

МС-21: сказка про белого бычка продолжается

Российский среднемагистральный пассажирский самолет МС-21, который должен был стать флагманом отечественного авиастроения ещё несколько лет назад, вновь столкнулся с задержками. Глава «Ростеха» Сергей Чемезов сообщил, что серийное производство лайнера начнется не ранее 2026 года.

Это уже не первый перенос сроков, что вызывает вопросы о готовности российского авиапрома к конкуренции с мировыми лидерами — компаниями Boeing и Airbus.

Проект МС-21 разрабатывается с 2000-х годов как ответ на потребности российских и зарубежных авиакомпаний в современных, экономичных и комфортабельных самолетах, а также как попытка избавиться от «западного» бремени в виде лизинга самолетов Boeing и Airbus. Изначально запуск серийного производства планировался на 2016 год, однако с тех пор сроки неоднократно сдвигались. В 2019 году говорилось о начале производства в 2020 году, затем сроки переносились на 2022 и 2024 годы. В 2023 году стало ясно, что и эти планы не будут реализованы.



Официальной причиной очередной задержки стали незавершенные сертификационные испытания. Сергей Чемезов сообщил, что в 2023 году провести все необходимые тесты не удалось, но выразил надежду, что в течение следующего года испытания будут завершены. Это позволит начать серийное производство в 2026 году. Однако такие заявления вызывают скептицизм, учитывая многократные переносы сроков в прошлом. Как говорится, надежда — глупое чувство...

Одной из ключевых проблем проекта МС-21 является его практически непреодолимая зависимость от зарубежных технологий и компонентов. Изначально самолет разрабатывался с использованием иностранных комплектующих, включая двигатели Pratt & Whitney и авионику западных производителей. Однако санкции, введенные против России после 2014 года и усилившиеся в 2022 году, значительно осложнили доступ к этим технологиям. Это вынудило российских инженеров искать замену зарубежным компонентам, что привело к дополнительным задержкам.

Вместо американских двигателей Pratt & Whitney PW1400G на MC-21 планируется установить российские ПД-14. Эти двигатели разработаны пермским предприятием «Авиадвигатель» и уже прошли часть испытаний. Однако их внедрение требует дополнительных тестов и доработок, что также влияет на сроки сертификации и начала производства. Несмотря на многочисленные обещания запуска двигателя ПД-14 в серийное производство, оно до сих пор так и не начато. До ноября 2024 года Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) передала заказчикам только два двигателя ПД-14, хотя в октябре 2023-го генеральный конструктор «ОДК-Авиадвигатели» Александр Иноземцев докладывал Владимиру Путину о намерении выпустить в этом году 12 силовых установок ПД-14, а в 2025-м — 24. Планы на 2025 год сократились до семи единиц.

Еще одной проблемой стало обеспечение безопасности и соответствие международным стандартам. В феврале 2023 года Сергей Чемезов заявил, что самолет не прошел все необходимые испытания и пока не соответствует требованиям безопасности. По его словам, это стало одной из причин очередного переноса сроков.

Согласно комплексной программе развития авиаотрасли до 2030 года (КПГА), первые девять самолетов MC-21 должны были быть переданы авиакомпаниям в 2025 году, а к 2030 году их количество должно достигнуть 270 единиц. Однако с учетом новых сроков эти планы, естественно, будут пересмотрены. В конце февраля 2024 года «Аэрофлоту» вместо четырех работающих самолетов предоставили лишь макет MC-21, что вызвало недовольство авиакомпании.

MC-21 позиционируется как конкурент Boeing 737 и Airbus A320. Его преимуществами должны стать экономичность, комфорт для пассажиров и использование современных материалов, таких как композиты на основе углепластика. Это делает самолет легче и прочнее, что снижает расход топлива и повышает рентабельность для авиакомпаний.

Однако успех MC-21 на международном рынке будет зависеть не только от технических характеристик, но и от способности России обеспечить сервисное обслуживание и поддержку за рубежом. Кроме того, важно учитывать, что мировой рынок авиаперевозок уже поделен между Boeing и Airbus, и новому игроку будет сложно завоевать свою нишу.

Внутри России MC-21 должен был стать важным шагом к импортозамещению в авиационной отрасли. Успешная реализация проекта позволила бы снизить зависимость от зарубежных производителей и укрепить позиции отечественного авиапрома. Однако для этого необходимо не только завершить испытания и начать серийное производство, но и обеспечить высокое качество и надежность самолетов.

По мнению некоторых экспертов, затягивание сроков запуска MC-21 в серийное производство тормозит всю отрасль и ведёт к долгосрочным негативным последствиям, в первую очередь морального устаревания всего проекта ещё до его запуска.

MC-21 может повторить бесславную судьбу самолета Ту-104, который морально устарел ещё до запуска в серийное производство. Хотя он стал важным шагом в развитии гражданской авиации СССР, его конструкция была основана на проекте военного бомбардировщика Ту-16 проекта 1952 года, что делало его менее экономичным и комфортабельным по сравнению с зарубежными конкурентами, такими как британский «De Havilland Comet» или американский «Boeing 707». По всем без исключения параметрам Ту-104 отставал от зарубежных аналогов, а его ненадёжность стала легендарной. Самолёт был введен в эксплуатацию в 1956 году, а его производство было прекращено в 1960 году — через четыре года.

