

МС-21: провал в деталях

Проект ближне-среднемагистрального лайнера МС-21, некогда провозглашенный флагманом возрождения отечественного авиапрома, рискует окончательно превратиться в его нарицательный символ – символ системного кризиса, управленческой неэффективности и фундаментальной неспособности выполнить поставленные амбициозные задачи.

История его создания, растянувшаяся более чем на полтора десятилетия, представляет собой не хронологию технологического прорыва, а бесконечную череду переносов сроков, заявлений о «прорывном импортозамещении» и бездонного бюджетного финансирования, которое, судя по результатам, уходит в песок. Или, если говорить символически, улетает в воздух.



Несмотря на триллионы рублей государственных инвестиций, на выходе проекта наблюдатели до сих пор видят лишь опытные и предсерийные образцы, в то время как о полноценном серийном производстве, способном удовлетворить потребности внутреннего рынка, приходится лишь мечтать. И эта тревожная перспектива усугубляется на фоне стремительного старения парка российских авиакомпаний.

Апофеозом несерьезности и концептуальной неопределенности, окружающих создание полностью импортозамещенной версии лайнера, стало недавнее заявление главы «Ростеха» Сергея Чemezova. Он подтвердил, что в качестве одного из вариантов рассматривается возможность размещения части производства МС-21 в Объединенных Арабских Эмиратах. Пока это не план, но возможность в дальнесрочной перспективе рассматривается.

Возникает парадоксальная, если не сказать абсурдная, ситуация: самолет, который на протяжении всей своей истории позиционировался как квинтэссенция отечественных технологий и средство преодоления стратегической зависимости от зарубежных поставщиков, могут начать собирать за тысячи километров от России. Подобный шаг ставит под сомнение не только экономическую целесообразность проекта, но и саму его идеологическую основу, демонстрируя фиаско в области организации высокотехнологичных

производственных цепочек внутри страны.

Потенциальный перенос ключевых сборочных операций в ОАЭ — это также прямой удар по Иркутскому авиационному заводу, изначально определенному как основная производственная площадка для МС-21. Предприятие, обладающее уникальной компетенцией и историей, уже однажды пережило масштабное сокращение высококвалифицированных кадров на заре разработки лайнера. В случае же реализации «эмиратского сценария» и отказа от развертывания полномасштабного серийного производства в Иркутске, перспективы завода и его коллектива становятся более чем туманными. Регион столкнется с риском безвозвратной потери целого пласта инженерно-технических специалистов, что будет иметь долгосрочные негативные последствия для всей отрасли.



При этом операционная реальность российских авиаперевозчиков продолжает стремительно ухудшаться. Парк гражданских судов, и без того испытывавший структурные проблемы, после введения западных санкций и прекращения поставок, сервисного обслуживания и обеспечения запчастями для Boeing и Airbus оказался в состоянии перманентного кризиса.

Глава Росавиации Дмитрий Ядров предупреждает о возможной потере к 2030 году до трети существующего парка — около 339 лайнеров. На этом тревожном фоне постоянные отсрочки сертификации и выхода на плановые темпы серийного производства МС-21 выглядят не просто частной неудачей отдельного предприятия, а прямым провалом государственной политики в одной из самых стратегически важных отраслей экономики.

Складывается устойчивое впечатление, что колоссальные бюджетные вложения в проект МС-21 напоминают черную дыру, поглощающую ресурсы без отдачи. А перспектива сборки «национального» лайнера где-нибудь в пустыне ОАЭ лишь с предельной ясностью подчеркивает горькую истину: за громкими выступлениями федеральных политиков о технологическом суверенитете и импортозамещении зачастую скрывается беспомощность промышленной политики и неспособность наладить полноценный, конкурентоспособный производственный цикл у себя дома.

Вместо того чтобы стать локомотивом возрождения, МС-21 рискует остаться памятником упущенным возможностям и системным просчетам, поставив крест на будущем российской гражданской авиации на десятилетия вперед.

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Глеб
Севостьянов.**

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: equatoria@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](#)