

Формирование концептуальных направлений стратегии обновления типажа и парка российских гражданских вертолетов

Ю. В. Криволицкий

доктор экономических наук, профессор
кафедра «Менеджмент и маркетинг высокотехнологичных отраслей промышленности»,
Московский авиационный институт (Национальный исследовательский университет),
Москва, Россия
105yvk501@mail.ru

Аннотация: В статье показано, что для выполнения задач, поставленных в Транспортной стратегии России на перспективу в области вертолетостроения и эксплуатации вертолетов необходимо определить концептуальные направления развития вертолетного транспортного комплекса как элемента транспортной инфраструктуры. У авиакомпаний, эксплуатирующих вертолеты и являющихся частью авиатранспортной системы, в настоящее время на первый план выходит проблема обновления типажа и парка воздушных судов. В статье обосновываются основные факторы, оказывающие первостепенное влияние на реализацию стратегии обновления типажа и парка вертолетов.

Ключевые слова: авиакомпания, обновление, парк вертолетов, заказчики, маркетинговые исследования, требования рынка.

The forming of conceptual directions of the renovation strategy of a type and a park of Russian civil helicopters

Yu. V. Krivolutsky

Dr. Sci. (Econ.), Prof.
Department of High-tech industries management and marketing,
Moscow aviation institute (National research university), Moscow, Russia
105yvk501@mail.ru

Abstract: The article shows that in order to complete the tasks, set up in the Transport strategy of Russia for the prospect of helicopter building and exploitation, it is necessary to determine the concept of the development of helicopter transportation complex as an element of the transport infrastructure. The aviation companies, which use helicopters as a part of the avia transport system, face the problem of the renovation of type and park of aircrafts. In the article the main factors, which influence the renovation strategy, are substantiated.

Keywords: air company, renovation, fleet of helicopters, customers, marketing research, market demands.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 [1] развитие авиатранспортной системы как составной части всего транспортного комплекса Российской Федерации должно быть направлено на более полное и качественное удовлетворение потребностей народного хозяйства и общества в авиатранспортных услугах.

Авиатранспортная система может быть представлена как совокупность отраслей и предприятий, которые непосредственно выполняют перевозки. Если рассматривать структуру авиатранспортной системы более широко и комплексно, то в неё необходимо включить отрасли и предприятия, создающие необходимые условия для выполнения авиаперевозок, а именно, предприятия авиационной промышленности, разрабатывающие и серийно производящие новые типы летательных аппаратов, в частности вертолеты [2].

Будем придерживаться именно этой точки зрения, так как стратегия предполагает, что только при тесной взаимосвязи между авиакомпаниями и разрабатывающими вертолеты предприятиями возможно формирование структуры и типажа перспективного отечественного вертолетного с новыми типами вертолетов, отвечающими в наибольшей степени требованиям рынка авиатранспортных перевозок при обеспечении высокой эффективности их серийного производства.

При материальном воплощении прогнозных положений, обозначенных в стратегии по наращиванию объемов и качества транспортных услуг, а именно, обновлением и реструктуризацией основных фондов гражданской авиации, вполне вероятно обеспечить базовые потребности заказчиков вертолетных работ с учетом специфики и условий их выполнения.

Спрос на транспортные услуги со стороны заказчиков вертолетных работ в номенклатурном, объемном, стоимостном и качественном результатах обусловлен следующими факторами:

- потребностью заказчиков в вертолетных работах вообще, определяющейся комплексом различного рода мотиваций, включая экономические, социальные, технические;
- территориальным дислоцированием пунктов вылета и прилета;
- дифференцированностью способов осуществления работ с помощью различных видов транспорта;
- множественностью потенциальных перевозчиков (авиакомпаний) как субъектов поставщиков транспортных услуг;
- множественностью маршрутов перевозок;
- варьируемостью результатов транспортировки в зависимости от выбранной авиакомпании, типа вертолета, маршрута, вида груза, способа его упаковки, размера, времени года и др.;
- ограничениями, связанными с платежеспособностью и желанием расходовать денежные ресурсы на оплату транспортных услуг.

