

В 2014 г. компания «Авиасистемы», создающая пулы запчастей для отечественных самолетов, организовала подобный пул и для вертолетов. О том, для чего это понадобилось и как продвигается данный проект, Show Observer рассказал руководитель вертолетного проекта ЗАО «Авиасистемы» Алексей Каюмов.

Алексей, зачем российским эксплуатантам нужны пулы запчастей, так популярные на Западе?

— Ну, если эксплуатанту не нужно экономить на запасных частях, снижать запасы, зарабатывать на аренде, покупать аутентичные компоненты по разумным ценам, то, конечно, такому эксплуатанту пул не нужен. Однако, как мы видим, как раз сегодня у большинства авиакомпаний совершенно обратная ситуация. Им нужно экономить. Им необходима цивилизованная универсальная площадка, где можно взять в аренду, отремонтировать, обменять или приобрести компонент второй категории с наработкой, аутентичность которого подтверждена документально.

— Какова сейчас ситуация на рынке вертолетных работ?

— Спад вертолетных работ как в России, так и за рубежом очевиден для всех. В России это обусловлено тем, что завершилось строительство ряда крупных объектов, в первую очередь — инфраструктуры для Олимпиады в Сочи. Кроме того, в районах

«На первом месте у нас стоит аутентичность изделий»

Крайнего Севера с появлением нескольких железнодорожных веток некоторые компании, которые занимались доставкой вахтовиков и грузов, потеряли часть объема работ. Работы в Афганистане и на Ближнем Востоке фактически свернуты. За границей осталось, по сути, несколько миссий ООН в Африке.

— Как это отразилось на самих авиакомпаниях?

— Представители вертолетных перевозчиков и не скрывали, что валютные контракты всегда были самыми лакомыми. Под них даже обновлялся парк, потому что под требования заказчиков вертолет Ми-8Т, к примеру, зачастую не подходил. А теперь, вернувшись на Родину, вертолеты Ми-



Алексей КАЮМОВ

Руководитель вертолетного проекта ЗАО «Авиасистемы»

8МТВ/АМТ не могут конкурировать по цене летного часа с «тэшкой» (Ми-8Т. — *Прим. ред*). Все это приводит к тому, что либо авиакомпании ставят их в гараж, как выразился один из руководителей вертолетного перевозчика, либо приходится оптимизировать парк и продавать эти вертолеты.

— Как продвигается реализация проекта по созданию пула вертолетных запчастей?

— В ноябре 2014 г. мы подписали меморандум о создании пула запасных частей вертолетов Ми-8МТВ/АМТ, Ми-171/172 с ведущими авиакомпаниями России:

«ПАНХ», «Авиашельф», «Ямал», «Лукойл-Авиа», «Газпромавиа». В том числе меморандум подписал «ЮТэйр-инжиниринг», выступающий как основная ремонтная площадка и крупнейший держатель запасных частей. У нас уже пошли первые транзакции, а это значит, что система востребована рынком.

— А почему вы выбрали только эти авиакомпании?

— Мы сознательно ограничили круг, чтобы минимизировать возможность попадания в пул неаутентичных изделий и отработать все процедуры по проверке аутентичности изделий. Но это не значит, что мы

закрыты для других партнеров. Нами разработан регламент как для авиакомпаний, которые хотят быть пользователями пула, так и для организаций, которые имеют складские запасы и готовы внести изделия в пул. А так как на первом месте у нас стоит аутентичность, дело движется не так быстро, как нам хотелось бы, но зато правильно.

— Какие вы выбрали методы подтверждения аутентичности?

— Способов подтверждения существует несколько: это письма заводов-изготовителей и ремонтных заводов, это скан-копия раздела формуляра воздушного судна, если, к примеру, изделие было установлено на вертолет при изготовлении и с тех пор с него не снималось.

Учитывая исключительную важность для эксплуатирующих организаций проведения постоянного мониторинга летной годности ВС, включая проверку аутентичности компонентов, устанавливаемых на ВС, а также наличие организации, которая уже много лет работает в этом направлении, мы, посоветовавшись с ведущими эксплуатантами, остановились на сотрудничестве с ГосНИИ ГА как регулирующим органом, который имеет огромный опыт по оценке аутентичности компонентов ВС. В соответствии с подписанным соглашением о сотрудничестве будет разработан специальный программный модуль «Пул», который позволит оператору своевременно получать подтверждение аутентичности заявляемых в пул изделий.

— А кто заинтересован в доступе к пулу? Только эксплуатанты, или авиаремонтные заводы в какой-то мере тоже?

— И те и другие. Но в то же время авиакомпаниям или ремонтным заводам часто нужно получить компонент только на короткий срок, на подмену. Раньше они могли «раздуть донора», а теперь доноров в парке все меньше и меньше. Авиаремонтные или вертолетостроительные заводы и вовсе доноров не имеют, а техаптечки не бездонные.

— Назовите, пожалуйста, случаи из практики, когда пул запасных частей может понадобиться.

— Это сокращение собственного обменного фонда в расчете на аренду запчастей из пула по необходимости. Это и получение исправного подменного изделия с организацией ремонта неисправного на АРЗ. Это и решение вопросов срочного укомплектования вертолета или аренда полноценной технической аптечки, необходимой для работы вертолета вне базы... Конечно, система пула не способна полностью заменить собственные службы МТО и обменные фонды, но снизить расходы эксплуатанта на их содержание может существенно. ■

Интервью подготовил Валентин Маков