Москва 2018

Чехия - авиационная держава
Отраслевая конференция по авиационной промышленности



Партнёры

Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic

Embassy of the Czech Republic in Moscow

MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE OF THE CZECH REPUBLIC

CZECH EXPORT BANK
ČESKÁ EXPORTNÍ BANKA

ЧЕШСКИЙ БАНК ДЛЯ ЧЕШСКОГО ЭКСПОРТА











- Государственная специализированная банковская институция, составная часть системы государственной поддержки экспорта и экономической дипломатии.
- Финансирует чешский экспорт, помогает повышать осведомленность о Чешской Республике заграницей, укрепляет конкурентоспособность чешских фирм.
- Фокусирует свое винмаение на территориях с большим потенциалом, на тяжело доступные, но бытро растущие рынки. Помогает диверсифицировать чешский экспорт.
- Дает возможность финансировать экспорт всех типов продукции, услуг и технологических комплексов. Предоставляет чешским фирмам ноу-хау для заграничных рынков.
- Индивидуально подходит к потребностям экспортера и предлагает широкий портфель финансовых продуктов. Способно пойти навстречу потребностям малых фирм.
- Помогает чешским фирмам от 1995 года.

ПРОДУКТЫ

ПРЕДЭКСПОРТНЫЙ КРЕДИТ
- Предэкспортный кредит на развитие
- Кредит на финансирование производства для экспорта

ТОРГОВОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ
- Откуп задолженности с регрессом
- Откуп задолженности без регресса со страхованием
- Банковские гарантии
- Документарные платежи

КРЕДИТ ПОКУПАТЕЛЮ/ ПОСТАВЩИКУ
- Экспортный кредит поставщику
- Экспортный кредит покупателю

КРЕДИТ НА ИНВЕСТИЦИИ
- Финансирование инвестиций за рубежом
- Экспортный кредит покупателю

Уважаемые читатели!



В этом году наша страна празднует не только сто лет со дня основания Чехословакии, частью которой мы были в течении почти 75 лет, но и сто лет со дня создания у нас авиационного промышленного производства. Чешская Республика до сих пор остается одним из немногих государств, которые способны создать самолет целиком – от корпуса до мотора и электроники, и относится к мировым центрам развития и производства авиационных двигателей. Нашим ключевым игроком является компания Aero Vodochody с вековой историей и мировым именем. Компания за время своего существования произвела приблизительно две трети всех реактивных учебно-тренировочных самолетов, которые использовались в мире, а сейчас делает ставку на модернизированную модель L-39NG. Мы традиционно сотрудничаем с Российской Федерацией, в прошлом году чешские компании поставили в Россию самолеты и комплектующие более чем на 1 млрд крон. В 2017 году наши производители также приняли участие в работе Международного авиационно-космического салона МАКС-2017 в Москве. Поддержку им в этом оказало чешское Министерство промышленности и торговли. Во время данного важного мероприятия был представлен самолет L-410NG, малое транспортное воздушное судно, способное приземляться и взлетать с очень коротких ВПП, произведенное компанией Aircraft Industries из города Куновице. Следующим важным экспонентом на мероприятии была компания GE Czech Aviation, которая является производителем моторов M-601 и их модернизированной версии H-80. На данный момент в России эксплуатируется более трехсот двигателей обоих типов. Мне хотелось бы назвать и другие компании, которые добились успеха на российском рынке. Речь идет, например, о компании UNIS, которая производит блоки управления для авиационной промышленности, компании Jihostroj, которая была основана в 1919 году, и поставляет самолетные системы, авиационные двигатели, силовые установки, воздушные винты. К признанным мировым игрокам принадлежит также компания PBS Velká Bíteš, которая производит ВСУ и малые турбинные двигатели. Эта компания разработала и сертифицировала вспомогательную энергетическую установку для вертолетов Мил и Ми-8/17, которые являются одними из самых успешных транспортных вертолетов в мировой истории. Даже из этого короткого перечня можно сделать вывод о том, что чешским авиационным производителям есть что предложить, а их принадлежность к лидерам чешской промышленности полностью оправдана.

Чешская Республика остается до сих пор одним из немногих государств, которые способны создать самолет целиком – от корпуса до мотора и электроники, и принадлежит к мировым центрам развития и производства авиационных двигателей.

Я рад, что в этом году в Российской Федерации состоятся мероприятия, которые дадут возможность продолжить сотрудничество. Семинар «Чехия – авиационная держава» состоится 25 апреля этого года в здании посольства Чешской Республики в Москве. Его цель проинформировать о сегодняшнем положении дел в чешской авиационной промышленности, о цепочке поставщиков, инвестиционном потенциале данного сектора и существующих возможностях для чешско-российского сотрудничества. Следующим мероприятием в этом году будет конференция «Чешско-российский аэрокосмический форум», которая предоставит возможность для проведения B2B переговоров и демонстрации российским партнерам чешских предприятий в рамках осуществления incoming-миссии представителей российских авиационных предприятий в Куновице.

Я убежден, что эти мероприятия послужат продолжением презентации чешской авиационной промышленности на прошлогоднем Международном аэрокосмическом салоне МАКС в Москве, пройдут успешно и предоставят новые возможности для сотрудничества с чешскими компаниями, работающими в секторе авиационной промышленности.



Владимир Бэртл,
Заместитель министра промышленности и торговли ЧР
(а также опытный пилот)

Авиация находится в центре внимания

Чешские компании должны выходить на российский рынок с самыми передовыми продуктами и, насколько это возможно, дополнять экспорт своей продукции производственным сотрудничеством непосредственно на территории России, подчеркивает Мартин Башта, заведующий экономическим отделом чешского посольства в Москве.

Есть ли шанс у чешских компаний занять свое место на российском рынке?
Несмотря на сложную геополитическую ситуацию, у чешских компаний и сегодня есть все шансы на продвижение. Российский рынок, однако, существенно меняется. Преобладает тенденция к локализации производства в России. Что касается импорта в Россию, существует спрос на поставки товаров с более высокой добавленной стоимостью. Точно также и чешские инвестиции должны быть связаны с развитием в России высоких технологий. Одним словом, чешские компании должны выходить на российский рынок с самыми передовыми продуктами и, насколько это возможно, дополнять экспорт своей продукции производственным сотрудничеством непосредственно на территории России.

Какие возможности для сотрудничества существуют в режиме ограничений?
Очевидно, что санкционные ограничения затронули взаимное сотрудничество. Примером здесь может послужить снижение объемов поставок чешского обрабатывающего оборудования, да и, наконец, сужение потенциала сотрудничества в авиационной промышленности. Однако гораздо сильнее на наших взаимоотношениях сказалась экономическая рецессия 2014 – 2016 годов в России, которая привела к существенному снижению объемов внешней торговли между нашими странами. Мы рады, что в 2017 году, в связи тем, что российская экономика снова демонстрирует тенденцию к умеренному росту, произошел перелом к лучшему и объемы нашей взаимной торговли стали расти. Мы верим, что эта тенденция продолжится и в будущем.

Что помогло бы чешским компаниям, которые только выходят или уже работают на российском рынке?
Ситуация для зарубежных, и в том числе, чешских компаний в России является сложной, что объясняется современной российской экономической политикой импортозамещения и локализации производства, ставящей в более выгодные условия российских производителей. Чешские компании, которые уже имеют или только налаживают свое производство в России, часто встречаются с проблемами при создании предприятий. Они поприветствовали бы более четкие и прозрачные правила и условия для локализации производства, защиты инвестиций и предпринимательства в России.

Какое содействие может оказать посольство? На каких вопросах в экономической сфере вы, главным образом, акцентируете свое внимание?



Во-первых, мы концентрируем наше внимание на отдельных промышленных отраслях и секторах, в которых у Чешской Республики есть конкурентное преимущество и в которых наблюдается потенциал роста с российской стороны. Во-вторых, мы стремимся оказать максимальную поддержку прямым экономическим связям с отдельными российскими регионами. Наше преимущество заключается в том, что мы все еще обладаем одной из наиболее разветвленных сетей экономических дипломатов в России – как в посольстве в Москве, так и в генеральных консульствах в Санкт-Петербурге и Екатеринбурге, а также имеем представительства почти всех государственных агентств, таких как, например, агентство CzechTrade, направленное на поддержку, прежде всего, малого и среднего бизнеса.

