

МЕТОД УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМ СНАБЖЕНИЕМ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

© 2015 В.Н. Писаренко*

Ключевые слова: управление, материально-техническое снабжение, авиационная техника, авиаперевозки, пассажирооборот, грузооборот, лизинг, дистрибьютор, стоимость.

Рассмотрена и обоснована необходимость коренного изменения системы управления материально-техническим снабжением в существующих рыночных условиях хозяйствования и увеличения авиационно-транспортной деятельности авиакомпаний. Дана оригинальная структура системы управления материально-техническим снабжением авиационных предприятий гражданской авиации, предложен новый метод МТС, заключающийся в индивидуальном заказе запасных частей и эксплуатационных материалов для обеспечения полетов воздушных судов, коллективном хранении на базовом складе и коллективном использовании их для нужд авиационно-транспортного производства авиакомпаний.

Ранее созданная в стране система материально-технического снабжения (МТС) гражданской авиации (ГА) в лице Главного управления заказами серийной авиационной и наземной техники «ГУЗСАНТ» и открытое акционерное общество ОАО «МТС ГА «АВИАТЕХНАБ»» предполагали систему заказов и распределения воздушных судов, авиатехмущества, запчастей и расходных материалов для авиационных предприятий гражданской авиации, которая оказалась неприемлемой в настоящих рыночных условиях хозяйствования. Система МТС основывалась на заказе и поставках отечественных изделий. Сегодня в составе парка воздушных судов преобладают самолеты западного производства.

По данным ГосНИИГА, в 2010 г. в России было 986 пассажирских и 152 грузовых самолетов. Численность иностранных самолетов составляла 46% всего пассажирского парка, но при этом преобладало количество магистральных самолетов. В 2010 г. доля пассажирских перевозок на иностранных самолетах в составе российского парка выросла до 83% и до 74% - доля грузооборота. Количество современных отечественных самолетов в пассажирообороте сохранялось на уровне 6%. К 2020 г. рост пассажирских перевозок ожидается со средним годовым тем-

пом в пределах 7,5 ÷ 8,5%, а рост грузооборота прогнозируется в пределах 6,1 ÷ 8,0%¹.

Увеличение спроса на авиаперевозки обеспечивает переход российской экономики на инновационный путь развития. Рост объемов авиаперевозок вызывает необходимость увеличения провозной мощности воздушных судов и коренного изменения состава их парка. В период до 2020 г. потребность в новых самолетах оценивается в 1000 ÷ 1300 ед. с учетом списания устаревших типов воздушных судов в связи с отработкой ими назначенных ресурсов и потери конкурентоспособности². По количеству поставляемых в российский парк магистральных самолетов лидерство постепенно переходит к наиболее конкурентоспособным на мировом рынке моделям иностранных самолетов семейств: А-320, А-330, В-737 Next Generation, В-777³.

Таким образом, центр материально-технического снабжения объективно сместился в сторону обеспечения работы иностранных воздушных судов.

В поставках расходных материалов и запасных частей для авиакомпаний России не подходит и западная система материально-технического снабжения через базовые склады в крупных иностранных аэропортах. Управление западной системой МТС авиапредприятий основано на поставках самолетами

* Писаренко Виктор Николаевич, кандидат технических наук, доцент Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика С.П. Королева (национальный исследовательский университет). E-mail: victornpisarenko@gmail.com.

национальной авиакомпании Германии Lufthansa (Люфтганза) с базового склада Франкфурта-на-Майне. На поставку таким образом требуется длительное время - минимум от одной до нескольких недель - и только в аэропорты, куда расписанием предусмотрены полеты авиакомпании Люфтганза. Такая система вынуждает использовать для выполнения рейсов неисправные самолеты, что отрицательно сказывается на надежности и безопасности полетов и неприемлемо для большинства авиакомпаний России.

