

U nás se jen mluví, v Polsku koná

Datum: 2018-02-05 | www.letejmezostravy.cz/clanek/97-u-nas-se-jen-mluvi-v-polsku-kona

O hlavních problémech, historii i současné situaci letiště Leoše Janáčka v Mošnově má větší přehled než řada regionálních politiků. Předseda spolku Létejme z Ostravy Radim Gál absolvoval v průběhu šesti let ve funkci řadu diskuzí a debat s cílem současnou situaci změnit nebo ji vylepšit. Zatím bez znatelného výsledku.

„Vždy jsme se snažili být konstruktivní a pozitivní. Bohužel nás vedení letiště, respektive vedení Moravskoslezského kraje, stále neberou vážně. Je to smutné, protože ani přes výrazné investice do rozvoje letiště nedochází k nárůstu cestujících, ani linek. Šance, kterou Mošnov měl, byla beze zbytku promarněna a umožnila tím dynamický rozvoj okolních letišť v Polsku,“ říká v otevřeném rozhovoru pro Moravskoslezský deník Radim Gál s tím, že hlavním cílem a ambicí spolku je stále pomoc k rychlejšímu rozvoji letiště.

Kde vidíte hlavní příčiny současného neutěšeného stavu ostravského letiště?

Určitě se nejedná o problém posledních několika let. Musíme jít dále do historie, a to ještě do doby, kdy byl hejtmanem Evžen Tošenovský (2000 až 2008), který vcelku striktně odmítal nízkonákladové dopravce. A to v době, kdy se společnosti etablovaly na evropském trhu. Nepochopení významu tohoto fenoménu se pro budoucnost osobní dopravy v Evropě ukázalo jako klíčové. Proti hrály i další okolnosti - Mošnov byl součástí České správy letišť a byl tedy manažersky řízen z Prahy. Navíc v tomto období vedení Moravskoslezského kraje, jako vlastník, ještě neměl jednoznačné priority, kde letiště směřovat a netušil jakým způsobem letiště rozvíjet. V této vizi pak pokračovali i další politici, resp. ředitelé letišť. K tomu se připojilo neslavné působení aerolinek CCA, které měly v Mošnově privilegované postavení. Díky politické přízni a personálnímu propojení se veškerá možná konkurence blokovala, a nacházela svůj azyl v Katovicích.

Kdy se podle vás situace zlomila a Poláci trh v aglomeraci ovládli?

Tady je třeba zdůraznit, že startovní čára byla pro letiště víceméně stejná. Co se týká parametrů, to ostravské na tom bylo mnohem lépe. Nicméně definitivně se situace zlomila v letech 2004 až 2005 vstupem nízkonákladových dopravců na letiště v Katovicích. Poláci o rok dříve pochopili, že dotace a finanční podpora linek v začátcích je správná cesta. Polská letiště poskytla bázi nebo lépe řečeno základnu nízkonákladovým dopravcům, což se jim ze strategického i dlouhodobého hlediska vyplatilo. Cestujícím potom bylo nutné nabídnout další zkvalitnění služeb (parkování, občerstvení, stravování, prodej suvenýrů a podobně) a letiště se rychle rozvíjelo. V konečném důsledku došlo rovněž ke spojení místní samosprávy s největšími lokálními firmami, které byly ochotné vložit další finance do rozlétání letišť.

Jakou roli v průběhu let sehráli politici z vedení Moravskoslezského kraje?

Zásadní! Letiště se stalo politickým nástrojem, předmětem slibů, které zůstaly nenaplněny. Můžeme

už jen spekulovat o tom, zda byly investice vložené do rozvoje letiště správně, ale Realita je taková, jaké je... Zatím to vypadá tak, že je jedno, jakou máte dráhu, letištní techniku nebo kolejové napojení. Tohle nemá pro dopravce až takový význam.

Vyplatila se podle vás výstavba železniční zastávky za stovky milionů korun, daly se třeba podle vás lépe investovat?

Jestliže uvažujeme pouze o napojení průmyslové zóny, která se v okolí letiště nachází, je třeba si uvědomit, že železniční trať stále nefunguje tak, jak bylo původně zamýšleno. Absence železničního překladiště situaci značně komplikuje a zhoršuje. Ale jinak se dá obecně říci, že se peníze investovat lépe nedaly, pocházely z evropských zdrojů a byly k tomuto účelu určeny.

Je potenciál letiště s železničním napojením vyšší než bez něj?

Určitě je větší. Je ale nutné železnici začít efektivně využívat a nabízet cestujícím. Prázdnota spojů je hlavní problém, vždyť ještě donedávna bylo možné na internetu číst mnoho negativních reakcí na nevyužitelnost železniční dopravy na letiště pro velmi špatně postavené jízdni řády. Moravskoslezský kraj si linku objednává, má tedy zajistit adekvátní časový harmonogram k vyšší efektivitě spoje.

Váš spolek byl v průběhu let hodně aktivní. Co považujete za svůj největší úspěch?

Poté, co náš spolek absolvoval několik jednání na krajském úřadě, tak se například na webu mošnovského letiště objevily incentivní a další podpůrné programy pro letecké dopravce. A světe, div se! Ostravu zařadil do své sítě největší evropský nízkonákladový hráč - Ryanair.