Фактор, который оказывает первостепенное влияние на решение проблемы обновления летательных аппаратов в авиакомпаниях, — это структура типажа и парка вертолетов и их возраст. К 2020 году в вертолетном парке России насчитывалось 2269 вертолетов. Из них: 1459 (64%) — вертолеты, произведенные на российских серийных предприятиях и 810 (36%) вертолетов легкого класса иностранного производства. Средний возраст парка вертолетов — 22 года, в том числе отечественных вертолетов — 28 лет, зарубежных — 11 лет [1]. В реалиях сегодняшних дней с такой структурой типажа и численностью парка отечественного производства решать задачи, поставленные в Транспортной стратегии России, будет исключительно трудно. В первую очередь это коснется эксплуатации и технического обслуживания вертолетов зарубежного производства. Одним из условий обновления вертолетного парка и приобретения авиакомпанией новых образцов вертолетов является соответствие новых моделей вертолетов потребностям заказчиков вертолетных работ по своим летно-техническим и экономическим характеристикам и условиям выполняемых работ.

Чаще всего заказчиков вертолетных работ не устраивают три параметра: цена летного часа, грузоподъемность вертолета и дальность полета. Добиться полного соответствия предпочтений различных заказчиков и возможностей авиакомпании очень часто не удастся. Стимулирование спроса на вертолетные работы можно обеспечить за счет максимально возможной адаптации разработок и производства новых вертолетов к требованиям различных сегментов рынка. Для решения этой задачи необходимо провести маркетинговые исследования вертолетных работ, выполняемых в настоящее время и спрогнозировать их возможные параметры и характеристики на среднесрочную перспективу. Такие исследования дадут возможность тщательно проанализировать рынок как совокупность потребителей, обозначить целевые сегменты, а затем классифицировать выделенные сегменты по различным характерным признакам. По этому прогнозу можно будет определить структуру летной работы с различной степенью сегментации по видам работ, характеристикам, параметрам и условиям выполнения работ. На основе таких прогнозов можно определить потребный типаж вертолетов и области их предпочтительного применения и специализации.

Вертолетостроительное предприятие как часть транспортной инфраструктуры и субъект рыночных отношений должно иметь постоянные и устойчивые связи с авиакомпаниями, эксплуатирующими вертолеты. Эти связи необходимы предприятию для понимания тенденций развития регионов, в которых эксплуатируются вертолеты и, на этой основе, корректировать стратегические цели своей деятельности. Они могут заключаться в создании модификаций уже существующих или формировании облика новых вертолетов и выявлении наиболее благоприятных и перспективных областей их применения [3].

Авиакомпании, располагающие вертолетным парком, обслуживают множество различных заказчиков, которые имеют определенную «экономическую весомость» в данном регионе и относятся к той или иной отрасли хозяйствования [4]. При формировании перспективного типажа вертолетов эта информация важна потому, что только ведущие отрасли регионов, их финансирование, поддержание на высоком конкурентоспособном уровне, обновление, формирование собственной инфраструктуры определяют развитие всего региона и развитие других направлений хозяйственной деятельности: здравоохранения, жилищного строительства, охраны порядка, и проч. [5]. Для каждой сегментной группы заказчиков характерно выполнение определенного вида работ, имеющих определенную специфику и особенности. Разработчикам новых типов вертолетов информация такого рода необходима для того, чтобы разрабатываемые вертолеты по своим параметрам в наибольшей степени соответствовали удовлетворению интересов заказчиков вертолетных работ, тем самым снижая себестоимость их продукции и использовались бы в авиакомпаниях более эффективно. В результате проведения маркетинговых исследований должна быть собрана прогнозная информация о социально-экономическом развитии отдельных регионов, вовлечении природных ресурсов в хозяйственный оборот, территориальном развитии производства, составе выпускаемой продукции, объемах производства и его динамики по отдельным предприятиям [6]. На основе этих данных могут быть разработаны прогнозные модели оценки влияния показателей социально-экономического развития регионов на объем летной работы авиакомпаний на перспективу. На рисунке 1 показан пример графического построения прогнозной модели, отражающей зависимость величины годового налета часов вертолетного парка в хозяйственном регионе в зависимости от величины инвестиций в основной капитал в регионе. В качестве аргументов в такой модели могут быть использованы такие показатели как объем промышленной продукции, объем подрядных работ, объем розничного товарооборота.

