

Letisko Bratislava ukáže, aký je štát manažér



Foto: SITA

Po takmer pol druhu roku od chvíle, keď vláda rozhodla, že Letisko Bratislava sa nebude privatizovať, padlo konečne rozhodnutie, ako teda ďalej. Letecký prístav ostane stopercentne v rukách štátu, ktorý vo vlastnej réžii zabezpečí jeho rozvoj a potrebné investície, predovšetkým do výstavby nového terminálu. Súčasný stav letiska totiž nie je pre cestujúcich ideálny.

V letnej sezóne pretlak turistov, veľké rady v odbavovacom priestore a všade prítomný stres. Mimo sezóny a dennej špičky budí dojem ospalého miesta s malým duty free shopom, niekoľkými predajňami suvenírov a dvoma, či troma kaviarňami. Radovan Ďurana z Inštitútu pre ekonomické a sociálne reformy si myslí, že takto doteraz letisko manažoval štát a ťažko predpokladať, že sa niečo výrazne zmení k lepšiemu. „Od rozhodnutia neprivatizovať, urobil štát, ako vlastník, nevyhnutné úpravy pre vstup do Schengenu, no pre strategický rozvoj za rok a pol nepriniesol nič.“

V réžii štátu

Kabinet Roberta Fica vyberal z dvoch alternatív. Rozvoj v réžii štátu alebo spoločný podnik so zahraničným investorom, pričom vláda by si zachovala dominantný vplyv na rozhodovanie letiska. Ministerstvo dopravy preferovalo a odporúčalo v materiáli druhú alternatívu s tým, že touto cestou sa nezaťažia verejné zdroje, vytvorí sa prostredie pre trvalo udržateľný

rast leteckej dopravy na Slovensku a garantuje sa rozvinutie obchodného potenciálu Letiska Bratislava. To znamená nové aerolinky a letecké trasy. Vláda sa priklonila k prvému variantu azda aj preto, že štátna kasa umožní pri rýchlom ekonomickom raste bez problémov nájsť 2,8 miliardy korún na výstavbu nového a modernizáciu súčasného terminálu v horizonte do roku 2013. Najväčšia časť z tohto balíka, 1,7 miliardy korún, pôjde na nový terminál. S výstavbou sa počíta do roku 2010, čiže do skončenia mandátu súčasnej vlády. „Je veľmi pohodlné niečo predať a prenajať,“ povedal premiér Robert Fico a dodal, že vláda chce štátny majetok rozvíjať a nie sa ho zbavovať, ako to robil predchádzajúci kabinet. Premiér týmto rozhodnutím len kontinuuálne potvrdil svoj názor z leta 2006, keď považoval za najlepšiu alternatívu pre letisko rozvoj vlastnými silami. Napokon, nič prekvapujúce. Je to aj v línii programu vlády neprivatizovať a posilňovať vlastníctvo štátu. V neposlednom rade mohla byť v pozadí aj snaha vyhnúť sa kritike

opozície, že vláda chce za nevýhodných podmienok letisko de facto skryto privatizovať. Minister dopravy v súlade s dokumentom, ktorý predkladal, preferoval variant spoločného podniku, no napokon hlasoval za druhú alternatívu. „Pri rozvoji vlastnými silami negatívom boli aj určité pochybnosti, ako zabezpečíme know-how a očakávaný nárast leteckých spoločností a liniek.“ Presne tento moment považuje za riziko aj ekonóm zo Slovenskej akadémie vied Pavol Káras. Pri rýchlom rozvoji leteckej dopravy je dôležité spolupracovať so silným a strategickým partnerom. „Ak ostane letisko Bratislava osamotené, nebude hrať v Európe ani druhé, ba ani tretie husle,“ dodáva Pavol Káras.

Štát ako slabý vlastník?