Вы готовите отраслевую презентацию чешской авиационной промышленности. Что входит в такую подготовку?
Подготовка проходит в рамках утвержденного проекта по поддержке экономической дипломатии Министерства иностранных дел ЧР. С чешской стороны мы пригласили к участию ведущие чешские компании, а с российской стороны мы обратились к представителям российского бизнеса, связанного с авиационной отраслью, в том числе ведущим производителям авиационной техники, главным авиакомпаниям, регионам РФ, банковскому сектору и др. По-моему, предстоящая авиационная презентация войдет в число лучших, в том числе, что касается двустороннего высокого и репрезентативного участия, что доказывает заинтересованность чешских и российских предприятий во взаимовыгодном сотрудничестве.

Каковы тенденции в российской авиационной отрасли?
Российский и чешский авиационные рынки не поддаются сравнению. По последним данным в России летает 4 413 гражданских самолетов, 2 537 из этого числа находится в коммерческой эксплуатации. Таким образом, представляется логичным, что рынок российской гражданской авиации относится к числу весьма перспективных отраслей для взаимного сотрудничества. Сегодня Россия стремится покрыть целый ряд своих потребностей за счет собственного производства и своих источников. Однако, в таких объемах это нелегко осуществить. В связи с традицией и репутацией чешского авиационного производства, таким образом, существуют хорошие предпосылки для взаимовыгодного сотрудничества.

Каков, в целом, имидж у Чешской Республики и ее промышленности в России – в деловых кругах и в СМИ?
Чешский экспорт в Россию стабильно достигает более высоких показателей, чем экспорт прочих сравнимых европейских стран. Это доказывает стабильный интерес российских потребителей к чешской продукции. В целом имидж Чешской Республики, по моему мнению, весьма позитивен. И, кстати говоря, Чешская Республика входит в число самых популярных туристических направлений среди российских туристов, а значительный вклад в развитие взаимного туризма вносит именно авиационное сообщение.

Мартин Башта,
Советник и глава
экономического отдела
Посольства Чешской Республики
в Москве

Чешские и российские авиапроизводители сотрудничают с 1935 года

Результатом этого сотрудничества стал выпуск целого ряда летательных аппаратов. Партнерство устояло в турбулентное начало 90-х годов и сегодня традицию сотрудничества продолжают новые проекты.

История сотрудничества Чешской Республики (ранее Чехословакии) и Российской Федерации (ранее СССР) насчитывает много лет. Свое начало она берет в 1935 году, когда странами был подписан договор о взаимопомощи. Представители чехословацких ВВС тогда узнали о существовании в СССР самолета, который помог бы им разрешить тянущиеся длительное время проблемы с оснащением армии. Таким образом, в обмен на артиллерийскую документацию, компания Škoda Plzeň стала обладателем лицензии на производство самолетов АНТ-40, а также получила несколько уже готовых самолетов для нужд военно-воздушных сил.

После окончания Второй мировой войны на территории Чехословакии осталась чрезмерно развитая авиационная промышленность, которая сворачивала производство немецких военных воздушных судов и одновременно возобновляла довоенное производство спортивных самолетов. В то же время ВВС освобожденной страны начали проявлять интерес к истребителям, оснащенным воздушно-реактивными двигателями. После относительно недолгих переговоров, во время которых ВВС Чехословакии испытывали советские аппараты Як-17 и Як-23, страна заключила новый лицензионный договор. Новый завод Aero, построенный у города Водоходы (Vodochody), начал производить истребители МиГ-15 и учебно-тренировочные МиГ-15УТИ. Всего в Чехословакии было произведено порядка 1400 штук МиГ-15, и более 2000 учебно-тренировочных вариантов МиГ-15УТИ. Часть этих аппаратов была «реэкспортирована» в СССР. Позднее завод Aero освоил производство самолетов МиГ-19 и МиГ-21Ф. Кроме этого, вскоре после начала производства МиГ-15, другой завод – Avia – начал производить лицензионные штурмовики Ил-10, которые в Чехословакии выпускались под обозначением Avia B-33.

Долговременное сотрудничество развивалось также в области гражданской авиации. Завод Avia начал производить по лицензии транспортный самолет Ил-14. Чехословакия переделала его согласно международным требованиям ICAO и начала производство под названием Avia Av-14. Со временем завод представил сразу несколько версий данного самолета. Версии отличались друг от друга прежде всего компоновкой кабины и количеством мест для пассажиров. Куновицкий завод Let в конце 50-х годов представил малый пятиместный самолет «аэротакси» под названием L-200 Morava. Ключевым заказчиком нового аппарата выступала авиакомпания Аэрофлот, которая в общей сложности получила около 170 штук L-200 Morava. Специализирующийся на производстве транспортных самолетов завод в Куновицах позднее начал разрабатывать самолет L-410. Главным рынком сбыта для нового самолета стал СССР. Популярный самолет, получавший название Turbolet, производился в нескольких вариантах и поставлялся в Советский союз большими партиями. Интерес к данному аппарату сейчас проявляют и в Российской Федерации. Доказательством этого является начало сборки L-410 UVP-E для российского рынка, а также успех модернизированной L-410NG на последней выставке МАКС.

Чехословакия и СССР также активно сотрудничали в области спортивной авиации. По-настоящему легендарными стали чехословацкие планеры, первым из которых был LF-109 Pionýr (Пионер). Из-за высоких требований российской спортивной ассоциации ДОСААФ, в Казани было позднее организовано производство его модифицированной версии КАИ-12 Приморец. Большой популярностью у российских пилотов пользовался также планер L-13 Blaník. В СССР он был поставлен в количестве почти 1300 штук.

Свыше тысячи самолетов Л-410 было произведено для более 70 стран.



В середине 50-х годов чехословацкий Исследовательский и испытательный институт авиации (VZLÚ) начал разрабатывать проект нового учебно-тренировочного реактивного самолета. Привлекая в качестве консультантов советских пилотов, завод Aero Vodochody постепенно создал аппарат L-29 Delfín. В 1961 году данный самолет принял участие в конкурсе по итогам которого выбрали единый учебно-тренировочный реактивный самолет для стран Варшавского договора. L-29 Delfín победил в данном конкурсе, где его конкурентами были Як-30 и TS-11 Iskra, и стал частью ВВС стран Восточного блока. Всего было произведено порядка 3500 таких самолетов. Когда возникла необходимость в более мощном аппарате, СССР предоставил для самолета мотор Ивченко АИ-25, и завод Aero сконструировал замену Дельфина, которая получила обозначение L-39 Albatros. Этот самолет до сих пор остается, наверное, самым используемым учебно-тренировочным аппаратом в мире. Всего их было произведено более 2800 штук. В процессе последующей модернизации появился тип L-39MS, сердцем которого также стал мотор российского производства Лотарев ДВ-2. Данный мотор был отчасти переделан конструкторским бюро ЗКМБ Ивченко – Прогресс. Его производством занялась словацкая ZVL Považská Bystrica. Конфигурация самого самолета, который также иногда встречается под обозначением L-59, разрабатывалась при консультационной поддержке московского ЦАГИ.

Но наступили 90-е годы, период нестабильности. Происходящие в то время изменения негативно отразились на сотрудничестве чехословацких и российских (прежде советских) авиационных предприятий. Оба государства столкнулись с внутренними проблемами, и развитие авиационной промышленности замерло. В бывшей Чехословакии данный сектор оказался на периферии интересов. К счастью, авиационную промышленность все-же удалось сохранить. Получилось также возобновить сотрудничество с российской стороной. Продолжается производство L-410 Turbolet, которое функционирует и на территории РФ. Новейшим примером чешско-российского сотрудничества можно считать самолет SM 92 Finist, который разработала компания НКФ Техноавиа, как возможную замену для самолетов Ан-2. Под названием SM 92TE данный самолет будет производить чешская компания Orbis Avia. Еще одним примером может служить сотрудничество исследовательских институтов VZLÚ и ЦАГИ, целью которого является поиск и разработка технологий для нового 40 местного транспортного самолета.

