



СТОИМОСТЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ РЕМОНТА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И ИНОСТРАННОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ



Хорошая новость:

ВОЗДУШНЫЕ СУДА ПРОДОЛЖАЮТ
ОБСЛУЖИВАТЬСЯ И
РЕМОНТИРОВАТЬСЯ!



**ОДНАКО, ПОСЛЕ ФЕВРАЛЯ 2022
ГОДА ПОЯВИЛИСЬ НЮАНСЫ**

Вертолеты семейства Ми-8

За последние 5-7 лет рост цен на запасные части и ремонты компонентов в пределах инфляции;

Существует некоторый вторичный рынок запасных частей и некоторая конкуренция ремонтных предприятий;

На цены давит объединение предприятий в холдинги «Вертолеты России» и «ОДК». Монополизация не может не вести к более быстрому росту цен.

- многочисленные ограничения на Ми-8Т

Вертолеты Robinson

Есть возможность покупки почти всей номенклатуры запасных частей,
рост цен 50%-200%

Отсутствует возможность аварийных ремонтов фюзеляжа

Отсутствует возможность получения рекомендаций производителя по нетиповым
ситуациям.

Отсутствуют организации в РФ, взявшие функции разработчика

Вертолеты Airbus, Agusta, Bell

Значительные трудности с поставкой запасных частей, рост цен 100%-800%

Отсутствует возможность отправки компонентов в ремонт

Отсутствует возможность получения рекомендаций производителя по нетиповым ситуациям.

Отсутствуют организации в РФ, взявшие функции разработчика

Самолеты RRJ-95 (Суперджет)

ПОЗИТИВНЫЕ МОМЕНТЫ

В текущих условиях доступны запасные части российского производства (механизация крыла, створки шасси, крепежи)

Разработчик ВС находится в РФ.

Цены на разработку нетиповых ремонтов меньше, чем у западных конкурентов

Российские ремонтные предприятия освоили ремонт некоторых компонентов западного производства, в том числе разработку нетиповых ремонтов

«ОДК-Сатурн» имеет возможность проводить частичный ремонт двигателей и расширяет свои возможности

Самолеты RRJ-95 (Суперджет)

НЕГАТИВНЫЕ МОМЕНТЫ

Запасные части иностранного производства (шасси, элементы мотогондол, детали двигателя) доступны только из запасов «Яковлев»/ «ОДК», и они ограничены

Запасные части иностранного производства приобрести по «схемам» почти невозможно

«Традиционные проблемы»: отсутствие вторичного рынка, ограниченность вариантов ремонта компонентов

Оценочный рост стоимостей запасных частей: 15%-180%

Иностранные коммерческие самолеты

ПОЗИТИВНЫЕ МОМЕНТ МОМЕНТЫ

Авиакомпании и организации по ТО имеют компетенции и получили права на разработку нетиповых ремонтов фюзеляжа и некоторых компонентов. Цены на разработку таких ремонтов меньше, чем у Airbus, Boeing и т.п.

Действует цех ремонта двигателей «С7 Инжиниринг» - ремонт вплоть до капитального самых распространенных двигателей CFM56 -5/-7 и VCSU

Стоимость нормо-часов организаций по ТО в РФ осталась на прежнем уровне

Иностранные коммерческие самолеты

НЕГАТИВНЫЕ МОМЕНТЫ

Запасные части приобретаются по «схемам», что вызывает рост на 5%-85%

Многие нетиповые ремонты не могут быть разработаны в РФ

**ПОЧТИ ОТСУТСТВУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТПРАВКИ КОМПОНЕНТОВ
В РЕМОНТ, ЧТО ЗАСТАВЛЯЕТ АВИАКОМПАНИИ ПОКУПАТЬ
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ВМЕСТО РЕМОНТА**



ВОПРОСЫ?!