

"Авиасистемы" отказались от развития пула вертолетных запчастей

28 июня 2017 ATO.ru



Пул вертолетный запчастей, созданной компанией "Авиасистемы", получил слишком мало заказов: "Вертолеты России"

Теги: [Новости](#), [Вертолеты](#), [ТОиР](#), [АТИ](#), [Авиасистемы](#)

Компания "Авиасистемы" приостанавливает проект по организации [пула запасных частей](#) для вертолетов Ми-8МТВ/АМТ и Ми-171/172. Свое решение на предприятии объяснили стагнацией вертолетного рынка и "консерватизмом сложившейся системы МТО" (материально-технического обеспечения).

Комментируя ситуацию, гендиректор компании "Авиасистемы" Дмитрий Хоружик рассказал АТО.ru, что вертолетный рынок, в отличие от самолетного, пока не доверяет схемам аутсорсинга. "В вертолетах существует сложившаяся десятилетиями система, где каждый сам по себе, где достаточно низкий уровень доверия между участниками. То есть компании конкурируют между собой, никак не помогая друг другу с запчастями. Новые

решения пока психологически не принимаются ни руководителями, ни снабженцами", — пояснил Хоружик.

Пока между участниками вертолетного рынка существует недоверие, реализовать пульную схему оборота компонентов достаточно сложно, считает глава компании. Ситуацию усугубляет то, что на рынке присутствует контрафакт, а так как ресурс у вертолета намного меньше, чем у самолета, то при составлении документации о наработке агрегатов информацию можно подделать, утверждает он. Стоит отметить, что именно по этой причине пул, организованный "Авиасистемами", наполнялся ограниченным кругом авиакомпаний — участников соглашения. Новых членов пула с правом размещения компонентов предполагалось принимать только на основе специальных критериев. Такой подход был выбран для того, чтобы в том числе предотвратить проникновение в пул неоригинальных изделий. Подтверждение аутентичности компонентов обеспечивал ГосНИИ ГА.

Еще одна объективная причина, по которой было решено приостановить развитие пула запчастей, связана с ценой. "У нас самый массовый рынок — порядка 600 вертолетов — это старый рынок Ми-8Т. А мы делали пул под Ми-8МТВ/АМТ, которые обладают более сложным уровнем авионики. К сожалению, этих вертолетов мало в России, в основном они эксплуатируются за рубежом. Поэтому когда рынок старой техники уйдет, уйдут и старые подходы. Сейчас Ми-8Т можно купить за столько, сколько стоит несколько агрегатов Ми-8МТВ. Поэтому и ценовая характеристика тоже определяет рынок", — рассказал Хоружик, подчеркнув, что главной причиной все же остается стагнация вертолетных перевозок. "Наши нефтяники летный час не поднимают, и компаниям сейчас не до экспериментов. Они разбирают вертолеты, если нужно", — пояснил гендиректор "Авиасистем".

Комментируя возможность восстановления пула, в компании рассказали: "Время идет вперед. Количество новых вертолетов Ми-8МТВ и Ми-8АМТ будет увеличиваться. Например, "Газпром" и "Роснефть" не принимают в конкурсах заявки эксплуатантов с техникой старше определенного возраста. Поэтому эксплуатанты постепенно, чтобы сохранить рынок, будут вынуждены покупать новую технику. Соответственно, техника будет обновляться, и наши надежды связаны с тем, что наши подходы будут востребованы. Придет более сложная техника, будет другой ценовой уровень, так как затраты на обслуживание Ми-8Т и Ми-8МТВ отличаются в разы. Параллельно должна смениться и философия МТО. Тогда можно возобновить проект".

Пул запчастей для вертолетов Ми-8МТВ/АМТ и Ми-171/172 создали по инициативе "Авиасистем" при участии крупнейших участников рынка, включая авиакомпании "Ямал", "ПАНХ", "Авиашельф", "Лукойл-Авиа" и провайдера услуг по ТОиР "ЮТэйр-Инжиниринг". Основным пользователем пула стала компания "РН-Аэрокraft". Однако "Авиасистемы" так и не получили достаточного объема заявок на запчасти, что не позволило обеспечить безубыточность проекта и привело руководство компании к выводу, что его развитие не принесет экономического успеха.

Проект был запущен еще до кризиса, при поддержке ГосНИИ ГА, Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ) и экспертов отрасли. В рамках проекта "Авиасистем" также были подготовлены организационные и логистические схемы работы пула в РФ и за рубежом. В связи с закрытием пула проектное подразделение компании переориентируют на другие направления, а запасные части реализуют для погашения кредитов.

"Авиасистемы" — консолидированный оператор по материально-техническому обеспечению эксплуатации самолетов Ту-204/214, Ил-96-300/400, Ан-140/148, Бе-200ЧС, а также консультант в сфере освоения эксплуатации ВС иностранного производства. Деятельность компании направлена на организацию пулов запчастей для поддержки бортового оборудования отечественных самолетов и вертолетов с обеспечением ремонта, поставки, аренды и обмена авиационных компонентов и запасных частей.

Ссылки по теме

[Круглый стол для эксплуатантов Ми-8 и поставщиков на тему: "Система Пула. Как сэкономить на запасных частях?"](#)

[Авиакомпании создадут пул запчастей для вертолетов](#)

[Компания "Авиасистемы" расширила пул авиазапчастей](#)

[Бывшие в эксплуатации запчасти проникают на рынок компонентов](#)

[10 лет проекту создания пула запасных частей для самолетов Ту-204/214 и Ил-96](#)

[Заседание ПУЛа авиакомпаний по обеспечению и контролю качества организации ПОЗ ВС](#)

[Тренажеры вертолетов Ми-8Т и Ми-8МТВ готовы к эксплуатации](#)

[Вертолетный оператор "Ямал" получит два новых Ми-8МТВ-1](#)