Ассоциация авиастроителей Чешской Республики

Была официально зарегистрирована в 1996 году. Сегодня ассоциация насчитывает 38 членов, из них 10 компаний имеет более чем 250 сотрудников. Ассоциация объединяет 30 производственных предприятий, два высших учебных заведения, два исследовательских института, а также иные субъекты, работающие в области авиационной промышленности и космонавтики. Всего организация представляет более 9 тысяч работников.

В 2017 году чешские компании – члены ассоциации самостоятельно произвели 131 самолет (всех категорий).



Збынек Грушка,
Управляющий директор
Ассоциации
авиастроителей ЧР



Максимальная самоотдача на МАКС 2017

Почти все ключевые мировые производители, работающие в области авиационной и космической промышленности, несмотря на торговые санкции, приняли участие в Международном авиационно-космическом салоне МАКС 2017, который состоялся в г. Жуковском неподалеку от Москвы. Выставка началась во вторник 18 июля. Среди флагов, которые приветствовали участников МАКС, само собой, присутствовал и флаг Чешской Республики. Чешские авиастроители использовали данную возможность, чтобы показать предмет гордости национальной промышленности и подтвердить свою принадлежность к мировой производственной элите.

На одной из лучших мировых площадок для презентации авиастроения была представлена жемчужина чешского авиапрома – L-410 NG. Этот малый транспортный самолет, предназначенный для использования на очень коротких ВПП, исторически хорошо известен на российском рынке. Модернизированная версия L-410 из города Куновице, получившая обозначение NG, продемонстрировала свои способности посетителям салона в воздухе на второй выставочный день МАКС, когда в Жуковском присутствовало порядка 25 тыс.

Санкции не подорвали интерес европейских и американских производителей к данному мероприятию. «Некоторые страны уменьшили размер своих экспозиций, но совсем от участия не отказались. Италия, наоборот, увеличила свое присутствие в три раза по сравнению с предыдущим авиасалоном», – заявил Николай Занегин, заместитель генерального директора компании «Авиасалон», которая является организатором выставки. В сравнении с предыдущим МАКС свое присутствие увеличил также Китай.

Чехия традиционно принимает участие во всех авиасалонах МАКС. Связано это прежде всего с тем, что чешские компании умеют производить целое портфолио основной продукции для нужд авиации – от самих самолетов до двигателей, воздушных винтов и прочих компонентов. Например, компания PBS Velká Bíteš вот уже почти полвека производит для авиастроения вспомогательные силовые установки, системы климатизации и высокомощные турбинные двигатели. Продукция компании востребована и заказчиками из России. Кроме того, компания разработала и сертифицировала ВСУ для вертолетов Миль и Ми-8/17, которые с точки зрения спроса, являются самыми успешными аппаратами в мире.

Самолетные системы, авиационные двигатели, силовые установки и воздушные винты поставляет также компания Jihostroj, история которой начинается в далеком 1919 году. Она является крупным поставщиком систем регуляции двигателей, ВСУ и топливных насосов.

Чехия – единственная страна, помимо США, где разрабатываются, испытываются и откуда экспортируются авиационные двигатели американского гиганта GE Aviation. В Москву представители чешской дочки корпорации, компании GE Aviation Czech, привезли макет двигателя серии H, которой оснащаются самолеты L-410.

Чешское участие в выставке обеспечивала Ассоциация авиастроителей ЧР. Участие приняли:

Министерство промышленности и торговли ЧР	Jihostroj, a.s.
Ассоциация производителей в авиастроении ЧР	První brněnská strojírna (PBS) Velká Bíteš, a.s.
Агентство по поддержке предпринимательства и инвестиций CzechInvest	ALTA, a.s.
Aircraft Industries, a.s.	Moravian Aerospace Cluster, a.s.
Mesit AeroTrade, a.s.	ATG – ADVANCED TECHNOLOGY GROUP
Mesit AeroSpace, s.r.o.	UNIS, A.S.
GE Aviation Czech, s.r.o.	

Авиационная промышленность нам интересна

Экспорт продукции авиационной промышленности поддерживает страховое общество EGAP. Так, в случае с самолетами KC-390 страховка на сумму 670 млн. крон сделала возможными поставки деталей на сумму почти 8 млрд крон.



Когда в июле 2016 года в Чешскую Республику прибыл прототип многоцелевого транспортного самолета KC-390 компании Embraer, это стало одним из главных авиационных событий года. Это касалось не только фанатов самолетостроения, которые в большом количестве собрались вблизи аэропорта в Водоходах, чтобы наблюдать за его прибытием и демонстрационными полетами, но и представителей компании Aero Vodochody. Дело в том, что данная фирма принимала непосредственное участие в разработке и производстве самолета, который должен стать серьезным конкурентом знаменитых американских аппаратов Hercules.

Благодаря тому, что государственное Экспортное гарантийное и страховое общество (EGAP) застраховало кредит, предназначенный для финансирования разработки и организации производства передней кромки крыла, а также производства всех дверей, погрузочной рампы и хвостовой части фюзеляжа, я имел возможность детально ознакомиться с этим самолетом. Было приятно видеть, что оказанная поддержка принесла свои плоды. Посредством страховки на сумму приблизительно 670 млн крон EGAP поддержал экспорт в объеме, превышающем 7,9 млрд крон.

Поддержка экспорта продукции авиастроения со стороны нашего страхового общества имеет давнюю традицию. Начиная с 2005 года мы заключили в данной области страховые договоры на сумму приблизительно 28 млрд крон. Наибольшее количество заключенных договоров, почти 60%, приходится на США, куда компания Aero Vodochody поставила десятки вертолетов Sikorsky.

В 2014-2015 г. г. EGAP застраховало поставки реактивных самолетов L-410 компанией Aero Vodochody в Ирак. Исторически первой застрахованной поставкой в данной области тем не менее стала продажа самолетов L-59 в Тунис. Компания Aero Vodochody заключила этот контракт в 1994 году. Тогда был застрахован экспорт воздушных судов стоимостью более 2 млрд крон. Также по всем континентам разошлись самолеты L-410 производства компании Let Kunovice.

Преимуществом чешской авиационной промышленности является её разнонаправленность, и EGAP, таким образом, имело возможность поддержать и менее крупные контракты. В сотрудничестве с американским экспортным агентством US EXIM мы застраховали экспорт

Сотрудничество EGAP и US EXIM помогает чехам находить новые рынки сбыта.

авиамоторов GE Aviation на общую сумму порядка нескольких миллионов крон. Уникальные H-80, производящиеся в ареале бывшего пражского завода Walter Motors, были установлены на американские самолеты – распылители от компании Trush и поставлены, например, в Бразилию и Уругвай.

Та же компания, то есть GE Aviation, получила страхование и для другого уникального заказа – экспорта турбовинтовых моторов на Маврикий. Что касается чешских самолетов L-39, L-159 и L-410, EGAP застраховала предэкспортный кредит для производства малых спортивных самолетов Sport Cruiser, который производит молодая и успешная куновицкая компания Czech Sport Aircraft. После 2010 года в США было поставлено более 200 данных аппаратов.

Мы хотим поддерживать чешскую авиационную промышленность и в дальнейшем. После нескольких кризисных лет сектор снова стал активно развиваться, продолжая более чем столетнюю традицию производства самолетов в Чехии. Для получения страховки от EGAP существуют простые правила – мы поддерживаем качественные торговые контракты, предполагающие поставки, в том числе, на территории с повышенным риском, если это помогает чешской промышленности и занятости.

Упрощению сотрудничества чешских и американских экспортеров на рынках третьих стран способствовало подписание взаимного договора между страховым обществом EGAP и американской US EXIM. Первым проектом в рамках договора стал экспорт авиационных двигателей компании GE Aviation Czech. Завод в пражском районе Летняны поставил американской компании Thrush в общей сложности восемь двигателей H80, которые были полностью разработаны и произведены в Чешской Республике.

