

# Еще не время

**СОЗДАТЬ ПУЛ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ СЕМЕЙСТВА А320 В РОССИИ ПОКА НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ**

Алексей СИНИЦКИЙ

**ЗАИНТЕРЕСОВАВШИСЬ ОПЫТОМ СОЗДАНИЯ ПУЛА ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТА ТУ-204, РУКОВОДСТВО АТЦ «АЭРОФЛОТА» ПРЕДЛОЖИЛО КОМПАНИИ «АВИАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ» ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ НА БАЗЕ АТЦ АНАЛОГИЧНОГО ПУЛА ДЛЯ БОЛЕЕ ЧЕМ СОТНИ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА AIRBUS A320, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ В РОССИИ. ОДНАКО ИЗУЧЕНИЕ ВОПРОСА ПОКАЗАЛО, ЧТО РЕШИТЬ ЭТУ ЗАДАЧУ ПОКА НЕВОЗМОЖНО.**

арендовать реальный складской запас компонентов и создать на базе АТЦ «Аэрофлота» пульный склад компонентов, которые могли бы заместить компоненты возвратно-обменного фонда (HBS, home base stock) запчастей, арендуемого у зарубежных провайдеров (подавляющее большинство компонентов, находящихся в HBS, арендовано у компании Lufthansa Technik).

Создание виртуального, а затем реального пула на территории России позволило бы радикально снизить сроки предоставления агрегатов из пула, минуя таможенное оформление. Кроме того, авиакомпания — владельцы запасных частей, внесенных в пул, могли бы зарабатывать на их аренде, а авиакомпании-арендаторы — экономить на логистике. Благодаря доступу к информации о пуле в режиме реального времени авиакомпании могли бы точно знать, какие запасные части доступны в настоящий момент, и эффективнее управлять складскими запасами.

В общем, потенциальных конкурентных преимуществ набиралось достаточно, для того чтобы «Авиационные системы» взялись за тщательное изучение рынка. «В первом полугодии 2009 г. мы провели анализ эксплуатируемого в России парка ВС семейства А320, изучили собственные складские запасы авиакомпаний — эксплуатантов А319/320/321, а также перечни запасных частей возвратно-обменного фонда (HBS), арендованных у западных провайдеров, — рассказывает гендиректор «Авиационных систем» Дмитрий Хоружик. — Кроме того, были проведены переговоры с западными пос-



ФЕДОР БОРИСОВ

**ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОДДЕРЖКУ САМОЛЕТОВ А320 КОМПАНИИ «АВИАНОВА» ВЫПОЛНЯЕТ ВЕНГЕРСКАЯ АЕРОПЛЕХ**

**С**оздание пула запчастей позволяет добиться экономии от масштаба, поскольку размеры пула растут медленнее, чем количество обслуживаемых пулом ВС. Кроме того, пул позволил бы эксплуатантам А319/320/321 (табл. 1) снизить расходы на логистику компонентов и их таможенное оформление, а созданную систему материально-технического обеспечения можно было бы использовать для загрузки ремонтной базы АТЦ «Аэрофлота» сторонними заказами на ремонт компонентов.

На первом этапе можно создать виртуальный пул, который объединяет в общей базе данных принадлежащие различным эксплуатантам складские запасы компонентов, прошедших таможенную очистку и выпущенных в свободное обращение. На следующем этапе можно было бы закупить или

**ТАБЛИЦА 1. СОСТАВ ПАРКА А319/320/321 РОССИЙСКИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА СЕНТЯБРЬ 2009 ГОДА**

	«Аэрофлот»	«Сибирь»	ГТК «Россия»	«Уральские а/л»	«Владивосток Авиа»	«Авианова»	Итого
A319	15	19	9	–	–	–	43
A320	31	7	5	10	5	2	60
A321	10	–	–	2	–	–	12
Всего	56	26	14	12	5	2	115

тавщиками с целью оценки стоимости аренды или поставки запасных частей, а также консультации с таможенными органами РФ на предмет упрощения процедур передачи ответственности по временному ввозу компонентов».

Оценка общего фонда компонентов семейства А320 в России получилась на уровне примерно 30 млн долл., более подробные результаты по четырем эксплуатантам приведены в табл. 2 (ГТК «Россия» данные не предоставила, а «Авиапова» на момент проведения исследования еще не получила свидетельство эксплуатанта).

При этом оценить требуемый объем компонентов для формирования единого возвратно-обменного фонда, который можно было бы использовать всеми операторами А319/320/321, не удалось по причине отсутствия информации. Авиакомпании оказались либо не в состоянии, либо не готовы предоставить данные о статистике отказов компонентов.

Все перечисленные авиакомпании являются клиентами Lufthansa Technik за исключением «Авиапова», заключившей договор на полное техническое обслуживание с Sabena Technics. Подавляющее большинство компонентов предоставлены Lufthansa Technik в аренду и находятся под таможенным режимом временного ввоза. Имеющийся в собственности перевозчиков фонд компонентов крайне незначителен и тоже находится под таможенным режимом временного ввоза.

Изучение вопроса показало, что таможенный режим временного ввоза не

**ТАБЛИЦА 2. ОЦЕНКА ОБЪЕМА КОМПОНЕНТОВ В АВИАКОМПАНИЯХ**

Авиакомпания	Компонентов на сумму, тыс. долл.	Всего позиций	Пересечение с «Аэрофлотом»	
			Число позиций	На сумму, тыс. долл.
«Аэрофлот»	19136	972	—	—
«Сибирь»	7264	219	104	4164
«Уральские авиалинии»	1899	78	31	630
«Владивосток Авиа»	1809	78	35	1048

Источник: «Авиационные системы».

позволяет реализовать первоначально задуманный проект виртуального пула, поскольку накладывает ограничения на перемещение временно ввезенных компонентов внутри таможенной территории. А для создания реального пула, способного заменить услуги Lufthansa Technik, требуется ввезти на территорию России компоненты на сумму не менее 15–20 млн долл., что при нынешней экономической ситуации в отрасли представляется довольно рискованным. Конкурировать с Lufthansa Technik на уровне отдельных авиакомпаний российские провайдеры не смогут, поскольку при этом теряются преимущества экономии от масштаба — для достижения окупаемости проекта необходимо участие в нем всех или почти всех авиакомпаний — эксплуатантов семейства А320. А большинство авиакомпаний в настоящий момент не в состоянии отказаться от услуг Lufthansa Technik по предоставлению HBS, поскольку не имеют надежной альтернативы в виде уже созданного российского склада.

В принципе, можно было бы задуматься о создании российского склада в рамках определенной группы компонентов, но для этого все авиакомпании должны договориться между собой и проявить серьезный интерес к проекту. В настоящее время это едва ли возможно, поскольку, по свидетельству авиаперевозчиков, из-за тяжелого состояния на рынке воздушных перевозок Lufthansa Technik существенно снизила процентную ставку по аренде HBS, так что сейчас они и вовсе не заинтересованы в поисках альтернатив.

Тем не менее по мере преодоления кризиса и роста объемов перевозок подобный интерес может возникнуть снова, а решение таможенных вопросов могло бы сделать идею создания российского пульного склада чрезвычайно привлекательной.

**«ВЛАДИВОСТОК АВИА», КАК И ПОДАВЛЯЮЩЕ БОЛЬШИНСТВО ЭКСПЛУАТАНТОВ СЕМЕЙСТВА А320 В РОССИИ, ПОЛЬЗУЕТСЯ УСЛУГАМИ НЕМЕЦКОЙ LUFTHANSA TECHNIK**

АТО



«Владивосток Авиа»