

# Современная логистика

## НОВЫЙ ПОДХОД ОАК К ПОСЛЕПРОДАЖНОЙ ПОДДЕРЖКЕ АН-148

Алексей СИНИЦКИЙ

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ АН-148, СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО КОТОРОГО НАЛАЖЕНО В ВОРОНЕЖЕ, ДОВОЛЬНО НЕПЛОХО СОБИРАЕТ ЗАКАЗЫ. ПРИЧИН МНОГО, НО МОЖНО В ТОМ ЧИСЛЕ ОТМЕТИТЬ И БЕСПРЕЦЕДЕНТНО ВЫСОКИЙ ДЛЯ САМОЛЕТА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА СРОК ГАРАНТИИ — ТРИ ГОДА. ОДНАКО ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, ОЧЕВИДНО, НАДО НЕ ТОЛЬКО ПРОВОЗГЛАШАТЬ, НО И ВЫПОЛНЯТЬ. ДЛЯ ЭТОГО ОАК СОЗДАЕТ НОВУЮ ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА СИСТЕМУ ПОСЛЕПРОДАЖНОЙ ПОДДЕРЖКИ САМОЛЕТА АН-148.**

**Т**радиционно послепродажное гарантийное и сервисное обслуживание не относилось к сильным чертам российского авиапрома. Как выразился когда-то специалист одного из авиазаводов (не будем уточнять какого), после поставки первых нескольких машин за рубеж оказалось, что им необходима послепродажная поддержка. Слово «оказалось» тут ключевое — предприятие, судя по всему, не было готово к столь неожиданному для него развитию событий.

Понятно, что задачу надо решать, особенно сейчас, когда ОАК приступила к реализации весьма непростых планов в области гражданского самолетостроения. Авиакомпании едва ли рискнут заказывать новые ВС и эксплуатировать их без должного технического сопровождения. В этой ситуации ОАК пошла

на довольно решительный шаг при создании системы послепродажной поддержки самолета Ан-148: передать задачу материально-технического обеспечения эксплуатации самолетов специализированным логистическим операторам, оставив за Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО) только производственные функции и поддержку эксплуатантов гарантийными бригадами.

«Передача работы с запчастями на аутсорсинг — это революционный шаг для российской системы ТОиР, хотя в мире подобные технологии давно освоены», — говорит Дмитрий Хоружик, гендиректор ЗАО «Авиационные системы», которое становится одним из двух операторов в рамках новой системы. Второй оператор — ЗАО «Авиахэлп Групп». «У специализированных компаний большой опыт оперативной работы с запчастями, которого нет на авиазаводах, — считает гендиректор «Авиахэлп Групп» Георгий Исаев. — Их задача — строить самолеты, а обслуживание — не их бизнес».

Решение о создании новой системы материально-технического обеспечения было принято в сентябре на рабочей встрече директора директората «ОАК — Гражданские самолеты» Юрия Грудина с представителями АНТК им. Антонова, «Авиационных систем» и «Авиахэлп Групп».

Согласно решению, названные логистические операторы должны обеспечить участие своих представителей в оформлении рекламационных актов, доставку отказавших агрегатов на заводы-изготовители, участие в рассмотрении претензий, доставку отремонтированных или других кондиционных изделий в эксплуатацию. При этом конкуренции между операторами нет — их зоны ответственности разделены по номенклатуре комплектующих изделий. Более того, руководители компаний не исключают возможности и более тесного сотрудничества — например, в форме совместного предприятия — но это, разумеется, вопрос будущего.

«Наличие двух операторов позволяет снизить финансовую нагрузку и риски, — объясняет Георгий Исаев. — Самолетов пока мало, техническая аптечка состоит только из блоков первой категории, их стоимость высокая».

«Две наши компании суммарно располагают штатом примерно из 70 специалистов, имеющих опыт логистической поддержки и оперативных поставок запчастей», — добавляет Дмитрий Хоружик. К основным преимуществам новой системы работы можно отнести более четкое структурирование процесса исполнения гарантийных обязательств, а также формирование пула запчастей, что позволит снизить затраты и сократить сроки оборота компонентов.