В рамках действия договора с американской US EXIM мы уже заключили контракты на сумму, превышающую 90 млн. крон. Отчасти благодаря этому компания Trush смогла поставить самолеты, оснащенные двигателями GE H80, в Бразилию и Уругвай. Цена одного двигателя превышает 330 тыс. долларов, что составляет почти треть цены всего малого одномоторного самолета – распылителя химикатов. Мы страхуем только чешскую часть поставки, а чешская продукция получает возможность выйти на рынки, куда не так-то просто попасть. Примером тому может служить как раз Латинская Америка.

С технической точки зрения чешские двигатели ценят прежде всего за их надежность и проверенную годами конструкцию. Технические параметры двигателей позволяют использовать их при высоких температурах и на больших высотах.

Мы поддержали также поставку 16 турбовинтовых моторов от GE Aviation Czech на Маврикий. Компания подписала рамочное соглашение на сумму 17 млн. долларов с авиационным оператором острова. Финансирование для контракта предоставил Чешский экспортный банк, а застраховало его EGAP.

Ян Прохазка,
Председатель правления EGAP
(на фото справа)

Экспортное гарантийное и страховое общество (EGAP)

Мы – кредитная страховая компания со специализацией по рыночно не страхуемым политическим и коммерческим рискам, связанным с финансированием экспорта из Чешской Республики. EGAP главным образом страхует банковские кредиты со сроком погашения более 2 лет, предоставленные на финансирование экспорта крупного энергетического, машиностроительного и технологического оборудования, инвестиционных комплексов, транспортных сооружений и инвестиций. Мы также поддерживаем малый и средний бизнес и можем страховать договоры на сумму от 100 тыс. крон. EGAP было основано в 1992 году и принадлежит государству.

Чешские компании экспортировали в Россию самолеты и их компоненты на сумму более 1 млрд крон

Региональные рейсы, совершающиеся в экстремальных условиях эксплуатации и взлета-посадки, обслуживают самолеты L-410 из города Куновице. Они оснащены моторами GE H80, которые были произведены в Праге.

В прошлом году чешские предприятия авиационной промышленности осуществили поставки в Россию на сумму более 1 млрд крон. Развитие сотрудничества по линии военной авиации, которое 80 лет назад стояло у истоков чешско-российской кооперации в области авиастроения, во время санкций приостановлено. Однако, по-прежнему удается поддерживать партнерство в области гражданской авиации. Для чешско-российских отношений это традиционная область сотрудничества. Её основой является легендарный самолет, способный приземлятся и взлетать с очень коротких ВПП – транспортный L-410. 46 лет тому назад в городе Куновице было начато производство самолетов данного типа для нужд региональных авиаперевозок в России, которые зачастую проходят в экстремальных эксплуатационных условиях. Самолеты L-410 получили в России прозвище «Чебурашки», которое проводит параллель между большими ушами мультяшного персонажа и турбовинтовыми моторами летательного аппарата, расположенными под крыльями. L-410 в воздух поднимают двигатели H80, которые производит пражский завод компании GE Aviation Czech, продолжающий традицию двигателестроения Заводов Вальтера. Предшественник GE H80, мотор Walter M 601, был разработан специально для L-410 и введен в эксплуатацию в 1973 году. На сегодняшний день самолет L-410 является одним из ключевых проектов сотрудничества двух стран в авиационном секторе.

Сложностью, которая сопровождает режим санкций, стала российская политика замещения импорта. Она вынуждает иностранных производителей локализовывать своё производство на территории России. Самолет L-410 достойно справился с этим вызовом, благодаря монтажному производству в РФ. «Влияние санкций в долговременной перспективе обеспечит усиление российской промышленности и появление технологий, замещающих импорт. Это ослабляет наши позиции на рынке», – констатировал Йиржи Коварж, генеральный директор брненской компании UNIS. Его компания поставляет в Россию, в том числе, блоки управления для авиапромышленности. В России компания также известна как поставщик инвестиционных комплексов для нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности. «Авиационный бизнес ориентируется на дальнюю перспективу, и мы уверены, что уход с российского рынка во время санкций стал бы грубой предпринимательской ошибкой», – добавил к описанию сложившейся ситуации Гинек Валнер, директор по стратегическому развитию компании Jihostroj. На российский рынок фирма поставляет, в том числе, компоненты гидравлической техники – шестеренных насосов, моторов грузовых автомобилей, строительной и сельхозтехники.

Поддержка главы государства

Сотрудничество в области авиастроения поддержал чешский президент Милош Земан во время прошлогоднего официального визита в Россию. В Екатеринбурге он ознакомился с монтажными цехами Уральского завода гражданской авиации (УЗГА), который реализует сборку самолетов чешского производства L-410. Самолеты собираются в рамках контракта между УЗГА и Aircraft Industries, которой принадлежит бывшая знаменитая компания Let Kunovice. Десять лет назад это предприятие было на грани банкротства. Возобновить производство помогли российские инвестиции. Уральская горно-металлургическая компания (УГМК), которая является важным российским добытчиком цинка и меди, стала акционером производственной площадки L-410 в Куновицах в 2008 году. Под руководством УГМК компания возобновила масштабное производство и теперь готовится начать серийное производство модернизированного аппа-



Экспорт самолетов и компонентов из ЧР в РФ (выборочные данные, в тыс. крон)		
2017	Летательные аппараты собственной массой до 2000 кг. (кроме вертолетов)	319
	Летательные аппараты собственной массой от 2000 до 15 000 кг.	919 635
	Шасси и их компоненты, детали самолетов и вертолетов	52 487
2016	Летательные аппараты собственной массой до 2000 кг. (кроме вертолетов)	3119
	Летательные аппараты собственной массой от 2000 до 15 000 кг.	1 151 769
	Шасси и их компоненты, детали самолетов и вертолетов	14 177

рата L-410 New Generation (NG). Для этого компания уже получила типовой сертификат от Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Расходы на модернизацию легендарного самолета превысили 568 млн крон.
Из них приблизительно 237 млн крон предоставило в форме под-

Два контракта для GE

держки Министерство промышленности и торговли ЧР.
Во время официального визита президента Милоша Земана в Москву состоялся чешско-российский бизнес форум, на котором были подписаны два договора о сотрудничестве в области авиации:

- GE Aviation Czech и российская Объединенная двигателестроительная корпорация подписали меморандум о взаимопонимании. Он предполагает совместный поиск возможностей для использования турбовинтовых двигателей в России. Прежде всего стороны займутся поиском синергии с целью развивать предложение турбовинтовых моторов на российском рынке.
- GE Aviation Czech договорилась об объединении усилий с Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА), который расположен в столице Свердловской области. Завод станет авторизированным сервисным центром компании GE Aviation Czech в Российской Федерации.

Первые пять самолетов от УЗГА

Российская Государственная транспортная лизинговая корпорация (ГТЛК) в марте передала российским авиаперевозчикам первую партию, состоящую из пяти турбовинтовых самолетов для регионального авиасообщения L-410, которые она получила от Уральского завода гражданской авиации (УЗГА). Два самолета были переданы компании Сибирская легкая авиация (СиЛА), еще два аппарата получила компания ОАО «2-й Архангельский объединённый авиаотряд». Один самолет был предназначен для ГУП «Хабаровские авиалинии». В прошлом году было принято решение о заказе еще пяти таких самолетов. Предполагается, что они будут предназначены для Магаданской области. Остальные разойдутся по авиакомпаниям, которые обеспечивают полеты в Дальневосточном федеральном округе – Пластун Авиа, «Аврора» и «Аэросервис» (в её распоряжении уже сейчас есть несколько L-410).

L-410 в российских СМИ



Санитарная авиация Архангельской области оценила самолеты из Чехии

Службе санитарной авиации Архангельской области в этом году исполнилось 80 лет. Для санзаданий она использует малую авиацию. «В нашей области это самолёты Л-410, Ан-2 и вертолёт Ми-8 с медицинским модулем. Из самолётов Л-410 более пригоден для перевозки больных», – рассказывает Алексей Преловский, руководитель отделения и заместитель главного врача областной больницы по экстренной помощи.

