

От первого лица

Дмитрий ХОРУЖИК

Генеральный директор ЗАО «Авиационные системы»

Добиться более эффективной поддержки запасными частями самолетов Ту-204 и Ил-96, выпускаемых в условиях малой серии, можно при наличии пульной схемы оборота компонентов. О работе первого в гражданской авиации России пула запасных частей рассказывает генеральный директор ЗАО «Авиационные системы» Дмитрий Хоружик.

— **Насколько сложно шел процесс создания пула компонентов?**

— Основные сложности внедрения чего-то нового, как всегда, заключаются в людских стереотипах. Точнее, в нежелании что-либо менять в технологии оборота запасных частей, сложившейся годами. Это в полной мере относится к авиационной промышленности, которая была обязана предложить покупателю самолета пакет послепродажного сопровождения, но, к сожалению, дальше разговоров дело не шло, да и на помощь авиастроителей мы не рассчитывали. Считаю, что ставка на сотрудничество с авиакомпаниями себя оправдала, ведь именно поддержка эксплуатантов Ту-204/214 стала определяющей для создания пула как системы коллективного пользования запасными частями.

— **Кто является основными пользователями пула и насколько велики объемы запасных частей?**

— Пользователи — все российские эксплуатанты Ту-204/214: «Трансаэро», «Владивосток Авиа», «Кавминводиавиа», Red Wings, «Якутия», ГТК «Россия». В стадии заключения находится договор на доступ к пулу с авиакомпанией «Полет», начинающей эксплуатацию самолетов Ил 96-400Т. Что касается объема, то на сегодня суммарная стоимость запасных частей в пуле превышает 500 млн руб., этого вполне достаточно для поддержания эксплуатации 20 самолетов названных типов. Запасные части из пула доставляются эксплуатанту в те-



чение 24–48 ч, как правило, в обмен на отказавший компонент.

— **Зачем вам отказавший компонент?**

— Для восстановления на предприятиях-изготовителях. Таких предприятий более 80. Дело в том, что, предоставляя исправный компонент из пула, мы обязаны контролировать срок ремонта отказавшего компонента с целью скорейшего возвращения его в пул. Это и есть наша главная функция как логистического оператора пула. Замкнутый цикл оборота компонентов дает возможность системе пула работать с максимальной скоростью. К сожалению, услуга обмена компонента на исправный, так называемый exchange, в российских условиях не работает, поэтому приходится нашим логистам делать двойную работу по возврату компонента с конкретным серийным номером авиакомпании-владельцу.

— **Каковы перспективы расширения пула запчастей на парк самолетов западного производства?**

— В июне мы закончили проработку возможности создания пула запасных частей семейства А319/320/321 на складской площадке АТЦ «Аэрофлот — РА». В работе приняли участие все российские эксплуатанты Airbus и ряд западных поставщиков. Дело в том, что российский парк семейства А320 превысил 100 единиц, что позволяло рассчитывать на успех. Но, увы, результаты проведенных расчетов оказались неутешительными, доста-

«Ставка на сотрудничество с авиакомпаниями себя оправдала»

точных оснований для создания пула мы не нашли. Это связано как с недостатком запасных частей, находящихся в собственности у авиакомпаний, так и с таможенными процедурами, не позволяющими организовать доступ к компонентам за требуемые 24 ч. Учли также то, что авиакомпании в первую очередь заняты антикризисными мероприятиями, они не готовы в данное время участвовать в капиталоемких проектах.

— **В последнее время ОАК не раз заявляла о принятии концепции послепродажной поддержки Ту-204 и ее запуске к моменту выпуска модернизированного Ту-204СМ. Наверняка вопрос запасных частей будет решаться в первую очередь. Не боитесь появления конкурента со стороны государства?**

— Такая постановка вопроса сегодня уже не актуальна. В июле ОАК приняла решение о включении в действующую систему пула ремфонда покупных комплектующих изделий авиастроительных предприятий «Авиастар-СП» и ВАСО. Предполагается, что после анализа заводских активов запасные части будут восстановлены, ресурсы продлены и заводские компоненты будут включены в пул запасных частей. Финансированием схемы займется ОАК. Считаю, что это снимет часть проблем Ту-204 с запчастями в гарантийный период. Принятое решение можно быстро реализовать, а это в кризисный период крайне важно. Что касается системы послепродажного сопровождения Ту-204СМ, то я убежден, что наш опыт создания пула и управления им будет востребован, как будут востребованы и наши запасные части. И не только в программе Ту-204.

— **В каких еще программах авиапрома участвуют «Авиационные системы»?**

— Создание на базе ВАСО сервисного центра с пулом запасных частей Ан-148 и разработкой веб-ориентированного информационного портала проходит при непосредственном участии ЗАО «Авиационные системы». У меня оптимистичное отношение к программе Ан-148; приятно работать с профессионалами, которые верят в успех программы и делают все от них зависящее. А мы можем предложить готовые решения, отработанные за восемь лет создания пула запчастей Ту-204. Уже нет времени шишки набивать, нужно брать готовое, обкатанное решение и идти дальше. Только так можно создать инновационный продукт в авиации.

Беседовал Алексей Синицкий