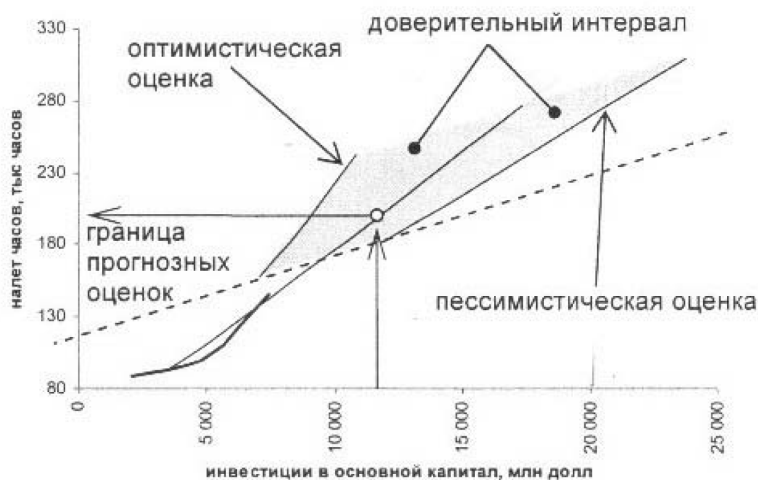


Рис. 1. Пример определения прогнозных оценок общего налета часов вертолетного парка в зависимости от объема инвестиций в основной капитал в регионе

Значительно возросшая цена летного часа, которая имеет тенденции к значительному росту, объясняет в значительной степени низкий уровень востребованности вертолетов у заказчиков вертолетных работ. Например, цена летного часа вертолета Ми-8Т равна 120 тыс. руб., вертолета Ми-8МТВ (до 25 лет) равна 215 тыс. руб., а у нового вертолета Ми-8МТВ она составляет 320 тыс. руб. В случае повышения стоимости летного часа заказчики перевозок начинают искать другие возможности решения своих транспортных проблем, инвестируя финансовые ресурсы в строительство автодорог и аэродромов, способных принимать грузовые самолеты [7].

Низкая платежеспособность большинства авиакомпаний не способствует реализации новых более дорогих моделей вертолетов.

Одним из путей обновления вертолетного парка может стать отечественное производство значительно более дешевых (практически в два раза), но близких по своим функциональным возможностям вертолетов так называемого промежуточного класса с высоким антикризисным потенциалом. Это вертолеты по своей взлетной массе располагаются между легкими (Ми-2) и средними (Ми-8) вертолетами и имеют максимальную взлетную массу в диапазоне 5–7 тонн. Примером зарубежных вертолетов этого класса могут служить вертолеты Bell-212, Bell-214, AW-139, S-76. В мировом вертолетном парке вертолетов такого промежуточного класса насчитывается уже более 4500 шт. [8]. Эксплуатация этих вертолетов позволила бы снизить стоимость авиационных работ, увеличить количество заказчиков вертолетов и рост объемов выполняемых работ. Накопленная прибыль могла бы пойти на закупку новых вертолетов.

Для решения задач, поставленных в Транспортной стратегии России, концептуальные направления обновления типажа и парка российских гражданских вертолетов должны базироваться на обширных маркетинговых исследованиях и прогнозных показателях социально-экономического развития отдельных регионов и всего народного хозяйства в целом, а сами новые модели вертолетов по своим летно-техническим и экономическим характеристикам должны в наибольшей степени соответствовать потребностям заказчиков вертолетных работ.

