

РЕМОНТ В «ПАКЕТЕ»

ИЗВЕЧНОЙ ПРОБЛЕМОЙ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ БЫЛО ИХ ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. В СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ВЫХОДОМ СТАНОВИТСЯ ТАКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ: ВМЕСТЕ С ПОСТАВКОЙ ЛАЙНЕРА ПОСТАВЩИК ОБЕСПЕЧИВАЕТ И ПОДДЕРЖАНИЕ ЕГО ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ. ТАКОЙ ОПЫТ БЫЛ ОПРОБОВАН НА КУБЕ ИФК И ЕЕ КОМПАНИЕЙ-ПАРТНЕРОМ «ИФК ТЕХНИК».

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

Мировой рынок технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов ежегодно демонстрирует устойчивый рост, что вполне естественно при постоянном росте продаж авиационной техники. По прогнозам экспертов, если в текущем году объем рынка ТОиР в мире составит \$41 млрд, то через пять лет он превысит \$51 млрд, а к 2017 году достигнет \$62,5 млрд (см. справку). Компании, занимающиеся ТОиР российских самолетов, намерены получить свой кусок этого пирога.

Ремонт и поставка запчастей всегда были одной из самых сложных проблем отечественного авиапрома. До последнего времени в России инфраструктура для поддержания летной годности воздушных судов была развита слабо. В 1990-е годы она была фактически разрушена, как и весь российский авиапром. Теперь, с ростом серийного производства новых отечественных самолетов идет, по сути, и создание новой системы поддержания их летной годности.

В России в ноябре 2006 года была создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), в которую вошли не только основные разработчики и производители авиационной техники, но и ее поставщики. При распределении сфер ответственности уже внутри ОАК функции лизинговых поставок новых гражданских воздушных судов были практически полностью отданы ОАО «Ильишин Финанс Ко» (ИФК).

Учитывая мировые тенденции в области предложения пакетных услуг не только по поставке, но и по послепродажному обслуживанию, ИФК также организовала структуру, которая берет на себя функции поддержания летной годности воздушных судов. В 2004 году, практически одновременно с первой поставкой ИФК двух самолетов Ил-96-300 и одного Ту-204-100, которые приобрела авиакомпания «Красэйр», было создано и ЗАО «ИФК Техник». Оно взяло на себя послепродажную поддержку красноярских «Илов». Оперативное техобслуживание самолетов в базовом и промежуточных аэропортах проводил техперсонал «Красэйра», а периодическое обслуживание Ил-96-300 с помощью «ИФК Техник» было организовано в ЗАО «АТБ Домодедово». В результате годовой налет этих Ил-96-300 превысил 3 тыс. часов при уровне исправности более 98%. «ИФК Техник» готова была обеспечить и больший налет, однако этого показателя можно было достичь лишь при обеспечении эксплуатирующей авиакомпанией маршрутов необходимой продолжительности. Причем ИФК никому не навязывала при покупке в лизинг самолетов их обязательного техобслуживания. Авиакомпания могли воспользоваться услугами других предприятий и организаций или организовать поддержание летной годности собственными силами. Однако, как показал опыт, авиакомпания нередко предпочитают получить твердые гарантии и передать вопросы организации поддержания летной годности, в том числе обеспечения комплектующими изделиями взамен отказавших или выработавших ресурс, в руки «ИФК Техник». В основном это объясняется огромными трудностями координации работ и поставок, а также взаимодействия различных предприятий и организаций. Причем самостоятельность компании позволяла развести разные типы риска: за финансовые отвечала сама ИФК, а за технические — «ИФК Техник».

МИРОВОЙ РЕМОНТ

Мировой самолетный парк постоянно растет. Если в текущем году он составляет 17 627 лайнеров всех типов, то к 2012 году вырастет на четверть и составит уже 22 017 лайнеров, а через десять лет увеличится более чем на 156% по сравнению с 2007 годом, достигнув 27 457 единиц. Ту же тенденцию будет, естественно, демонстрировать и мировой рынок технического обслуживания и



МИХАИЛ КИРЯНОВ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ АВИАКОМПАНИИ SUBANA СТАЛО ПРОБНЫМ ШАРОМ ДЛЯ «ИФК ТЕХНИК» В РАБОТЕ С ИНОСТРАНЦАМИ

