

Nárast svetového terorizmu v priebehu uplynulých dvoch rokov významne ovplyvnil cestovný ruch, a teda zasiahol aj do leteckej dopravy, ktorá po „chudobných“ rokoch u nás v ostatnom čase zaznamenala očakávaný rozmach. No aj v tomto odvetví dopravnej infraštruktúry sa kadečo mení. Na aktuálne novinky sa generálneho riaditeľa Sekcie civilného letectva Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Mária NĚMETHA opýtala publicistka Mária Šišuláková.

Čas sú peniaze, v leteckej doprave mnohonásobne



Len pred dvomi-tromi rokmi sa naše najvýznamnejšie letisko Milana Rastislava Štefánika v Bratislave mohlo začať chváliť stabilnejším nárastom cestujúcich. Zmenilo sa v tom niečo?

Letecká doprava na Slovensku zaznamenávala postupne od roka 2009 prepad výkonov najmä z dôvodu krachu významného pravidelného leteckého dopravcu SkyEurope Airlines, ako aj postupného ukončenia prevádzky viacerých domácich leteckých dopravcov, ako napr. Air Slovakia, Danube Wings, Seagle Air, Sayegh Aviation Europe atď. Vďaka spoločnému úsiliu MDVRR SR a jednotlivých letiskových spoločností sa tento trend postupne spomaľoval a po dosiahnutí dna v roku 2013 sme sa odrazili. Prepravné

výkony na slovenských letiskách začali opäť postupne rásť, čo nás nesmierne teší, pretože letecká doprava je katalyzátorom ekonomického rastu. Samozrejme, je zároveň potrebné podotknúť, že hlavný kus práce musí odvieť manažment letiskových spoločností pri prilákaní a vytvorení podmienok pre dopravcov. MDVRR SR vie pomôcť napr. pri medzinárodných dohodách a dezináciách dopravcov. Typickým príkladom faktorov, ktoré priamo ovplyvňuje napr. naša odborná sekcia, je podpisovanie nových bilaterálnych zmlúv, napríklad so Spojenými arabskými emirátmi, v dôsledku ktorej došlo ešte v roku 2014 k otvoreniu pravidelného leteckého spojenia medzi Bratislavou a Dubajom alebo úprava existujúcich zmlúv napr. pri novom spojení ruského

dopravcu Pobeda medzi Bratislavou a Moskvou, alebo aj nová linka medzi Bratislavou a izraelským Eilat-Ovda, prevádzkovaná leteckým dopravcom Ryanairom, resp. dezinovanie nízkonákladového dopravcu Wizzair na pravidelné spojenie medzi Bratislavou a Kyjevom. Dôležitá je komunikácia s letiskovými spoločnosťami, leteckými dopravcami ale aj miestnymi samosprávami a snaha o užšiu spoluprácu. Je však dôležité povedať, že existuje množstvo faktorov, ktoré leteckú dopravu ovplyvňujú, pričom niektoré vieme priamo ovplyvniť, iné nepriamo, ale mnohé sa ovplyvniť nedajú. Každopádne bratislavské letisko nie je výnimkou a dochádza k postupnému nárastu prepravených pasažierov a otváraní nových leteckých spojení.

Je o letisko M. R. Štefánika dostatočný záujem, vie sa už, o akú formu riešenia išlo a čo by prinieslo?

Ak myslíte, čo do budúcnosti s bratislavským letiskom, je tu snaha o zabezpečenie rozvoja letiska. Ministerstvo dlhodobo hľadá spôsob ako to dosiahnuť. Súčasný vedenie ministerstva dostalo mandát pripraviť dva varianty jeho možného rozvoja a tieto alternatívy predložiť vláde na posúdenie. Jednou z nich zrejme bude nájdenie strategického partnera, ktorý by si letisko prenajal formou koncesie.

