

Ředitel letiště v Mošnově: Na jaře chceme otevřít další pravidelnou linku

Datum: 2012-09-09 |

www.letejmezotravy.cz/clanek/31-reditel-letiste-v-mosnove-na-jare-chceme-otevrit-dalsi-pravidelnou-linku

Ostrava Může to připomínat boj s větrnými mlýny. Letečtí dopravci už v minulých letech zakotvili na jiných letištích a přemluvit je nyní k tomu, aby otevřeli pravidelné linky z Ostravy, není vůbec jednoduché.

Ředitel mošnovského letiště Pavel Schneider se o to snaží už více než tři roky, co je v této funkci. Ledy se snad podařilo prolomit až letos v květnu, kdy začal létat pravidelný spoj Ostrava Paříž provozovaný společností SmartWings.

„Chtěli bychom mít z Mošnova minimálně jednu pravidelnou linku do celého světa přes velké evropské letiště, to může být například Vídeň, a pak pár přímých spojů do evropských metropolí, které by obsluhovali nízkonákladoví dopravci,“ nastiňuje Pavel Schneider v rozhovoru pro Deník aktuální vizi dalšího rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Na mošnovské letiště letos na jaře přišel první nízkonákladový dopravce. Je to zlom pro další rozvoj?

Celou dobu, co jsme na letišti, jednáme s nízkonákladovými dopravci a snažíme se sem nějakého dostat. Je to o to složitější, že jakýkoliv dopravce, který by k nám přišel, se vystavuje riziku kanibalizace svých linek jinde. Jednáme přesto dál s největšími nízkonákladovými dopravci a jsme rádi, že se podařilo dojednat linku do Paříže se společností SmartWings. Ta navíc od konce září přidá na této lince další úterní rotaci. Klientela by se tak mohla rozšířit o manažery, protože dosavadní linky ve čtvrtek a neděli jsou vhodnější spíše pro turisty na takzvané eurovíkendy. Výhoda je, že se létá na centrální pařížské Letiště Charlese de Gaulla, což je pro cestující v konečném součtu i cenově nejvýhodnější varianta ve srovnání s konkurenčními letišti.

Má tedy podle vás linka do Paříže šanci se udržet? Jaký je o ni zájem?

Zpočátku to nevypadalo nejlépe, ale v posledních týdnech se zdá, že už se začíná chytat. Počty cestujících začínají stoupat, což může být způsobeno i tím, že prázdniny skončily, a tím pádem lidé začínají létat i jinam než k moři. Oproti začátku je nyní linka do Paříže vytižena zhruba pětinasobně. SmartWings navíc s přidáním dalšího spoje plánují druhou vlnu reklamní kampaně, takže to by mohlo také pomoci. Naším cílem je postupně zvýšit počet rotací na této lince na pět dní v týdnu.

A co další evropské metropole kdy by se lidé mohli dočkat nějaké další atraktivní pravidelné linky a do kterého města?

Máme určité strategické záměry se SmartWings a oni s námi, nyní to dojednáváme. Nerad bych o tom ale mluvil dopředu, protože to jsou velmi citlivé věci. Každopádně to, že se je k nám podařilo dostat, znamená, že se tato spolupráce bude dále rozvíjet.

Máte aspoň termín, kdy by mohla přibýt další pravidelná linka?

Od jara bychom chtěli otevřít další linku, případně linky do některé z dalších evropských metropolí. Více to opravdu nechci nyní komentovat. Dále samozřejmě počítáme s letními linkami do přímořských letovisek, protože trend je, že lidé čím dál raději cestují na dovolenou na vlastní pěst. Zájem o letenky u této klientely stoupá.

Není vám líto, že skončila pravidelná linka do Vídně? Hledáte dopravce, který by ji obnovil?

To mě skutečně dost mrzí, protože vídeňské letiště nabízí větší portfolio letů než pražská Ruzyně. Z Vídně se dá dostat do celého světa, proto velmi intenzivně jednáme s dopravci o obnovení této linky. Není to ale jednoduché, protože aby ta linka měla smysl, musí být zavedena v rezervačním systému a musí být provozována ve spolupráci se silným dopravcem. Bez toho by linka pro cestující neměla smysl, protože by se jim přestup na navazující spoje značně zkomplikoval.

Jaké jsou vlastně hlavní body vaší strategie? Jakým směrem by se mělo podle vás letiště dále ubírat?