Уральский завод гражданской авиации станет резидентом СЭЗ Титановая долина

Директор специальной экономической зоны «Титановая долина» Артемий Кызласов в разговоре с представителем агентства Рамблер заявил, что крупнейшим резидентом СЭЗ на данный момент является компания Боинг. Потребность в размещении её производства и стало двигателем создания СЭЗ. «У Титановой долины» будет второй этап. Строительство планируется на месте аэропорта Уктус и будет располагаться на территории 95 га. Якорным резидентом станет Уральский завод гражданской авиации, который планирует, в том числе, организовать здесь производство самолетов L-410», – заявил он. Предполагается, что резиденты второго этапа СЭЗ реализуют инвестиции на сумму около 8 млрд. рублей.

Самолеты чешского производства будут летать в Забайкальском крае

Руководство Забайкальского края заключило с Байкальской горнорудной компанией (часть USM Holdings) договор об организации регулярного авиасообщения между Читой и поселком Чара, который является административным центром самого северного района области – Каларского. Оператором рейса станет компания «Аэросервис», которая будет использовать для полетов аппарат L-410.

УЗГА адаптирует L-410 к российским условиям

Полностью локализовать производство чешских самолетов L-410 в России не планируется, сообщили Mil.Press на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА). На предприятии крылатые машины оснащают лыжами, поплавками и отечественной бортовой электроникой. Производство L-410 на УЗГА было запущено в 2016 году. Специалисты уральского завода выполняют узловую сборку. Сейчас на предприятии строится дополнительный цех в рамках расширения объема производства по нескольким видам техники. Этот список включает и чешские самолеты. «Цели полной локализации L-410 мы перед собой не ставим, но при этом мы видим необходимость улучшения его характеристик, чтобы обеспечить готовность к суровым условиям нашей страны», – рассказал генеральный директор УЗГА Вадим Бадеха.

Новикомбанк профинансировал ГТЛК на 100 млн долларов США

Новикомбанк предоставил ПАО «ГТЛК» кредит в размере 100 млн долларов США. Средства будут направлены на финансирование текущей деятельности компании, ее инвестиционных и других проектов. Речь идет, в том числе, о программах государственного значения: программе развития аренды отечественных самолетов SSJ100, программе развития лизинга вертолетов для санитарной авиации, проекте локализации производства самолетов L-410.

«Аврора» готова закупить вместо канадских самолетов чешские, но выпускаемые в России

Дальневосточная авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») готова купить вместо пяти канадских самолетов DHC-6 Twin Otter 400 для перевозок на Курилы пять чешских Л-410, которые выпускаются в Екатеринбурге на Уральском заводе гражданской авиации. «Взлетно-посадочные полосы на островах Шикотан (Южные Курилы) и Парамушир (Северные Курилы) довольно короткие. Если этим характеристикам удовлетворят самолеты Л-410, то мы будем закупать Л-410. В противном случае будем просить правительство РФ разрешить нам приобрести воздушные суда иностранного производства», – сказал губернатор Сахалина Олег Кожемяко.

Наша цель – занять 40 процентов мирового рынка

Компания GE Aviation успешно завершила первые наземные испытания нового, ультрасовременного двигателя Catalys (ранее обозначавшегося как ATP). Новинке, которая призвана изменить глобальное расположение сил в секторе строительства авиадвигателей, теперь предстоит пройти следующие этапы тестирования. «Компания не сомневается в успехе», заявляет новый глава GE Aviation Czech Мишель Д'Эрколь.

В разработку и производство нового двигателя вы планируете инвестировать 400 млн. долларов. Какие цели вы преследуете?
Их две. Первая – это закончить сертификацию новой модели двигателя Catalyst. Вторая цель – повысить среди наших клиентов спрос на двигатели серии H (происходит от двигателя M601, производством которого занимались Заводы Вальтера до того, как предприятие выкупила GE). В будущем мы должны каким-то образом объединить эти двигатели. У них различная конфигурация и архитектура, но мы должны предлагать их клиентам как членов одного семейства турбовинтовых двигателей. Нам предстоит организовать более тесное сотрудничество разных производственных предприятий, которыми мы владеем по всей Европе – к примеру, в Италии или Польше. Мы также сотрудничаем с Германией, у нас есть команда инженеров в Турции.

Под тесным сотрудничеством Вы подразумеваете только технологическое, или также торговое?
Торговое тоже. Мы не хотим иметь только один продукт и всецело зависеть от него. Кроме того, наши клиенты, которые сейчас используют наши двигатели серии H, завтра могут стать заказчиками нового мотора Catalyst. Мы хотим быть успешными в области продаж двигателей серии H, поскольку это, кроме прочего, открывает путь для успеха двигателя Catalyst. С другой стороны, у нас есть клиенты, которые проявляют интерес исключительно к новому мотору.

В Европе вы уже успели инвестировать в развитие нового двигателя более 150 млн. долларов. Какая часть из этих средств была направлена в Чехию?
На сегодняшний день это приблизительно 30%. Доля будет постепенно увеличиваться, поскольку первый этап разработки не проходил непосредственно в Чехии. Нам хотелось как можно быстрее перейти к фазе тестирования, и поэтому мы активно занимались аутсорсингом за границей. Но сейчас Прага стала центром всего проекта разработки двигателя. Я предполагаю, что примерно половина из общего объема средств будет использована здесь.



Со сколькими чешскими компаниями вы сотрудничаете?
Двигатели серии H на данный момент на 70 процентов производятся в Чешской Республике. Мы предполагаем, что компании, которые сейчас осуществляют поставки для их производства, будут сотрудничать с нами и в рамках производства нового двигателя Catalyst. Мы однозначно хотим, чтобы доля субпоставщиков из Чехии доходила как минимум до 50%. Хотя некоторые компоненты, такие как, например, система охлаждения, мы не сможем заменить местными аналогами. Но чешские компании с нашей помощью смогут работать в рамках всей нашей европейской цепочки поставщиков, и получать другие контракты, никак не связанные с производством двигателя Catalyst.

Вашим крупнейшим чешским субпоставщиком является Česká zbrojovka?
С точки зрения оборота – однозначно.

Какую долю рынка турбовинтовых двигателей контролирует GE?
На данный рынок мы вышли десять лет назад, купив Заводы Вальтера. Нашей целью было изучить и понять, как этот рынок работает. Наша доля на рынке, который поделен между несколькими крупными игроками, все еще мала. Она составляет несколько процентов, но из года в год увеличивается.

А в будущем, после начала производства двигателей Catalys, какова будет доля?
Этот двигатель настолько хорош, что мы займем сто процентов *(смеется)*. Если говорить серьезно, то мы ориентируемся на долю около 40% мировых продаж.

Сколько будет стоить ваш новый двигатель?
Catalyst будет приблизительно на треть дороже сегодняшней линии H. Но финальная цена всегда зависит от требований клиента.

Что означает завершение наземного тестирования нового двигателя и что теперь ожидает компанию?
В декабре прошлого года мы провели первые испытания двигателя Catalyst, целью которых было проверить его функционирование. Важно было определить, не появляются ли какие-то вибрации, соответствуют ли все параметры. Результаты тестирования были отличными. Для первого старта это, в общем-то, редкость – как у GE, так и у наших конкурентов. Данный мотор полностью работоспособен, несмотря на то, что пока мы не тестировали его в полную мощь.

Что будет происходить с двигателем в этом году?
Мы произведем еще пять моторов для испытаний, кое-что перестроим. Ключевыми являются испытания, во время которых мы включаем двигатель на полную мощность. Они как раз начались.

Что будет происходить с остальным бизнесом GE в Чешской Республике?
Мы продолжаем модернизировать двигатели серии H. На данный момент проходят испытания акробатической версии двигателя, которая оснащена системой электронного управления мотором и воздушным винтом. Эта модификация уникальна и не имеет аналогов на рынке в своей категории. Рынок продвинутых тренировочных самолетов является новой нишей, в которой мы уверены, что добьемся успеха, прежде всего, благодаря однорычажной системе управления. С точки зрения пилота наш турбовинтовой двигатель, таким образом, становится более похож на реактивный. В модернизацию двигателей серии H мы ежегодно инвестируем порядка 3 – 4 млн. евро.

