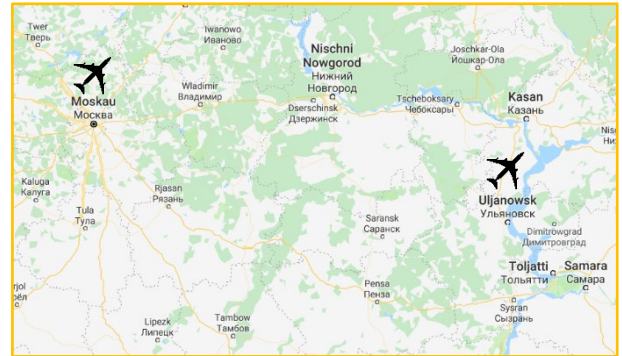


Geschäftsanhahnung

Deutsche Unternehmen und Zulieferer der zivilen Luftfahrtindustrie

26. - 30. August 2019, Russland / MAKS 2019 (Zhukovsky)/ SWZ Uljanowsk

Gegenwärtig gewinnt die zivile Luftfahrtindustrie in Russland an Bedeutung. Nach dem Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), dem ersten russischen Passagierflugzeug nach 1991, befindet sich aktuell das Mittelstrecken-Passagierflugzeug MC-21 in der Produktion und geht im kommenden Jahr an den Verkaufsstart. Beide Modelle gehören zum Portfolio des russischen Luftfahrtkonzerns United Aircraft Corporation (UAC), welcher etwa 30 Unternehmen der Branche innerhalb einer unabhängigen Staatsholding vereinigt. Darüber hinaus werden aber beachtliche Anteile der Flugzeugproduktion (Triebwerke, Avionik/Stromversorgung/Ausrüstung/Fahrgestelle etc.) durch Tochterunternehmen der Rostec geliefert. Ziel des Konzerns ist, mit Airbus und Boeing auf dem internationalen Markt in den Wettbewerb zu treten. Diesem Zweck dient auch das neueste Projekt eines Joint Ventures zwischen der UAC und der chinesischen COMAC: das sich in der Entwicklung befindliche Mittel- und Langstreckenflugzeug CRAIC CR929. Aktuell befindet sich die Entwicklung des CR929 Großraumflugzeugs in der Gate-3 Phase, in der kommerzielle Angebote von Zulieferern von Systemen und Komponenten für die CR929-Familie geprüft werden.



Zielregionen: MAKS 2019 (Zhukovsky)/ Uljanowsk

Civil Aircraft Portfolio der United Aircraft Corporation (UAC)

Zur Konsolidierung der Luftfahrtindustrie initiierte der russische Präsident, Wladimir Putin, Anfang der 2000er Jahre die Vereinigung der Flugzeugbaugesellschaften. Seither sind die meisten Flugzeugbauer in einer Staatsholding zusammengefasst - dem Luftfahrtkonzern [United Aircraft Corporation](http://www.uac.ru) (UAC).

Im Jahr 2017 produzierte der Luftfahrtkonzern UAC u.a. 36 Passagierflugzeuge. Die Mehrheit dieser Flugzeuge gehörten zu dem Typ SSJ-100 und wurden auf dem heimischen Markt verkauft.

	2013	2014	2015	2016	2017
Passagierflugzeuge*	32	35	30	37	36
Binnenmarkt	18	26	25	26	34
SSJ-100	11	18	20	17	28
An-148, Tu-214, Il-96	7	8	5	9	6
Export	14	9	5	11	2

Quelle: UAC

* einschließlich Prototypen, Remarketing und spezielle staatliche Luftfahrt

Der Anteil der UAC am weltweiten zivilen Flugzeugmarkt soll zum Jahr 2025 4,5% betragen. Derzeit liegt der Marktanteil bei weniger als 1%.

Für die Zukunft ist geplant, die Abhängigkeit von Staatsaufträgen zu verringern. Entsprechend soll die Luftfahrtindustrie nach einer grundlegenden Umstrukturierung unter das Dach der Rostec wohl als eigenständige Holding eingegliedert werden. Damit verbunden ist die von Yury Slyusar, dem Präsidenten der UAC, angekündigte Einrichtung einer Sparte der zivilen Luftfahrt innerhalb dieser Holding. Dabei werden alle bisherigen Marken mit zivilen Anteilen zu einer Tochtergesellschaft umgewandelt. Separat hierzu werden die militärischen Anteile in verschiedene Sparten zusammengefasst. Indem eine klare Abgrenzung zur militärischen Produktion geschaffen wird, will man unter anderem Sanktionen gegen zivile Anteile der UAC umgehen. (Siehe hierzu auch <https://www.uacrussia.ru/en/aircraft>)

Zum Portfolio an Passagierflugzeugen der UAC gehören derzeit die CR929-Familie, die MC-21, der Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), das Turboprop-Flugzeug IL-114-300 für Regionalflüge, welches in den kommenden Jahren erneut in Serie gehen soll. In der Modernisierung befinden sich das Großraumflugzeug Iljuschin IL-96 und die Tu-214, die in den nächsten Jahren auf den Markt kommen sollen. Ziel ist es, damit den Anschluss an den internationalen Markt zu erreichen.

SSJ-100

Aktuelles Flaggschiff des zivilen Flugzeugbaus ist der Suchoi Superjet (SSJ-100). Aeroflot setzt diesen Flugzeugtyp im Inland aber auch regulär auf der Strecke Moskau-Dresden ein.

MC-21

Die MC-21 ist mit 150 bis 211 Sitzen größer als der SSJ-100 und für längere Strecken vorgesehen. Die MC-21 soll mit dem neu entwickelten Triebwerk PD-14 der United Engineering Corporation (UEC) ausgestattet werden.

