

Исх. № 02411-04-23/исх от 20.04.2023

Председателю комитета  
Совета Федерации по экономической  
политике  
Г-ну Кутепову А.В.  
103426, Россия, г. Москва  
ул. Б.Дмитровка, д. 26

Уважаемый Андрей Викторович!

АО «Авиакомпания «Ангара», является региональным авиационным перевозчиком, базируется в г. Иркутске, эксплуатирует 14 воздушных судов типа Ан-24/26 (является вторым по количеству эксплуатируемых данных воздушных судов авиаперевозчиком) и 14 воздушных судов типа Ми-8 различной модификации. Объем перевозимых пассажиров за 2022 г. составил более 218 тыс. пассажиров.

Компания выполняет:

- местные и межрегиональные перевозки в субъектах СФО и ДФО, в том числе по социальным программам в труднодоступные населенные пункты;
- перевозки по заказам Медицины катастроф, лесавиаохраны;
- перевозки по чартерным программам заказчиков различных секторов экономики;
- работы по техническому обслуживанию, ремонту, оценки технического состояния самолетов Ан-24/26 и иных типов;
- капитальный ремонт агрегатов и комплектующих изделий самолетов Ан-24/26;
- ремонт планера по ТРС, в том числе обновление интерьера.

В ответ на запрос об участии в круглом столе на тему «Региональная авиация как важный фактор социально-экономического развития субъектов Российской Федерации» (исх. № 36-12/1480 от 12.04.2023 г.) направляет Вам свою позицию и предложения по обозначенной теме.

В широком смысле к региональной авиации принято относить воздушные суда вместимостью до 100 пассажиров. К данным типам эксплуатируемых ВС относятся типы Ан-24/26, RRJ-95, Ан-148, Як-40/42, Bombardier Dash-8 Q300/400, CRJ-200, ATR-42/72, Embraer ERJ 135/140/145. При этом Ан-148 выведен из коммерческой эксплуатации, воздушный парк иностранного производства испытывает сложности с точки зрения поставки запчастей и агрегатов ввиду наложенных санкций.

Если рассматривать региональную авиацию не с позиции региональных самолетов, к которым относятся указанные выше суда вместимостью до 100 пассажиров, а в контексте состояния аэродромной и наземной инфраструктуры в субъектах РФ, фактических перевозок авиационным транспортом населения по местным линиям, в том числе по труднодоступным маршрутам, то реальный доступный на текущий момент парк воздушных судов существенно сужается. Так из 225 аэродромов, зарегистрированных в государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ 43% имеют класс ниже В. При этом основная доля таких аэродромов приходится на Сибирский и Дальневосточный Федеральные округа, где расстояния между населенными пунктами существенно выше, чем в западной части страны, уровень общего развития транспортной инфраструктуры (в том числе альтернативных видов транспорта) значительно ниже, количество труднодоступных маршрутов превалирует, и авиационный транспорт является зачастую безальтернативным. В СФО и ДФО доля аэродромов такого класса превышает 60% (составляет 62% по аэродромам, относящимся к ВСМТУ Росавиации, 61% Красноярского МТУ, 84% Саха

Якутское МТУ Росавиации, 91% Камчатского МТУ, 64% Северо-Восточного МТУ, 68% Дальневосточного МТУ).

Принимая во внимание реальное состояние плоскостных сооружений данных аэродромов и их количество с ГВПП, на которые в основном возможно выполнять полеты только на воздушных судах с высокорасположенными турбовинтовыми двигателями и металлическими воздушными винтами, то в данном контексте парк воздушных судов региональной авиации сводится к турбовинтовым Ан-24/26, которые производятся с 1962 года, средний возраст которых составляет около 50 лет, и альтернативы которым на сегодняшний день отсутствуют.