По сравнению с двигателем Catalyst это намного меньше. Но в данном случае речь идет о новом двигателе, где расходы на NPI (new product implementation – ред.), конечно, значительно выше. Серия H для нас остается очень важной. Мы хотим иметь семейство двигателей, которое будет состоять из моторов разных мощностных категорий.

Сколько двигателей в год вы сейчас производите в Летнянах?
Включая двигатели после капремонта, примерно 200 единиц. В будущем к этому добавится от 300 до 500 двигателей Catalyst.

Мишель Д'Эрколь ,
Президент и исполнительный директор GE Aviation CZECH

Jihostroj – высококлассная авиационная и гидравлическая техника

Высокотехнологичное производство было начато в 1919 году. Опыт компании в области авиационной промышленности насчитывает более восьми десятков лет.

Основной коммерческой деятельностью компании являются авиационно-космическая техника и мобильная гидравлика. Производственная программа компании дополняется другими видами деятельности, такими как тепловая и поверхностная обработка, производство измерительных приборов, инструментов и производство по предъявленной технической документации.

Высокие требования и стандарты, необходимые для авиационной продукции, высокий уровень развития и технологии также применяются в производстве гидравлики и других продуктов. Jihostroj, a. s. таким образом, зарекомендовал себя в качестве надежного партнера, способного удовлетворить самые жесткие технические требования своих партнеров по бизнесу.

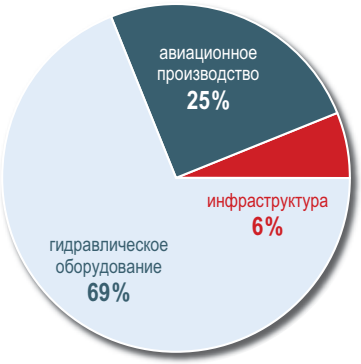
Благодаря этому компания сотрудничает сегодня с широкимй кругом клиентов. Они представляют собой как традиционные, так и новые чешские и словацкие компании из аэрокосмической, автомобильной, тракторной и других отраслей промышленности. В последние годы доля нашего экспорта быстро увеличивается, так как количество клиентов из Германии, США, Италии, Австрии, Венгрии, Великобритании, Франции, Южной Кореи и других стран растет.

Система менеджмента качества компании сертифицирована в соответствии со стандартом ISO 9001 и AS 9100 для авиакосмического подразделения. Компания также является обладателем официальных сертификатов, касающихся производства и технического обслуживания авиационной техники – EASA часть 21, EASA часть 145 и FAA часть 145. Специальные процессы неразрушающего контроля (NDT) в авиакосмическом подразделении и химические процессы под аккредитацией NADCAP. Процесс сварки в гидравлическом подразделении сертифицирован в соответствии с CSN EN ISO 3834-2. Компания «Jihostroj» сертифицирована в соответствии с системой экологического менеджмента ISO 14001.

Хронография

Событие	Год	Комментарий
Основание компании	1919	Ян Ганс и Ян Црква
Начало авиационного производства	1936	Компоненты для топливных систем
Основание государственной компании Jihočeské strojírny	1953	Под названием Jihostroj
Разработка первого типа FCU	1978	Для турбовинтовых двигателей
Приватизация компании Jihostroj	1989	Основание Jihostroj a.s.
Успешное становление компании на глобальном рынке	2017	За исключением кризисных годов 2008 – 2009

Оборот компании по дивизионам



Отвечает Гинек Валмер, директор по стратегии и развитию Jihostroj a.s.



Насколько важен для Вас российский рынок и насколько вы активны на нем?

Jihostroj является экспортно-ориентированной компанией. Наши ключевые рынки – это ЕС (прежде всего Германия) и США. За последние десять лет российский рынок стал для компании очень интересным. Jihostroj старается занять на нем те же позиции, что и на западных рынках. Прежде всего речь идет об области поставок гидравлического оборудования для нужд машиностроения, поставках компонентов для топливных систем турбовинтовых двигателей и регуляторов воздушных винтов для авиационных производителей.

Каковы Ваши планы на ближайший период? Чего Вы хотели бы добиться на российском рынке?

Сейчас на рынок Российской Федерации мы поставляем приблизительно 6% от общего объема нашего экспорта. В течении последующих трех – шести лет мы хотели бы увеличить эту долю до 15%. Этот амбициозный план доказывает, какое значение мы придаем сотрудничеству с российскими компаниями.

Вы готовы заниматься локализацией своего производства на территории РФ?

Компания интенсивно работает над возможностью локализации своего производства в России. Во второй половине 2018 года мы планируем начать проект, который ориентирован на создание собственных производственных мощностей в стране.



Авиационную технику компания производит непрерывно вот уже 82 года (с 1935-го)



Jihostroj является производителем топливных систем для всех типов авиационных двигателей (поршневых, турбовинтовых, реактивных)



Продукция компании в области регуляции воздушных винтов для малых турбовинтовых и поршневых авиационных двигателей считается одной из лучших в мире



Продукция компании используется на всех континентах мира

Unis предлагает решения для авиационной промышленности «под ключ»

Главной деятельностью дивизиона авиационной техники является разработка и производство программного обеспечения, управляющей и силовой электроники, механических деталей конструкций и встроенных приложений.

Компания UNIS (Brno) специализируется на предоставлении услуг для реализации крупных инвестиционных проектов в области переработки нефти и газа, нефтехимии и энергетики. Прежде всего она выступает в роли генерального поставщика, который берет на себя полную реализацию инвестиционного проекта и риски с момента подготовки проекта до момента передачи конечного результата заказчику. В этом статусе она присутствует на российском рынке более 16 лет. Среди крупнейших реализованных в РФ проектов можно выделить проект в области атмосферной дистилляции в Усинске; предложение по реализации проекта, разработанного для комбинированной установки, производящей высокооктановый бензин, в рамках Антипинского нефтеперерабатывающего завода; подготовку комплексного обоснования ТЕРЕО для постройки абсолютно нового завода глубокой переработки нефти в Краснодарском крае. На данный момент компания завершает переговорный процесс, связанный с началом строительства комплекса по производству ПЕТФ-волокна в Ивановской области.

Дивизион «Авиация и развитое управление» – составная часть компании UNIS с 1997 года. Главной деятельностью дивизиона является развитие и производство программного обеспечения (SW), управляющей и силовой электроники, механических деталей конструкций (HW) для прикладной авиационной промышленности, а также встроенных (embedded) приложений. Дивизион занимается также коммерческими разработками на основании требований заказчика, в которых соблюдаются сертификационные процессы и технические нормы; организацией серийного производства и предоставлением сервисных услуг для собственной продукции. Данная часть компании отвечает за постоянное развитие собственных know-how с помощью прогрессивных технологий и современных методов разработки с использованием собственных средств финансирования, а также с привлечением финансовых источников со стороны национальных и европейских дотационных программ для поддержки науки и исследований. Компания UNIS является обладателем сертификатов качества ISO и AQAP. Также она имеет разрешение POA для производства комплектующих для авиации и отвечает требованиям Европейского агентства авиационной безопасности (EASA).

Интересные факты о компании UNIS

Объемы заказов в 2016 году разделенные по секторам деятельности (выручка за собственную деятельность и продукцию в млн. крон)

1.	Переработка нефти и газа, нефтехимия:	564,28
2.	Энергетика, программное обеспечение, другое:	148,07
3.	Дивизион «Авиация и развитое управление»	12,47

Количество сотрудников UNIS a.s.: 213
Оборот компании за 2016 год: 839 млн крон



С одним из российских клиентов компания на данный момент совместно разрабатывает блок управления (ECU1), агрегаты для топливного и масляного насоса (FMS, EOS) и стартера-генератора (SG) в рамках проекта разработки и организации серийного производства двигателя типа Turobjet TD30 для производителя моторов, компании АО СКБ «Турбина».



Среди других интересных проектов можно упомянуть разработку блока управления типа FADEC для двигателя D-18T и способа его установки на четырехмоторный транспортный самолет Ан 124-100, которая проходит в сотрудничестве с украинскими производителями Антонов, ГП «Ивченко-Прогресс», Мотор Сич, CAU FED и CHAI.



