

Malajsijská konečná. Šance na sériovou výrobu českého letadla EV-55 mizí

13. září 2015, 06:17 - Rudolf Marek

Před necelým rokem plánovali malajsijská investoři vložit do letecké firmy Evekter v Kunovicích až 200 milionů dolarů (zhruba pět miliard korun). Dohoda měla Evekteru umožnit dokončení vývoje a zahájení sériové výroby dvoumotorového letounu EV-55 Outback pro devět až čtrnáct cestujících a také navýšit počet zaměstnanců z nynějších čtyř stovek na dvojnásobek. Realita je bohužel smutnější.

Malajsijská investice bude velmi pravděpodobně znamenat konec kunovické firmy. Podle dostupných informací se totiž jednalo spíše o nepřátelské převzetí Evekteru.

„Základní slabostí Evekteru je, že nemá finanční ani technické schopnosti certifikovat nové letadlo EV-55, přičemž necertifikované letadlo má hodnotu dvou skoro nových motorů a vrtulí, letových instrumentů plus zhruba dvou tun hliníkového šrotu. Zatímco hodnota výrobního programu EV-55 po úspěšné certifikaci by mohla být ve stovkách milionů dolarů,“ řekl týdeníku Euro letecký inženýr a šéf kanadské firmy XdH Aviation Peter Hartmann, který byl požádán o vytvoření marketingové organizace projektu EV-55 po vzoru světových výrobců letadel.

Vývoj konceptu, design a výroba dvou prototypů letounů stály 1,6 miliardy korun převážně z peněz daňových poplatníků. Náklady na certifikaci byly odhadnuty asi na 1,2 miliardy korun. Zavedení sériové výroby a vytvoření všech podpůrných organizací pro marketing, prodej, distribuci, servis a různé podpůrné služby uživatelům letadla a nezbytné pokračování vývoje se odhaduje na zhruba 2,5 miliardy.

Při dlouhodobém hrubém ročním obrátu 200 milionů a čistém zisku méně než 50 milionů je zřejmé, že Evekter na to nemá. A tak je zjevné, že už od počátku měly obě strany společný cíl: zhodnotit dosud v podstatě bezcenný program EV-55 financováním certifikace a následně ho prodat nějakému výrobcí, s velkou pravděpodobností v Číně. Zbytek světa totiž ovládla Cessna C-208 Caravan, jichž se už prodalo přes dva tisíce.

EV-55 u ledu

Projekt EV-55 začal v roce 2004, prototyp poprvé vzletl v červnu 2011 a po několika zkušebních letech byl uložen k ledu. Později bylo letadlo přeregistrováno na vojenské EV-55M, což umožnilo omezené pokračování zkušebních letů za peníze ministerstva obrany. Na první pohled je zřejmé, že prototyp má celou řadu zásadních nedostatků, které vznikly kvůli marketingové nezkušenosti konstruktérů a neznalosti, jak se takové letadlo používá v praxi. Podle Hartmanna se nicméně tyto nedostatky dají snadno odstranit.

Evekter o problémech ví, ale odmítá změny před startem certifikačního programu. Pokud má zájem pouze o certifikaci prototypu v dnešní podobě a rychlý prodej celého programu jinému výrobcí letadel, dávalo by to smysl. Tyto snadno napravitelné nedostatky však dělají z EV-55 nekonkurenční letadlo a uzavírají mu přístup na většinu trhů. Nový majitel programu EV-55 bude muset chyby odstranit a letoun za další desítky milionů dolarů recertifikovat, což snižuje jeho nynější cenu.

Přesto už v polovině listopadu podali Malajsijsci žádost o zahájení typové certifikace a zaplatili registrační poplatek 263 800 eur. Hlavním a pravděpodobně jediným malajsijským investorem v Evekteru je bývalý premiér Malajsie Mahathir bin Mohamad, kterému letos bude 90 let a bývá označován za „otce moderní Malajsie“. Během své politické kariéry transformoval zemi na jednoho z hlavních ekonomických tygrů.

Od prosince do března malajsijský podíl v Evekteru narostl z devíti na patnáct procent, jak se splátky investice přeměňovaly ve vlastnické podíly. Až dosáhnou 85 procent, dojde podle článku 9.1 závěrečného ustanovení smlouvy k okamžitému zániku funkce všech českých jednatelů. V dozorčí radě zůstanou dva jednatelé zastupující malajsijské investory.

Majitelé na schůzi valné hromady Evekteru 17. července 2014 totiž odsouhlasili vytvoření dvou kategorií jednatelů – tři jednatelé A reprezentující české vlastníky plus dva jednatelé B zastupující investory. Rovněž schválili rozsáhlé změny v článku 8 společenské smlouvy, která definuje či upřesňuje pravomoce obou stran, očividně proto, aby se tím usnadnily budoucí kroky k převzetí firmy.

„Na další valné hromadě 4. prosince 2014 došlo k daleko podstatnějším změnám. Zaprvé byl druhým jednatelem B zvolen Dr. Mahathir, který je v anglické verzi notářského ověření uveden jako jednatel a předseda dozorčí rady Evekteru. V notářsky ověřeném českém překladu je tato informace úplně vynechána,“ říká Hartmann.

Montážní haly

Zvolením Mahathira začala platit nová ustanovení podle článku 8.5, která se zdají jako ušitá na míru možného převodu duševního vlastnictví, licence na EV-55, výroby i dceřiných společností. Dnes už je nepochybné, že ani jedna ze stran od samého začátku vyjednávání neměla nejmenší apetit vrážet po certifikaci do EV-55 další desítky milionů dolarů na nastartování sériové výroby, servisu a prodeje.

Jednak s tím ani jedna strana nemá zkušenosti, jednak to je velice dlouhodobá investice, což je proti základnímu principu investorů Mahathirova typu. Šance na dokončení certifikace EV-55 je v příštích pěti či více letech podle Hartmanna asi 20 procent.

Šance, že by se ještě někdy našla česká firma finančně a technicky schopná vývoje, certifikace a sériové výroby, je v podstatě nulová. Zůstanou pouze montážní haly pro zahraniční firmy. Martin Růžička odpovědný v Kunovicích za marketing projektu EV-55 k tomuto tématu týdeníku Euro sdělil, že „vedení firmy nebude odpovídat na žádné otázky“