CR929

Der CRAIC CR929 Twinjet Airliner ist ein Großraumflugzeug für Mittel- und Langstreckenflüge. Das Flugzeug soll im Segment der Airbuse A330, A350 und Boeing 787 angesiedelt und in drei Varianten gebaut werden: die Baseline Version CR929-600 mit einer Reichweite von 12.000km und Sitzplätzen für bis zu 280 Passagieren.

Aktuell befindet sich das Triebwerk PD-35 für die Maschine in der Entwicklung (i.d.R. von General Electric und Rolls-Royce hergestellt). Es ist ein Turbinen-Strahltriebwerk des russischen Herstellers UEC und eine Weiterentwicklung des PD-14, das erste neuentwickelte russische Turbinen-Strahltriebwerk nach Auflösung der Sowjetunion.

Trends und Entwicklungen auf dem Zielmarkt

Laut offiziellen Prognosen wird die Wachstumsrate im internationalen Passagierluftverkehr in den nächsten 20 Jahren jährlich um durchschnittlich 4,5% wachsen. Die Gesamtnachfrage nach neuen Passagierflugzeugen wird (laut dem Jahresbericht der UAC) auf etwa 41.600 Flugzeuge geschätzt, ohne das Turboprop-Segment auf 39.000. Es wird erwartet, dass über 28.000 Flugzeuge im Narrow-Body-Segment angesiedelt sein werden, etwa 7.000 Flugzeuge im Wide-Body-Segment und knapp 4.000 Flugzeuge im Segment für kleine regionale Flugzeuge mit einer Kapazität von bis zu 112 Sitzplätzen.

Im Hinblick auf diese Trends in der zivilen Luftfahrtindustrie versucht die UAC ihre Marktposition im größten Segment auszubauen und positioniert sich mit dem SSJ-100 und der MC-21 auf dem internationalen Markt. Im Jahr 2017 verkaufte die UAC 36 Passagierflugzeuge, darunter 28 SSJ-100 auf dem Binnenmarkt. Im Jahr 2025 wird angestrebt, sich mit der CRJ929 auch im Wide-Body-Segment zu positionieren und mit Airbus und Boeing in Konkurrenz treten.

Russland möchte mit den Passagierflugzeugen nicht nur den heimischen und den internationalen Markt erobern, sondern auch die Einfuhrabhängigkeit bei Passagierflugzeugen und Komponenten graduell verringern und die Exportfähigkeit steigern (sog. Lokalisation). Dazu greift die Regierung der sowohl Luftfahrtindustrie finanziell als auch administrativ unter die Arme.

Tatsächlich ist die Abhängigkeit von ausländischen Firmen bei der Produktion der russischen Passagierflugzeuge SSJ-100 und MC-21 groß. Allerdings ist Russland gezwungen, infolge der westlichen Sanktionen für viele Komponenten eigene, nationale Alternativen zu entwickeln.

Zielregionen der Geschäftsreise

[Der Internationale Luft- und Raumfahrtsalon MAKS](#) ist eine Initiative des russischen Ministeriums für Industrie und Handel und der russischen Staatsholding Rostec. Heute gehört der Internationale Luft- und Raumfahrtsalon zu den führenden Luftfahrtforen weltweit und bietet den Besuchern einen Blick auf die Hochtechnologien und das Leistungsspektrum der russischen Luft- und Raumfahrtindustrie.

MAKS gewährt Experten nicht nur einen Einblick in die Spitzentechnologien der russischen Luft- und Raumfahrt, sondern bietet auch Gelegenheit Kontakte zu Vertretern aus Wirtschaft und Politik aufzubauen, die industrielle Zusammenarbeit weiterzuentwickeln und neue Geschäftspartner vor allem auf dem russischen und asiatischen Markt zu finden. Konkretes Ziel von MAKS ist, Chancen für gemeinsame Investitionsprojekte mit internationalen Partnern aufzuzeigen und voranzutreiben. Dazu dienen: zahlreiche Messestände, Ausstellungen, Runde Tische, Konferenzen, spektakuläre Air Shows usw. Im Bereich Raumfahrt werden wieder Vertreter der ESA (eigener Pavillon) und NASA erwartet.

Internationaler Luft- und Raumfahrtsalon MAKS 2019, 27.08-01.09.2019



Sonderwirtschaftszone (SWZ) für die Luftfahrtindustrie in Uljanowsk

Uljanowsk ist eines der Zentren der russischen Flugzeugindustrie. Aufgrund des internationalen Flughafens "Uljanowsk-Wostotschny", der über eine mehr als 5km lange und 105m breite Start- und Landebahn verfügt, auf der pro Stunde problemlos 40 Flugzeuge jeder beliebigen Größe landen können, wurde 2009 eine SWZ errichtet. Es ist die russlandweit einzige [SWZ für die Luftfahrtindustrie](#).

Dort ist unter anderem die internationale Gruppe „Wolga Dnepr“ zu Hause, welche mehr als die Hälfte der Marktanteile im Bereich Luftfrachtverkehr von Schwer- und Sonderlasten hält. Zudem befindet sich die größte Flugzeugfabrik Europas "Aviastar-SP" in Uljanowsk, welche auf die Produktion von Transport-, Fracht- und Passagierflugzeugen spezialisiert ist. Der Aviastar-SP werden als Produzent der TU-204/214 der IL-96, einzigem, in Russland zugelassenen Wartungsbetrieb für die AN-124, und Kooperationspartner bei SSJ-100 und MC21 mit der Neustrukturierung der UAC große Chancen als einer der Hauptproduktionsstandorte für zivile Flugzeuge eingeräumt.