

SUKHOI SUPER JET ТЕРЯЕТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 03 сентября 2009 г.

Тенденции последнего времени показывают, что чрезмерное увлечение импортными технологиями, даже в технологически отсталой авиационной отрасли, приводит к положительным результатам только поначалу. Далее перспективы продукции, которая производится при широкой кооперации с зарубежными производителями становятся неопределенными.

После многолетнего простоя как производственных, так и проектных предприятий гражданского авиастроения России проект нового регионального лайнера Sukhoi Super Jet стал надеждой на возрождение стратегической отрасли.

Для повышения привлекательности продукции отрасли и исключения риска разработки и производства морально устаревшего самолета "Гражданские самолеты Сухого" начали активное сотрудничество с французской компанией Snecma и итальянской Alenia. Результатом взаимодействия с французскими партнерами стал новый авиадвигатель SaM-146, который выпускается на НПО "Сатурн". Итальянская Alenia взяла на себя вопросы маркетинга и технического обслуживания лайнеров в Европе. В России проект получил широкую правительственную поддержку, подписаны соглашения на 120 самолетов этого типа.

Для отечественной авиации такой проект можно считать успешным, однако этот успех может скоро исчерпать себя. Впервые с момента распада СССР в России будет производиться лайнер, который спроектирован за пределами страны. При этом доля импортной продукции в составе SSJ составляет от 60% до 80%.

Насколько импортные комплектующие и технологии делают SSJ совершеннее и конкурентоспособнее, настолько же выше специфический риск проекта, способный значительно усложнить достижение коммерческого успеха.

Первое поражение SSJ потерпел при выборе лайнеров для спецавиаотряда, который занимается транспортировкой первых лиц государства. Поскольку в этом случае особое внимание уделяется тому, каким образом и где самолет будет проходить техническое обслуживание и откуда для него будут поставляться комплектующие, шансов у SSJ не было. Победу в тендере одержал формально региональный лайнер Ту-334.

Второе поражение SSJ потерпел, когда компания Правительства Москвы "Атлант-Союз" на прошедшем авиасалоне МАКС-2009 закупила 45 новых лайнеров, в том числе 15 Ту-204 и еще 30 российско-украинских Ан-148. Если SSJ – российский самолет, на 80% комплектуемый импортом, то Ан-148 – импортный самолет, который на 80% комплектуется и собирается в России. Ни одного лайнера SSJ на МАКС-2009 куплено не было.

После таких эпизодов можно ожидать еще одного поражения SSJ, но уже в тендере "РосАвиа" – нового национального перевозчика, который намерен закупить до 100 лайнеров. В том, что часть закупленных самолетов будет российского производства, сомневаться не приходится.

Таким образом, ОАК в настоящее время действительно находится в сложном положении. В условиях наличия нескольких перспективных проектов в секторе региональных и ближнемагистральных авиалайнеров (SSJ, Ан-148, Ту-204, Ан-70, Ту-334) у ОАК есть две важнейшие задачи. Во-первых, наиболее перспективный проект современного российского авиапрома SSJ теряет конкурентоспособность, причем по объективным причинам. Для исправления негативных тенденций госкорпорации необходимо стимулировать локализацию производства лайнера в России. Однако локализация не должна снизить спрос и конкурентоспособность. Во-вторых, в случае успешной локализации производства SSJ необходимо избежать традиционной для российского авиапрома проблемы: когда в стадии технической или коммерческой готовности находятся сразу несколько моделей, возрастает риск внутренней конкуренции.