

Хранители виртуального склада

До сих пор создать централизованный склад запчастей для отечественных самолетов Ту-204/214 и Ил-96, которые до сих пор называют перспективными, не получилось ни у промышленности, ни у частного капитала. Альтернативой такого склада может стать виртуальный пул запчастей, хранящихся в технических аптечках авиакомпаний и на ремонтных заводах. Об опыте компании «Авиационные системы», которая уже три года управляет складом бортового оборудования, рассказал генеральный директор компании Дмитрий ХОРУЖИК.



Глеб СЕДУХИН

Артем ФЕТИСОВ

Обеспечение запасными частями и комплектующими остается слабым местом самолетов типа Ту-204/214 и Ил-96. Эксплуатанты этой техники вынуждены мириться с простоями своих самолетов, вызванными не только неисправностями авиалайнеров и их двигателей, но и несвоевременностью поставок запчастей. Последнюю проблему можно было бы решить за счет создания централизованного склада запчастей, однако до сих пор все попытки собрать в одном месте пул коллективного пользования заканчивались неудачно.

Собраться не получается

Причина этих неудач кроется не столько в разобщенности российских авиакомпаний, которые по-прежнему предпочитают действовать в одиночку, а не отстаивать свои интересы коллективно, сколько в технических особенностях семейства Ту-204/214 и Ил-96. Начало полетов обоих типов пришлось на начало смутных перестроечных времен, и по понятным причинам отлаженная годами система сопровождения самолетов в эксплуатации дала сбой. С одной стороны, нарушилась связь между предприятиями промышленности, которые в условиях ограниченного финансирования и распада централизованной системы управления и планирования не смогли создать полноценный комплекс наземного оборудования для поддержания самолетов в эксплуатации силами авиационно-технических баз авиакомпаний. С другой стороны, за последние двадцать лет бортовая авио-

ника эволюционировала из аналогового оборудования в цифровое, а значит, стала гораздо более сложной и наукоемкой, требуя принципиально нового подхода к восстановлению и ремонту. Оказалось, что создать, к примеру, стенд диагностики блока автопилота не менее сложно и затратно, чем сконструировать сам автопилот.

Впрочем, сегодня эти вопросы решить можно — было бы финансирование. Однако производство самолетов небольшой серией породило куда более серьезную ситуацию, выхода из которой не видно. Микроэлектроника развивалась, и разработчики бортового оборудования создавали все более новые версии систем, устанавливаемых на перспективные ВС. Это привело к тому, что практически каждый самолет, построенный за последние 15 лет, имеет свой технический облик.

Сегодняшний флот Ту-204/214 и Ил-96 сложно называть однотипным, что делает создание полноценной технической аптечки компонентов экономически неоправданным. Попытки провести гармонизацию парка могут обойтись эксплуатанту в суммы, сравнимые со стоимостью самих самолетов. Стоит отметить, что до сих пор никто из разработчиков оборудования не озадачивался всеобъемлющим изучением взаимозаменяемости созданных версий. И хотя теоретически замена одного изделия другим не должна приводить к сбоям в работе, при смешении оборудования с разных бортов возможны сбои в работе программного обеспечения. Авиакомпаниям не оставалось ничего другого, как экспериментальным путем создавать собственные таблицы взаимозаменяемости оборудования.

Пожалуй, самая шумевшая попытка создать склад коллективного пользования была предпринята в 2002 г. фирмой «Туполев» и группой «Ист Лайн» при поддержке авиационных властей. Тогда было принято решение создать центр послепродажного обслуживания самолетов марки «Туполев» (Центр ПО «Туполев-Сервис») на мощностях АТБ аэропорта Домодедово. Предполагалось, что в нем будет храниться запас частей и агрегатов, необходимых для оперативного ремонта и обслуживания самолетов Ту-204/214, а также Ил-96 (этот тип добавили, поскольку самолеты Ил-96 и Ту-204 очень похожи по установленной авионике, к тому же домодедовская АТБ является крупным центром по обслуживанию самолетов семейства «Ил»). Фактически склад создавался «по решению сверху», хотя заводы-изготовители и авиакомпания должны были передавать свои запасы в общий пул добровольно. После формирования склада группа «Ист Лайн» обещала начать финансирование проекта, обеспечивая постоянное пополнение пула. Между тем проект застыл на этапе наполнения склада — фирма «Туполев» передала в Домодедово несколько десятков изделий из своего обменного фонда, расположенного в Жуковском, но когда дело дошло до авиакомпаний и заводов, оказалось, что они не торопятся отдавать свое родное оборудование в коллективный обменный фонд. В результате до серьезных инвестиций «Ист Лайна» в проект дело не дошло.

