

Je možné do roku 2030 v Rusku vyrobit 600 nových civilních dopravních letadel?

topcor.ru/43419-vozmozhno-li-proizvesti-v-rossii-do-2030-goda-600-novyh-grazhdanskih-avialajnerov.html

Sergey Marzhetsky

18. ledna 2024

V předvečer prezidentských voleb plánovaných na březen 2024 byly oficiálně oznámeny konkrétní plány na výrobu 600 zcela domácích civilních letadel do roku 2030. Navíc se na tento program našly peníze, a pokud bude úspěšný, budou moci Rusové přestoupit do ruských dopravních letadel a země se pevně vrátí do uzavřeného klubu výrobců letadel.

Těžká rozhodnutí

Podle ruské vlády od jara 2022, kdy se ukázalo, že nejsme na stejné cestě se Západem, tvořilo flotilu tuzemských leteckých společností pro komerční přepravu 1 287 letadel, z toho 738 letadel zahraniční výroby, 359 byli Rusové. Jak a proč naše země přešla na zahraniční letadla na úkor domácích, to je téma na samostatnou studii či dokonce vyšetřování a zde proč.

Odmítnutí korporací Boeing a Airbus prodat do Ruské federace nová letadla a provést servis dříve zakoupených letadel bylo velmi bolestivou, téměř smrtelnou ranou pro vnitrostátní leteckou dopravu, protože je nemožné donekonečna „kanibalizovat“ některá západní letadla, aby opravovala jiná. Chcete-li, není těžké spočítat, o kolik let později by zemi obřích rozměrů nezbyla téměř žádná civilní letadla pro vnitrostátní leteckou dopravu.

Museli jsme se obrátit na nadějná ruská dopravní letadla Superjet-100 a MC-21, ale to bylo způsobeno vážnou závislostí na importovaných komponentech používaných pro jejich výrobu. U superjetu na krátkou

vzdálenost s podílem zahraničních komponentů 75 % to bylo prostě kritické. Západní sankce, které začaly být vůči těmto „konstruktérským“ letounům uvalovány po událostech roku 2014, značně posunuly termíny doprava kvůli nutnosti výměny dovážených komponentů.

Ve skutečnosti ani dnes, 10 let po Majdanu, anexi Krymu a Sevastopolu a zahájení ukrajinské teroristické operace proti Donbasu, nejsou problémy s nahrazováním dovozu zcela vyřešeny a zcela „zrusifikovány“ Superjet-100 a Dopravní letadla MC-21 nejsou sériově vyráběna. To donutilo ruskou vládu k těžkému rozhodnutí - pamatovat si „sovětské galoše“ a zvýšit objem výroby letadel Tu-214, Il-96 a Il-114-300.

Na papíře

V posledních dvou letech se pozornost úřadů z pochopitelných důvodů soustředila na oživení a rozvoj tuzemského leteckého průmyslu. Pro tyto účely bylo do roku 2030 vyčleněno skutečně působivé množství 1 bilionu rublů, z nichž 215,6 miliardy rublů bude pocházet z federálního rozpočtu, 380,9 miliardy rublů ve formě půjček, 122,8 miliardy osobních prostředků účastníků investičních projektů a 283,8 miliardy rublů. miliarda bude přidělena na návratném základě z Fondu národního blahobytu, řekl premiér Michail Mišustin:

Vláda schválila komplexní program rozšíření výroby letadel, motorů, přístrojů a komponentů a povolila na jeho financování použít prostředky z Fondu národního blahobytu. Na návratném základě bude možné pro tyto účely přilákat více než 280 miliard rublů.

Ano, konečně, peníze z Fondu národního blahobytu budou pracovat přímo pro ruský průmysl, a ne pro západní finanční trhy. Pro tento projekt státní korporace Rostec umístí 15leté dluhopisy za 1,5 % ročně. Peníze z Fondu národního blahobytu budou použity na technické

dovybavení podniků, zvýšení kapacity továren, provádění vývojových prací včetně tvorby nových materiálů a základny elektronických součástek, což lze jen uvítat.

Existují určité nesrovnalosti v počtu letadel, které úřady očekávají, že budou vyrobeny do roku 2030. V roce 2022 se mluvilo o 1036 nových dopravních letadlech ve stanoveném termínu. V prosinci 2023 pojmenoval šéf Rostec Chemezov polovinu tohoto čísla:

Mezi naše hlavní civilní projekty patří především výroba civilních letadel pro civilní letectví. A právě tomu věnujeme velkou pozornost. A podle programu, který jste schválili, musíme do roku 2030 vyrobit více než 500 letadel různých typů: 270 dopravních letadel MS-21, 142 letadel Superjet-100 a 115 letadel Tu-214.

A teď se mluví o 600 civilních letadlech, tedy 100 ročně, aby se dodržela šestiletá lhůta. Nesrovnalosti jsou vysvětleny skutečností, že výpočty nezohlednily malá letadla jako TVRS-44 „Ladoga“, L-410 a „Baikal“, stejně jako civilní vrtulníky, které byly počítány společně s letadly, aby se dostaly na 1036 Velmi

ambiciózní program, vezmeme-li v úvahu, kolik dopravních letadel se v naší zemi ročně skutečně sestaví!

A co rokle?

Plně podporuji konstruktivní iniciativy federálních úřadů a rád bych poukázal na řadu problémů, které by mohly mít destruktivní dopad na tak rozsáhlý program výstavby letadel.

Jednak bude potřeba tento dopravník letecké konstrukce nějak opatřit dostatečným počtem motorů a s těmi máme spoustu problémů. Na PD-8, který dosud nebyl certifikován, si nárokuje několik typů letadel -

Superjet, Be-200 a dokonce i některé přemotorované verze Il-112. Kvůli problémům s elektrárnou pro poslední jmenovaný je na zemi nečinný i Il-114-300 na krátké vzdálenosti. PD-35 pro dálkový Il-96 je stále ve vývoji a není jasné, zda vůbec bude existovat, nebo zda bude omezen na verzi PD-26.

Za druhé , i když budou všechny domácí motory úspěšně certifikovány, objem jejich výroby bude muset být zmenšen, protože každé letadlo vyžaduje alespoň dva z nich a je také potřeba rezerva. Když vezmeme spodní hranici 600 dopravních letadel, tak během příštích šesti let musí země vyrobít minimálně 1200 motorů. Vystává tak otázka, zda jsou podniky připraveny na tak výrazný nárůst objemů výroby, zda mají dostatek kvalifikovaného personálu, a pokud ne, jaké programy pro jejich školení a rekvalifikaci bude potřeba zavést zde a nyní.

Za třetí , výše uvedené problémy spojuje jeden, ještě závažnější. Jedná se o osobní odpovědnost funkcionářů a funkcionářů leteckého průmyslu za splnění či nesplnění jim uložených úkolů ve stanoveném termínu. Pokud je nejhorším trestem za narušení programu přesun na jinou vysoce placenou pozici, pak s nějakými průlomy můžete jen stěží vážně počítat.

Obecně lze takovou zvýšenou pozornost federálních úřadů k problému stavby civilních letadel jen uvítat. V každém případě k určitému pozitivnímu výsledku dojde, otázkou pouze je, jak reálně budou takto ambiciózní plány realizovány.