

## Russlands ziviler Flugzeugbau soll wieder durchstarten

### Turbulenzen durch Sanktionen und Pannen beim Superjet / Von Gerit Schulze

**Moskau (GTAI) - Russland will wieder ein wichtiger Hersteller von Passagierflugzeugen werden. Dafür sind modernere Produktionsanlagen, neue Wartungszentren und Ersatzteillager nötig.**

28.08.2019

Russland will seine Flugzeugindustrie stärker bündeln und integriert die Vereinigte Flugzeugbauholding OAK in die staatliche Industrie- und Rüstungsholding Rostec. Später soll der Hubschrauberkonzern Vertoljoty Rossij hinzukommen und so ein Gegengewicht zu Airbus und Boeing entstehen.

Das Investitionsprogramm von OAK sieht von 2019 bis 2021 Ausgaben von 383 Milliarden Rubel (5,2 Milliarden Euro, Wechselkurs am 21.8.2019: 1 Euro = 73,19 Rubel) vor. Rund 370 Millionen Euro fließen in neue Produktionsausrüstungen. Zu den Prioritäten im zivilen Flugzeugbau gehören der Regionalverkehrsjet SSJ 100, die Mittelstreckenmaschine MS-21, das russisch-chinesische Projekt des Großraumfliegers CR929 und das Turboprop-Modell IL-114 für Regionalstrecken.

Von den Wettbewerbern Airbus und Boeing jedoch ist Russland meilenweit entfernt. Sie kommen jeweils auf eine Jahresproduktion von rund 800 Flugzeugen. OAK hat 2018 nur 24 Superjet-100 ausgeliefert.

Größter Hoffnungsträger ist nun das Mittelstreckenflugzeug MS-21, das in direkte Konkurrenz zum Airbus A320/321 und zur Boeing 737 treten könnte. Der Jungfernflug fand 2017 statt, doch die Erstausslieferung verzögert sich. Das Finanzministerium in Washington hatte im Herbst 2018 zwei russische Produzenten von Tragflächen aus Kompositmaterial auf die Sanktionsliste gesetzt. Daraufhin hatten US-amerikanische und japanische Zulieferer ihre Exporte eingestellt.

Chinesische Alternativprodukte sind laut russischen Zeitungsberichten zu dick und zu schwer. Ein Verzicht auf Kompositmaterial bei den Tragflächen verringert aber die Wettbewerbsfähigkeit des MS-21. Denn der Listenpreis liegt mit 96 Millionen US-Dollar (US\$) nur knapp unter dem der Konkurrenz. Hersteller Irkut muss daher mit geringen Treibstoff- und Betriebskosten punkten.

Nun sollen russische Anbieter innerhalb von zwei Jahren eine lokale Karbonproduktion auf die Beine stellen. Außerdem sucht Irkut Lieferanten in Südostasien. Dadurch verzögert sich die Markteinführung des MS-21. Zur Jahresmitte 2019 lagen 210 Bestellungen vor, darunter 85 von Aeroflot. Hersteller Irkut will einmal 70 Flugzeuge dieses Typs pro Jahr produzieren können.

Das speziell entwickelte Triebwerk PD-14 wird bei ODK-Permskie motory im Ural gebaut (<http://www.pnz.ru>), die Serienproduktion startet 2020. Bei den bislang gebauten fünf Testmodellen des MS-21 kamen noch Antriebe von Pratt & Whitney zum Einsatz. Auch Aeroflot wünscht für seine bestellten MS-21-Flieger kanadische Triebwerke.

### Probleme bei Lieferung von Triebwerken

Die größte russische Airline reagiert damit auf die Erfahrungen mit dem Superjet-100 (SSJ-100). Die bisher einzige Flugzeug-Neuentwicklung seit dem Ende der Sowjetunion steht nach zwei Totalverlusten und zahlreichen Pannen in der Kritik.

Das Triebwerk SaM146 für den Superjet produziert ein Gemeinschaftsunternehmen der russischen ODK und der französischen Safran ("Powerjet"). Die Motoren sind offenbar sehr reparaturanfällig, berichten russische Medien. Vor allem in den Brennkammern können schon nach 2.000 bis 4.000 Stunden kleine Risse entstehen. Powerjet will jetzt ein Er-

## RUSSLANDS ZIVILER FLUGZEUGBAU SOLL WIEDER DURCHSTARTEN

satzpool an 22 Triebwerken schaffen, um bei Reparaturbedarf der russischen Kunden schnell die Antriebe austauschen zu können.

Anfang April 2019 waren laut Hersteller GSS 139 SSJ-100-Maschinen regelmäßig im Einsatz, davon 106 in Russland. Im September 2018 hatte Russlands größte Airline Aeroflot die Lieferung von weiteren 100 SSJ-100 bis 2026 vereinbart. Dabei klagt die Fluggesellschaft über fehlende Ersatzteillieferungen und Probleme mit dem Triebwerk. Sie führten dazu, dass die Flugzeuge häufig am Boden bleiben.

Laut Luftfahrtbehörde Rosaviazija kamen die Superjet-100-Maschinen 2018 auf durchschnittlich nur 3,6 Flugstunden pro Tag. Dagegen waren Airbus A320-Flugzeuge bei russischen Airlines 10 Stunden in der Luft, die Boeing 737-800 rund 11 Stunden.