**БОЛЕЕ 100 КЛЮЧЕВЫХ СОГЛАШЕНИЙ** Чтобы механизм реально начал действовать, «Авиационные системы» и «Авиа-

**ВСЕ ЭКСПЛУАТАНТЫ АН-148 ПОЛУЧАТ ДОСТУП К ВОЗВРАТНО-ОБМЕННОМУ ФОНДУ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ**



Федор БОРИСОВ

хэлп Групп» должны подписать соглашения о сотрудничестве более чем с сотней предприятий — изготовителей покупных комплектующих изделий (ПКИ). В силу ряда причин эти предприятия не всегда выступают прямыми поставщиками компонентов на ВАСО, и исключение поставщиков, не являющихся изготовителями, из рекламационной работы ведет к упрощению схемы оборота компонентов. Участником соглашения выступает и ВАСО, делегирующее оператору право представлять свои интересы на предприятиях — изготовителях ПКИ. Оператор в соответствии с соглашением выполняет все необходимые функции по гарантийному сопровождению изделий, в том числе:

- работает в комиссии по исследованию гарантийных изделий с подписанием акта исследования;
- участвует в разработке мероприятий по устранению выявленных недостатков конструктивного и производственного характера;
- проводит совместно с представителями ВАСО, эксплуатанта и изготовителя ПКИ анализ отказов в процессе эксплуатации для принятия необходимых мер по совершенствованию конструкторской и производственной документации, по исключению повторяемости отказов и выработке рекомендаций для эксплуатирующей организации;
- предоставляет услуги по логистике гарантийных изделий между бригадой гарантийного обслуживания ВАСО, эксплуатантом и изготовителем ПКИ.

Основной склад запчастей планируется создать на базе ВАСО. Для этого ОАК приняла решение о выделении части уже закупленных самолето-комплектов (так называемого производственного задела ПКИ) в гарантийную техническую аптечку. Важным элементом новой системы станет возвратно-обменный фонд запасных частей в форме пула запасных частей, доступ к которому получают все эксплуатанты Ан-148. У «Авиационных систем» есть опыт формирования пула для Ту-204 (см. АТО № 93, с. 37). Кроме того, для упрощения логистики блоков через украинскую границу АНТК им. Антонова окажет содействие «Авиационным системам» в переговорах с украинскими предприятиями — изготовителями ПКИ о создании в Москве лабораторно-диагностической базы с последующей сертификацией ее по российским правилам ФАП-145 с целью сокращения сроков восстановления отказавших ПКИ Ан-148.

Создание пула потребует заметных первоначальных инвестиций, однако по мере роста числа эксплуатируемых ВС скажется масштабный эффект, поскольку удельная стоимость пула запчастей на одно ВС начнет снижаться. Навскидку можно сказать, что на 10–15 летающих машин требуется 3–4 запасных агрегата — разумеется, определение точного количества требует накопления статистических данных по каждому агрегату. Кроме того, пул будет пополняться отремонтированными агрегатами, возвращающимися в пул, а их стоимость ниже, чем стоимость новых. С ростом эффективности пула будут снижаться затраты авиакомпаний. Система пула будет открыта для всех участников рынка, имеющих запасные части и соответствующий опыт работы на рынке, в первую очередь для предприятий-изготовителей, способных произвести компоненты и разместить их в пуле с целью извлечения дохода от аренды. Инструментом для доступа участников и пользователей к запас-

тям станет веб-ориентированный информационный портал, позволяющий получать актуальную информацию о текущем составе пула, статусе и местонахождении заказанной запасной части.

По словам организаторов пула, они уже сейчас начинают его формировать, поскольку по ряду ПКИ у Ан-148 есть пересечения по номенклатуре с Ан-140, Ту-204 и Ил-96, так что эти изделия можно использовать в пуле прямо сейчас. Хотя, конечно, основные инвестиции должны сделать ОАК, ВАСО, лизинговая компания ИФК и, вероятно, эксплуатанты ВС — распределение долей им еще предстоит согласовать. Другой важный вопрос, который пока не решен, — упрощение таможенных процедур между Россией и Украиной по ввозу и вывозу запасных частей и компонентов самолетов Ан-148 в процессе производства и эксплуатации ВС. Предложения в межправительственную комиссию Путина–Тимошенко подготовит АНТК им. Антонова. **АТО**