V súčasnosti z Bratislavy lietajú pravidelne dvaja nízkonákladoví prepravcovia, Sky Europe a Ryanair. Ďalší rozvoj a rozširovanie liniek podmieňujú aj úspešnými rokovania s vedením letiska o poplatkoch a podmienkach pôsobenia. Okrem nich z Bratislavy pravidelne lieta Air Slovakia, ktorá z veľkej časti prevzala chartrové lety po Slovenských aerolíniách. Ďalej ČSA a Lufthansa, ktoré však cestujúcich skôr „zvážajú“ na domovské letiská v Prahe a v Mníchove. Vlnajšiemu rekordnému číslu prepravených cestujúcich, viac ako 2 milióny, pomohla najmä

letná sezóna a nečakaný úspech domácej linky Sky Europe Bratislava – Košice. Bez príchodu ďalších aerolinií a bez rozšírenia existujúcich trás bude cieľ prepraviť v roku 2010 tri a pol milióna cestujúcich akurát poriadne vzdialeným vzdušným zámkom. Kým v rokoch 2004 až 2006 počet cestujúcich rástol ročne o desiatky percent, vlni došlo k výraznému spomaleniu a rastu len o necelých päť percent. Doterajší rozvoj letiska pod kuratelou štátu podľa Radovana Ďuranu nedáva záruky na pozitívnu zmenu v budúcnosti. „Štát ako akcionár nedokáže vyvinúť potrebný akcionársky tlak na obchodnú politiku firmy, ktorá je kľúčová pre rozvoj letiska.“

Štát ako dobrý vlastník?

Téza o tom, že štát nie je dobrý vlastník leteckej infraštruktúry, neplatí univerzálnie. Príkladom môže byť letisko v Prahe, ktoré je plne pod kontrolou vlády, no zároveň je vo veľmi dobrej kondícii. Ročne prepraví 12 a pol milióna cestujúcich, má výhodnú polohu v strede kontinentu ako transferové letisko a investovalo do modernizácie, keď pribudol nový terminál

a odbavovacia hala. Pri ročnom zisku stoviek miliónov korún nie je dôvod, aby meno vlastníka, no pražská vláda napriek tomu pripravuje jeho privatizáciu. Dôvodom je, že kabinet Mirka Topolánka hľadá peniaze na dopravnú infraštruktúru, na likvidáciu ekologických škôd i na prípravu dôchodkovej reformy, pričom uprednostňuje priamy predaj ruzyňského letiska. „V prípade priameho predaja by sa vlastníkom nemala stať spoločnosť, ktorá prevádzkuje konkurenčné letisko“, upozornil výkonný riaditeľ spoločnosti Patria Finance Petr Kováč, a tým mal na mysli predovšetkým viedenské a budapeštianske letisko.

Strategický partner nevyhnutnosťou?

Letisko Bratislava je v inej situácii. Nikdy nemalo väčší ako regionálny význam. Jeho poloha, v blízkosti Budapešti a najmä Viedne, je zatiaľ skôr nevýhodou ako príležitosťou. Paradoxne, veľmi mu do karát nezahrlo dokončenie diaľnice Viedeň – Bratislava a vstup Slovenska do Schengenu. Pre Bratislavčana tak môže byť rýchlejšie spojenie z centra mesta na

Schwechat ako v dopravnej špičke z Dúbravky na letisko v Ivanke. O lepších službách a pohodlí pre cestujúcich na susednom letisku ani netreba hovoriť. Preto bude, podľa Pavla Kárasza, rozhodujúce, aký podnikateľský plán predstaví manažment Letiska Bratislava a ako ho dokáže naplniť. Aj minister financií Ján Počiatek očakáva, že o mesiac bude známy podnikateľský plán, ktorý umožní zvýšiť kapitálovú účasť štátu cez štátne finančné aktíva, aby mohlo letisko postaviť nový terminál. Dominantný vplyv štátu na letisko ostane minimálne do roku 2010. Potom aj s príchodom novej vlády môže prísť opäť diskusia o jeho budúcnosti, najmä ak nenaplní zámer o počte prepravených cestujúcich. Bez synergie zo silným partnerom však bude len s problémami lákať aerolinky, ktoré by otvárali z Bratislavy nové či staronové trasy, myslí si Pavol Kárasz. Mnohé z nich sú dôležité z hľadiska obchodných, či politických záujmov Slovenska. Sme napríklad jedinou členskou krajinou Európskej únie, ktorá už viac ako rok nemá priame letecké spojenie s Bruselom. A to nie je bohvieaká vizitka.

ed ■ RICHARD KVASŇOVSKÝ