МАТФ. Круглый стол

Вопросы техобслуживания самолётов иностранного производства в России решают зарубежные компании

Ремонт под открытым небом

Кира Овчинникова

По оценкам независимых экспертов, в 2011 году российский рынок технического обслуживания и ремонта воздушных судов (ТОиР) оценивался в 1,8 млрд. долларов, и основную часть этих денег российские эксплуатанты выплатили зарубежным провайдерам услуг. И хотя отечественные компании начинают создавать в России мощности по техобслуживанию и ремонту судов иностранного производства, специалисты отрасли считают, что говорить об их конкурентоспособности на международном рынке пока рано.

Такими данными председатель редакционного совета журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Комаров поделился с участниками одной из конференций МАТФ-2012, посвящённой проблемам техобслуживания и ремонта воздушных судов. По его словам, сейчас многие авиакомпании имеют свои технические службы, но независимых провайдеров услуг, которые готовы обслуживать не только свои воздушные суда, но и брать заказы извне, пока не так много.

По мнению участников конференции, российские авиакомпании ещё не скоро перестанут отдавать деньги за ремонт и техобслуживание своих лайнеров «на сторону». Хотя бы потому, что парк гражданской авиации России в настоящее время в основном обновляется за счёт иностранных воздушных судов. При этом, подчёркивает технический директор авиакомпании «Полёт» Сергей Шкода, из-за высоких затрат создать техническую базу для обслуживания самолётов иностранного производства в России очень непросто.

- Именно поэтому нам сейчас проще работать с Западом, - заметил он.

А жаль, считает Алексей Комаров, ведь такие сервисные центры позволили бы авиаперевозчикам сэкономить, а регионам - получить рабочие места для высококвалифицированных специалистов и вклад в экономику в виде налогов.

Юрий Евдокимов, главный инженер авиакомпании «Волга-Днепр», отметил, что ситуация осложняется ещё и тем, что в России практически не осталось ангаров, в которых можно заниматься техобслуживанием авиалайнеров.

- Сейчас большинство воздушных судов обслуживается не в ангаре, а на поле, - подчеркнул он. - Это недопустимо. Это не позволит нам развиваться и завоёвывать рынок ТОиР.

Добавим лишь, что за день до конференции, 23 августа, литовская компания «FL Technics» объявила о начале строительства в Ульяновске центра ТОиР. Планируется, что обслуживаться на ней будут как раз таки иностранные суда типа Airbus A320, Boeing 737 Classic, Boeing 737NG, Boeing 777, Boeing 787, Bombardier CRJ 200, Sukhoi Superjet 100, а также Boeing 747 и Airbus A380.

Слегка изменив угол зрения на проблемы техобслуживания авиалайнеров, гендиректор ГНИИ гражданской авиации Василий Шапкин рассказал о различии систем поддержания лётной годности воздушных судов в России, США и странах Евросоюза. За рубежом, по его словам, действует система постоянного мониторинга лётной годности судов со стороны государства. В России же такие проверки носят разовый характер, и системной работы, которая бы чётко связывала воздушное судно, организацию по техобслуживанию и авиакомпанию, в стране нет.

Андрей Шнырёв, замдиректора департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранспорта РФ, согласился: у нас действительно существуют серьёзные проблемы в области правил поддержания лётной годности, кроме того, в этой сфере существует серьёзнейший правовой вакуум.

- Мы планируем издать правила бессрочной сертификации лётной годности и постоянного мониторинга, - добавил он. - Это будут самые продвинутые требования, на которые нам можно будет ориентироваться.

По оценкам независимых экспертов, в 2011 году российский рынок технического обслуживания и ремонта воздушных судов (ТОиР) оценивался в 1,8 млрд. долларов, и основную часть этих денег российские эксплуатанты выплатили зарубежным провайдерам услуг

Он также добавил, что проект нормативно-правового акта скоро будет вынесен на обсуждение в Интернете, где специалисты отрасли смогут дополнить его своими предложениями.

Повышение комфортности - главная тенденция авиастроения

В самолётах завтрашнего дня можно будет крутиться на кресле, сидеть в Интернете и разговаривать по телефону

Екатерина Шепелева

В скором будущем мы будем летать на двухпалубных самолетах, где в салонах бесшумно, кресла передвигаются и как угодно меняют положение, где можно пользоваться Интернетом и мобильной связью. Мировые профессионалы в области авиастроения рассказали об этом на одной из конференций Международного авиатранспортного форума в Ульяновске.

