24 Oct 2016 08:34

Intervjuu Tallinna Lennujaama juhi Piret Mürk-Dubout'ga

Intervjuu Tallinna Lennujaama juhi Piret Mürk-Dubout'ga

TALLINN, 24. oktoober, BNS - Tallinna Lennujaama juhi Piret Mürk-Dubout' kirjalik intervjuu BNS-i ajakirjanikule Jaanus Vogelbergile 21. oktoobril.

Millisena näete lennujaama üldiseid arengusuundi? Milline peaks lennujaam teie kontseptsiooni kohaselt olema?

Lennujaama üldine kontseptsioon ei saa ajas suuresti muutuv olla. Tallinna Lennujaam on ja jääb peamiselt Euroopa-sisestele lendudele orienteeritud lennujaamaks.

Visioon on olla Põhja-Euroopa atraktiivseim lennujaam. Just selle visiooniga võtame vastutuse ja omame piisavalt ambitsiooni, et luua uut väärtust Eesti majanduskeskkonnale.

Tallinna Lennujaam soovib kindlasti olla kasvav lennujaam ja soovime senisest aktiivsemalt võtta eestvedaja rolli nii turismi ja kaubavedude valdkonnas, kui ka liinilendude teeninduse ja lennukite hooldusvõimaluste baasina.

Eesti jaoks on oluline, et meil on erinevatele reisijarühmadele sobivad lennuühendused vähemalt paarikümne otselennu võimalusega ning piisavalt suure hulga mugava ümberistumise võimalusega.

Lennujaam on kogu riigi majanduse vedur, sest iga lennukiga saabuv turist jätab Eestisse ligi 300 eurot reisi kohta. Lennujaama eesmärk on kasvatada reisijate arvu 5 protsenti aastas ehk 100 000 reisija võrra ja nii tuua riigile täiendavat tulu 30 miljonit eurot igal aastal.

Milliseid lennufirmasid ja lennuliine soovite Tallinnasse juurde tuua?

Olulisemad lennureisi jätkukeskused ehk inglise keeles hub'id on tänaseks kaetud. Üle poole meie reisijatest liigub läbi Riia, Helsingi ja Frankfurdi, seega on optimaalne ning olemasolevatele lennuoperaatoritele majanduslikult mõistlik põhivõrgustik Tallinnas juba välja kujunenud.

Konkreetsete lennufirmade nimesid, kellega läbirääkimisi peetakse, ei saa lennujaam avaldada enne, kui lennufirma ise on välja öelnud uute liinide või sageduste kohta käiva informatsiooni. Kuid töö lennufirmadega käib iga päev ning koostöös ettevõtlusorganisatsioonide, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) ning teiste partneritega oleme täpsustanud, millised on ja millised oleksid tulevikus Eesti jaoks olulisemad ühendused. Samuti oleme analüüsinud, millised ühendused on hetkel alateenindatud ja millega võib rahul olla.

Lennuliinide osas seab Eesti väiksus omad piirid, sest 1,3-miljonilise elanikkonnaga riigil on suurtele lennufirmadele keerulisem läheneda. Hetkel valitseb maailma lennunduses pigem lennukite puudujääk ning kõik perifeersemad sihtkohad pingutavad uute liinide nimel. Kuid erakordne teenuse kvaliteet ja lennufirmadega pidevas kontaktis olemine toob meilegi häid uudiseid.

Lennujaam ei saa paraku ise neid häid uudiseid jagada, sest seda saavad teha vaid lennufirmad. Kuid iga uue liini avamise taga on väga palju tööd, millest suure osa on ära teinud just Tallinna Lennujaama lennundusturundus.

Uue liini avamise otsuse langetavad lõpuks siiski lennufirmad ise - ning see otsus saab olla vaid majanduslikult ratsionaalne. Lennundustasud on juba niigi madalad, neid veelgi vähendada ei oleks mõistlik ega annaks soovitud tulemust. Küsimus on erinevate toetusskeemide rakendamises, sealhulgas ka

Copyright © 2024, All Rights Reserved.

liinihangete kaudu.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (MKM) on moodustanud töörühma lennusageduste ja -ühenduste analüüsimiseks ning võimaluste leidmiseks riiklike vahendite kaasabil liinivõrgu tihendamisel. Küsimus on riigipoolsete toetusmeetmete suurendamise võimalikkuses, minemata vastuollu Euroopa Liidu (EL) riigiabi reeglitega.

Oluline on, et ärireisijatel avaneks võimalus lennata hommikul ärikohtumisele Euroopa suurematesse pealinnadesse ning õhtuks koju jõuda. Siin näeme seda, et näiteks Londoni suund on hetkel kindlasti alateenindatud, sest nii otselendude kui ümberistumiste Londonisse jõudmise arvukuselt on tegu suurima sihtjaamaga. Pingutame, et tihendada Londoni suunal lennugraafikut ning leida optimaalseimad lahendused, mis vastaksid ärireisijate vajadustele.