Poslední „ostudou“ byla situace, kdy se nikdo nepřihlásil do tendru na linky do Amsterdamu a Helsinek. Jaký máte na tuto věc svůj názor?

Je pravda, že žádná společnost nepodala finální nabídku na provoz těchto linek. Na druhé straně určitě nebylo i přesto problém získat dopravce, který bude létat do těchto frekventovaných destinací třeba o půlnoci, což ale jistě nebylo cílem výběrového řízení. Bohužel je tady jedna věc, o které veřejnost neví. Ještě za působení minulého vedení Moravskoslezského kraje, respektive letiště zkoumal tendr na linku do Amsterdamu dopravce Transavia, kterého kraj svými podmínkami nakonec odradil. Máme k dispozici odpověď z této společnosti, proč nakonec od záměru z Ostravy létat ustoupili. A moc pozitivní čtení to není... Jen pro úplnost dodávám, že i tento dopravce nakonec zakotvil v Katovicích. V dnešní době není ostravské letiště v situaci, aby si vybíralo nebo kladlo podmínky. O tom, kam se bude létat, rozhoduje letecká společnost. To zatím vedení Moravskoslezského kraje ani letiště bohužel stále nepochopili.

Jaká je podle vás budoucnost letiště?

Z našeho pohledu stojí alespoň za úvahu nebo zahájení diskuze, zda by se neměl kraj vzdát svého vlivu na řízení letiště, ať už formou personálního obsazení či jinak. V této chvíli se zdá, že kraj veškeré možnosti už vyčerpал (linky do Londýna, Milána a Prahy), navíc se nepoučil z chyb. Nadějí by mohlo být Cargo, zde je ovšem nutné brát potaz polskou konkurenci. Zatímco my tady teprve o něm diskutujeme, tak v Polsku mají jasno a lidově řečeno, do země zase kopnou dříve. U nás se o všem

mluví, jinde koná. Hlavní je ale proaktivně nabízet a oslovovat dopravce a hlavně si neklást podmínky. Pokud zde bude dobrá linka, tak se užíví, o tom není pochyb, ale pokud zde bude linka na základě politického nápadu do „horní dolní“, nikdy to nebude mít úspěch.

Patříme do stejné industriální aglomerace jako Katovice, v mnohém jsme na tom stejně, tak v čem tkví ten zásadní problém?

Budu se opakovat. Hlavně v lidech na letišti a ve vedení Moravskoslezského kraje.

Může vůbec ještě někdy Mošnov dohnat polská letiště?

Je to složitá otázka, ale domnívám se, že asi ne. Stálo by to spoustu peněz a výsledek je nejistý. Karty jsou rozdány a nevidíme zde jako spolek žádnou sílu a způsob, jak letiště v Katovicích dohnat. Sama Transavia ve svém vyjádření zasláným spolku Létejme z Ostravy uvedla, že Katovice jsou větší a známější letiště, proto tam zakotvili.

Co tedy z vašeho pohledu má vedení kraje respektive letiště dělat?

Klíčová je rekonstrukce dráhy. Pak zařazení letiště do IIIB kategorie, což umožňuje přistání za téměř jakéhokoliv počasí. A pak samozřejmě zavedení pravidelného nákladního leteckého spojení. Asi to zní hodně negativně, ale ta situace je prostě taková. Vezměte si, že i pro významné akce, jakými jsou, Colours of Ostrava nebo atletický mítink Zlatá tetra jsou využívána okolní letiště. A cargo pro Hyundai přistává ve Vídni. To nemá logiku.

A v oblasti osobní přepravy?

Tady se bohužel stále nedaří odštípnout pupeční šňůru od Prahy. ČSA devalvovalo linku do Prahy téměř na nulu. Mošnov přitom nutně potřebuje stabilní linku na jedno z významných síťových letišť (Vídeň, Mnichov, Berlín, Varšava).

Proč nemůže být klíčovým letišťem Praha?

Může, ale je zapotřebí širší nabídka návazných spojů. Linka Ostrava - Praha musí létat alespoň čtyřikrát denně. Cestující, v tomto případě se jedná zejména o bussiness klientelu, musí mít jistotu, že i když původní spoj nestihnou, poletí dalším za pár hodin, nebo hned ráno. Nečinnost a neochota ÚCL (úřad pro civilní letectví) schválit mošnovskému letišti kategorii IIIB je v tomto ohledu klíčová. Praha si ale svou potenciální konkurenci velmi úspěšně střeží a zatím to vypadá, že nedovolí žádné ohrožení. Další oblastí osobní přepravy jsou linky point to point. Třeba linky Ostrava-Londýn a Ostrava-Bergamo fungují. Bylo by výborné je doplnit ještě alespoň o dvě destinace. Třeba linka do Španělska, o kterou by podle všeho byl velký zájem, se přímo nabízí, snad i Istanbul by mohl mít úspěch. Co se týká letní rekreační turistiky, zde má takřka monopolní postavení společnost Travel Service. Ta tento trh ovládá a logicky sama určuje, odkud se bude létat. Cestující tak jsou nuceni přímo kanceláři létat z jiných letišť, než je Mošnov.

Za Moravskoslezský deník Aleš Uher.