Už na sklonku druhej vlády Mikuláša Dzurindu sa uvažovalo o zmene vlastníckych vzťahov, ktorá upadla do zabudnutia. Teraz sa opäť hovorí o hľadaní riešenia pre bratislavské letisko. Nakoľko je to aktuálne a v akom zmysle?

Ako som už spomínal, snahou je nájdenie strategického partnera, ktorý by zabezpečil rozvoj letiska. Ak by išlo o prenájom, neprišlo by k zmene vlastníckych vzťahov a bol by zabezpečený aj strednodobý rozvoj letiska. Príchod takéhoto strategického partnera by bol veľkým prínosom k rozvoju bratislavského letiska, keďže štát ako vlastník je limitovaný pri investíciách do leteckej dopravy, či ide o infraštruktúru alebo prevádzku, pravidlami štátnej pomoci. Avšak bez investícií je veľmi ťažké rozvíjať akýkoľvek sektor dopravy. Súkromný investor ako koncesionár týmto pravidlami viazaný nie je a svoje investície môže smerovať podľa vlastnej potreby. Ďalšie investície by umožnili zvýšiť počet prepravených pasažierov aj tovaru, ako aj atraktivitu letiska. Ak by sa podarilo nájsť strategického partnera čo najskôr, bola by to výborná správa

nielen pre bratislavské letisko, ale pre celé slovenské civilné letectvo.

Zmeny zažívajú aj medzinárodné letiská v Košiciach a Poprade. Na tieto destinácie boli veľmi orientovaní cestujúci z Ruska a z Ukrajiny, ale aj z iných krajín bývalého Sovietskeho zväzu. Pokles záujmu o tieto destinácie spôsobil rusko-ukrajinský konflikt. Podarilo sa tu niečo zmeniť?

Letecká doprava globálne rastie, čo súvisí aj so stále väčšou previazanosťou sveta, a to je fakt. Na druhej strane existuje množstvo faktorov, ktoré jej rast spomaľujú alebo dokonca na určité výkyvové obdobie zastavujú. Pre niektoré slovenské letiská to bol práve rusko-ukrajinský konflikt. Musíme však povedať, že letiskové spoločnosti a naše ministerstvo sa len tak nečinne neprizerajú, ale snažia sa prostredníctvom zainteresovaných subjektov v oblasti civilného letectva o čo najväčší rozvoj leteckej dopravy, čo prináša ovocie. Leteckí dopravcovia znova objavujú aj Slovensko a je veľmi pozitívne, že ide aj o nízkonákladových dopravcov (základňa Wizzairu v Košiciach), aj o štandardných dopravcov (napr. do Košíc lieta okrem ČSA a Austrian už aj poľský LOT a turecké Turkish Airlines). Pre Poprad sa podarilo vyrokovať pravidelné zimné letecké spojenie do Kyjeva ukrajinským dopravcom Bravo Airways, ktoré doplní pravidelnú linku Wizzair do Londýna a zimnú sezónnu pravidelnú linku Air Baltic do Rigy. Práve linka Air Baltic lieta z dôvodu spolupráce letiskovej spoločnosti spolu s regionálnou organizáciou cestovného ruchu a nahradila aj výraznú redukciu v letoch z Ruskej federácie a Ukrajiny.

V súčasnosti je však tiež šum okolo piešťanského letiska, ktoré má dlhy a nedokáže si zarobiť ani na platy pre svojich zamestnancov. Hovorí sa o jeho likvidácii. Ale je to taká jednoduchá záležitosť?

