ее авиаГСМ.

2. Минэнерго России совместно с производителями авиатоплив и ПАО «Транснефть» выявить причины появления нехарактерных примесей в авиакеросине и принять меры к их устранению, провести оценку изменения эксплуатационных показателей авиакеросина при изменении сырья и технологии производства на НПЗ. Актуализировать стандарты на авиаГСМ с целью их гармонизации с требованиями эксплуатации авиационной техники.

3. Минтрансу России, Росавиации ввести систему обязательной сертификации лабораторий ГСМ в аэропортах в рамках функционала Росавиации.

4. Минпромторгу России рассмотреть вопрос обязательной сертификации наземного оборудования авиатопливообеспечения и средств заправки воздушных судов.

5. Минпромторгу России выработать и утвердить требования к разработке авиационной техники, к применяемым на ней авиаГСМ.

Генеральный директор
Центра стратегических разработок
в гражданской авиации (ЦСР ГА)



Корень А.В.