**Признание «СуперДжета»**

Отечественные авиастроители прошли важнейший экзамен

**Заключение «Аэрофлотом» твердого контракта на поставку 20 самолетов SSJ-100 стало самой крупной сделкой на прошедшем в июле авиасалоне МАКС-2017 в подмосковном Жуковском. Присутствие президента РФ Владимира Путина на церемонии подписания документа подчеркнуло важность этой сделки для всей российской экономики. Причем для каждой из задействованных отраслей она оказалась знаковой по разным причинам.**

**Школа жизни**

Прежде всего, заключение контракта свидетельствует о том, что отечественные авиастроители прошли свой важнейший «экзамен», добившись признания своей техники со стороны первого и основного заказчика. Покупка отечественных самолетов одной из крупнейших авиакомпаний мира (в июле «Аэрофлот» вошел в ТОП-20 мировых лидеров по пассажиропотоку и пассажирообороту) является неопровержимым доказательством качественной работы российских самолетостроителей, которые впервые за последние 25 лет выпустили по-настоящему конкурентный продукт в сегменте гражданской авиации.

Интрига сохранялась до последнего момента, ведь поставка могла и не состояться: в январе 2015 года у «Аэрофлота» с производителем были подписаны лишь меморандумы о намерениях — так называемый «опцион» на 20 самолетов без юридически обязывающих условий. В «Аэрофлоте» не раз подчеркивали, что решение о закупке самолетов у ОАК — это активное участие авиакомпании в решении амбициозной государственной задачи по созданию конкурентоспособного продукта в отечественном авиастроениии и возвращению России на высокомаржинальный рынок гражданских самолетов. Выступив стартовым заказчиком и первым эксплуатантом SSJ-100 «Аэрофлот» сознательно разделил с производителем высокие риски выхода на рынок новой разработки отечественных авиаинженеров, еще «необкатанной» в коммерческой эксплуатации.

Выполнение контракта на поставку первых самолетов для «Аэрофлота» шло не просто, но успешно завершилось в августе прошлого года передачей 30-го по счету самолета SSJ-100 «Михаил Ступишин» (назван в честь советского военного летчика, получившего звание Героя СССР в 1944 году, а в 1961-м совершившего первый сверхдальний перелет на Ил-18 из Москвы в Антарктиду и обратно). Во время церемонии приема самолета в эксплуатацию, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев особо упомянул, что «SSJ 100 получил известность в мире в первую очередь как машина „Аэрофлота“ и привлек внимание других авиакомпаний».

Подписывая нынешний контракт на еще 20 самолетов он напомнил, что «Аэрофлот» остается главным потребителем и «доводчиком» инновационной продукции отечественного авиапрома, помогает «ставить на крыло» новейшие российские самолеты и открывает перед ними дорогу на отечественный и международный рынок гражданского авиастроения. А по мнению его визави, президента ОАК Юрия Слюсаря, «расширение парка самолетов SSJ-100 во флоте „Аэрофлота“ говорит о том, что авиаперевозчик верит в наш продукт».



**Лучший из региональных**

Впрочем, не только патриотическими чувствами и верой в мощь отечественной конструкторской школы вызван интерес «Аэрофлота» в пользу российской техники. Выбор производителя самолетов, и даже выбор конкретного типа воздушного судна — критически важное решение для любой авиакомпании, последствия которого будут иметь значение в течение многих лет эксплуатации. Наличие «монотипного» флота для отдельных сегментов перевозок, унифицированного по набору самолетных систем и бортового оборудования — одно из главных конкурентных преимуществ современного авиаперевозчика, поскольку приносит огромную экономию по основной статье расходов на ежедневное содержание и техническое обслуживание самолетов.

В сегменте авиатехники, предназначенной для полетов на региональных маршрутах длиной до 5 тыс. км, выбор «Аэрофлота» окончательно пал на SSJ-100. Реализация очередного контракта на 20 самолетов доведет их количество до 50 единиц к июлю 2018 года. А с 2018 года, с учетом начала серийного производства в Иркутске новейших среднемагистральных лайнеров МС-21 (предварительный заказ «Аэрофлота» составляет 50 таких машин), эта доля начнет стремительно возрастать в последующие годы.

Кроме того, поставки новых самолетов с российских заводов существенно «омолаживает» флот «Аэрофлота», который уже сегодня один из самых молодых в мире. По состоянию на 1 июля средний возраст воздушных судов авиакомпании составлял всего 4,3 года, среди ТОП-20 крупнейших авиакомпаний планеты у «Аэрофлота» этот показатель лучший.

В целом сегодня в парке «Аэрофлота» размером 199 единиц доминируют среднемагистральные самолеты иностранного производства

Унификация самолетных систем и бортового оборудования отечественных SSJ-100 была одним из важнейших условий в контрактах на поставку воздушных судов «Аэрофлоту». Компоновка салона новых 20 «СуперДжетов» будет полностью совпадать с уже летающей в «Аэрофлоте» 87-местной версией самолета: 12 мест в «бизнес-классе» и 75 в «экономе». В авиакомпании подчеркивают, что благодаря этому имеющаяся у авиакомпании база технического обслуживания SSJ-100 «не потребует значительных изменений», а новые самолеты смогут органично влиться в развивающуюся сеть коммерческих маршрутов перевозчика по России, Европе и странам СНГ.

У производителя подтверждают, что «Аэрофлот» заказал машины ровно в той же конфигурации, что были поставлены по предыдущему контракту. Впрочем, одно из улучшений, которым авиастроители оснастили самолеты новой партии, все же нашлось. В АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ОАК) навигационная система самолета дополнена вторым радиокомпасом. Как пояснили в пресс-службе ГСС, установка дополнительного приемника и антенны радиокомпаса позволит самолету «осуществлять заход на посадку по двум приводным радиостанциям или осуществлять полеты в тех регионах, где нет оборудования угломерно-дальномерной системы», что расширит географию полетов самолетов SSJ-100 в парке «Аэрофлота».

Нельзя не сказать и о финансовой выгоде этого контракта для «Аэрофлота», а также для задействованных в схеме ее финансирования отечественных кредитных и лизинговых организаций. В каталожных ценах новый заказ «Аэрофлота» составляет около $600 млн (почти 36 млрд рублей по нынешнему курсу) и, наверное, останется крупнейшей отраслевой сделкой в этом году. Однако, как правило, при заказе крупных партий авиакомпании получают существенные скидки к каталожным ценам, а «Аэрофлот» продолжает оставаться крупнейшим покупателем авиатехники ОАК. Кроме того, поставка новых российских самолетов авиакомпаниям — один из приоритетов прямой и косвенной государственной поддержки, в том числе в части финансирования сделок, что в конечном итоге снижает стоимость производства и эксплуатации самолета конечным потребителем.

Так, выпускающие SSJ-100 предприятия ОАК получили под контракт с «Аэрофлотом» кредит на сумму 25 млрд руб. от ВТБ, а саму сделку между перевозчиком и ГСС профинансирует дочерняя компания госкорпорации «Банк развития» «ВЭБ-Лизинг». Как сообщил председатель ВЭБа Сергей Горьков, заключение этого контракта реализует стратегию инвестирования в высокотехнологические отрасли промышленности и вносит вклад в развитие производства авиатехники в России, обновление парка воздушных судов, расширение сети внутреннего и международного авиасообщения и улучшение качества услуг. По его словам, в России уже созданы эффективные инструменты поддержки отрасли, в том числе страхование рисков государственным экспортным агентством ЭКСАР.

Виктор Парфенов/[Коммерсантъ](http://www.gagarinalg.ru/dir/0-0-1-933-20)