Samuti on fookuses Lääne-Saksamaa, kust võiks eeldada suuremat sissetulevate turistide mahtu. Arutame võimalusi tihendada lennugraafikut Põhja-Euroopa suunal.

Eestlased reisivad tegelikult päris palju - rohkem, kui keskmine sakslane või inglane. Murekohaks on rohkem sissetulevate turistide vool. Puhkusehooajaks püüame koos reisikorraldajatega leida lisaks tšarteritele ka otseühendusi soojematesse piirkondadesse Kesk- ja Lõuna Euroopas. Kardetavasti ei tule Türgi ja Egiptuse populaarsuse endine tase enam niipea tagasi.

Kui palju plaanib lennujaam teha lähiaastatel koostööd Nordicaga? Millisena koostöö/sünergia võiks välja näha?

Nordica on väga vajalik lennujaamale ja kogu Eesti majandusele.

Lennufirma täituvus on oluliselt paranenud, samuti opereerimisnäitajad. Tühistatud ja hilinenud lendude arv on täiesti keskmisel tasemel võrreldes teiste lennufirmadega, oma lennukitega opereerimine on teenuse kvaliteeti parandanud.

Konkurents teiste vedajatega, eriti airBalticu ja SAS-iga, on ülitihe.

Nordica uus sõlmjaam Münchenis on väga hästi tööle läinud. Ilma koduvedajata või baseeruva lennufirmata oleks lennujaamal väga keeruline kasvada, samuti ei oleks väljalennuajad ega saabumisajad Eesti reisijate vajadusi silmas pidades nii head. Kopenhaageni liin on kurb näide konkurentsi puudumisest - lennusagedused vähenesid ning pileti hind kerkis mitmekordselt.

Estonian Airist tühjaks jäänud mahu on tänaseks täielikult täitnud ja ületanud Nordica ja SAS. Toetame koduvedajat nii palju, kui see võimalik ja vajalik on, kuid loomulikult lähtume võrdse kohtlemise printsiibist – peame hoolt kandma kõikide Tallinnast lendavate lennufirmade eest ning erikohtlemise osas on ees selged piirangud, millest hoidume.

Kas peate mõistlikuks Pärnu lennujaama renoveerimisplaane sellisena, nagu Pärnu linn ja omavalitsused need on välja pakkunud?

Pärnu lennujaama arendamise osas on lennujaam neutraalsel positsioonil. Regionaalsete lennujaamade olemasolu ning nende lennujaamade võimaluste mitmekülgne nii julgeolekuline, kui ka majanduslik ärakasutamine on Eestile ja ma loodan, et ka kohalikele ettevõtjatele ning reisijatele väga oluline. Regionaalsete lennujaamade käitamine on aga selgelt riigipoolne tellimus Tallinna Lennujaamale, seega on otsus nende infrastruktuuride arendamise osas riigi käes.

Konkreetselt Pärnu lennujaamast rääkides oleme tutvunud Pärnu ettevõtjate poolt tellitud uuringu tulemustega ning peame neid veidi liiga optimistlikeks - Tallinna Lennujaam ise hindab oluliselt konservatiivsemalt potentsiaalsete otselendajate arvu Pärnusse ning märkimisväärselt suuremaks lennujaama rekonstrueerimiseks vajamineva investeeringu summat, mis pole mitte 13,5, vaid pigem 20 miljoni euro

Copyright © 2024, All Rights Reserved.

suurusjärgus, ning iga-aastaseid ülalpidamiskulutusi, mida on meie hinnangul pigem rohkem, kui 1,25 miljonit eurot aastas - ainuüksi lennujaamadele esitatavad nõudmised karmistuvad aasta-aastalt.

Kuid otsus peab sündima riigi ja kohaliku omavalitsuse ning ettevõtjate dialoogis - lennujaama esmane soov on, et otsuseni jõutaks lähimas tulevikus, sest teadmatus tekitab segadust ning ebakindlust kõigi osapoolte jaoks.

Millisena näete Tartu ja saarte lennujaamade arengusuundi?

Lennujaamal on hea meel, et vahepealsed segadused saarte lennuühenduse osas on lahenenud ning uus vedaja Transaviabaltika on end korralikult käima saanud.

Lennuühenduse taastumisest alates püsib Kuressaare suunal lendude täituvus kuni 60 protsendi juures. Tegemist on 100-protsendiliselt riigi poolt tellitava teenusega, seega ei ole lennujaamal siinkohal erilist rolli mängida. Kindlasti soovime omalt poolt nii palju kui võimalik kaasa aidata sellele, et lennuühenduste ajad oleksid reisijate jaoks parimad võimalikud ning selles küsimuses oleme osapooltele toeks oma võimaluste piires.

Regulaarlende teistesse sihtkohtadesse ilma täiendavate riigi või omavalitsuse toetussummadeta ei pea lennujaam tõenäoliseks.