Примерно в те же годы над альтернативными проектами создания складов запчастей для Ту-204/214 и Ил-96 работали еще несколько фирм, в том числе московская

компания «Авиационные системы». По ее расчетам, объем необходимых инвестиций в централизованный склад запчастей составляет 40 млн долл. Проект мог бы окупиться только в том случае, если бы парк перспективной техники за пять лет вырос до 50 ВС. Однако найти стратегического инвестора среди российских и иностранных банков компании не удалось. Проект не нашел понимания и у государственных структур. Госчиновники авиапрома прямо заявляли, что проект частной компании для решения проблемы с комплектующими не нужен, поскольку промышленность в состоянии сама справиться с этой задачей. Впрочем, можно считать, что «Авиационным системам» по-своему повезло: за последние годы авиапром так и не сумел наладить массовое производство, которое компания закладывала в свой бизнес-план.

Виртуальный пул

После трех лет поиска инвестора «Авиационные системы» решили пойти другим путем — единственно возможным в условиях российской действительности, как говорят в компании. В 2002 г. она начала создавать виртуальный склад запчастей, который должен был стать основой разработанной ею концепции поддержки компонентов бортового оборудования.

Для этого потребовалось учесть существующие запасы оборудования в обменных фондах авиакомпаний, эксплуатирующих Ту-204/214 и Ил-96, и составить реестры всех версий и исполнений бортового оборудования. Решить эту задачу помогло то, что до 2002 г. «Авиационные системы» были структурным подразделением базирующейся в Ульяновске компании «Курс-Симбирск», ремонтной организации и разработчика контрольно-проверочной аппаратуры авионики самолетов Ту-204 и Ил-96. Второй важной задачей стало налаживание прямых контактов с предприятиями-изготовителями бортового оборудования и ремонтными организациями. Нужно было выяснить их возможности по сокращению сроков ремонта и предоставлению на время ремонта подменных изделий. В итоге были заключены прямые соглашения с 40 предприятиями, расположенными в России и на Украине. Правда с некоторыми производителями оригинального оборудования договориться так и не удалось — например, с поставщиками систем кондиционирования воздуха и давления для Ту-204. Еще одним принципиально важным шагом стали договоренности с банками о предоставлении краткосрочных кредитов. Сегодня бла-

годаря этим кредитам ремонтные организации начинают работы сразу, не дожидаясь, когда авиакомпания перечислит деньги за ремонт «Авиационным системам».

Сейчас схема работает следующим образом. Если выходит из строя изделие, которого нет в технической аптечке авиакомпании, перевозчик может либо напрямую обратиться к производителю или ремонтному предприятию, либо запросить изделие из пула «Авиационных систем». В последнем случае вышедший из строя прибор отправляется к «Авиационным системам», выступающим в качестве оператора и передающим изделие в ремонт, на время которого авиакомпания получает аналогичное изделие в платную аренду. Его «Авиационные системы» берут либо на одном из своих двух складов в Москве, либо из фондов партнеров среди изготовителей оборудования и ремонтных организаций. Если нужного изделия нет и там, то компания пытается взять его в аренду из технических аптек других авиакомпаний. Если невозможно и это, «Авиационные системы» используют крайний вариант — обращаются к тем авиакомпаниям, ВС которых в данный момент проходят техобслуживание. Были случаи, когда самолет должен был выходить из техобслуживания через несколько дней и все равно удавалось договориться о временной аренде. Для быстрой транспортировки изделий «Авиационные системы» используют собственный автопарк, а также работают по контракту с двумя логистическими транспортными компаниями.

Вся схема направлена на то, чтобы авиакомпания как можно скорее получила подменное изделие, а затем — и отремонтированное (обычно по срочным заказам «Авиационные системы» предоставляют подменное изделие в 24 ч). В этом случае компания выступает в роли специализи-

рованного посредника-оператора между промышленностью и авиакомпаниями и между перевозчиками. Сами эксплуатанты обмениваться комплектующими не могут как по соображениям конкуренции, так и потому, что в их структуре нет собственных логистических подразделений, которые отвечали бы за перемещение изделий к другому перевозчику. Наверное, поэтому предложенная московской компанией схема прижилась на рынке и авиакомпании начали доверять такие обменные операции равноудаленному от них оператору. В «Авиационных системах» утверждают, что сегодня практически все российские перевозчики, эксплуатирующие Ту-204/214 и Ил-96, заключили договоры или пользуются услугами этого оператора.

Некоторые эксплуатанты подписывают с «Авиационными системами» соглашения о комплексном обслуживании. Тогда оператор обеспечивает поддержку всего комплекса бортового оборудования, обеспечивая ремонт отказавших изделий с одновременным предоставлением аналогичного оборудования в бесплатную аренду. По состоянию на конец марта на комплексном обслуживании были три Ту-204 авиакомпании «КрасЭйр» и четыре Ту-214 «Дальавиа». ■