Auch beim Superjet schlagen die US-Sanktionen durch. Das Flugzeug besteht zu einem Fünftel aus amerikanischen Komponenten. Für diese Teile gibt es derzeit keine Ausfuhrgenehmigung für Lieferungen an den Iran. Das verhindert den Verkauf von 50 Superjets an den Golfstaat.

### Regierung beschränkt Importe wichtiger Komponenten

Deshalb verschärft Russlands Industrieministerium auch im zivilen Flugzeugbau die Importsubstitution und erweitert regelmäßig die Listen mit Komponenten, die nicht mehr im Ausland bezogen werden dürfen. Zuletzt kamen im Sommer 2018 weitere 19 Produktgruppen hinzu, unter anderem Treibstoffsysteme, Bestuhlung, Radartechnik und Warnsysteme für Bodenannäherung. Beim Superjet 100 will Russland bis 2021 eigene Fahrgestelle, Reifen und Bremstechnik entwickeln.

Einheimische Zulieferer und Ersatzteilhersteller sind jedoch häufig Monopolisten und gehören ebenfalls zur Rostec-Holding. Da sie auch von lukrativen Militäraufträgen leben, verzögern sich ihre Lieferungen an die zivilen Flugzeugbauer.

Die negativen Erfahrungen bei der Komponentenversorgung lassen Russlands Flugzeugbauer nun verstärkt über große Ersatzteillager nachdenken. Die Holding OAK plant für die beiden Modelle SSJ-100 und MS-21 Investitionen von 50 Milliarden Rubel für Hangars, Reparaturzentren und Vorratshaltung wichtiger Verschleißteile. Vier bis sechs solcher Servicezentren sollen im Land entstehen - in Moskau und Sankt Petersburg, im Ural, in Südrussland.

### Russland entwickelt neue Großraumflugzeuge


Neben SSJ-100 und MS-21 entwickelt Russland zusammen mit China das Großraumflugzeug CR929 für die Fernstrecke mit 14.000 Kilometern Reichweite. Erste Testflüge sollen ab 2023 stattfinden, die Auslieferung könnte 2025 bis 2027 starten. Hauptabsatzmarkt ist China, auch die Produktion wird dort stattfinden.

Außerdem plant das Flugzeugwerk WASO in Woronesch bis 2021 eine Erhöhung seiner Produktion. Das soll vor allem dank des überarbeiteten Großraum-Passagierflugzeugs IL-96-400M und des leichten Transportflugzeugs IL-112 gelingen. Von diesem Typ könnten dann mindestens zwölf Einheiten pro Jahr gebaut werden.

### Neues Überschallflugzeug im Windkanal getestet

Das Tupoljew-Konstruktionsbüro arbeitet an einem neuen Überschallflugzeug. Dafür finden erste Tests im Windkanal des Christianowitsch-Instituts in Nowosibirsk statt. Laut Experten vom Tupoljew-Konstruktionsbüro Techprojekty würde die Entwicklung fast 600 Millionen Euro kosten. Ein erstes Modell könnte bis 2024 fertig sein, der Erstflug wird für 2027 angepeilt. Russlands Industrieministerium rechnet mit einer Nachfrage von 20 bis 30 Maschinen allein auf dem Heimatmarkt.

### Investoren für den Bau eines Leichtflugzeugs gesucht

In Tatarstan soll nahe des Innovationszentrums Innopolis bis 2022 eine Produktion von Leichtflugzeugen mit zwei Sitzplätzen aufgebaut werden. Für eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) sucht Rostec derzeit Privatinvestoren, die sich an dem Projekt beteiligen. Die Investitionskosten werden auf über 30 Millionen Euro geschätzt. Pro Jahr sollen in dem neuen Werk 60 bis 100 Flugzeuge montiert werden. Die Flugzeugtechnologie könnte vom Kasaner Unternehmen MVEN (<http://www.mven.ru> ) kommen.

## Standorte des zivilen Flugzeugbaus in Russland

<b>Aviastar-SP, Uljanowsk</b> <a href="http://www.aviastar-sp.ru">www.aviastar-sp.ru</a>	Bau der Flugzeuge IL-76MD-90A, TU-204, Interieur für SSJ-100, Zulieferung für MS-21, Wartung Transportflieger AN-124
<b>GSS, Komsomolsk-na-Amure</b> <a href="http://www.scac.ru">www.scac.ru</a>	Endmontage des Superjet 100 (SSJ-100)
<b>WASO, Woronesch</b> <a href="http://www.waso.ru">www.waso.ru</a>	Zulieferung für SSJ-100 und IL-76MD-90A, Bau der Flugzeugtypen AN-148 und IL-96, geplant: IL-112
<b>Korporacija Irkut, Irkutsk</b> <a href="http://www.irkut.com">www.irkut.com</a>	Endmontage des neuen Mittelstreckenflugzeugs MS-21
<b>KAS im. Gorbunowa, Kasan</b> <a href="http://kaztupolev.ru">http://kaztupolev.ru</a>	Produktion des Passagierflugzeugs TU-214, Heckteile für IL-76
<b>TANTK, Taganrog</b> <a href="http://www.beriev.com">www.beriev.com</a>	Spezialflugzeuge, u.a. Amphibienmodell Beriev BE-200

© 2019 Germany Trade & Invest

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll und Ausschreibungen in Russland sind unter <http://www.gtai.de/russland> erhältlich.

### Mehr zu:

Russland  
Luftfahrzeuge  
Branchen

## Kontakt

Hans Peter Pöhlmann

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 233

 [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.