Tartus on Finnair käesoleva aasta jooksul purustanud järjest reisijarekordeid - septembris lendas Tartu ja Helsingi vahel 2827 reisijat, üheksa kuuga on reisijaid olnud 22 037. Tartu reisijate paremaks teenindamiseks valmis augustis uus 70-kohaline ootesaal.

Finnairi talvine lennugraafik on pälvinud Tartus elavat vastukaja, sest ei võimalda reisijatele osadel päevadel mugavat ümberistumist jätkulendudele Helsingis. Lennujaam teeb koostööd Tartu linnavalitsuse ja Finnairiga, et leida optimaalseim lahendus kõigi osapoolte jaoks ning taastada endine graafik hiljemalt kevadeks. Tartu lennujaamas on käimas ka juhivahetus, uut juhti otsitakse avaliku konkursi kaudu.

Kas kolm projekti, mille tõite Tallinna lennujaama puhul septembri alguses tähtsamaina välja - lennuraja laiendamine, reisiterminali lõunatiiva rekonstrueerimine ja parkimismaja ehitamine - on Eesti Euroopa Liidu eesistumist 2017. aasta teises pooles arvestades graafikus?

Tänavu on suurimaks tööks olnud lennuliiklusala laiendamine – selleaastased tööd lõpetatakse novembri keskpaigas ning siis on Tallinnas Baltimaade pikim tsiviillennunduses kasutusel olev lennurada, kogupikkusega 3480 meetrit. Ehituse peatöövõtja Lemminkäinen Eesti on teinud väga head tööd, püsides töödega graafikus ning tagades samal ajal ka ohutuse. Öised lennupiirangud tekitasid reisitõrkeid vaid mõnel korral, üldjoontes suudeti ka hilinevatele lendudele vastu tulla ning lubati neil maanduda, kui ehitustegevus seda võimaldas.

Järgmisel aastal jätkuvad lennuliiklusalal laiendustööd, lõplikult valmib uus lõunapoolne perroon ning täiendavad seisuplatsid. Vahetame välja ka lennuraja pealiskatte, mis on oodanud oma järge pea 20 aastat.

Mis projektid on eesistumise tõttu tühistatud või ajutiselt peatatud?

Lennujaamal tuleb mõningaid muudatusi teha ehitusplaanides - parkimismaja ehitamine täies mahus lükkub edasi eesistumise järgsesse aega. Valmis saab ehitatud terminali esine liiklusala ning ka terminali lõunapoolne laiendus. Samuti jätkame ka järgmisel suvel ehitustöid lennurajal. Samas hoidume sellest, et eesistumise ajal tervitaks külalisi ehitustanner, seega tuleb mõningaid tegevusi veel ajatada vastavalt valmimise graafikule – seda täpsustame jooksvalt koostöös ehitajatega.

Kuidas edeneb idee muuta Tallinna lennujaam Aasia-suunaliste kaubavedude jätkukeskuseks? Kas olete loonud uusi kontakte Hiina ettevõtjatega, kes sooviks Tallinnasse näiteks logistikaparke rajada?

Copyright © 2024, All Rights Reserved.

Lennujaamal tuleb igal juhul leida täiendavaid võimalusi tulu teenimiseks, seega suuname senisest rohkem tähelepanu näiteks kaubaveo hoogustamisele. Möödunud aastal veeti lennujaama kaudu üle 16 000 tonni kaupa. Siin on perspektiivi kasvatada seda mahtu mitmekordselt – neid võimalusi olemegi hetkel kaardistamas koos kaubavedajatega.

Kõik lennujaamad kogu piirkonnas on huvitatud kaubavedude hoogustamisest, eelkõige pidades silmas Hiinast tulevaid kaupu. Leedu ja Läti tegelevad lennukaubaveo arendamisega riiklikul tasemel väga aktiivselt, kuid Eesti suureks eeliseks on Omniva koostöö Hiina ettevõttega SF Express. Nende Post11 veab juba täna kaupu Hiinast Tallinna Lennujaama ning toimetab neid edasi klientidele mitte vaid Eestis, vaid ka Põhjamaades ning Venemaal.

Lennujaam ise on landlord-tüüpi infrastruktuuriettevõte. Ehitame valmis võimekuse kaubavedajate teenindamiseks, kuid kauba peavad siia kohale tooma ikkagi ekspediitorid.

Lennuliiklusala laienemine loob täiendavad võimalused kaubaveo hoogustamiseks - saab ehitada rohkem angaare ning ladusid/jaotuspunkte lennujaama territooriumil. Oleme logistiliselt väga unikaalses asukohas - lennujaama läheduses on raudtee ja maanteeühendused, sadam asub vaid 18 kilomeetri kaugusel.

Tallinna toimetus, +372 610 8815, majandus@bns.ee

Baltic News Service

Copyright © 2024, All Rights Reserved.