My vždycky budeme regionální letiště, protože Ostrava není hlavní město a Česká republika není Německo. Chceme být proto dobří v rámci tohoto regionu, tam směřuje naše filozofie. Chtěli bychom alespoň jednu pravidelnou linku do celého světa právě například přes Vídeň a pak pár přímých spojů do evropských metropolí, které by obsluhovali nízkonákladoví dopravci. Tuto koncepci jsme také předložili kraji a je schválená. Ekonomiku letiště by pak měla vylepšovat cargo přeprava v této oblasti také jednáme.

Další pravidelnou linkou z Mošnova, o které se ale méně mluví, je ještě spoj do izraelského Tel Avivu...

Tel Aviv začne zase nyní od poloviny září létat izraelská letecká společnost. Přes Vánoce si dají pauzu a pak to obnoví zase na jaře. My bychom byli rádi, kdyby se z ní také stal celoroční spoj. Je to především turistická linka, ale přesto jsou zde uplatňována zvýšená bezpečnostní opatření, která platí jak pro letiště, tak i pro cestující.

Omílá se to sice stále dokola, přesto se zeptám sledujete konkurenci? Jak vnímáte úspěchy Katovic, ale i růst Brna? V čem Ostrava oproti nim „zaspala“?

Ostravské letiště má velkou výhodu ve své unikátní přistávací dráze, jaká není ani v Brně, ani v Katovicích. My jsme dneska schopni přijmout i největší dopravní letadlo Airbus A380. Problém máme pořád jeden: v Brně a v Katovicích zkrátka začali dříve, s tím už nic neuděláme. Já je ale nevnímám zas tak jako konkurenci. Brno je blízko Vídně a Katovice jsou úplně jiná země. Poláci jsou zvyklí cestovat i za prací letecky. Obě tato letiště mají zcela jiné podmínky než my tady.

Zmínil jste už nákladní leteckou dopravu, která by letišti mohla ekonomicky pomoci. Jak se jí tedy v Mošnově zatím daří?

Výhodou cargo dopravy je rychlost, nevýhodou cena a ve špatných klimatických podmínkách i nižší spolehlivost. Nákladní letecká přeprava má ale podle mě přesto v Ostravě obrovskou budoucnost. Naším problémem je, že tady stále chybí logistická firma, která by se tím začala zabývat a oslovovala by zákazníky. Letadlo už by sehnala vřdycky. Důležité je, aby uměla získat více zákazníků, kteří by si pro přepravu objednali jedno společné letadlo. Jedna firma totiž letadlo většinou nenaplní, opravdu se jich musí spojit více. Mysleli jsme si třeba na počátku, že se v tomto směru domluvíme s Hyundaiem, ale ani oni v Koreji nenaplní celé letadlo, mají tam dokládku jiných společností a létají pak do Vídně. I v tomto ohledu se ale postupně posouváme, i když to ještě vidím jako běh na dlouhou trať.

V Mošnově se v poslední době realizovalo několik projektů, které zlepšily vybavenost letiště. Bude se stavět nebo opravovat ještě něco dalšího?

Potřebujeme opravit pojezdové dráhy. Hlavní naší snahou ale nyní je dosáhnout certifikace provozu za nízkých dohledností CAT IIIa. Teď máme kategorii CAT II, což znamená možnost přistávat letadlům ve snížené viditelnosti do tří set metrů. U nás je tento parametr důležitý v okolí letiště jsou rybníky, mlhy a nepřízeň počasí mohou dopravu nepříznivě ovlivňovat. Spolu s pražskou Ruzyní jsme nejlépe vybavené letiště v republice. Zvýšení kategorie znamená obrovské plus, zvýšila by se využitelnost letiště a snížila závislost na počasí.

Co tedy pro toto zlepšení systému musíte udělat?

Musíme instalovat systém pro sledování pohybu prostředků na provozní ploše. Je to otázka peněz a zatím o této záležitosti jednáme.

Na závěr se zeptám: Za pár dní se v Mošnově uskuteční Dny NATO, akce, která láká statisíce návštěvníků. Má nějaký přínos i pro rozvoj letiště?

Díky této akci se v Mošnově vystřídalo v oblasti letectví už půl světa. Přitáhne to tady zároveň obrovské množství lidí. Pro nás jsou tedy Dny NATO výhodné v tom, že nám dělají velkou a mezinárodní reklamu. Priorita pro nás je skloubit celou show s běžným provozem letiště tak, aby byli spokojeni jak návštěvníci, tak i cestující. Všem, kteří v tomto termínu odlétají z ostravského letiště na dovolenou, doporučujeme, aby si na cestu na letiště nechali velkou časovou rezervu, doprava do Mošnova může být po oba víkendové dny komplikovanější.