

NÁZOR: Není všechno zlato, co se třpytí aneb proč se domníváme, že není v zájmu letiště chtít nové linky

Datum: 2012-04-15 |

www.letejmezostravy.cz/clanek/20-nazor-neni-vsechno-zlato-co-se-trpyti-aneb-proc-se-domnivame-ze-neni-v-zajmu-letiste-chtit-nove-linky

Rok 2012 je pro Letiště Leoše Janáčka v Ostravě rokem přelomovým. Jednak byla ukončena linka Ostrava-Vídeň, která byla operována společností CCA. Rovněž tento dopravce čelil a čelí mnoha návrhům na insolenci, které se mu doposud dařilo úspěšně odrážet jako ping-pongový míček, avšak na řadu přicházejí noví věřitelé, které však k této společnosti nepojí již žádný sentiment.

Konec linky Ostrava - Vídeň znamenal a v tuto chvíli stále znamená, že letiště ztratilo mezinárodní status, aspoň co se pravidelné osobní dopravy týče. Konec mezinárodní linky vzbudil i zájem médií o toto letiště i z jiné stránky a začala, lidově řečeno, letišti a kraji zatápět pod kotlem, neboť ve velké míře byli představitelé kraje a letiště terčem konfrontování nepříjemnými dotazy, co s letišťem bude dál, kdy bude nová linka apod. Na světlo ve vši nahotě vycházela krutá realita Mošnova.

Nový dopravce však přišel na mošnovské poměry nečekaně rychle. Nebyl to RyanAir, nebyl to WizzAir či EasyJet. Novým dopravcem, který dostal i přídomek nízkonákladový, se stala společnost Smartwings, která však není typickým nízkonákladovým dopravcem. První ceny uvedené v rezervačním systému byly nad cenami společností jako ČSA či Air France, které sice létají z Prahy, avšak ve dnech, které umožňují návrat do Prahy i v jiné dny, než jen o víkendu.

Což je jedno z negativ, které linka do Paříže má. Domníváme se, že příletové a odletové časy byly zvoleny ne zcela vhodně, téměř úplně eliminují potencionální obchodní cestující a business klientelu a linka se stává linkou víkendovou, vhodnou akorát pro lidi, kteří chtějí strávit v Paříži prodloužený víkend.

Další z negativ spočívá v ceně. Neumíme předjímat, jak se bude cena vyvíjet, ale konkurenční dopravci, přestože létají odjinud, jsou schopni nabídnout atraktivnější časy i ceny a je pouze na cestujícím, čemu dá přednost, zda ceně a vhodným navazujícím časům i letům z Paříže, anebo komfortu toho, že poletí z Ostravy.

Nicméně přes pozitivum, že linka Ostrava-Paříž vůbec vznikla, jsou tu i jisté otazníky a indicie, které obecně přispívají k tomu, že není v zájmu tuto linku rozlítat. Takovým nejvíce patrným jevem je chabá marketingová podpora v médiích, což byla ostatně vždycky slabá stránka kraje a letiště, umět něco prodat. A proto vidíme billboardy u ostravského Futura, u letiště, ale nikde ve směru na Prahu, v Brně, na Opavsku a v Polsku. Nevidíme reklamu v denících, neslyšíme rozhlase či v TV.

To jsou aspekty, které se týkají nové linky. Nyní je však nutné se zajímat o to, co nová linka znamená? Je bezpochyby jasné, že propojení Letiště Mošnov - CCA je v tomto roce významně oslabeno, ne však ukončeno. Nejsme svědky výrazného postupu vůči této společnosti, přestože dluží letišti 24,6 mil. Kč. Je nutné mít na paměti, že po dlouhá léta uplatňovala společnost CCA na letišti své zájmy, avšak pouze takové, které hrály v její prospěch. A byly to zájmy takové, které byly spojeny s dotacemi. Bez dotací toho na letišti společnost CCA mnohé neukázala. Není to tak dávno, kdy panovaly pro společnost CCA na letišti zlaté časy. Reklama města Ostravy za 3 mil. Kč na letadle ČSA nebo Travel Service, která létají po celé Evropě? Ne, pouze na letadle společnosti CCA. Klíčový požadavek na turbovrtulová letadla při známé Lukšově akci na rozlétání linek z Ostravy za 700 mil. Kč. Vyštvání zavedených taxislužeb účelově vzniklou CCTaxi, která a pouze tato vozidla mají na sobě reklamu na novou linku do Paříže.

Takových vazeb, kdy byl veřejný zájem čistě transformován na zájem soukromý, bychom našli nespočet. Není nezajímavé, že se novým zaměstnavatelem bývalého ředitele letiště stala společnost CCA, že lidé, kteří se netajili nadstandardními vztahy k majitelům společnosti CCA, působí v orgánech letiště. A proto se domníváme, že jakýkoliv úspěch linky do Paříže není žádoucí, neboť se letiště stále nezbavilo vazeb na soukromý sektor, pod jehož taktovkou doposud fungovalo. V roce 2014 vyprší ochranná lhůta a doba, po kterou muselo být letiště v rukou nabyvatele, tj. kraje. Od roku 2014 se může letiště prodat. A je jasné, že jedním ze zájemců může být finanční skupina, do jejichž portfolia spadá společnost CCA, protože jenom díky politickým zásahům (zamezení příchodu nízkonákladových dopravců) mohla tato společnost na letišti úspěšně fungovat. A jenom díky politické podpoře mohla vzniknout oprava letadel, lakovna. Opět vše pod hlavičkou majitele CCA.

A je jasné, že jinak se prodává letiště, které funguje, než které nefunguje. Izolace ostravského letiště připomíná spíše promyšlený záměr než nezáměr dopravců o toto letiště. Zájem byl, ovšem byl politickým rozhodnutím utnut a polévku si začal ohřívat někdo jiný. Zatímco se okolní letiště snažila budovat letecké spojení, ostravské letiště šlo směrem opačným, budováním infrastruktury na úkor leteckých linek. Provoz se zde neřešil. A podíváme-li se, kolik finančních prostředků již bylo proinvestováno, je otázka nasnadě, k čemu to všechno vede, když se to žádným způsobem neprojevuje v nárůstu cestujících?

Proto vyvstává do popředí otázka, zda není záměrem vybudovat za velké evropské peníze letiště, které poté jako neperspektivní koupí za malé peníze soukromý subjekt?