

## Letecký průmysl

Jakub Mikel

jakub.mikel@economia.cz



## Přechod na americké vrtulníky je akce číslo jedna, říká šéf LOM Praha

**S**tátní podnik LOM Praha na tom v posledních letech není moc dobře. V roce 2019 hospodařil se ztrátou 188 milionů korun, a byt za loňský rok očekává lepší čísla, v plusu ještě nebude. „Jsem přesvědčen, že jsme se už odrazili ode dna. Pro letošní rok očekávám výrazně lepší čísla,“ říká v rozhovoru pro HN šéf podniku Jiří Protiva. Ten LOM převzal letos v únoru a v podniku, který dělá hlavně servis letecké techniky se zaměřením na ruské vrtulníky řady Mi a cvičí piloty v Pardubicích, odstartoval rozsáhlou reorganizaci. Věřící, že i díky tomu letos Letecké opravny Malešice skončí v černých číslech.

### HN: Už víte, jak vypadalo hospodaření LOM za loňský rok?

Očekáváme ztrátu 80 milionů korun před zdaněním. Po mém nedávném nástupu do státního podniku je mou úlohou podnik stabilizovat a dále rozvíjet. Pro letošní rok očekávám výrazně lepší čísla. Konkrétní hranici jsem si nestanovil, ale pokud to číslo na konci roku bude černé, tak půjde o významný posun kupředu.

### HN: Do armády ale půjdou s ohledem na finanční situaci státu menší sumy.

Musíme zabezpečit více zdrojové financování a nebyť závislí pouze na armádě, to jsem si přenesl ze svého předchozího působení. LOM například nabízí výcvik pilotů a servis nejen pro českou armádu, ale i pro zahraničí, například pro Slovensko, Polsko, ale také třeba Keňu, Afghánistán nebo Burkina Faso. Tam všude lze hledat další zakázky. Máme navíc i jiná portfolia, jako je třeba galvanovna, strojní obrábění, vyvažování rotačních dílů nebo nedestruktivní testování, která můžeme nabídnout českému průmyslu, například do automotive, kde se během covidu některé, zejména zahraniční vazby zpřetrhaly.

### HN: V roce 2018 hospodařil LOM Praha se ziskem 26 milionů korun před zdaněním. V roce 2019 ale skončil podnik v minusu 188 milionů. Co se stalo?

Na základě mých prvotních poznatků tam byly záležitosti týkající se projektů a dílčích vnitřních problémů, které si s sebou LOM nesl. Podnik si v rámci zakázek na sebe jednoduše nevydělal.

### HN: Zabýval jste se do detailu tím, co se dělo před vaším nástupem? Provedl jste audit?

Když jsem nastoupil do LOM, tak jsem si udělal i hlubší analýzu, na základě které jsem provedl různá opatření, ať už v oblasti personální, organizační, nebo odborné. Od začátku července jsem provedl reorganizaci, abychom zefektivnili procesy, detailněji hlídám obchodní a finanční plán a cash flow. To jsou základní dokumenty pro fungování do budoucna. Chci mít mikropohled na chod podniku.

**HN: Jaká personální opatření jste vyvodil?** LOM Praha zažil před mým nástupem určitou personální vyprahlost, spojovaly se zde úseky, protože odcházeli různí manažeři. Pro mě bylo zásadní rozdělit kompetence tak, aby se nesmyslně nemíchaly. Teď jsme si nastavili jasná pravidla o tom, kdo za co zodpovídá.

### HN: Zmínili jste, že za ztrátou z minulých let byly problémy s některými projekty. Který konkrétně měl nejhorší dopad na hospodaření?

To se generálně říct nedá. Samozřejmě problémy byly se servisem ruských vrtulníků Mi, kde docházelo k prodloužení termínů oprav ze strany podniku LOM. Byly tam ale i objektivní důvody, jelikož se objevovaly problémy se subdodávkami. Což je mimochodem oblast, na kterou se musíme do budoucna zaměřit a mimo jiné lépe nastavit vztahy s jednotlivými partnery, aby vše fungovalo tak, jak má.

### HN: Ve výroční zprávě za rok 2019 se píše, že za vysokou ztrátou stojí i embargo vůči Rusku. Jakou roli to skutečně hrálo?

Já bych neřekl, že to bylo embargo jako takové, tedy že by se něco úplně zastavilo. Sankce vůči Rusku se totiž netýkaly mezivládní

dohody uzavřené mezi Českou republikou a Ruskou federací. Nevnímám ani teď, že by v našem portfoliu sankce představovaly zásadní problém.

