Тезисы для круглого стола комитета Совета Федерации по экономической политике по теме «Региональная авиация как важный фактор социально-экономического развития субъектов Российской Федерации»

1. Эффективность реализации программы разработки и производства самолетов для региональных и местных воздушных линий

Отечественная авиационная промышленность за период 2011-2022 гг. поставила на рынок РФ 190 пассажирских региональных самолетов SSJ-100, которые эксплуатируются в 8 российских авиакомпаниях. Начиная с 2011 года общий налет парка самолетов SSJ-100 составил более 1,3 млн. летных часов и 750 тыс. циклов. При этом средний показатель исправности парка за 2022 год составил 75% при достигнутом уровне надежности вылета 98,2%.

На смену самолету SSJ-100 в конце 2023 года запланирована сертификация и поставка первых ВС заказчикам новой модели самолета семейства SSJ – SSJ-NEW с импортозамещенными комплектующими и системами, включая силовую установку (ПД-8), рассчитанный на перевозку 103 пассажиров и 108 в перспективе. При проектировании самолета учитывался опыт эксплуатации самолета SSJ-100 авиакомпаниями, в соответствии с которым в каркас планера был внедрен пакет изменений, также были учтены другие рекомендации авиакомпаний к облику, характеристикам и функционалу нового самолета. Также в базовую конфигурация были интегрированы инновационные законцовки крыла, оптимизирована архитектура топливной системы, модифицированы створки основной опоры шасси.

Кроме того, для обслуживания труднодоступных регионов в ДВФО и СФО готовится к вводу в эксплуатацию региональный турбовинтовой Ил-114-300 вместимостью до 68 кресел. Этот самолет предназначен для доставки пассажиров и грузов в места с грунтовыми полосами, там, где не могут приземлиться современные реактивные самолеты.

В соответствии с прогнозом общий спрос российских коммерческих авиакомпаний на новые пассажирские самолёты размерности более 30 кресел до 2041 года оценивается на уровне 1162 ВС: из которых 276 (24%) приходится на региональные реактивные ВС (сегмент SSJ-100/NEW) и 96 (8%) - на региональные турбовинтовые ВС более 60 кресел (сегмент Ил-114-300).

Также необходима замена выбывающих по ресурсу ВС советского производства находящихся у Госзаказчиков – Ан-24/Ан-26, Як-40/Як-42, Ту-134, Ту-154.

Оценка спроса на ВС в период до 2041 г.

Количество ВС, шт.	**Ил-114-300**	**SSJ**
Коммерческие авиакомпании РФ	96	276
ФОИВ и госкорпорации	75	61
Итого	171	337

В соответствии с Комплексной программой развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года запланировано поставить на рынок:

- 142 SSJ-NEW;
- 70 Ил-114-300.

Ускоренный темп реализации программы импортозамещения обозначил в будущем наличие следующих существенных проблем:

- возможность поставщиков производить достаточное количество ПКИ,

- высокая себестоимость ВС (доля ОАК в себестоимости конечной продукции составляет ~15%), которая превышает стоимость западных аналогов в 2 раза,

- прогнозируемый низкий уровень надежности и недостаточно эффективная система технического облуживания и ремонта ПКИ российской кооперации.

При этом сложилась уникальное окно возможности для промышленности занять 100% внутреннего рынка, создать и доработать российский продукт в условиях отсутствия конкуренции с тем, чтобы на втором этапе выйти с ним на экспортные рынки.

Под обеспечение эксплуатации готовящегося к выходу на рынок нового самолетного парка самолетов SSJ-NEW и Ил-114-300 полным ходом идет работа по развертыванию комплексной системы послепродажного обслуживания на всей территории РФ: линейные станции технического обслуживания, склады запчастей, центры обучения летного и технического персонала. На текущий момент в РФ развернуты 22 линейные станции ТО, 8 баз периодического ТО, 2 учебных центра (Москва, Ульяновск), а также склад запчастей и центр поддержки заказчиков в Москве.

2. Изменение нормативно-правовой базы в целях поддержания уровня исправности воздушных судов российского производства

ПАО «Корпорация «Иркут» в рамках исполнения поручения Правительства Российской Федерации подготовило проект Изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 и 2023 годах» (далее – Постановление).

Предложенные изменения в Постановление в рамках работы по нивелированию последствий недружественных действий ряда государств позволят определить порядок наделения отечественных разработчиков узлов и агрегатов воздушных судов полномочиями и ответственностью за конструкторское сопровождение эксплуатации иностранных комплектующих изделий, что, как следствие, переведет в правовое русло процесс освоения ремонта иностранных комплектующих, установленных на самолетах RRJ-95, силами предприятий отечественной промышленности.