Лизинговая система поставки самолетов и запасных частей имеет недостатки, но позволяет включать стоимость запасных частей в лизинговые платежи. Однако высокие расценки ограничивают лизинговую систему. Например, при первоначальной расчетной стоимости самолета Beechcraft King Air 350i в 262 144 361,13 руб. с учетом 18% НДС, взимаемого при ввозе товаров на таможенную территорию РФ, а также с учетом доставки, услуг таможенного брокера, таможенных сборов за таможенное оформление, заключения Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) общая сумма лизинговых платежей составит 467 139 812,00, в том числе НДС 71 258 795,39 руб. при первоначальной стоимости полностью оснащенного воздушного судна 6 600 000,00 долл.⁴ Причем за все платит лизингополучатель, даже за риск несоответствия предмета лизинга целям использования этого предмета и связанные с этим убытки.

Кроме того, воздушное судно и запасные части приобретаются в России через посредников - эксклюзивных дистрибьюторов, что приводит к повышению цены даже при хорошей работе аналитиков службы маркетинга авиапредприятия после долгого и кропотливого изучения емкости рынка, объемов других игроков, подробной сегментации и обзоров рынка.

В настоящее время в целях развития и повышения экономической эффективности система МТС требует реструктуризации и реорганизации производственно-складских мощностей, а также оптимизации и совершенствования технологических бизнес-процессов.

Объективно экономически более выгодным является изменение сложившейся в России системы управления материально-техни-

ческим снабжением авиапредприятий гражданской авиации, переход от централизованного управления МТС к децентрализованному, организация МТС на партнерских соглашениях между авиакомпаниями, предусмотренных следующей структурой (рис. 1).

Общая функция системы управления материально-техническим снабжением авиационных предприятий гражданской авиации заключается в обеспечении деятельности структурных подразделений авиакомпании необходимыми материальными ресурсами. В качестве входной информации используются финансовый план работы авиакомпании и план работ по техническому обслуживанию воздушных судов, заказы на подобные работы от сторонних авиакомпаний, эксплуатационная документация, информация о выполнении действующего плана полетов, информация о состоянии рынка материалов и комплектующих изделий. В конечном итоге функция обеспечивает информацию и первичные документы на списание авиатехнического имущества, на выполнение работ по техническому обслуживанию воздушных судов и на функционирование авиакомпании.

Коллективная закупка МТС позволяет снизить цену накупаемые импортные комплектующие изделия, запасные части и расходные материалы при многократной покупке в среднем на 15%. Так, например, при общей прейскурантной стоимости воздушного судна Beechcraft King Air 350i 7 814 086,00 долл. скидка за многократную покупку воздушного судна составляет 1 214 086,00 долл.⁵.

Организация коллективного использования запасных частей, расходных материалов и деталей позволяет управление МТС выполнить по следующей схеме (рис. 2).

Данная система управления поставками и использованием запасных частей, комплектующих изделий и расходных материалов дает возможность обеспечить немедленное получение требуемых изделий МТС, без ожидания поставки, произвести ввод самолета в строй в момент получения информации о возникшей неисправности. Управление МТС предполагает равномерное распределение денежных средств между авиакомпаниями-партнерами на ежегодное пополнение неснижаемого запаса имущества и расходных материалов. Разработанная общая функция системы управления