Исходя из вышеизложенного возможность дальнейшего поддержания и развития региональной авиации сводится к следующим основным вопросам:

1. Готовность российской промышленности предложить и поставить в достаточном количестве воздушные суда на замену Ан-24/26 и воздушных судов иных типов (иностранного производства) до момента остановки их эксплуатации. В соответствии с Комплексной программой развития авиатранспортной отрасли РФ до 2030 года (далее – Комплексная программа) в период с 2025 по 2030 должно быть поставлено 140 ВС типа ТВРС-44 и 70 ВС типа Ил-114-300. Из доклада ГосНИИ ГА к 2030 по отработке должны быть списаны 25 ВС Ан-24/26 (26% от общего количества, имеющего СЛГ). Достаточность количества выпускаемых новых воздушных судов определяется необходимостью замещения списываемых отечественных воздушных судов по отработке (25 ВС типа Ан-24/26), а так же по техническому состоянию или невозможности поддержания их летной годности (определить невозможно), а так же замещения воздушных судов иностранного производства в количестве 123 единиц разного типа и зависит от: 1. Соблюдения установленных в Комплексной программе графиков поставки новых воздушных судов; 2. Количества воздушных судов, планируемых к передачи именно для гражданских эксплуатантов для целей пассажирских перевозок.

При этом необходимо отметить, что надежную эксплуатацию с грунтовых взлётно-посадочных полос может обеспечить только высокоплан ТВРС-44.

2. Способность эксплуатантов поддержания летной годности текущего парка воздушных судов (в первую очередь Ан-24/26) в текущих условиях до момента их замены новыми воздушными судами. Ключевыми проблемами поддержания летной годности Ан-24/26 на текущий момент являются:

- a) ремонт авиадвигателей Аи-24 2 серии и Аи-24 ВТ. Ремонт выполняет единственное предприятие ААРЗ-филиал ОДК-Сервис. Количество двигателей, принимаемых в ремонт ограничено, **годовая потребность** замены двигателей по наработке ресурса (без учета отказов в эксплуатации) **кратно превышает квоту** ремонтного завода (в 2,25 раза). И данная проблема будет только усугубляться по мере дальнейшей наработки двигателей и истощения ремонтного фонда, пригодного для капитального ремонта. По информации ГосНИИ ГА остаток ресурсов двигателей Аи-24 2 серии составляет 3,5 года, Аи-24 ВТ – 3,9 лет, т.е. график их выбытия и остановки эксплуатации Ан-24/26 не соответствует графику замещения воздушными судами новых типов;
- b) ремонт изделий системы раннего предупреждения приближения с землей СРППЗ-2000, ТТА-12, аппаратуры спутниковой навигации ТSS, устройства отображения воздушных данных AD32.52.53F28.1 и других агрегатов.
- c) невозможность поставки элементов конструкции самолётов, которые ранее производились на предприятиях Украины;
- d) отсутствие возможности, либо длительные сроки, поставки (не менее 1 года) всех типов и видов подшипников производства ОАО «ЕПК Самара» и ООО «ТД ЗПП»;
- e) отсутствие ремонтно-групповых комплектов для ремонта агрегатов (производства АО «ЛЕПСЕ», ООО «СЭПО-ЗЭМ», АО «Авиаагрегат»);
- f) отсутствие элементной базы для ремонта агрегатов по причине снятия их с производства;
- g) отсутствие возможности, либо длительные сроки, поставки (не менее 1 года) прокатной продукции (авиационные профиля Д16АТ, В-95).

Общее количество позиций (комплектующие изделия, программное обеспечение), по которым существуют ограничения составляет 41 шт., 88% которых производились предприятиями Украины.

Без решения данных вопросов воздушные суда Ан-24/26 начнут выходить из эксплуатации ранее сроков отработки назначенных ресурсов, по причине невозможности поддержания их летной годности, и в первую очередь по причине отсутствия двигателей Аи-24, задолго до получения эксплуатантами новых воздушных судов ТВРС-44 в необходимом количестве.

