

# Эксперт: ситуация с самолетом Superjet100 угрожает продвижению модели на мировой рынок

Ситуация с российским авиалайнером Superjet-100, пропавшем сегодня в Индонезии, может иметь пусть и не кардинальные, но весьма серьезные последствия для продвижения этого самолета - по сути, надежды российского авиастроения в этом классе, - на мировом рынке.

Напомним: сегодня самолет Superjet-100 пропал с радаров, совершая показательный полет в Джакарте. Как сообщили власти Индонезии, на борту пропавшего самолета находятся 44 человека, включая экипаж: восемь россиян и 36 граждан других стран. Российский авиалайнер SSJ-100 прибыл в Джакарту 9 мая в рамках демонстрационного тура по шести странам Азии. Ранее самолет побывал в Мьянме, Пакистане и Казахстане, где его показали членам правительств этих государств и военному руководству. После Индонезии запланировано посещение еще двух азиатских стран: Лаоса и Вьетнама.

В столице Индонезии Superjet-100 ранее совершил два получасовых показательных полета. Первый раз российский лайнер поднялся в небо Джакарты со стюардессами авиакомпании Sky Aviation, а также представителями ОАО "ВЭБ-Лизинг" и российского агентства по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСПАР). Во время второго полета на борту Superjet-100 побывали новые потенциальные заказчики - представители индонезийских авиакомпаний Batavia, Pelita, Air Aviastar, Sriwijaya Air.

Власти Индонезии, выдвинули две версии случившегося с российским самолетом Superjet 100, пропавшим с экранов радаров: он мог быть захвачен или же столкнулся с горой в условиях плохой видимости. Конечно, дай Бог, чтобы эта история закончилась благополучно, - по крайней мере, с минимальными негативными последствиями. Но тот факт, что само происшествие произошло в момент начала активной «раскрутки» Superjet-100 на азиатском рынке, делает ее весьма схожей с историей главного регионального конкурента этого российского самолета - Ан-148, потерпевшего аварию в марте прошлого года также в момент его активного пиара перед потенциальными покупателями.

Напомним: 5 марта 2011 г Ан-148 во время тестового полета (на тот момент уже 32-го) пропал с радаров в российской Белгородской области после начала выполнения стандартного задания - снижения с 10 до 5 тыс. метров. Вероятной причиной аварии сразу же назвали выход из строя указателя скорости: экипаж получал сильно заниженные данные, нагрузка на системы самолета оказалась критической, и он стал просто разваливаться в воздухе. Сразу после аварии в озвученных комментариях делался серьезный намек на то, что фатальную перегрузку могли вызвать ошибки пилота из Мьянмы, который предположительно был в этот момент за штурвалом (на борту этого лайнера, произведенного воронежским ВАСО по заказу правительства Мьянмы, находились два пилота из этой страны, которые знакомились с машиной).

Как и нынешнее происшествие с российским Superjet-100, тогда случай с Ан-148 произошел в очень напряженный момент «показа» нового самолета представителям серьезных рынков (особенно если учесть и то, что к этой машине «пристегнут» и региональный реактивный самолет Ан-158 - модификация Ан-148 с большей вместимостью салона, рассчитанный на транспортировку 99 пассажиров на ближнемагистральных авиалиниях длиной до 5 тыс. км).

За несколько месяцев до этого на авиасалоне «Фарнборо» состоялось подписание контракта украинского ГП «Антонов» с российской лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко» на поставку двадцати Ан-158: 10 твердых заказов и 10 - опцион. Комментируя контракт, генеральный директор «ИФК» Александр Рубцов тогда отметил: «Ан-158 имеет хорошее будущее... Что касается его предшественника - Ан-148, то по своей конструкции он идеально подходит для эксплуатации в России и за ее пределами». Тогда же украинские и российские производители утверждали, что авария в Белгородской области не повлияет на дальнейшую доработку и выпуск этой машины, но может серьезно отразиться, скажем так, на стартовых возможностях

проекта Ан-148 (а вместе с ним - и Ан-158, и Ан-168 - вариант самолета Ан-148 с VIP-салонном) уже в самом начале конкурентной борьбы.

Как мы упоминали, в России Ан-148 называют прямым конкурентом российского Sukhoi Superjet 100, который в последнее время его производители активно пиарят на всех мировых авиасалонах. Детище украинского «Антонова» изначально был мощным конкурентом машине российского «Сухого»: в начальных каталогах стоимость Ан-148 в разных модификациях составляла \$22-25 млн, а Sukhoi Superjet 100 - \$28,9 и выше. Кроме того, и у российского, и украинского проектов только начинается борьба на мировом рынке с машинами аналогичного класса производства бразильской компании «Эмбраэр».

