

Штучный подход

ОАК СОВЕРШЕНСТВУЕТ СИСТЕМУ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ САМОЛЕТОВ

Алексей СИНИЦКИЙ

ПОХОЖЕ, МНОГОЛЕТНЕЕ НЕДОВОЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТОВ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫМ ПОСЛЕПРОДАЖНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ НАХОДИТ НАКОНЕЦ ОТКЛИК СО СТОРОНЫ ОАК. В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ ГЕНДИРЕКТОР ООО «УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ “ОАК — ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ”» (ОАК-ГС) ВЛАДИМИР СМОЛКО ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ ПО ЭТОЙ ПРОБЛЕМЕ. СУДЯ ПО ПРОЕКТУ РЕШЕНИЯ, ИМЕЮЩЕМУСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ АТО, В СЛОЖИВШУЮСЯ СИСТЕМУ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВНЕСЕНЫ ЗАМЕТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ.

Непростая судьба сложилась у так называемых перспективных российских самолетов нового поколения, к которым относятся Ту-204/214 и Ил-96. Эти машины были созданы на закате советской эпохи с ориентацией на совсем иные реалии пассажирских авиаперевозок. Их ввод в эксплуатацию совпал с экономическими потрясениями 90-х гг., и свой шанс стать массовым продуктом они, очевидно, реализовать не смогли. Однако их серийное производство продолжается, идут работы по модернизации. По данным реестра, в России летает 13 самолетов Ил-96, 19 Ту-204 и 11 Ту-214, несколько машин эксплуатируются за рубежом.

Относительная немногочисленность этого парка ВС привносит дополнительные трудности в создание адекватной системы послепродажного об-

САМОЛЕТАМ ТУ-204 ТРЕБУЕТСЯ ЭФФЕКТИВНАЯ ПОСЛЕПРОДАЖНАЯ ПОДДЕРЖКА



Сергей СЕРГЕЕВ

служивания, поскольку удельные издержки оказываются относительно велики. Более того, некоторые ВС имеют уникальный технический облик даже в пределах одного типа, что приводит к серьезным ограничениям по взаимозаменяемости компонентов. Рынок ремонта монополизирован предприятиями-изготовителями, что выливается в крайне высокие цены и длительные сроки ремонта узлов и агрегатов. Это ведет к дефициту запасных частей и компонентов и их дороговизне.

Очевидно, перечисленные проблемы требуют особого подхода при организации системы техподдержки, что и было отмечено на совещании, которое, судя по составу участников, акцентировало вопрос о поддержке самого многочисленного типа — Ту-204. Помимо представителей ОАК-ГС в совещании участвовали топ-менеджеры ульяновского завода «Авиастар-СП», серийно выпускающего Ту-204, авиакомпаний, эксплуатирующих этот тип ВС («Владивосток-Авиа», Red Wings, «Кавминводываиа»), сервисных предприятий АТБ «Домодедово», ЗАО «ЦТО и РАТ «Авиасервис», оператора пула запчастей — ЗАО «Авиационные системы».

Особенно подробно был рассмотрен вопрос обеспечения авиакомпаний покупными комплектующими изделиями (ПКИ), необходимыми для ремонта ВС. По статистике авиаперевозчиков, средняя продолжительность восстановительного ремонта гарантийных ПКИ превышает два месяца. При этом замена около 40% ПКИ, отказавших в гарантийный период эксплуатации, на время их ремонта предоставляется на условиях аренды из пула запасных частей и агрегатов ЗАО «Авиационные системы», до 50% — обеспечивается самими эксплуатантами, а поставка запасных ПКИ из обменного фонда «Авиастар-СП» не превышает 10%. Нередко получается, что эксплуатант, не получив в оговоренный трехдневный период необходимое изделие от «Авиастар-СП», обращается в «Авиационные системы», которые отправляют в ремонт неисправные гарантийные ПКИ, ведут рекламационно-претензионную работу по ним и предоставляют в аренду на время проведения гарантийного ремонта исправные ПКИ, а «Авиастар-СП», не участвуя в исследовании причин отказов, только возмещает эксплуатантам (в порядке регресса) предъявленные затраты по аренде исправных ПКИ.

Описанную схему трудно назвать оптимальной, а в целом, как говорят участники совещания, система послепродажной поддержки изделия фрагментарна и плохо структурирована. Авиаперевозчики в значительной степени самостоятельно обеспечивают свои потребности, замораживая собственный капитал в запасах покупных комплектующих изделий. Казалось бы, гарантию на ВС должен обеспечивать производитель, однако на практике она реализуется путем самостоятельного

обращения эксплуатантов ВС к разным контрагентам: производителю самолетов, производителю двигателей, производителям различных комплектующих, оператору пула запчастей.

НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ Основным итогом совещания, судя по всему, должна стать именно оптимизация системы послепродажной поддержки с учетом ограниченного парка ВС и дефицита запасных частей и агрегатов. Для этого предусматривается ряд оперативных мероприятий, прежде всего заключение договоров между авиазаводами («Авиастар-СП», Воронежское акционерное самолетостроительное общество, по согласованию — Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова) и ЗАО «Авиационные системы» для вовлечения заводских складских запасов ПКИ в пул запасных частей и обеспечения ремонта отказавших гарантийных изделий. Это позволит исключить дальнейшую практику предъявления авиазаводам регрессивных требований от авиакомпаний, а авиазаводы вынесут на аутсорсинг оборот запчастей, назначив «Авиационные системы» оператором гарантийного обслуживания в том, что касается обеспечения ремонта запасных частей.

Фактически пул запчастей, который «Авиационные системы» начали формировать с 2002 г. на принципах добровольного участия авиаперевозчиков (в 2006 г. пул охватывал семь самолетов семейства Ту-204/214, в конце 2008 г. — 20 самолетов), превращается в единый источник для всех

эксплуатантов. Для его эффективной работы ОАК-ГС совместно с ОАО «Туполев», «Авиастар-СП» и «Авиационными системами» должно определить номенклатуру ПКИ, недостающую в пуле, заказать и профинансировать ее изготовление.

Для создания обменных фондов ПКИ и сокращения сроков восстановительно-ремонтных работ ОАК-ГС проведет переговоры с рядом предприятий. В качестве альтернативного варианта рассматривается передача права на проведение восстановительно-ремонтных работ на другие предприятия промышленности. Кроме того, ОАК-ГС проработает возможность и схему привлечения ЗАО «ИФК Техник» с целью использования его сертифицированной лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования, оснащенной тремя комплексами наземных автоматизированных систем контроля, для проведения входного контроля (диагностирования) ПКИ, входящих в состав пула запасных частей. **АТО**