3. Вне прямой зависимости от наличия парка воздушных судов дальнейшее выполнение региональных перевозок находится в зависимости от состояния аэропортовой инфраструктуры и необходимости ее ремонта. Текущее ее состояние по многим аэропортам находится в состоянии высокой степени износа и находится под угрозой запрета дальнейшей эксплуатации. К примеру, на территории Иркутской области из 8 аэродромов 3 (Киренск, Усть-Кут, Ербогачен) имеют критическое состояние наземной инфраструктуры и находятся под постоянным риском закрытия. При этом 2 из них (Киренск и Ербогачен) является безальтернативными. Непринятие срочных мер по их реконструкции приведет к полной остановке транспортного сообщения в ближайшем будущем с 24% территории Иркутской области, на которой расположены важнейшие не только для субъекта РФ, но и для РФ в целом промышленные предприятия. Данные аэропорты неоднократно заявлялись в программу модернизации, однако постоянно переносятся по срокам, на текущий момент включены к рассмотрению только 2028 году. Запрет их эксплуатации в целях недопущения прекращения транспортного сообщения приведет к необходимости обеспечивать перевозки вертолетным транспортом, что кратно увеличит нагрузку на бюджет для обеспечения транспортной доступности населения
4. Вынужденная замена парка воздушных судов региональной авиации приведет к существенному увеличению финансовой нагрузки на эксплуатантов и неизбежно приведет к существенному увеличению себестоимости местных перевозок. На текущий момент парк Ан-24/26 является полностью или в значительной степени амортизированным и в структуре себестоимости имеет только затраты на поддержание летной годности и проведение ремонтов. При этом традиционно себестоимость на 1 пассажира в региональной авиации существенно выше за счет следующих факторов: 1. Высокие аэропортовые ставки местных аэропортов из-за низкой интенсивности полетов; 2. Высокая стоимость авиационного топлива, связанная с затратами по его доставке, организация которой зачастую перекладывается на самого авиаперевозчика; 3. Низкий коэффициент налета и использования воздушных судов в виду отсутствия светосигнальной аппаратуры в местных аэропортах и ограниченного регламента их работы, погодных условий эксплуатации на северных территориях. В этой связи дополнительные расходы в виде лизинговых платежей приведут к существенному увеличению себестоимости полетов по местным линиям и для реализации перехода к эксплуатации новых типов воздушных судов необходимо предусмотреть различные меры гос.поддержки для компенсации части затрат по авансовым и текущим лизинговым платежам, применения льготных ставок по лизинговым программам, распространить имеющиеся программы на разрабатываемые новые типы воздушных судов.

При эксплуатации вертолетов типа Ми-8 Авиакомпания Ангара так же сталкивается с проблемами по поддержанию их летной годности, в частности:

1. Приобретение двигателей типа ТВ3-117ВМ, устанавливаемых на ВС Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ взамен обрабатываемых ресурс;
2. Сроки поставки изделий 8АМТ-1250-000 (гаситель вибрации) по причине отсутствия комплектующих на заводах-изготовителях;
3. Сроки поставки авиагоризонта АГБ-3К сер. 3 (производитель АО «УПЗ» г. Екатеринбург) по причине большой загруженности производства и недостаточности производственных мощностей

Исходя из вышеизложенного, Авиакомпания Ангара предлагает:

1. Создать рабочую группу с участием Росавиации, ГосНИИ ГА и Министерства промышленности и торговли РФ по вопросам поддержания летной годности для решения проблемных вопросов поставок, ремонта, импортозамещения агрегатов, комплектующих изделий, элементов конструкции самолетов типа Ан-24/26, увеличения и сроков службы как самих ВС, так и компонентов, внесение изменений в методику определения аутентичности компонентов ВС с

- возможностью признания компонента аутентичным при выполнении капитального ремонта и соответствии параметров ремонтным предприятием;
2. Рассмотреть возможность увеличения производственных мощностей АО «Арамильский авиационный ремонтный завод» для обеспечения ремонта двигателей Аи-24 для коммерческих эксплуатантов;
  3. Рассмотреть возможность возобновления капитального ремонта авиационных двигателей Аи-24 на Ростовском заводе гражданской авиации № 412;
  4. Рассмотреть возможность увеличения летных часов до очередного капитального ремонта ВС типа Ан-26 по аналогии с ВС типа Ан-24;
  5. Рассмотреть возможность использования опыта по импортозамещению комплектующих изделий, используемых для государственной авиации для ПЛГ гражданских самолетов типа Ан-24/26, в т.ч. при капитальном ремонте двигателей Аи-24;
  6. Рассмотреть возможность увеличения производственных мощностей предприятий-поставщиков отдельных критических элементов конструкции (в частности подшипников) либо установление квотирования для эксплуатантов гражданских самолетов типа Ан-24/26;
  7. Рассмотреть вопрос по включению отдельных аэропортов (Киренск, Ербогачен) в план модернизации для исключения вероятности запрета их эксплуатации;
  8. Включить воздушные суда типа Ил-114 и ТВРС-44 в программы субсидирования лизинговых и авансовых платежей, применения льготных ставок по лизинговым программам.

Первый заместитель директора



А.Н. Гениевский