Краткая история обещаний

Виктор Христенко, министр промышленности и торговли РФ, 2008 год:

«MC-21 — это не просто самолёт, это символ возрождения российской авиационной промышленности. Мы ставим перед собой амбициозную задачу — создать конкурентоспособный лайнер, который займёт достойное место на мировом рынке».

Аркадий Гуртовой, заместитель руководителя службы маркетинга и внешних связей корпорации «Иркут», 2009 год:

«Серийное производство MC-21 начнется в 2016 году».

Алексей Фёдоров, президент Объединённой авиастроительной корпорации, 2010 год:

«MC-21 станет первым российским самолётом, который будет соответствовать всем современным требованиям по экономичности, комфорту и экологичности. Мы планируем начать серийное производство».

к 2016 году».

Дмитрий Медведев, на тот момент президент России, 2011 год, речь на «выкатке» самолёта МС-21:
«В 2013 году мы будем летать, товарищи, граждане, на этом самолёте!»

Денис Мантуров, глава Минпромторга РФ, 2013 год:

«МС-21 — это наш ответ Boeing и Airbus. Мы уверены, что этот самолёт будет востребован не только в России, но и за рубежом. Уже сейчас идёт активная работа по подготовке к серийному производству».

Юрий Слюсарь, генеральный директор корпорации «Иркут», 2014 год:

«Первый полёт МС-21 состоится в 2016 году, а сертификация и начало поставок — в 2017–2018 годах. Мы уже получаем предварительные заказы от авиакомпаний».

Дмитрий Рогозин, вице-премьер РФ, 2016 год:

«МС-21 — это не просто самолёт, это национальный проект. Мы сделаем всё возможное, чтобы он вышел на рынок в срок и стал конкурентом Boeing 737 и Airbus A320».

Олег Бочаров, заместитель министра промышленности и торговли РФ, 2017 год:

«Первый полёт МС-21 состоялся, и это историческое событие для российской авиации. Мы уверены, что к 2020 году самолёт будет сертифицирован и начнёт поступать заказчикам».

Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин, 2017 год:

«Иркутский авиационный завод планирует выйти на серийное производство 70 самолётов МС-21 в 2022 году».

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко, декабрь 2018 года:

«Самолёт идёт по конвейеру, постепенно устанавливаются начинку, на это нужно примерно полтора года — то есть в 2019 году первый серийный самолёт будет заложен, и в конце 2020 года или в начале 2021 года мы самолёт получим».

Глава Ростеха Сергей Чemezov, 2019 год:

«Сроки запуска в серию МС-21 сдвигаются на конец 2020 года».

Андрей Богинский, генеральный директор ОАК, 2019 год:

«Мы сталкиваемся с определёнными трудностями, включая санкции, но это не остановит нас. МС-21 будет запущен в серийное производство в 2021 году».

Вице-премьер Юрий Борисов, август 2019 года:

«Серийный выпуск лайнеров МС-21 начнётся в 2021 году. В перспективе завод „Иркут“ способен производить более 100 лайнеров в год».

Валерий Окулов, советник генерального директора ОАК, ноябрь 2019 года:

«Объединённая авиационная корпорация (ОАК) в 2021 году планирует выпустить шесть самолётов МС-21».

Денис Мантуров, глава Минпромторга РФ, июнь 2020 года:

«Поставки самолётов МС-21 авиакомпаниям могут начаться в конце 2021 года. Сертификат типа российских авиавластей самолёт может получить в середине 2021 года».

Юрий Слюсарь, генеральный директор корпорации «Иркут», 2022 год:

«Мы планируем начать серийное производство МС-21 в 2024 году. Уже сейчас идёт активная работа по сертификации и подготовке к массовому выпуску».

Директор Иркутского авиазавода Александр Вепрев, апрель 2022 года:

«Поставка первых самолётов МС-21 с отечественными комплектующими планируется в 2024 году».

Денис Мантуров, глава Минпромторга РФ, октябрь 2022 года:

«„Аэрофлот“ подписал соглашение о поставке 210 самолётов МС-21 и 89 моделей Sukhoi Superjet New до 2030 года».

Денис Мантуров, глава Минпромторга РФ, декабрь 2022 года:

«На данный момент оперативно принимаются решения для обеспечения окончания испытаний МС-21 к 2024 году».

Программа развития авиационной отрасли России, август 2023 года:

«Самым массовым должен стать среднемагистральный лайнер МС-21. Его выпуск планируется довести до 72 машин в год, а всего сдать заказчикам — 270 самолетов».

Глава Ростеха Сергей Чемезов, конец зимы 2024 года:

«Начало серийных поставок МС-21 переносится на 2025–2026 годы»

Автор: Виктор Горбунов © Babr24.com

НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ, РАССЛЕДОВАНИЯ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, РОССИЯ, ИРКУТСК 👁 34844

27.01.2025, 07:18 🔄 93

URL: <https://babr24.com/?IDE=270151> Bytes: 9960 / 9651 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

Автор текста: **Виктор
Горбунов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)