КУБИНСКИЙ ОПЫТ

Пакетное предложение «лизинг плюс послепродажная поддержка» стало хорошим способом обеспечения конкурентоспособности российских самолетов не только в России, но и за рубежом. Первым зарубежным опытом такого рода стала поставка компанией ИФК трех самолетов Ил-96-300 авиакомпании Cubana de Aviacion S.A. Конечно, здесь были свои сложности, связанные с международной ситуацией вокруг Кубы, а также с погодными условиями аэропорта базирования — Гаваны. Из-за экономических санкций США поставка ряда зарубежных машин и услуги ТОиР были невозможны. С другой стороны, Cubana имела большой опыт эксплуатации советских самолетов, что существенно облегчало задачу продвижения в эту страну новых российских машин. Однако из-за удаленности Кубы от России особенно актуален был вопрос их послепродажного обслуживания. Поэтому ИФК вместе с лизинговой поставкой трех Ил-96-300 кубинскому эксплуатанту предложила и пакет услуг по ТОиР и оперативному обеспечению запчастями через «ИФК Техник». При этом «ИФК Техник» гарантировала обеспечение работоспособности самолетов при налете не менее 250–300 часов в месяц. Цена же этих «пакетных» услуг не превышала затраты при эксплуатации самолетов зарубежной сборки.

Для организации эксплуатации Ил-96-300 на Кубе «ИФК Техник» организовала оборудование и сертификацию в Гаване технической базы, а также стажировку кубинского авиационно-технического персонала для выполнения работ по оперативному и периодическому техническому обслуживанию «Илов» прямо на Кубе. Кроме того, для технической поддержки в аэропорту базирования постоянно работают два специалиста «ИФК Техник» и гарантийная бригада воноронжского авиаобъединения ВАСО (завод-изготовитель самолета) и Пермского моторостроительного завода (завод-изготовитель двигателя). Для оперативного обеспечения запасными комплектующими изделиями в гаванском аэропорту был организован склад. При этом по основным, согласованным сторонами позициям поставка комплектующих изделий выполняется в срок от трех часов до суток. Хотя по ряду согласованных позиций сроки поставки отдельных запчастей могут быть иногда увеличены до семи суток. Эти сроки не вызвали возражений у кубинской стороны. В соответ-

ствии с договорными условиями кроме материально-технического обеспечения эксплуатации и поддержания летной годности самолетов «ИФК Техник» взяла на себя ответственность за предоставление заказчику в аренду, организацию выполнения ремонта компонентов и координацию работ по периодическому техническому обслуживанию. Кроме того, «ИФК Техник» обеспечивает инженеринговое обеспечение, а также обязалась оказывать по заявкам помощь заказчику в координации технического обслуживания, организации базы технического обслуживания в аэропорту базирования и переходе авиакомпании на самостоятельное полное техническое обслуживание самолетов.

Однако эксплуатация трех первых Ил-96-300 выявила и ряд проблем, касающихся их послепродажной поддержки, прежде всего организации ремонта и поставки комплектующих изделий. Отдельные комплектующие имели низкую надежность. При этом часто отсутствовала регулярная и полная информация о надежности систем, необходимая для разработки эффективных мероприятий по ее повышению. В начальный период была довольно слабой координация действий всех предприятий по организации ремонта и поставке комплектующих изделий. Постоянно затягиваются сроки ремонта комплектующих на ремонтных заводах. Остро встал вопрос и о создании современной автоматизированной информационно-управляющей системы эксплуатации, включая поставки комплектующих.

Создавать традиционный склад запчастей стоимостью \$2–3 млн тоже оказалась нерационально. Пока склад в Гаване располагает более чем 200 позициями покупных комплектующих изделий. Склад работает круглосуточно и готов выдать имеющийся там блок или агрегат уже через час после обращения авиакомпании. Некоторые комплектующие для Ил-96 поставляются со склада, расположенного в аэропорту Домодедово. Такая система была предусмотрена на срок гарантийной эксплуатации самолетов. Однако после его окончания «ИФК Техник» намерена не только использовать поставки со складов, но и организовать ремонт покупных комплектующих. Кроме того, для парка из двух-трех самолетов использование склада классического образца не окупается. Выходом стало возрождение старого советского опыта по созданию возвратно-обменного фонда, или, как сейчас это называется за рубежом, «пульной» системы. Она предусматривает поставки комплектующих изделий с централизованного склада при минимуме локальных складов. Причем для электронных систем самолетов имеет смысл перейти от поставок готовых изделий к поставкам субмодулей, то есть отдельных плат. Для такой системы потребовалось использовать наземные автоматизированные системы контроля (НАСК), на которых проводилась проверка системы после замены отказавшего субмодуля. Тем самым появляется возможность проводить не только ремонт первого уровня, предполагающий замену электронного блока целиком, но и ремонт второго уровня, когда блок ремонтируется на месте путем замены микросхем или субмодулей. После проверки работоспособности таких блоков на НАСК они сразу допускаются к эксплуатации.