Бразильцы - серьезный конкурент, если учесть, что в мировом самолетостроении «Эмбраэр» опережают только гиганты «Боинг» и «Аэробус», а главный ее соперник - канадская аэрокосмическая компания «Бомбардье» - в последнее время несколько отстала. Таким образом, «раскрутка» Sukhoi Superjet 100 происходит в весьма жестких конкурентных условиях. И сейчас ее дальнейший успех в немалой степени может зависеть от причин нынешней «пропажи» этой машины в Индонезии. Стоит сказать несколько слов и о тенденциях рынка региональных воздушных судов. Малые самолеты вместимостью салона менее 100 пассажиров существовали давно, но появление их как класса относят к началу 1990-х годов.

Это было вызвано тем, что к концу 80-х на Западе стали отходить от жесткого ведомственного регулирования в сфере авиаперевозок. Возник широкий спрос на лайнеры для перевозок относительно небольшого числа пассажиров на региональном уровне. Потребность в реактивных машинах этого класса порождали также изменения в политике авиакомпаний, которые стремились сместить часть пассажиров с магистральных перевозок на региональные полеты для снижения расходов на их обеспечение.

К тому же устаревшие винтовые и турбовинтовые региональные самолеты перестали отвечать требованиям из-за низкой скорости и большого расхода топлива, что вызвало необходимость в «реактивной» замене. К середине 2000-х рынок этих самолетов сформировался и обещал дальнейший рост. Например, к 2003 году в США доход авиакомпаний от региональных перевозок составил 10% от всех доходов. Всего за 4 года, с 2001 до 2005-го, парк этих машин вырос более чем на треть, производилось порядка 250 лайнеров этого класса в год.

Однако в 2005-м рост цен на горючее резко снизил востребованность таких машин. Интересно, что практически неизменными оставались объемы заказов от военных на подобную авиационную технику. Это понятно: в то время как региональные перевозчики испытывали серьезные проблемы и значительная часть из них обанкротилась сначала из-за роста цен на горючее в 2005 году, а затем в результате мирового кризиса в 2008-м, военно-воздушные силы различных стран, выступавшие заказчиками, подобных трудностей в основном не имели. Правда, с 2008 года и до сегодняшнего дня, опять-таки под влиянием кризиса, военные бюджеты многих стран мира были сокращены. Но, как свидетельствует активность на рынке, интерес ВВС к самолетам этого класса снизился несущественно.

Сегодня сложилась ситуация, когда в жесткой конкурентной борьбе должен окончательно оформиться рынок региональных самолетов. Вместе с бразильскими и канадскими, а также украинскими и российскими производителями за него будут бороться и компании Китая и Японии: сейчас со своими машинами ARJ21 на рынок выходит китайская COMAC (у этой машины, кстати, на старте также были подобные проблемы, резко затормозившие проект - в ноябре 2010 во время статических испытаний произошло неожиданное разрушение крыла испытываемого образца), а в конце 2013-го выйдет японская компания Mitsubishi Heavy Industries с самолетом MRJ.

Ставки высоки: согласно прогнозам, к нынешнему парку в 2,5 тыс. самолетов этого класса в ближайшие 20 лет авиакомпаниям мира понадобится еще от 4,5 до 6 тыс. региональных лайнеров. Реальная востребованность может и превысить прогнозы: в условиях впечатляющего экономического роста в странах с развивающейся экономикой спрос на ближнемагистральные самолеты серьезно ощутим уже сегодня. В то же время западные перевозчики делают ставку на региональные лайнеры в стремлении снизить объемы магистральных перевозок и уменьшить таким образом операционные расходы. Также в обозримой перспективе парк самолетов этого класса будет нуждаться в обновлении.

Аналитики предрекают первые мощные схватки за место на рынке уже в ближайшее время. Что касается российского самолета, то стоит вспомнить и такой факт: в свое время рейтинговое агентство Fitch Ratings распространило прогноз, согласно которому проведение первой коммерческой поставки российского самолета Super Jet 100 означает появление высококонкурентной среды на рынке региональных самолетов.

В результате этой борьбы с рынка исчезнет, как минимум, один производитель, появившийся на нем ранее. А потому сегодня для судьбы Superjet-100 настал момент, важность которого переоценить сложно.

Дмитрий Тымчук  
Центр военно-политических исследований

Автор: Артур Скальский © Экономическая безопасность ЭКОНОМИКА, МИР 👁 6851 10.05.2012, 00:37 📄 799  
URL: <https://babr24.com/?ADE=105461> Bytes: 8929 / 8910 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Артур  
Скальский.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [kasyar.babr@gmail.com](mailto:kasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

Прислать свою новость

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)