Nie je. Problémom pre naše ministerstvo je to, že sme minoritným akcionárom v letiskovej spoločnosti Letisko Piešťany, a. s. Hlavným akcionárom je Trnavský samosprávny kraj, a tak máme v mnohom zviazané ruky. Znie to až banálne, ale v prvom rade je potrebné, aby si akcionári sadli a dohodli sa nad plánmi s danou letiskovou spoločnosťou a sústredili sa na jeden segment trhu. Napríklad by sa Piešťany mohli začať sústreďovať na lety všeobecného letectva, neďaleko sú závody PSA Peugeot Citroën, stavia sa závod Jaguára v Nitre atď., a pre biznismenov platí zásada, čas sú peniaze a chuť byť čo najskôr na mieste stretnutia. Navyše, netreba zabúdať ani na kúpele Piešťany a kúpeľných hostí, ktorí zo zdravotných dôvodov preferujú čo najkratší možný čas prepravy. V minulosti do Piešťan presne z tohto dôvodu lietali charterové lety z Berlína a Lipska a je snahou zaviesť budúci rok pravidelné spojenie medzi Izraelom a Piešťanmi. Inými slovami, podľa môjho osobného názoru, daná letisková spoločnosť má potenciál, len ho treba rozvinúť. Ale to je úlohou manažmentu letiska, v ktorom má hlavné slovo jeho väčšinový akcionár.

Podľa poslanca Borisa Kollára niekto chce toto letisko ukradnúť. Má vraj 22-miliónovú hodnotu a pre pohľadávku 1,7 milióna

ho chuť dať do likvidácie, teda si už naň niekto brúsi zuby. Ako Kollár hovorí, z 1,7 milióna dlhu má pohľadávku manažment letiska, ktorému letisko dlží na odmenách 600-tisíc, hoci ho manažovali tak, že je v strate...

Toto je otázka skôr na hlavného akcionára letiska, Trnavský samosprávny kraj. Ministerstvo na valnom zhromaždení hlasovalo spolu s mestom Piešťany za zachovanie fungovania letiskovej spoločnosti Letisko Piešťany, a. s., s tým, že bude potrebný aktívnejší prístup všetkých zúčastnených strán na zlepšenie hospodárskych výsledkov letiskovej spoločnosti.

Koncom leta sme v Bratislave boli svedkami 65. špeciálneho zasadnutia generálnych riaditeľov civilného letectva členských štátov ECAC (Európska konferencia civilného letectva) a pozvaných najvyšších predstaviteľov Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), Európskej komisie (EÚ), Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA), či Európskej organizácie pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol). Čo bolo predmetom rokovania?

65. špeciálne zasadnutie generálnych riaditeľov členských štátov Európskej konferencie civilného letectva (ECAC), ktoré sa konalo v Bratislave 31. augusta až 3. septembra 2016, bolo významným stretnutím, kde členské štáty Európskej únie (EÚ) a ECAC mali veľa rozličných dôležitých agend so zásadným významom pre rozvoj leteckej dopravy, ale zároveň sa zaoberali hlavnými faktormi, ktoré sú súčasťou dnešného civilného letectva.

Agenda vo veľkej miere súvisela s prípravou členských štátov EÚ a ECAC na 39. valné zhromaždenie Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), ktoré sa konalo na prelome septembra a októbra 2016.

Slovenská republika ako predsedajúca krajina Rady Európskej únie plní funkciu tzv. „čestného sprostredkovateľa“ (*honest broker*), a to platilo aj v rámci ECAC pre pracovné a informačné dokumenty, ktoré boli predložené do ICAO. Na danom rokovaní sa vytvárali pozície nielen členských štátov EÚ, ale členských štátov ECAC, ktorá združuje 44 štátov z dôvodu, aby členské štáty ECAC vystupovali v najväčšej možnej miere jedným hlasom, pretože len vtedy bolo možné dosiahnuť naše spoločné ciele. Riešili sa aj nové výzvy, napríklad lietadlá spôsobilé lietať bez pilota alebo nové globálne hrozby, ktoré sa týkajú každej krajiny.

Významným medzníkom v civilnom letectve je problematika zmeny klímy a potreba znižovania emisií skleníkových plynov v civilnom letectve, kde si jednotlivé subjekty uvedomujú, že bez jednotného celosvetového prístupu nie je možné dôsledky zmeny klímy minimalizovať.

