

Štátny podnik Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, na rozdiel povedzme od aerolínií alebo letísk, zodpovedá na území Slovenska za časť letu neviditeľnú pre bežného pasažiera: od samotného riadenia letovej prevádzky, či už ide o riadenie na letiskách, riadenie priblížení na letiská, či preletov nad Slovenskom, bez poskytovanie spojovacích, navigačných a prehľadových služieb, až po pátraciu a záchrannú službu. Parlamentný kuriér oslovil riaditeľa LPS SR, š. p., Miroslava BARTOŠA. Pripravil Marián Reisel.



Úspešne a zodpovedne



Ak by ste mali priebežne bilancovať, pri takej zodpovednej a komplexnej úlohe vášho podniku, ako hodnotíte posledný rok?

Rok 2016 bol pre LPS SR opäť mimoriadne úspešný. Od januára do augusta sme odriadili spolu takmer 330-tisíc letov, čo predstavuje vyše 6-percentný nárast oproti predošlému obdobiu za rok 2015, a to pri celkovom zdržaní 11 120 minút. Nárast prevádzky zaznamenávame už niekoľko rokov po sebe. V roku 2015, keď sme odriadili vyše 450-tisíc letov, bol nárast takmer 7 percent, pričom Európskou komisiou stanovený výkonnostný indikátor zdržania letov (0,1 minúty zdržania na let) sme splnili s veľkou rezervou. Podniku sa darilo aj z ekonomickej stránky. Za rok 2015 sme zabezpečili kladný výsledok hospodárenia vo výške takmer 2,5 milióna eur po zdanení, a to pri úspešnom plnení aj ostatných kľúčových cieľov Európskej komisie v oblasti bezpečnosti, znižovaní nákladov a produkcie CO₂. Dôkazom našich úspechov je zlepšenie ratingu medzinárodnej agentúry Moody's – z Aa1.sk na Aaa.sk.

Stabilne kvalitné výsledky za každoročného výrazného nárastu prevádzky si pravdepodobne vyžadujú značné úsilie a neustále zlepšovanie sa aj vnútri samotného podniku. Co všetko sa za vašimi úspechmi skrýva?

Je to naozaj tak. Skutočnosť, že podnik je vo svojej oblasti na Slovensku prirodzeným monopolom môže navodzovať predstavu, že pozitívne výsledky prídu samé. Opak je však pravdou. Letecký segment dopravy stabilne rastie,

čo sa prejavuje v každoročne rastúcej prevádzke, ktorú musíme byť schopní zvládnuť bez najmenšieho vplyvu na bezpečnosť. Na druhej strane sme ako prirodzený monopol z finančnej a výkonnostnej stránky silne regulovaní z európskej úrovne. Zároveň sa musíme kontinuálne adaptovať na zmeny, ktorými sektor ATM už niekoľko rokov prechádza pod vplyvom politiky EÚ Single European Sky.

Naše úsilie tak predovšetkým spočíva v rozvoji ľudského kapitálu, udržiavaní a kontinuálnom vzdelávaní špičkových riadiacich letovej prevádzky, ako aj vynikajúcich expertov v iných oblastiach. Podnik tak napríklad nedávno otvoril zmodernizované zázemie výcvikového strediska s rozšíreným počtom radarových simulátorov.

Veľkú pozornosť a úsilie taktiež venujeme nesmieme dôležitej modernizácii technologickej infraštruktúry podniku, ako aj zavádzaniu nových funkcionalít a postupov. Tohto roku sme napríklad ukončili projekt Mošník – novú radarovú lokalitu v Slanských vrchoch na východnom Slovensku. Zavŕšená bola implementácia funkcionality MODE S do nášho multiradarového systému E2000, ktorá predstavuje významný technologický pokrok pri poskytovaní služieb riadenia. Beží nám medzinárodný projekt ACCEPTA, v rámci ktorého sme implementovali postupy s využitím satelitnej navigácie pre letiská Bratislava a Košice, a zároveň sme začali prípravu pre letisko Piešťany, Žilinu a Poprad-Tatry. V apríli tohto roka sme úspešne zaviedli do prevádzky koncept Free Route Airspace pre oblastné stredisko riadenia letovej prevádzky v Bratislave, medzitým od roku 2014 aktívne participujeme na medzinárodnom projekte FAB CE FRA s cieľom definovať požiadavky na ATM systémy pre postupné zavádzanie Free Route Airspace spoločne v takzvanom Funkčnom vzdušnom bloku strednej Európy.

Spomínali ste európsku politiku Single European Sky – čo si máme pod tým predstaviť a ako to ovplyvňuje štátny podnik LPS SR?

Základnou myšlienkou iniciatívy SES alebo jednotného európskeho neba je znižovať fragmentáciu vzdušného priestoru v Európe s cieľom zvyšovať efektívnosť poskytovania leteckých navigačných služieb. To sa deje predovšetkým podporou spolupráce na spomínanej technologickej modernizácii naprieč celou EÚ v podobe takzvaného Single European Sky ATM Research, čiže SESAR. Podnik LPS je v SESAR-e intenzívne zapojený. Posledné tri roky sa nám úspešne darí získavať spolufinancovanie z európskych fondov na zavádzanie nových technológií a funkcionalít vyplývajúcich zo SESAR-u alebo podporujúcich ho. Ide napríklad o spomínaný projekt FAB CE FRA alebo o nové projekty AMAN LOWW, NewPENS, či SPICE,

ktoré v tomto roku spúšťame v spolupráci s mnohými partnermi z celej EÚ.

V podniku sme zároveň pred niekoľkými rokmi spravili strategické rozhodnutie, že okrem zavádzania technológií a systémov sa LPS v rámci SESAR-u zapojí aj do samotného vývoja nových riešení. S poskytovateľmi z Českej republiky, Poľska a Litvy sme vytvorili spoločné konzorcium B4 a začali sa uchádzať o členstvo v spoločnom podniku Európskej komisie, EUROCONTROL-u a leteckého priemyslu SESAR Joint Undertaking. Toto rozhodnutie a niekoľkoročné úsilie pomaly začínajú prinášať svoje výsledky. Tohto roka sa konzorcium B4 ako jediný zástupca zo strednej a východnej Európy stalo riadnym členom SESAR Joint Undertaking a podnik LPS ako člen B4 úspešne so žiadosťou o spolufinancovanie 7 medzinárodných výskumných a vývojových projektov, ktoré plánujeme spustiť do konca roka 2016. V tomto smere nás najnáročnejšia časť ešte len čaká, no osobne to vnímam ako unikátnu príležitosť nielen vytvoriť v podniku nové know-how, ale tiež umožniť LPS byť pri vývoji budúcich ATM technológií.

Aké sú tie ďalšie zmeny, ktoré môže budúcnosť priniesť?

Ako príklad, ktorý by mohol mať vplyv na náš biznis model, spomeniem citeľný nárast tlaku na oddelenie takzvaných podporných služieb a vytvorenie čiastočne trhového prostredia. V súčasnosti tieto služby takmer výlučne poskytujú štátni dezignovaní tradiční poskytovatelia spoločne s hlavnými „core“ službami. Aj keď sme od tohto scenára zatiaľ ďaleko, už teraz sa snažíme, aby sme sa v podniku začali orientovať aj na komerčné riešenia. Pripravili sme koncept Komplexného ATM riešenia, ktorý sme úspešne prezentovali na medzinárodnej výstave ATC Global 2014 v Pekingu a na svetovom ATM kongrese v roku 2015 v Madride.

