



Lennuki baashoolduse käigus tuleb põhjalikult hooldada ka lennukimootorit.

LENDAME. Lennukite hooldaja **Magnetic MRO** on käivet igal aastal peaaegu kahekordistanud, äriplaanid ulatuvad aga siinsetest angaaridest palju kaugemale.

Eesti lennundus vajaks avaramat pilku

LENNART RUUDA
reporter



Me jääme riigis lennukite hooldusest maha, kui me ei vaata Eesti lennunduse suuremat pilti ja neid võimalusi, mida see tööstusharu meile pakub,» ütles Tallinna lennukite hooldusest maha jäänud Risto Mäets.

Kunagi vaid Estonian Airi lennukite hooldanud firmast on kasvanud rahvusvahelise haardega tegija, kes alustab jalgelt uute äritega ja kahekordestab iga aastaga käivet. «Jah, me olime Estonian Airi väikevõime ja sõltusime neist. Aga oleme pööranud uue lehekülje – maailma lennukite hoolduse turg on 65 miljardit ja me tahame sellest pirukast osa saada,» räägib Mäets ambitsioonikalt.

Mäets leiab, et oleme riigi- ja lennukite hooldusest maha jäänud. «See tööstusharu hõlmab veel lennuki ja selle komponentide hooldust, koolitamist, inseneritehnilise toe müümist ning tarkvara arendamist. Ja mis ei võiks meil tulevikus olla suurte lennukitootjatele osade valmistamine,» loetleb Mäets võimalusi.

Kuigi Nordica on tema sõnul igati head tööd teinud, võiks lennundus kui tööstusharu Eesti majandusse senisest tunduvalt rohkem panustada.

need asjad võiks tegelikult ka Eestis olla, aga me pole isegi kuulnud sellest.»

Ta rõhutab, et lennundus on sõda riikide vahel. Kuna erasektor saab tööstusharu arendada ainult teatud tasemeni, siis on riigi roll ülilooline, et selles valdkonnas üldse midagi toimiks. «Tähtis on riikliku lobitööd, pidevat tööd lennufirmade ja tootjate juures. Sellist asja ei ole, et mõni suurtööstus heast peast tahab meid juurde tulla. See on pikki ja järjekindlalt tööd,» märkis Mäets.

Magnetic MRO traditsiooniline äri on olnud lennukite hooldamine Tallinna lennukite angaarides. Baashooldust tehakse kaht tüüpi lennukitele: Boeing 737 ja Airbus 320. «Need on meie regioonis populaarseimad lennukitüübid. Kuna baashoolduse alustamine eeldab suuri ettevalmistusi ja investeringuid, ei saa me

ilma piisava algmahuta uute lennukitüüpide lisamisest äriks loomiseks.»

Baashooldust tehakse umbes iga kahe aasta tagant ja sel ajal võetakse lennuk osadeks: rattad alt, salong tühjaks, tiivud lahti. Kõik hooldustööd on rangelt lennukitootja ette kirjutatud. «Kui me aga leiame

Pärast 2014. aastat, mil vahetus juhtkond, on Magnetic MRO läinud lennukimootorite ärisse ja alustanud lennukite kiirhooldamist välismaal.



Magnetic MRO juht Risto Mäets selgitab, et lennuki ratalastel on süsinikpidurid, mida kasutatakse ka vormelitel. Ainuüksi ühe ratta piduriketast maksab 35 000 eurot ja peab vastu kuni kaks aastat.

FOTO: LIS TREMANN

Magnetic MRO

- Asutatud 2002. aastal.
- Ettevõtte kuulus kuni 2010. aastani koos Estonian Airiga Skandinaavia suurimale lennufirmale SAS.
- Pärast seda sai ettevõtte saajaprotsendiliseks omanikuks Baltimaade era- ja riskikapitalifirma Baltcap.
- 2014. aastal omandasid Magnetic MROst kaks kolmandikku kaks Küprosel registreeritud firmat: Sasmex Investments Ltd ja Tiaravia Services Ltd.
- 70 protsenti firmast kuulub Balticpile ja 30 protsenti neljale väikekantsionärlile.

Käive	2015	2016	2017
2015	36,5 miljonit eurot		
2016	50 miljonit eurot		
2017	70 miljonit eurot (prognoos)		

ilma piisava algmahuta uute lennukitüüpide lisamisest äriks loomiseks.»

Baashooldust tehakse umbes iga kahe aasta tagant ja sel ajal võetakse lennuk osadeks: rattad alt, salong tühjaks, tiivud lahti. Kõik hooldustööd on rangelt lennukitootja ette kirjutatud. «Kui me aga leiame

lennukil mingi vea, mida pole juhistes kirjas, peame pöörduma tootja poole, et ohutu lahendusi leida. Selles mõttes me midagi oma peaga siin mõelda ei tohi,» rääkis ta.

Kõige keerulisemateks hooldustöödeks hindab Mäets keretööd. Kui on vaja teha kere sisse lõige, et näiteks roostes koht välja vahetada, tuleb see täielikult eemaldada, vastasel juhul muutub kere nõraks.

