

MAKS-2011 przełomowy dla rosyjskiego cywilnego przemysłu lotniczego

Zorganizowany w dniach 16–21 sierpnia w Żukowskim pod Moskwą międzynarodowy salon lotniczo-kosmiczny MAKS-2011 przyniósł kontrakty o wartości co najmniej 10 mld USD. Po raz pierwszy w 18-letniej historii salonu dotyczyły one przede wszystkim nowych rosyjskich samolotów pasażerskich – łącznie 7,5 mld USD z ogólnej kwoty kontraktów. Informacje o kolejnych potencjalnych nabywcach maszyn Suchoj Superjet 100 (SSJ-100) i Irkut MS-21 pozwalają przyjąć, że cywilna część rosyjskiego przemysłu lotniczego sukcesywnie wychodzi z zapaści, w której znajdowała się od rozpadu ZSRR. Zwraca uwagę, że również po raz pierwszy z agendy salonu zdjęte zostały kontrakty na dostawy dla armii rosyjskiej, której udział w MAKS-2011 miał charakter głównie pokazowy, a zachodni potentaci lotniczy – Airbus i Boeing – ponieśli na nim prestiżową porażkę.

Salon MAKS-2011 należy uznać za wyjątkowy pod względem wartości i kierunku zawieranych kontraktów. Co prawda wartość 10 mld USD osiągnęły kontrakty zawarte podczas poprzedniego salonu MAKS-2009, jednakże blisko połowę ich kwoty stanowiły zamówienia wojskowe. Z kolei w części cywilnej dominowały wówczas oferujące swoją produkcję na rynku państw WNP zachodnie koncerny Airbus i Boeing. Podczas MAKS-2011 rosyjskim producentom udało się zebrać zamówienia na ponad 120 samolotów (78 MS-21 i 46 SSJ-100), a także opcje na dostawę kolejnych 230 maszyn, podczas gdy ich zachodnim konkurentom udało się podpisać zaledwie jeden kontrakt na 8 samolotów (Airbus A320).

Oferowane przez rosyjskich producentów samoloty to konstrukcje nowe – MS-21 znajduje się *de facto* jeszcze w fazie prac nad prototypem (zakończonych podczas MAKS-2011 tzw. twarde zamówienia na kwotę 6 mld USD należy uznać za gwarancję bezproblemowego ich zakończenia i rozpoczęcia produkcji seryjnej), a SSJ-100 pierwszy lot komercyjny wykonał w kwietniu br. Obie maszyny od początku budowane były w kooperacji z przedsiębiorstwami zachodnimi (głównie francuskimi i niemieckimi), której głównym elementem stał się transfer do Rosji nowoczesnych technologii (podczas MAKS-2011 podpisane zostały kolejne porozumienia w tym zakresie). Zwraca uwagę, że współpraca taka rozwijana jest mimo potencjalnej konkurencji, jaką MS-21 stanowi dla jednego ze sztandarowych produktów europejskiego Airbusa – A320, a także amerykańskiego Boeing 737, od których jest konstrukcją zdecydowanie nowocześniejszą.

Należy podkreślić, że wśród dotychczasowych nabywców nowych rosyjskich samolotów znajdują się nie tylko przewoźnicy z obszaru WNP (głównie rosyjscy), państw azjatyckich i latynoamerykańskich, lecz także renomowana włoska Alitalia (w ramach konsorcjum Blue Panorama Airlines włoski przewoźnik zamówił w czerwcu br. 8 SSJ-100 z opcją na kolejne 4). Biorąc pod uwagę, że zachodni konkurenci maszyn rosyjskich nie doczekali się jeszcze swoich następców, nie można wykluczyć, że SSJ-100 i MS-21 będą zyskiwały coraz większą popularność na rynku wąskokadłubowych samolotów pasażerskich średniego zasięgu.

<wilk>