### HN: Jak dlouho ještě budete ruské vrtulníky Mi servisovat?

My máme pro platformu Mi dvě linie. První jsou dopravní vrtulníky Mi-171Š, které by měly v armádě létat až do roku 2035. Druhá linie jsou stroje Mi-24/35, což jsou bitevní vrtulníky, které by měly sloužit do roku 2023 a postupně budou nahrazovány americkými vrtulníky Viper a Venom. Ty už se vyrábí, měly by do České republiky dorazit v roce 2023. LOM je do toho procesu začleněn a má na tom mít významný podíl. Budeme se věnovat podpoře simulačního výcviku, který bude probíhat v nově budovaném centru v areálu vrtulníkové základny u Náměště nad Oslavou, tak i dílčímu servisu a úpravám nové flotily.

### HN: Už školíte lidi na servis nových vrtulníků?

Intenzivně komunikujeme s americkou firmou Bell, která stroje vyrábí, i s americkou vládou. Školení proběhne v průběhu příštího roku.

### HN: Jak moc zásadní je pro vás přechod z ruské techniky na americkou?

Pro LOM Praha, ale i Armádu České republiky je to v oblasti vzdušných sil akce číslo jedna. Přecházíme z východní na západní platformu. V praxi to nicméně znamená, že jednotlivé platformy budou po nějakou dobu fungovat souběžně, ale nesmí se, zjednodušeně řečeno, míchat dohromady, tedy že americké stroje musí být odděleny od ruských. Proto budujeme i nové samostatné servisní středisko. Mu-

ly. Memorandum ukazuje, že chceme nadále spolupracovat. Hovoří se v něm o sdílení kapacit, opravách motorů a prodloužení provozní doby současných letounů L-39C, což se podařilo. Tím jsme získali čas a můžeme začít znovu hovořit o implementaci letounů L-39NG do výcvikových programů našeho Centra leteckého výcviku v Pardubicích.

### HN: Hovořilo se o čtyřech letounech. To platí?

Zatím ano, ale to vše je součástí jednání. Obě strany jsme ukázaly vstřícnost, že s tím chceme pohnout. Mám expertní tým, který se přímo věnuje spolupráci s Aerem. Na hraně mého příchodu do LOM Aero upravilo svou nabídku, která modifikovala termínové a platební podmínky.

### HN: Jak?

Původně to bylo nastaveno tak, že se bude platit po dodání letounů a státní podnik si vezme na nákup úvěr. Pak se to ale modifikovalo do formy zálohových plateb. Původní dohoda vyplývala i z faktu, že LOM nebyl v minulosti v nejlepší finanční kondici. Teď máme oboustranně zájem na konstruktivním pokračování jednání.

### HN: Potřebujeme vlastně nové výcvikové letouny L-39NG?

My jsme teď prodloužili provozní dobu současně používaných L-39C. Máme odhad, že ještě rok a půl mohou létat. To znamená, že to je doba, za kterou je potřeba zajistit náhradu. Zároveň ale ty letouny trhají rekordy v nalétaných hodinách. Pokud bychom neměli náhradu, tak zastavujeme výcvik proudových pilotů v České republice. Což už mimochodem reálně hrozilo.



**Při pořízení nových vrtulníků bude LOM hrát významnou roli.** „Budeme se věnovat podpoře simulačního výcviku v areálu vrtulníkové základny u Náměště nad Oslavou i dílčímu servisu a úpravám nové flotily,“ říká v rozhovoru šéf firmy Jiří Protiva. Foto: HN – Honza Mudra

**Prodloužili jsme teď provozní dobu L-39C. Pokud bychom neměli náhradu, tak zastavujeme výcvik proudových pilotů.**

síme přizpůsobovat i organizační strukturu společnosti, vznikají útvary, které se orientují přímo na americké vrtulníky.

### HN: Budete pro americké stroje mít stejné certifikace na kompletní servis jako u ruských?

Chceme se do toho modelu dostat. Teď řešíme podmínky s americkou stranou tak, aby se co nejvíce částí servisovalo u nás.

### HN: Nedávno jste podepsali memorandum o spolupráci s firmou Aero Vodochody. Jak to vypadá s nákupem cvičných letounů L-39NG? O jejich pořízení se hovoří už minimálně tři roky.

Po mém příchodu jsem pochopil, že to je další důležitý bod k řešení. Pro mě je spolupráce s Aero Vodochody zásadní. Před tím, než jsem nastoupil, se ty vztahy trochu znepráhledni-

### JIŘÍ PROTIVA (38)

■ Po absolvování Právnické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci nastoupil v roce 2006 do sekce vyzbrojení ministerstva obrany.

■ Od roku 2010 působil v Inspekci ministra obrany. V roce 2012 nastoupil do Vojenského technického ústavu na pozici správního ředitele, o tři roky později byl jmenován ředitelem.

■ Od 10. února 2021 řídí státní podnik LOM Praha.