«See võib aga väga ajamahukas ja kallid olla,» ütles Mäets. Aasta jooksul hooldab ettevõtte umbes 80 lennukit, mis lendavad siia spetsiaalselt hooldusse.

Magnetic MRO otsustas juba aastaid tagasi, et tahab just globaalses lennukitööstuses olulist rolli. «Meie piir ei ole Eesti, Baltimaad ega ka mitte Skandinaavia. Me ei pea rahulduma sellega, mida meile naaberriigid pakuvad. Veel kord, globaalne turg on 65 miljardit. Mida teeme meie viiletsalt kui mõni välismaal tegutsenud lennukite hooldusfirma?» küsis Mäets.

Seetõttu on Magnetic MRO

prioriteedid liikunud Tallinna angaaridest kaugemale. «Ainult lennukite hooldamine tundus igav. Meie konkurentsieliseks hakkas kaduma, me ei olnud turul enam kõige odavamad, mistõttu tuli leida lisategevusi ja -suundi,» rääkis Mäets. Pealgi moodustab traditsiooniline baashooldus vaid 15 protsenti globaalsest turust.

INNOVATSIOON ON OLULINE

Pärast 2014. aastat, mil vahetus ettevõtte juhtkond ja toimus nn murrang, on Magnetic MRO läinud lennukimootorite ärisse ning alustanud lennukite hoolduse oskusteabe müüki ja liinihooldusteenust, mis tähendab lennukite kiirhooldust välismaal lennukaamades.

Peale selle otsis nad Ühendkuningriigi firma Mac Interiors, mis toodab näiteks salongidetaile maailma suurimale lennukile Airbus 380. «See ost toob meid kõrgemas suurusel kaubade ja teenuste ekspordit,» märkis ta.

Selle aasta kõige tähtsam sündmus on tõenäoliselt uue lennukite värvimiseks mõeldud angaari avamine Tallinna lennukaamas. See tähendab, et

de vahendamine ja müük välismaal. See tähendab, et firma ostab mõne vanema lennuki, misjärel analüüsib, kas seda on mõistlik taastada ja edasi liisida või tuleks see lammutada ja osadeks müüa. «Otsime ise lennukid välja, see on üks meie konkurentsieliseid. Agentuurid vahendavad juurdehoidlust,» sõnas Mäets.

Ettevõtte tahab tuua oma tegevusvaldkonda rohkem innovatsiooni ja uusi tehnoloogilisi lahendusi.

Seetõttu ongi ettevõtte jõudnud nii kaugemale, seevastu varem täielikult domineerinud lennukite baashooldust toob kogukäibest vaid 30 protsenti. «Kapitalimahukaid investeringuid, nagu angaarid ja töökodad, me väljastpool Eestit ei planeeri, küll aga peab suurenema kaupade ja teenuste ekspordit,» märkis ta.

Selle aasta kõige tähtsam sündmus on tõenäoliselt uue lennukite värvimiseks mõeldud angaari avamine Tallinna lennukaamas. See tähendab, et



Lennukisalong seestpoolt, kui seinapaneelid ja toolid on välja võetud. Niimoodi pääsetakse ligi lennuki kerele, kus võib tekkida korrosiooni.



Lennukitib, mis koosneb tänapäeval eeskätt komposiitmaterjalist ja karbonkiust. Uuematel lennukitel alumiiniumi enam ei olegi.

firma saab hakata klientidele pakkuma täiendust: lennuki hooldus, sisustus ja värvimine. «See on meeleto konkurentsieliseid, kuna selliseid täiendustepakkujaid siin piirkonnas ei ole,» märkis Mäets.

Samuti tahab ettevõtte tuua oma tegevusvaldkonda rohkem innovatsiooni ja uusi tehnoloogilisi lahendusi. Selle tarvis hakkas ettevõtte 3D-printimise lennukiinterjööri komponente. Peale selle töötavad nad välja 3D-visualiseerimise

Töötajad otse tänavalt

Risto Mäetsast sai Magnetic MRO tegevjuht moodunud aasta detsembris. Ta alustas firmas tööd tehnikuna 2007. aastal ning on sellest ajast saadik karjääril teinud suuri samme. «Kui me räägime ettevõtte arengust, siis tegelikult me müüme noortele karjääri-

viieni tööd, siis meil pole ilmselt kõige õigem koht. Me pakume neile võimalust arened ja töötada rahvusvahelise haardega ettevõttes,» rääkis ta. Ettevõttes töötavad praegu 340 inimest ja töökohad on üle maailma. Lennart Ruuda

Kas ettevõtte jätkab tulevikus sama kiiret laienemist, alustab näiteks Eestis lennukite tootmist? «Seda viimast ehk mitte,» muheleb ta, «aga lennukiosade tootmine võiks Eestis täitsa reaalne olla. Meil on riigis suurepäraseid ajude, kes seda kindlasti teha suudaks.»

Ta lubab, et kuigi lähiajal tulevad nad välja mitme uue huvitava teenusega, keskendutakse lähiaastatel valitud strateegia elluviimisele.