Компания занимается также разработкой и производством одноканальных блоков управления для турбореактивных двигателей TJ40, TJ80, TJ100, TP100 и двухканальных блоков управления для турбовальных двигателей TS100 в сотрудничестве с производителем двигателей, чешской компанией PBS Velká Bíteš. Данные двигатели предназначены для легкой авиации.



Другой областью нашей деятельности является производство распределительных щитов для двухмоторных самолетов категории CS23 с системой распределения питания постоянного тока напряжением 28 вольт. Они обеспечивают надежное управление и распределение электроэнергии от бортовых источников тока к бортовым потребителям в зависимости от нужд пилота, фазы полета и оснащения аппарата.

Отвечает Иштван Сабо, директор дивизиона «Авиация и развитое управление» компании UNIS, a.s.



Насколько важен для Вас российский рынок, и насколько Вы активны на нем?
Российский рынок для нас очень важен. Компания UNIS как в прошлом, так и в настоящем, реализует в России много интересных заказов. Компания пользуется хорошей репутацией на российском рынке. Это делает нас сильнее и, одновременно, увеличивает возможности для дальнейшего сотрудничества. Что касается дивизиона, то сейчас мы реализуем проект с одним российским партнером и ведем переговоры еще с несколькими. Стараемся быть на виду. Мы активно следим за происходящим на российском рынке и регулярно принимаем участие в московском салоне МАКС.

Каковы Ваши планы на ближайший период?
Чего Вы хотели бы добиться на российском рынке?
Заниматься обеспечением стабильных поставок блоков управления для малых, средних и больших двигателей российского производства.

Вы готовы заниматься локализацией своего производства на территории РФ?
Пока нет. Мы занимаемся скорее разработкой и мелкосерийным производством. О дальнейшем расширении производства мы пока не думали.



Авиация является одним из столпов нашего производства

Нашими вспомогательными силовыми установками оснащены тысячи самолетов и вертолетов.

Авиационная производственная программа является одной из ключевых программ АО «PBS Velká Bíteš». Приборы и оборудование для самолетов разрабатываем и производим более 45 лет. Благодаря полученному опыту разработчики вместе с производственным персоналом способны реагировать на требования заказчиков при разработке модификаций существующих и новых изделий.



Наши вспомогательные силовые установки (ВСУ/APU) и системы кондиционирования (ECS) нашли применение у производителей самолетов и вертолетов во всем мире. К успешным изделиям последних лет относится и ряд главных силовых установок – это турбинные, турбовинтовые и турбовальные двигатели для малых пилотируемых и беспилотных самолетов и вертолетов.

Мы предлагаем целый ряд субпоставок для авиационной отрасли. В собственном цехе точного литья отливаем рабочие и распределительные колеса вспомогательных силовых установок и части систем кондиционирования самолетов.

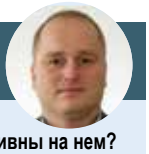
Мы также предоставляем точную и гальваническую поверхностную обработку. Важной частью авиационной программы является собственная испытательная лаборатория, где подвергают испытаниям готовые изделия. Производственный процесс руководствуется системой качества согласно стандартам AS 9100, ISO 14 001 или ISO 9001.

Это интересно

- Мы — один из немногочисленных производителей вспомогательных силовых установок и турбинных двигателей, которые обладают лицензией для разработки, сертификации и производства от Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) согласно Part 21, Section A, Subpart J, G.
- При подтверждении заявленных параметров нашей продукции мы сотрудничаем, в том числе, с московским Центральным институтом авиационного моторостроения (ЦИАМ).
- В случае нашей вспомогательной силовой установки Safír 5K/G MI мы гарантируем её работоспособность при температурах от - 55 °C до +60 °C и на высоте до 6000 метров.

PBS Velká Bíteš в цифрах (данные за 2016 год)	
Оборот	Около 1,2 млрд. крон
Количество сотрудников	Более 700
Экспорт	В более чем 40 стран мира

Отвечает Марек Фиала, специалист по маркетингу Дивизиона авиационной техники



Насколько важен для Вас российский рынок, и насколько Вы активны на нем?
Акционерное общество PBS Velká Bíteš является крупным мировым поставщиком турбинного высокооборотного оборудования для авиационной промышленности. Более 70% нашей продукции мы отправляем на экспорт в более чем 40 стран мира.

Россия принадлежит к нашим ключевым рынкам, куда мы долговременно поставляем, прежде всего, продукцию для авиапромышленности. Среди наших ключевых российских клиентов – производители вертолетов, которым мы поставляем ВСУ, обеспечивающие подачу сжатого воздуха при старте главных двигателей и электроэнергии для питания палубных систем во время предполетной подготовки, а также в случае неисправности главных генераторов вертолета. Также мы экспортируем в Россию климатические установки, блоки привода и иные устройства для авиации.

На российском рынке мы с точки зрения бизнеса очень активны. Мы регулярно принимаем участие в разных выставках, посвященных авиации, например, МАКС и HeliRussia. С нашими клиентами мы на связи практически каждый день. О важности российского рынка для нас говорит и тот факт, что в Москве работает наше представительство.

Каковы Ваши планы на следующие месяцы или годы? Чего Вы хотели бы добиться на российском рынке?
Нас интересует не только российский рынок, чей потенциал для нас, конечно, велик. Российские производители авиационной техники поставляют свою продукцию в целый ряд стран. Благодаря этому наши устройства используются сегодня на всех континентах, в странах с экстремальными климатическими условиями и большими различиями в высотах над уровнем моря.

Помимо прочего мы принимаем участие в разработках новых летательных аппаратов в России. Последним примером такой работы стал стартер-генератор EMG-200, который мы поставляем для новых российских вертолетов Ансат.

Мы хотим продолжать сотрудничество и вместе с нашими российскими партнерами добиваться успехов на новых рынках с новыми продуктами. Наша цель – преуспеть с нашей продукцией в рамках готовящихся проектов российских авиастроителей.

Вы готовы заниматься локализацией своего производства на территории РФ?
Локализация собственного производства на территории Российской Федерации в секторе авиастроения является очень частой темой для разговоров. Мы ведем переговоры с российскими партнерами о возможностях начать сотрудничество в данной форме. С казанской компанией КАЗ мы сотрудничаем в области локализации монтажа ВСУ Safír. Но фактом остается то, что нынешняя политическая ситуация и довольно высокая административная сложность не очень способствуют таким действиям.

Значимость инвестиций в авиационную промышленность постоянно возрастает

Мы видим потенциал для развития сотрудничества с Россией и постсоветскими странами в целом ряде областей – от производства авиационных двигателей до производства готовой продукции в виде вертолетов и самолетов, говорит Либор Ганус, официальный представитель агентства CzechInvest в Украине, Российской Федерации и СНГ.

Какова доля инвестиций в авиационную промышленность в общем объеме инвестиций, поступающих в Чешскую Республику?

В области авиационной промышленности агентство CzechInvest в период с 1993 года до конца первой половины 2017 года помогло заключить договоренности о реализации 27 инвестиционных проектов на территории страны на общую сумму 12,2 млрд крон, которые предполагали создание более четырех тысяч новых рабочих мест. Всего на данный момент агентство помогло заключить договора о 1700 инвестиционных проектах. С этой точки зрения доля авиационной промышленности невелика, но, с точки зрения добавленной стоимости, речь идет об очень важной составляющей.

Какова территориальная структура инвестиций, откуда поступает больше всего финансовых средств?

Крупнейшими инвесторами в области авиационной промышленности на территории страны являются, прежде всего, американские компании. Например, производитель авиационных двигателей и их компонентов GE Aviation Czech. Сейчас эта компания производит турбовинтовые двигатели серии H80 и планирует разработать и начать производить новую модель турбовинтового мотора Catalyst. Благодаря этому проекту Чешская Республика является членом элитного клуба стран, которые в состоянии разрабатывать, обеспечивать производство и экспортировать авиационные двигатели. Компания Precision Castparts (PCC) занимается обработкой металлических заготовок и недеструктивными проверками качества ротационных деталей авиадвигателей. Следующей компанией является Honeywell, которая представлена в Чехии двумя филиалами. В городе Оломоуц она производит детали для авиамоторов, а в городе Брно размещен её технологический центр Honeywell Technology Solutions, который занимается авионикой и IoT. Американский производитель вертолетов Bell Helicopter открыл в Праге свой головной европейский офис, который обеспечивает финальный монтаж, покраску и предоставляет сервисные услуги.