Новые возможности и вызовы авиастроения на минувшей неделе на территории аэропорта «Ульяновск-Восточный» обсудили председатель правления Российской технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» Алексей Ким, руководитель авиатранспортного направления Германского союза авиационно-космической промышленности Штефан Берндес, вице-президент «Объединенной Авиационной Корпорации» Леонид Комм. Модератором конференции выступил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Технологии повышения комфорта - это главная тенденция в самолетостроении как в России, так и за рубежом. «Главное - чтобы пассажиры хотели летать, чтобы им было удобно. Им все равно, как сконструировано крыло самолета, чем его заправляют и какая у него дальность полётов. Комфортность - это важный показатель качества самолета», - заметил Леонид Комм. И представил проект салона самолета «завтрашнего дня»: просторный, где кресла могут выдвигаться и поворачиваться, где есть доступ к Интернету. Его коллега из Германии Штефан Берндес рассказал об аналогичных европейских разработках: салон самолета можно будет конструировать по-разному, учитывая индивидуальные пожелания клиентов и конкретное назначение рейса. Он также отметил, что конструкторы постоянно работают над увеличением «жизненного пространства» пассажиров, в том числе за счет двухпалубных салонов, над снижением шума. Прогнозируется, что через 15 лет мировой пассажиропоток увеличится втрое. Тогда двухпалубные воздушные суда станут необходимостью.

Пока российский рынок лидирует лишь в вертолетостроении и производстве военных судов. Авиакомпании предпочитают пользоваться американскими и европейскими судами, во многом из-за того, что у них выше не только технические характеристики, но и тот самый уровень комфортности. Но Алексей Ким уверен, что у нашего города есть все шансы стать одним из лидеров авиастроения, если мы будем максимально использовать ту информацию, которую даёт, в частности, МАТФ. Учитывая растущие потребности рынка и потенциал Ульяновской области в этой сфере, «Авиастар» сможет рассчитывать на крупные заказы и заработать на полную мощность. Если руководство учтет мировые тенденции авиастроения, считает Ким. Тогда, возможно, через несколько лет и ульяновцы полетают на местных просторных двухпалубных «Тушках» с удобными креслами, панорамным видом из иллюминаторов, тут же выкладывая в Интернет фотографии этого самого прекрасного вида.

«Авиастар» сможет рассчитывать на крупные заказы и заработать на полную мощность. Если руководство учтет мировые тенденции авиастроения, считает Алексей Ким

частно-государственные крылья и новый движок

с Западом

в воздух, подсчитать, сколько надо построить новых, легко.

Зная слабые места Ан-124-100, а в совокупности они сводятся к тому, что себестоимость перевозок на них на 40 процентов дороже, чем на Boeing 747-8F, «Волга-Днепр» разработала требования к новой модели. Максимальная грузоподъемность 150 тонн, дальность перелета с грузом в 120 тонн - 6-7 тысяч километров (сейчас - 4,5 тысячи), выполнение требований ICAO до 2035 года (сейчас - до 2018, что грозит потерей рынка Европы и Северной Америки), экипаж - два человека (шесть), коэффициент исправности - 0,9 (0,7), экономическая эффективность выше существующей минимум на тридцать процентов. Для выполнения этих требований необходимы новые двигатели и замена бортового радиоэлектронного оборудования на цифровую «стеклянную кабину».

Мнение разработчика. Представители «родины» Ан-124 ГП «Антонов» готовы предложить проект Ан-124-200. «Стеклянная кабина», цифровая авионика, модернизированный планер, усиленный двигатель (хотя и с прежними тяговыми характеристиками), из-за чего до требуемой дальности со 120-тонным грузом далеко - всего 5,2 тысячи километров. Этот вариант будет готов к сдаче в серию через полтора года после подписания договора. Более модернизированный (только заказывайте, говорят в ГП «Антонов») - через два-три года.

При этом представители КБ заявили, что «сравнение с «Боингом» некорректно и неправомерно» и что требования, высказанные «Волга-Днепром», они услышали впервые.

Позиция производителя. Генеральный директор «Авиастар-СП» Сергей Дементьев заверил, что осилить возобновление производства завод способен. Но - до поры до времени: компетенции сохранены, но люди, имевшие дело с Ан-124, уходят. Если протянуть с рестартом проекта еще лет пять, будет несравненно сложнее.

Проведя переговоры со 170 поставщиками материалов» и 180 поставщиками ПКИ для «Руслана», на заводе выяснили, что все они готовы, но тридцать процентов будут требовать средств на восстановление производства и НИОКР. К тому же сам «Авиастар» перешел на «цифру» и электронный документооборот. Так что для работы над Ан-124 необходимы завершение модернизации «Авиастара», переход на 3D-проектирование, развитие цифровых технологий в подготовке производства и поэтапный переход на электронный документооборот всех участников кооперации.

Взгляд со стороны. Представители Объединенной авиастроительной корпорации подсчитали следующее. Если на новую модель, соответствующую всем требованиям заказчика, ставить двигатели и бортовые комплексы европейского производства, кооперативное судно обойдется в $ 0,45 миллиарда и будет готово к серийному производству за 3-4 года. Если продолжать разработку старой схемы кооперации «Россия - Украина», на то же самое потребуется $ 1,4 миллиарда и шесть-семь лет. Другими словами, гражданскую версию нового «Руслана» (о военной разговор особый) по запросам «Волга-Днепра» целесообразно развивать с готовыми, серийно производимыми ПКИ с акцентом на западные рынки. Возможности финансирования проекта и начала серийного производства лайнера ОАК готова рассматривать, начиная с 2013 года и на условиях частно-государственного партнерства.