

# Nechejte aerolinkám volné ruce!

Datum: 2016-10-18 | [www.letejmezotravy.cz/clanek/86-nechejte-aerolinkam-volne-ruce](http://www.letejmezotravy.cz/clanek/86-nechejte-aerolinkam-volne-ruce)

**Před několika týdny byl ukončen projekt výběrového řízení rozlétání linek z Ostravy do Amsterdamu a Helsinek, který byl schválen na 17. zasedání zastupitelstva kraje konaného dne 17.12. 2015. Moravskoslezský kraj chtěl obě linky spustit počátkem října, všichni, kteří se o tuto situaci zajímali, odhadovali výsledek dopředu, ještě před samotným koncem tohoto řízení.**

Moravskoslezský kraj si k řešení problematiky závazku veřejné služby v letecké dopravě přizval advokátní kancelář CÍSAŘ, ČEŠKA, SMUTNÝ s. r. o., která zpracovala Odůvodnění potřeby uložení závazku veřejné služby na leteckých linkách Ostrava - Helsinky a Ostrava - Amsterdam a jejich kompenzace. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky s ohledem na celkovou dobu trvání závazku 4 roky činila 600 mil. Kč (Ostrava - Helsinky 244 mil. Kč, Ostrava - Amsterdam 356 mil. Kč).

Ve výběrovém řízení byly specifikovány mimo jiné tyto požadavky:

- Trasy a minimální počet rotací (let tam a zpět)
- Návaznost, pravidelnost, letový řád a struktura spojení

Ze zadávacího textu vyplývá, že kraj požaduje 5 rotací Ostrava - Amsterdam týdně (po, út, st, čt, pá), Ostrava - Helsinky pak 3 týdně (po, st, pá). Dále pak exaktně stanovuje časy odletů a příletů jednotlivých linek. Konkrétně, citujeme:

*První let z Letiště Leoše Janáčka Ostrava (OSR/LKMT) musí být mezi 5:00 a 8:30 místního času, poslední přílet na Letiště Leoše Janáčka Ostrava (OSR/LKMT) musí být mezi 18:00 a 23:30 místního času. Časy příletů na cílové letiště musí být stanoveny tak, aby byla zajištěna návaznost Linky na odletové vlny z cílového letiště s maximální čekací dobou 3 hodiny.*

Dle našeho názoru tyto podmínky značně omezují případný zájem letecké společnosti provozovat uvedené letecké spojení. V době, kdy tu máme trh fungující na základě nabídky a poptávky, zde kraj přichází s tím, kdy velmi jasně říká, kam se bude létat, kdy, a v době nedávné dokonce i čím se bude létat. Spousta destinací, s kterými kraj přicházel, byly páleny stále nějak od boku bez znalosti konkrétních potřeb a přání obyvatel kraje. Se současným zrušeným výběrovým řízením lze pozorovat alespoň malý kvalitativní pokrok v oblasti zjišťování potřeb obyvatelů a firem v kraji (provedené a zpracované dotazníkové šetření). Nicméně stále to je trh a letecké společnosti, které si ostravské letiště buďto vyberou nebo nevyberou. Nebo bylo toto řízení vypsáno takto záměrně a měla se přihlásit pouze jedna vybraná společnost?

V živé paměti jistě také všichni máme výběrové řízení z předchozích let, ve kterém se krajští politici snažili pomoci společnosti Central Connect Airlines (CCA). V něm šlo tehdy o částku převyšující 700 mil. Kč, kterou měla CCA obdržet za rozlétání nových linek. S odstupem času krajští zastupitelé toto

řízení kritizovali a tendr taktéž zrušili. S podivem tedy sledujeme, jak se kraj snaží v podstatě o to samé! Polská letiště nechala rozhodnutí na samotných společnostech, nevypisovala výběrová řízení, nediktovala přesné podmínky od kdy do kdy, kolikrát a kam mohou a nemohou létat. Výsledek? Víme všichni.

**Spolek Létejme z Ostravy, z.s. proto důrazně odmítá vypisování dalších výběrových řízení s takto omezujícími podmínkami**, kterého jsme byli svědky v tomto roce. Je patrné, že výběrová řízení se dokonale míjí účinkem a nemají valný význam pro rozvoj mošnovského letiště. Současné řízení letiště se zdá býti amatérské. Nové kolo výběrového řízení bude toho nejspíše důkazem.

Nicméně nikdy jsme nebyli svědky toho, tím, jak každý dobře dokázal pojmenovat chyby, že by se něco dělo jinak. Takže na otázku, co stojí za tím, že to jde na polských letištích, kraj nikdy nenašel odpověď. Nebo se jí záměrně vyhýbal, neboť by to znamenalo jediné, přiznat si, že je všechno špatně a doba, kdy se konsolidoval trh Ostrava-Katowice-Krakow, se už podruhé nevrátí a karty jsou už rozdány zcela jasně, přičemž ani jedna vysoká karta není na straně ostravského letiště. Bohužel.

A tak by Moravskoslezský kraj udělal jistě mnohem lépe, kdyby z přichystaného balíku vyčlenil adekvátní částku na plat odborníka na leteckou přepravu, který by za mošnovské letiště lobboval u leteckých společností. Domníváme se, že by efekt byl mnohem zřetelnější a troufáme si říct, že i rychlejší, neboť člověk, který je v této problematice zběhlý, chybí ostravskému letišti jako sůl. Ostatně nemusíme chodit daleko, abychom viděli, jak dopadají letiště a letecké společnosti, pokud tyto společnosti řídí politiky dosazené vedení bez jakýchkoliv praktických zkušeností s vedením letiště či aerolinek (ČSA, Letiště Praha, Letiště Ostrava atd.).

Nezachyceným trendem je rovněž myslet si, že cestující chtějí cestovat vysloveně levně. Chce-li být letiště konkurenceschopné, musí zohledňovat všechny požadavky potencionálních cestujících. Nicméně amatérismus je zjevný na první pohled, kdy některé nové pseudolinky jsou šity horkou jehlou (např. spojení do Düsseldorfu, které je také dotováno částkou dosahující cca 5 mil. Kč za 9 měsíců provozu). To samé platí o "pravidelných" letních linkách operovaných společnostmi Travel Service/Smartwings. Spousta lidí tyto společnosti přetrpí při cestě na dovolenou, ale kdo může, volí raději jinou cestu. A proto by bylo sympatické, kdyby s novou linkou přišel zavedený dopravce, nejlépe ze zahraničí, aby konkurence a tlak na kvalitu služeb byl vyšší a vyšší.

## Zdroje

[Text materiálu](#), [Příloha 1](#), [Příloha 2](#), [Příloha 3](#), [Příloha 4](#), [Příloha 5](#)