Pre oblasť medzinárodnej leteckej dopravy tieto ciele možno dosiahnuť aj pomocou trhového nástroja, tzv. „schémy globálneho trhového opatrenia“ (GMBM Scheme), ktorá bola neskôr prijatá na 39. valnom zhromaždení ICAO. Schéma GMBM predstavuje jedno z opatrení, ktorým sa má prispieť k zníženiu emisií oxidu uhličitého (CO₂) z medzinárodnej leteckej dopravy. Komplexný balík opat-

rení predstavujú technologické, prevádzkové a ekonomické opatrenia, ako aj používanie alternatívnych palív či alternatívnych zdrojov energie.

Preto najdôležitejším bodom tohto 65. špeciálneho zasadnutia bolo prijatie tzv. Bratislavskej deklarácie 2. septembra 2016. Prijatím deklarácie sa generálni riaditelia civilného letectva členských štátov ECAC zaviazali, že majú v úmysle implementovať schému GMBM pre oblasť medzinárodnej leteckej dopravy od samého začiatku, t. j. od roka 2021. Zároveň členské štáty ECAC vítajú záväzok viacerých členských štátov ICAO, ktoré majú kľúčové postavenie v oblasti civilného letectva, že majú záujem byť súčasťou prvej fázy implementácie schémy GMBM a zároveň vyzývajú ďalšie členské štáty ICAO, aby verejne prezentovali svoj záujem stať sa súčasťou prvej fázy implementácie schémy GMBM.

V rámci predsedníctva SR v Rade EÚ sa nedávno uskutočnila u nás výročná konferencia Európskej agentúry pre bezpečnosť civilného letectva (EASA). Zišli sa na nej zástupcovia všetkých oblastí civilného letectva, aby diskutovali o nových technológiách, inováciách a ich vplyve na bezpečnosť. Čo z diskusie vyplynulo?

Výročná bezpečnostná konferencia Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) sa v Bratislave konala 25. až 26. októbra 2016 a okrem predstaviteľov agentúry EASA sa na nej zúčastnili odborníci v oblasti bezpečnosti civilného letectva z celej Európy vrátane Slovenska. Konferencia slúžila najmä na výmenu poznatkov a diskusiu v tejto oblasti. Mala niekoľko hlavných panelových okruhov, ktoré sa týkali napr. pokroku digitálnych technológií vo výrobe, a s tým súvisiacich nárokov na výrobcov i národných regulátorov; ďalej problematiky znižovania podielu ľudského faktora v civilnom letectve a výhod i problémov, ktoré tento vývoj prináša – napr. v podobe väčšej závislosti pilotov od počítačovej techniky, a tým rizika poklesu ich manuálnych zručností pri riadení lietadiel. Stále sofistikovanejšie počítačové systémy v riadení lietadiel prinášajú zvyšovanie úrovne bezpečnosti lietania, ale zároveň kladú nové nároky na výcvik pilotov tak, aby táto bezpečnosť nebola ohrozená ani v prípade zlyhania počítačových systémov. Veľká pozornosť sa venovala aj novým technológiám vo všeobecnom letectve, ktoré je akýmsi inkubátorom inovácií pre ďalší rozvoj, napr. v podobe využitia elektrického pohonu. Témou bolo aj zaostávanie národnej i európskej legislatívy za technologickým pokrokom a nevynechala sa ani otázka výmeny a spracovania bezpečnostných dát, čím sa prispieva k zvyšovaniu bezpečnosti civilného letectva. Zabezpečenie dát, otázky ochrany súkromia, to sú všetko dôležité problémy súčasnosti, ktoré súvisia s technologickým pokrokom i vývojom bezpečnostnej situácie vo svete. Počas konania tejto konferencie sa Slovensko prostredníctvom Dopravného úradu pripojilo k aktivitám expertnej skupiny JARUS, ktorej cieľom je vytvárať a zjednocovať pravidlá pre certifikáciu a bezpečné používanie lietadiel spôsobilých lietať bez pilota vo vzdušnom priestore, čo je jeden z najpálčivejších problémov súčasnosti v oblasti bezpečnosti civilného letectva.