Крупными инвесторами являются также французские компании. Latecoere Czech Republic, например, выкупила часть активов бывшего предприятия Letov, и сегодня занимается производством дверей, прежде всего, для гражданских судов Airbus. Компания Zodiac Galleys Europe, дочернее предприятие Safran, специализируется на производстве деталей для интерьеров самолетов, а российская металлургическая компания УГМК, в свою очередь, является стопроцентным хозяином традиционного чешского производителя успешных турбовинтовых самолетов L-410 и L-410NG.



Какая доля инвестиций приходится на страны СНГ?

Пока-что не большая. Кроме УГМК у нас не было иных инвесторов из Содружества независимых государств.

Как оценивает CzechInvest инвестиционный потенциал постсоветских стран в целом и России в частности? Где с вашей точки зрения бизнес может преуспеть?

Россия, а точнее все страны СНГ, отличаются богатой традицией в области производства авиационной техники. Они располагают необходимой экспертизой и уровнем технологического развития. Мы видим потенциал во многих областях – начиная от производства двигателей и заканчивая производством вертолетов и самолетов. Особый потенциал для развития сотрудничества мы видим в области исследований и разработок.

Как происходит переговорный процесс во время обсуждения инвестиций в области авиастроения, есть какие-то специфические моменты?

Сектор авиации отличается своей тесной связью с оборонной промышленностью. Чешская Республика не является военной державой, а наши тендеры на поставки оборудования для армии. С другой стороны, мы имеем вековой опыт производства продукции авиастроения и являемся одним из немногих государств, способных разработать, произвести и обеспечить предоставление сервисных услуг для уже эксплуатируемых самолетов. Инвестиции в данном секторе отличаются от остальных сразу по нескольким параметрам. Прежде всего большинство инвестиций здесь совершается посредством аквизиций, поглощений и созданий совместных предприятий. Инвестиции в строительство чего-то в чистом поле для этого сектора скорее редкость. Производство очень требовательно с точки зрения наличия know-how, опыта, норм и сертификаций. Еще одним фактором является преобладание мелкосерийного или штучного производства. Мировой рынок имеет ярко выраженную структуру олигополии, и целый ряд стран активно охраняет свою авиационную промышленность.

Чешская Республика может предоставить тем, кто решит инвестировать на её территории, какие-то преференции?

По закону инвестор, который совершает или расширяет ранее произведенную инвестицию на территории страны, имеет право на поддержку в виде инвестиционного поощрения. Агентство CzechInvest в Чехии является эксклюзивной и единственной организацией, к которой инвестор может обратиться и зарегистрировать свою заявку на получение данного поощрения. Для крупных предприятий это поощрение может достигать 25% от общей суммы инвестиционных расходов, для средних 35% и для малых 45%. Чаще всего поощрение обретает форму понижения ставки налога на прибыль, но есть и иные формы. Например, материальная поддержка при создании новых рабочих мест, для покупки имущества и т.п. При этом надо понимать, что закон о поощрении инвестиций в его сегодняшнем виде пришел к нам из времен, когда Чехия столкнулась с высоким уровнем безработицы. Сейчас ситуация изменилась в лучшую сторону, поэтому готовится его актуализация. Новая версия закона должна быть более ориентирована на работу с инвестициями в областях с высокой добавочной стоимостью.

То есть работа CzechInvest заканчивается в момент завершения переговоров о инвестиции?

Это не так. В составе агентства есть отдел AfterCare, который продолжает помогать компаниям после того, как они обустроились в Чехии. Мы поддерживаем их и стараемся помогать в дальнейшем развитии, создании, например, технических, исследовательских центров, центров разработки или кооперации. Дело в том, что удовлетворенность чешских и иностранных инвесторов условиями для ведения бизнеса в стране, что является нашим приоритетом, напрямую сказывается на росте чешской экономики и её конкурентоспособности.

Либор Ганус,
Официальный представитель агентства CzechInvest в Украине, Российской Федерации и СНГ



YOUR PERFECT WAY TO FIND FIRST CLASS SUPPLIERS

CZECHTRADE NETWORK SERVICES IN MORE THAN 50 OFFICES WORLDWIDE

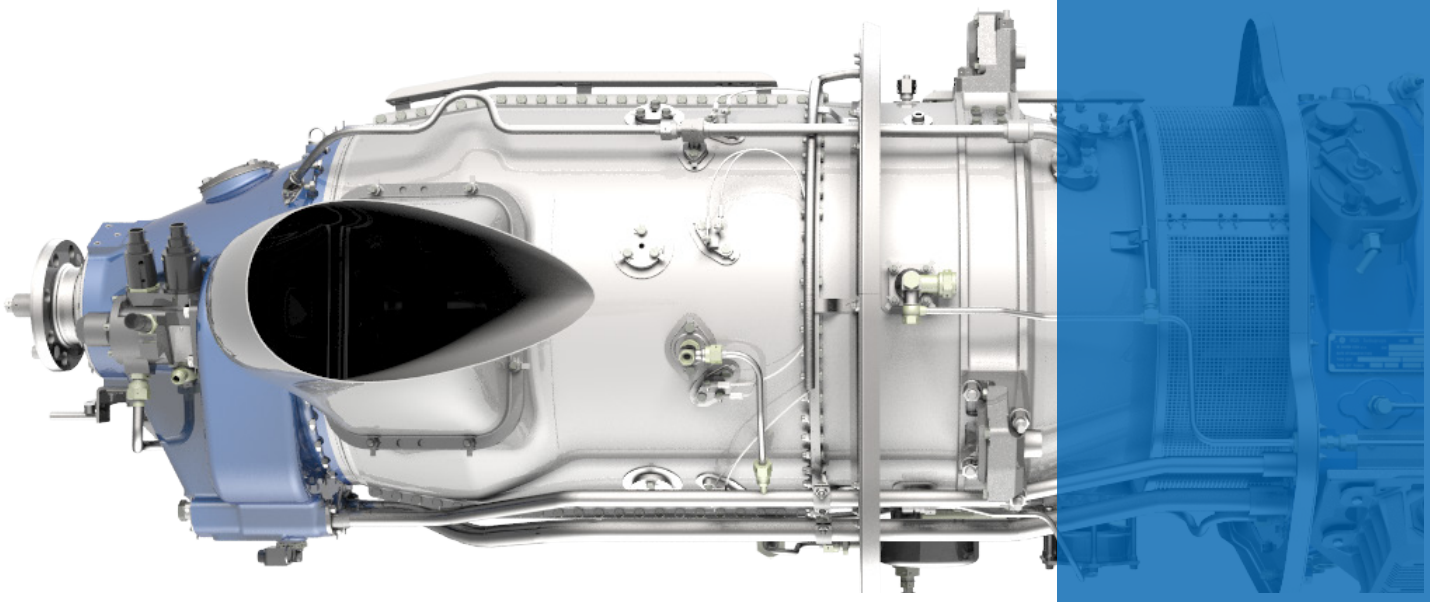
CzechTrade is a Governmental business agency of the Czech Republic established by the Ministry of Industry and Trade. Its main objective is to develop international trade and cooperation between Czech and foreign entities. Wherever in the world you are, the agency is your official contact partner when looking for qualified Czech-based manufacturers and service providers.

Connecting Czech & world businesses via

• Bespoke Supplier Search • Sourcing Days • Trade Shows • Networking Events •

Information and contacts for individual foreign offices can be found at **www.czechtradeoffices.com**

CzechTrade
CZECH TRADE PROMOTION AGENCY



АВИАЦИОННЫЕ ДВИГАТЕЛИ ИЗ ЧЕХИИ ЭКСПОРТИРУЮТСЯ НА ВСЕ КОНТИНЕНТЫ!

С ПОДДЕРЖКОЙ ЭКСПОРТНОЙ СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ EGAP!