Список литературы

1. Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 27 ноября 2021 года № 3363-р. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.
2. Кокурин Д.И., Назин К.Н. Формирование и реализация инфраструктурного потенциала экономики России. — М.: Транслит, 2011. С. 77–81. 336 с. ISBN 978-5-94976-658-3.
3. Батчаев, А. Российские рейтинги регионов, рекомендуемые для использования при стратегическом планировании. Обзор региональных рейтингов составлен по состоянию на начало апреля 2020 г. Методические заметки от StratPlan.ru.
4. Целых Т.Н. Региональная социально-экономическая система как система пространственного взаимодействия потребителей ресурсов территории [Электронный ресурс] / Т.Н. Целых. Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2017. № 2 (96). УЭК, 2 / 2017. Режим доступа: http://www.uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=4288.
5. Министерство экономического развития Российской Федерации. Прогнозы социально-экономического развития Российской Федерации и отдельных секторов экономики. 2019.
6. Кочергина, А.Б. Стратегическое маркетинговое планирование с учетом устойчивости сегментов / А.Б. Кочергина. Экономические системы. 2017. Том 10. № 4 (39). С. 65–67. DOI 10.29030/2309-2076-2017-10-3-10-13. 51.
7. Проблемы Российской вертолетной отрасли. [Электронный ресурс]. URL: <https://bmpd.livejournal.com/3427106.html> (дата обращения: 19.07.2019).
8. Прогнозы и перспективы вертолетной индустрии. [Электронный ресурс]. URL: <https://aviation21.ru/prognozy-i-perspektivy-vertolyotnoj-industrii/>.
9. Ахмадеев Р.Н. Экономика авиационных работ — состояние и ключевые проблемы. 10-й Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной индустрии. Москва, «Вертолеты России», 2017 г. 21 с.
10. Вертолетный парк России в цифрах. ShowObserver. Обзор выставки HelliRussia 2018. [Электронный ресурс]. http://www.ato.ru/files/in_text_pictures/showobserver/helirussia/2018/ShowHeli-2018-Iss-2.pdf?
11. Вертолеты России, официальный сайт. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.russianhelicopters.aero/ru/about/>.
12. «Вертолеты России» разрабатывают государственную программу замены вертолетного парка. [Электронный ресурс]. URL: <https://bmpd.livejournal.com/3529465.html>.

References

1. Government of the Russian Federation. Order of November 27, 2021 No. 3363-r. On the transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035.
2. Kokurin DI, Nazin KN. Formation and realization of the infrastructure potential of the Russian economy. — M.: Translit, 2011. S. 77–81. 336 p. ISBN 978-5-94976-658-3.

3. Batchaev, A. Russian regional ratings recommended for use in strategic planning. The review of regional ratings was compiled as of the beginning of April 2020. Methodological notes dated Strat Plan.ru.
4. Tselykh T.N. Regional socio-economic system as a system of spatial interaction of consumers of resources of the territory [Electronic resource] / T.N. Tselykh. Management of economic systems: electronic scientific journal. 2017. № 2 (96). UEKS, 2/2017. Access mode://http: www.//uecs.ru/index.php? option=com_flexicontent&view=items&id=4288.
5. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. Forecasts of socio-economic development of the Russian Federation and certain sectors of the economy. 2019.
6. Kochergina, A.B. Strategic marketing planning taking into account the stability of the segments / A.B. Kochergina. Economic systems. 2017. Volume 10. № 4 (39). S. 65–67. DOI 10.29030/2309-2076-2017-10-3-10-13. 51.
7. Problems of the Russian helicopter industry. [Electronic resource]. URL: <https://bmpd.livejournal.com/3427106.html> (accessed date: 19.07.2019).
8. Helicopter industry forecasts and prospects. [Electronic resource]. URL: <https://aviation21.ru/prognozy-i-perspektivy-vertolyotnoj-industrii/>.
9. Akhmadeev R.N. Economics of aviation work – state and key problems. 10th Helicopter Forum of the Helicopter Industry Association. Moscow, «Helicopters of Russia», 2017. 21 s.
10. Helicopter fleet of Russia in numbers. ShowObserver. Review of the exhibition HelliRussia 2018. [Electronic resource]. http://www.ato.ru/files/in_text_pictures/showobserver/helirussia/2018/ShowHeli-2018-Iss-2.pdf?
11. Russian helicopters, official website. [Electronic resource]. URL: <http://www.russianhelicopters.aero/ru/about/>.
12. Russian Helicopters is developing a state program to replace the helicopter fleet. [Electronic resource]. URL: <https://bmpd.livejournal.com/3529465.html>.