

Job Air Technic: Boj o čas, 671 milionů dotací a letadla Aeroflotu

Datum: 2013-10-29 |

www.letejmezostravy.cz/clanek/51-job-air-technic-ziskal-kontrakt-na-opravu-letadel-aeroflotu

Obří opravna na velká letadla, která díky 315milionové dotaci od státu vyrostla na letišti Leoše Janáčka v Mošnově u Ostravy, stále bojuje s dluhy. V říjnu se ale poprvé za pět let existence rozjela na plnou kapacitu a svítla jí šance na oddlužení.

Na jaře Job Air Technic vyhrála tendr na kontrakt s ruským Aeroflotem, a stala se tak jeho jediným smluvním partnerem pro servis a opravy letadel Airbus 320 mimo území bývalého Sovětského svazu. Další podobná velká střediska má Aeroflot už jen v Rusku a Litvě.

"Podle této smlouvy budeme servisovat letadla mateřského Aeroflotu i dalších šesti společností z jeho skupiny. První stroje už dorazily do Mošnova, do konce roku jich tu máme opravit šest, takže po letech jedeme od začátku října na plnou kapacitu. Financování provozu řešíme díky předplatbám od zákazníků," říká ředitel a spolumajitel Job Air Technic Daniel Hurta.

Smlouva má podle něj pro Job Air a 175 jeho zaměstnanců zásadní význam: zajišťuje zakázkovou stabilitu i provozní financování. Kromě Aeroflotu Job Air opravuje airbusey, boeingy a saaby pro několik dalších zákazníků. Má tedy určitou naději, že se dostane ze svých začátečnických potíží a začne vydělávat. Počítá přitom s další podporou od státu.

Byznys založený na dotacích

Ambiciózní projekt opravárenského centra na letadla téměř za miliardu korun postavil na letišti v Mošnově ostravský podnikatel Daneš Zátorský. Opravna byla původně součástí jeho leteckého holdingu CCG.

Zátorský svůj podnikatelský záměr od počátku stavěl na dotacích: "Celý projekt byl na dotacích založený, bez nich bych se do něj nepouštěl," řekl předloni v rozhovoru pro Hospodářské noviny. "Původně měl být podpořen z offsetového programu firmy BAE, to nevyšlo, a tak jej podpořil stát. Všem se to líbilo, v roce 2009 nás dokonce ocenili mezi nejlepšími investory v zemi," líčil tehdy.

Původně měla opravna dostat na státní podpoře až miliardu korun během deseti počátečních let. Na počátku hospodářské krize, když vláda přiškrtla státní výdaje, ale musel tehdejší ministr průmyslu Martin Kocourek seškrtnat některé dotační programy, protože se na ně resortu přestalo dostávat peněz. Postihlo to i Job Air, jemuž ministerstvo zkrátilo celkový dotační rámec o třetinu. A nadto začalo ministerstvo omezovat i každoroční přiděly dotací. Právě to označil Zátorský už před třemi lety za příčinu potíží celé firmy.

Dluhy, dluhy, exekuce

Job Air Technic se rychle propadl do dluhů. Nesplácí investiční úvěr ve výši 683 milionů korun, který mu poskytly Česká spořitelna a Česká exportní banka, ani 200milionový kontokorentní úvěr od České spořitelny.

Job Air ale neplatí ani odvody za zaměstnance, daně, dluhy nasekal u dodavatelů energií nebo vůči firmě Eurest, jež mu zajišťuje závodní stravování. "Postupně dluhy splácíme," ujišťuje šéf firmy Barč. Katastrální úřad přesto stále eviduje celý řetězec exekucí na majetek Job Airu. Zaměstnanci, jimž firma neplatila mzdy, už třikrát navrhli Job Air do insolvence. Šéfům se ale zatím vždy povedlo peníze na výplatu být se zpožděním sehnat a na poslední chvíli tak hrozbu úpadku zažehnat.

Zátorský neměl po snížení dotací potíže jen s Job Airem, ale i dalšími firmami ze svého holdingu Geofin: zkrachovala mu záložna Unibon, která Job Air rovněž financovala, ve ztrátě je podle posledních dostupných informací jeho stavební firma VOKD, část leteckého holdingu CCG je v úpadku.

Kvůli dluhům vůči státu se letos dotace pro Job Air zcela zastavily, což její finanční problémy ještě zvýšilo.

Noví vlastníci

Zátorský z Job Airu už před časem vycouval. "Na radu bank jsem před časem předal Job Air Technic jeho manažerům, dnes s tou firmou nemám nic společného," řekl Aktuálně.cz.

Majoritními vlastníky mošnovské opravny jsou tak dnes generální ředitel Daniel Barč a obchodní šéf Daniel Hurta, jejich podíly ale mají v zástavě banky.

Dvacetiprocentní podíl ve firmě má irský partner, který financoval stavbu loni otevřené lakovny na letadla. A necelých dvacet procent drží Vítkovice Jana Světlíka, jež byly dodavatelem stavby, před časem opravně poskytly finanční injekci a jsou navíc ručitelem jejich bankovních úvěrů do výše 137 milionů korun.

Oddlužení na cestě

Prodají-li banky své téměř 900milionové pohledávky za Job Airem, jak o tom jednájí, může se firma ničivých dluhů rychle zbavit. Manažeři, kteří dnes Job Air ovládají, počítají s tím, že nový majitel pohledávku „kapitalizuje", tedy přemění na akcie a získá tak v podniku majoritní podíl.

"Získali bychom tak nového strategického partnera," doufá Barč.

Nový majitel má šanci, že se pak znovu dostane Job Air i k dotacím. Nemusel by k tomu ani hned doplatit všechny dluhy, stačilo by dohodnout se se státem na splátkových kalendářích. „Za řádné plnění závazků, jimiž jsou dotace podmíněny, je považováno i plnění na základě schváleného splátkového kalendáře," říká mluvčí MPO Jana Dronská.

Nový majitel přitom může dostat ještě víc než 315 milionů, jež opravná zatím spolykala. Pokud se mu povede Job Air stabilizovat, může žádat o sumu zbývající do dnes platného dotačního rámce, který činí celkem 671 milionů korun. „Tato suma představuje strop veřejné podpory podle skutečně vynaložených nákladů projektu. Takže Job Air může žádat ještě o 356 milionů,“ uvedla mluvčí Dronská.

Job Air Technic tak bojuje hlavně o čas. Pokud se stabilizace a oddlužení nepovede a firma spadne do insolvence, přijde o pojistky, pracně získané certifikáty - a definitivní šanci na dotace. Pak by ji čekal nejspíš zánik - a stát by přišel o jakýkoliv efekt z už vynaložených 315 milionů.