Решение данной задачи в кратчайшие сроки является необходимым условием для поддержания уровня исправности воздушных судов российского производства.

Проект Изменений был согласован Федеральным агентством воздушного транспорта. Ожидается внесение соответствующих изменений в Постановление.

В перспективе ожидается выпуск редакции Федеральных авиационных правил (ФАП-21) актуализированные положения которых позволит отечественными предприятиям промышленности – организациям разработчикам эффективно и оперативно реализовывать технические решения направленные на поддержание агрегатов иностранного производста.

3. Обеспечение запасными частями

В качестве одной из мер по обеспечению парка ВС типа RRJ-95 запасными частями ПАО «Корпорация «Иркут» реализовывает мероприятия по развитию в РФ рынка организаций по ТО компонентов:

1. Развитие компетенций по ремонту силами авиационно технического комплекса ПАО «Корпорация «Иркут» в г. Жуковский;
2. Оказание содейтсвия организациям по ТО для расширения компетенций по ФАП-285.

В частности для освоения ТО по ФАП-285 создаются условия по обеспечению актуальной технической докуметацией, необходимого оборудования и контрольно-проверочной аппаратуры, доступа к комплектующим для ТО компонентов, включая подбор и одобрение аналогов. Немаловажным является наличие государственной поддержки в виде 301ПП, предусматривающего субсидирование предприятий по проектам развития компентенций ФАП-285.

4. Система ППО ИЛ-114

Высокая эффективность реализации программ разработки и производства самолетов для региональных и местных авиалиний не в последнюю очередь достигается за счет организации послепродажной поддержки, включающей следующие направления:

Проведение мероприятий по вводу ВС нового типа в эксплуатацию:

- Наличие соглашения с Эксплуатантом о сервисной поддержке
- Создание в базовом аэропорту Эксплуатанта линейной станции ТО с привлечением персонала завода-изготовителя
- Наличие службы круглосуточной конструкторской поддержки у разработчика ВС
- Наличие полевых представителей разработчика ВС в регионе эксплуатации ВС
- Наличие постоянно действующего круглосуточного операционно-ситуационного центра
- Постоянный анализ результатов и особенностей эксплуатации ВС
- Разработка мероприятий по повышению уровней надежности и безотказности агрегатов и систем ВС

Материально-техническое обеспечение эксплуатации ВС:

- Развитие компетенций отечественных изготовителей запасных частей
- Наличие договоров на поставку компонентов
- Наличие договоров на выполнение технического обслуживания и ремонта компонентов
- Опережающая закупка и поставка первоначального склада эксплуатанта

- Опережающая закупка и поставка оборотного склада запасных частей
- Наличие возможности пользоваться ПУЛом запасных частей
- Наличие компетентных организаций по техническому обслуживанию компонентов ВС
- Проведение стартовых и регулярных конференций по МТО

Техническое обслуживание и ремонты ВС:

- Разработка, опережающая закупка и поставка СНО, КПА и инструмента для ТО ВС
- Сертификация партнерской организации по ТО ВС в регионе эксплуатации ВС
- Наличие договора на ТО ВС с эксплуатантом
- Создание сети линейных станций по ТО ВС

Обучение летного состава, кабинных экипажей и инженерно-технического персонала:

- Создание технических средства обучения (ТСО)
- Обеспечение средствами тренажеров визуализации воздушной обстановки в регионах эксплуатации ВС
- Опережающая подготовка стартового персонала эксплуатанта и инструкторского состава авиационного учебного центра (АУЦ)
- Наличие сертифицированного АУЦ
- Опережающая подготовка учебных программ силами АУЦ

Эксплуатационная документация:

- Наличие доступа к актуальной эксплуатационной документации ВС в формате S1000D
- Наличие доступа к эксплуатационной документации компонентов ВС

Информационное обеспечение эксплуатации ВС:

- Организация постоянного доступа к актуальной эксплуатационной документации средствами информационных технологий
- Наличие полнофункциональной информационной системы учета наработки, технических записей и управления ТО

Финансовое обеспечение эксплуатации ВС:

Для успешной реализации перечисленных направлений деятельности требуется наличие финансового обеспечения, которое может быть обеспечено за счет господдержки, в частности субсидирования стоимости затрат на техническое обслуживание, на организацию ППО, формирование складов запасных частей и подготовку авиационного персонала.