При эксплуатации Ил-96-300 на Кубе компания «ИФК Техник» столкнулась с еще одной проблемой — слож-

формы ремонта и доработки самолетов. Замена узлов и агрегатов на самолетах потребует в этом году около \$7,9 млрд, что составит 19% рынка. Доля на этот вид ТОиР останется неизменной, достигнув к 2017 году \$11,8 млрд. А вот доля линейного ремонта будет медленно, но неуклонно падать за счет роста надежности лайнеров. Если сегодня она составляет \$7,3 млрд, или 17,8% объема мирового рынка ТОиР,

ность оформления поставок за рубежом по существующему российскому законодательству. Действующие таможенные правила оформления перевозок комплектующих изделий громоздки и отнимают много времени, что резко снижает эффективность эксплуатации гражданских российских самолетов в других странах. Для решения этой проблемы требуется принятие решений на правительственном уровне.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ

Однако успешный опыт послепродажной поддержки первых трех Ил-96-300 на Кубе дал большой эффект. Cubana получила через ИФК грузовой среднемагистральный Ту-204СЕ. С кубинской компанией Aviaimport S.A. ИФК подписала меморандум о взаимопонимании по поставке для Cubana еще двух Ту-204-100Е и трех региональных самолетов Ан-148-100.

Для улучшения обслуживания расширяющегося кубинского авиапарка «ИФК Техник» намерена пересмотреть договорные отношения с Cubana. Предстоит принять решения по изменению состава склада технической поддержки и реструктуризации склада в Гаване. Основываясь на показателях надежности, «ИФК Техник» подготовила перечень излишков и дополнительно необходимых комплектующих изделий для склада в гаванском аэропорту, а также организовала отправку излишков и поступление новых комплектующих по согласованным перечням. Комплектующие для Ил-96, нужда в которых возникает редко, «ИФК Техник» будет продолжать поставлять с собственных складов в Москве. В настоящее время «ИФК Техник» проводит анализ состояния гаванской базы для периодического техобслуживания Ту-204, организует работы по ее сертификации для этого типа самолетов, а также обучение и стажировку кубинского инженерно-технического персонала для работ с Ту-204.

Продолжается работа по обеспечению комплектующими изделиями самолетов Ту-204-100 авиакомпании «Владивосток-Авиа», с которой «ИФК Техник» заключила соответствующий договор. Плодотворное сотрудничество этих компаний позволило обеспечить эффективную эксплуатацию самолетов при очень высоких уровнях налета, надежности, исправности.

Кроме того, ИФК готовит систему послепродажного обслуживания самолетов Ан-148. Их серийный выпуск начнется в следующем году на ВАСО. Одновременно начнут работу и первые центры ТОиР. Ожидается, что в России один из них будет организован в Санкт-Петербурге, другой — в Ульяновске, где создается и учебный центр подготовки авиационного персонала. При большом количестве заказов Ан-148 Кубой и, возможно, другими странами региона такой же центр ТОиР целесообразно создать и в Гаване.

Полеты кубинских «Илов» сыграли роль рекламы российских самолетов в Латинской Америке. В настоящее время ИФК ведет переговоры о поставке двух Ил-96, двух Ту-204 и двух Ан-148 в Бразилию. Венесуэла также выразила намерение приобрести через ИФК российские пассажирские самолеты. Если эти покупки будут совершены, послепродажное обслуживание бразильских и венесуэльских машин на первых порах можно было бы проводить на Кубе, чтобы избежать дальних перелетов в Россию. ■

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ БУДУЩИХ БРАЗИЛЬСКИХ И ВЕНЕСУЭЛЬСКИХ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКОЙ СБОРКИ НА ПЕРВЫХ ПОРАХ, ВОЗМОЖНО, БУДЕТ ПРОВОДИТЬ ЗАО «ИФК ТЕХНИК» НА КУБЕ