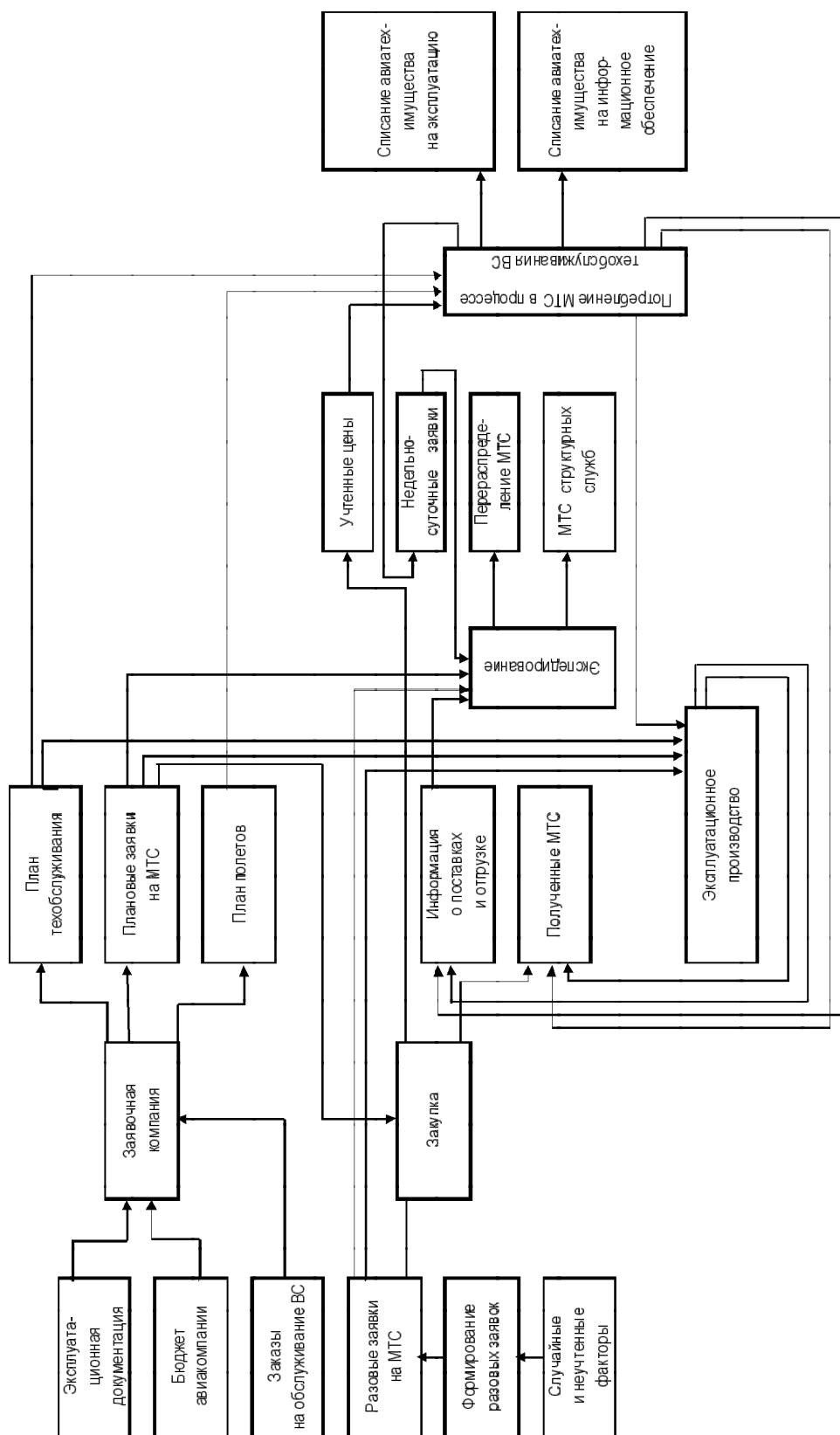


Рис. 1. Система управления материально-техническим снабжением авиационных предприятий гражданской авиации



Рис. 2. Система управления поставкой и использованием авиационных запасных частей

материально-техническим снабжением включает в себя заявочную компанию, формирование разовых заявок, закупку, экспедирование, выполнение полетов и техническое обслуживание воздушных судов, потребление материальных ценностей в процессе выполнения авиатранспортной работы авиакомпании.

¹ Шапкин В.С. Доклад Генерального директора ГосНИИ ГА на коллегии гражданской авиации Минтранса России 28 февр. 2011 г.

² См.: Шапкин В.С. Указ. соч.; Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php.FOLDER_ID=439 / 22.11.2008.

³ Писаренко В.Н. Развитие и современное состояние отрасли. Самара : Изд-во Самарского государственного аэрокосмического университета, 2015. 76 с.

⁴ Договор купли-продажи воздушного судна (FL-858) Aircraft Purchase Agreement No. 262-0713.

⁵ Invoice 90907590.

Поступила в редакцию 09.07.2015 г.