

Президент ГСС, Камиль Гайнутдинов, поднимает планку в части послепродажного обслуживания

Автор: Грегори Полек

Статья опубликована на Aionline.com 30 января 2017 года

<https://www.aionline.com/aviation-news/air-transport/2017-01-30/scac-boss-gaynutdinov-raises-bar-ssj100-support>

Наряду с тем, что АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) считает ближнемагистральный самолет SSJ100 одним из самых эффективных и передовых региональных самолетов на рынке, российский производитель недавно заявил, что сможет продемонстрировать одинаково высокий стандарт и в части послепродажного обслуживания. В ближайших планах открытие с 1 апреля современного центра поставок запасных частей в московском аэропорту Шереметьево, что позволит объединить два склада, располагающихся в городе, тем самым ускорив время обработки заказов и улучшив сервис в целом. Разговаривая с AIN из своего офиса в Москве во вторник, Президент ГСС, Камиль Гайнутдинов, объяснил, что проект является частью масштабного плана по изменению восприятия самолета SSJ100 как исключительно нишевого российского продукта. Тем не менее, он бы не сказал, что ГСС достиг своего потенциала, говоря о возможностях поддержки клиентов.

«Я лично не удовлетворен, потому что ожидаю гораздо большего», признал он. Я привык постоянно поднимать планку и мы вкладываем огромные инвестиции в развитие сети поставок запчастей... Также мы разрабатываем большой цифровой пакет услуг для наших заказчиков — того, что они привыкли ожидать от самолетов Boeing и Airbus».

Будучи назначенным на пост Президента ГСС в сентябре прошлого года, Гайнутдинов ранее занимал должность директора по продажам и развитию бизнеса в компании Boeing, Сиэтл. Обладая одиннадцатилетним опытом работы в американской компании, Гайнутдинов внедряет в ГСС свежий, возможно, более ориентированный на внешний результат подход, который больше соответствует ожиданиям компании стать настоящим мировым игроком в области гражданского авиастроения.

«Для российской компании это довольно новаторское и смелое решение нанять парня, работавшего в Boeing, - отмечает он. - Что очень красноречиво говорит о намерениях и ожиданиях компании развивать бизнес на мировом уровне и занять гораздо большую долю рынка».

Хотя самолеты SSJ100 в настоящее время эксплуатируются двумя западными авиакомпаниями, а именно мексиканской Interjet и, с недавних пор, ирландской CityJet, Гайнутдинов видит куда больше возможностей и в ряде других стран, таких как Бразилия, например, где, по его словам, группа инвесторов выразила серьезную заинтересованность в самолете. Однако, как сказал он, самый большой приз, вероятно, это США - рынок, на который компании ГСС так и не удалось

проникнуть, несмотря на многолетние маркетинговые усилия. Но сейчас, по всей видимости, представилась отличная возможность, так как один из прямых конкурентов SSJ100, Mitsubishi, опять сдвинул сроки поставки своего MRJ на два года, а сертификация самолета намечена только на середину 2020 года. Гайнутдинов рассказал, что он уже обратился ко всем заказчикам Mitsubishi, включая американские SkyWest Airlines и Trans States Airlines, в попытке убедить их рассмотреть SSJ100 в качестве альтернативы японскому региональному самолету. «Все мы бизнесмены, и, определенно, нам необходимо пользоваться каждой возможностью, как сделали бы наши конкуренты», - подчеркнул он.

Конечно, конкуренты ГСС вряд ли опечалились недавним простоем нескольких самолетов SSJ100 после того, как в конце января в ходе периодического осмотра был выявлен дефект хвостового стабилизатора. В то время как Аэрофлот, крупнейший эксплуатант SSJ100, вынужден был устранять проблему, выявленную у шести лайнеров, половина парка мексиканского Interjet, насчитывающего 22 самолета, простаивала до завершения проверок и работ по устранению дефекта. Базирующийся в Дублине CityJet, который в настоящее время эксплуатирует три SSJ100, продолжил выполнять полеты после проведения 24 декабря текущего осмотра, который не обнаружил никаких аномалий. Гайнутдинов рассказал, что ГСС завершит все необходимые работы по возврату самолетов в эксплуатацию к концу этого месяца.

По предположению Президента, данный неудачный эпизод в некотором роде даже помог доказать способность российской компании преодолевать трудности, которые порой встречаются на ранних этапах развития самолетостроительных программ, быстро и эффективно.

«Я лично получил впечатляющие комментарии о том, как быстро отреагировали наши специалисты», - сказал Гайнутдинов. «Я работал в Boeing и знаю, какими сложными могут быть подобные ситуации. Такие вещи случаются и задача производителя – отреагировать быстро, чтобы в итоге его заказчики были удовлетворены. В данной ситуации я очень горд тем, как сработала наша команда, и те отзывы, которые я получаю от руководителей авиакомпаний, говорят сами за себя».

Гайнутдинов также поблагодарил своего партнера, SuperJet International, совместное предприятие итальянского концерна Leonardo и авиационного холдинга «Сухой», которое осуществляет продажи и послепродажное обслуживание SSJ100, а также устанавливает интерьеры самолета, за тот вклад, который он внес в быстрое решение данной проблемы. Хотя Leonardo недавно объявил, что продаст оставшийся 5% пакет акций компании ГСС, отношения с Superjet останутся крепкими, отметил Президент. Также он упомянул, что в ближайшем будущем могут произойти и некоторые изменения.

«Наши эксплуатанты работают с обеими компаниями, - отметил он. - Нас все еще ждет большое будущее. Наш итальянский партнер останется нашим хорошим партнером и даже имеет потенциал для развития некоторых компетенций в инжиниринговой сфере».

Размещено на официальном сайте АО «ГСС» www.scac.ru с разрешения редакции Aviation International News

Перевод АО «ГСС»