

Siska Miklós

## AIRPORT CITY FERIHEGYEN: REALITÁS, VAGY ÁLOM?

*Az utóbbi évtizedekben a globalizálódó világpiac hívta életre azokat a változásokat, amelyeknek eredményeként a repülőterek környezetük gazdaságfejlesztésének motorjává váltak. Az „airLED” projektben azt vizsgáltuk, hogy miként lehet közép-európai regionális repülőtereket és környezetüket „airport city”-vé fejleszteni. Ennek során az érintett térségek stakeholderai komplex, policentrikus területfejlesztési stratégiákat dolgoztak ki a szintén a projekt keretében készült közös módszertan alapján. Minden érintett régióban széles körű egyeztetések során, az érintett felek párbeszédét elősegítő munka révén jöttek létre azok a stratégiai fejlesztési tervek, amelyek az egyes térségekben, így például Magyarországon is, az érvényes, szélesebb körű területfejlesztési koncepciókba is beépültek. A projektben résztvevő közép-európai regionális repülőterek közül első sorban a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és környezete rendelkezik mindazokkal a feltételekkel, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a repülőtér és vonzáskörzete „airport city”-vé fejlődhessen. A jelen írás ezt mutatja be részletesebben.*

**Kulcsszavak:** „airport city”, repülőterek hatása az urbanizációra, összeköttetés, nemzetközi együttműködés

Manapság a növekedési centrumokat el sem tudjuk képzelni repülőterek nélkül. A légi közlekedés jellemzői miatt, különösen a szárazföldek belsejében, a repülőterek szükségképpen távol fekszenek a városok üzleti negyedétől (central business district – CBD). Mindazonáltal az utazók egyik alapvető kívánsága, hogy végcéljukat a lehető legrövidebb idő alatt ériék el. Éppen ezért az egyik fontos szempont, hogy jó összeköttetéseket teremtsünk a repülőterek és a város üzleti központja, illetve a lakóterületek között. Ebben a vonatkozásban kiemelkedő a repülőterek és az üzleti negyedek közötti közforgalmú közlekedési és úthálózati kapcsolatok színvonala, kapacitása. De hasonlóan fontos az is, hogy a repülőterek megfelelő szolgáltatásokat nyújtsanak az utazók számára: az utas tájékoztatás, a jól megközelíthető tranzit állomások, parkolók stb. terén.

Az Európai Unió Regionális Fejlesztési Alapjának Közép-Európa Programja keretében finanszírozott „airLED” projekt egyik kiemelt célja volt, a többek között ezt a szempontot is szem előtt tartó, olyan stratégiai fejlesztési tervek, illetve azok módszertanának kidolgozása, amelyekben az érintett térség regionális repülőterei és környezetük áll a középpontban. Ezek a tervek a múlt század hetvenes éveiben megjelent „Airport City” koncepció talaján készültek. A következőkben a projekt résztvevőit, az elméleti háttérrel és a Liszt Ferenc Budapesti Nemzetközi Repülőtér és környezetét központba állító fejlesztési tervet mutatom be.

### AZ „airLED” PROJEKT

Négy ország négy regionális repülőterének öt önkormányzata, valamint további négy kutató, illetve terület- és gazdaságfejlesztéssel foglalkozó szervezete 2012 júliusa és 2014 decembere között valósította meg az „airLED” projektet. Erről bővebben a <http://airled.eu/> honlapon található információkat. A jelen írásban a munkának kifejezetten a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztéséhez kapcsolódó eredményeit ismertetem.

Az „airLED” projektben Magyarországról Budapest Főváros 18. kerülete és a Vecsés város Önkormányzata, valamint a KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft., Lengyelországról Mazovia Vajdaság Önkormányzata és a krakkói Urbanizációs Intézet., Olaszországból Emilia-Romagna Tartomány és a Közlekedési és Logisztikai Intézet Alapítvány, valamint Szlovéniából Cerklje Önkormányzata és a kranji Gazdaságfejlesztési Központ Kft. vett részt.

Az érintett regionális repülőterek a budapesti mellett a lengyelországi Modlin, az olaszországi Bologna és a szlovéniai Ljubljana város repülőterei voltak. Ezek közül a budapesti és a ljubljainai országuk meghatározó repülőterei, korábban a nemzeti légitársaságok bázisai voltak. Bologna szintén nemzetközi repülőtér, tartományi központ, de korántsem volt olyan fontos a régió életében, mint az előbbi kettő. Modlin pedig eredetileg katonai repülőtérként szolgált, a városközponthoz túlságosan is közel fekvő, korlátozott terjeszkedési lehetőségekkel bíró varsói repülőtér kiegészítésére lenne hivatott.

Az „airLED” projekt keretében több tanulmány készült, amelyek többek között az európai helyzetet, a fellelhető jó gyakorlatokat mutatják be, továbbá módszertant adott az egyes projekt partnereknek a saját regionális repülőterük integrált, policentrikus stratégiai fejlesztési tervei elkészítéséhez. Emellett számos megbeszélést folytattak le a projekt partnerek a repülőterek fejlesztésében érdekeltekkel, politikai és gazdasági döntéshozókkal, civil szervezetekkel. Népszerűsítették befektetői konferenciákon az egyes repülőtereket, illetve magát a projektet, s mindehhez közös propaganda anyagok is készültek.

Cikkemben először az európai repülőtereknek a légiforgalmi piac liberalizálása utáni helyzetéről, a kihívásokra adott válaszokról, majd az „airport city” koncepcióról, végül pedig a projekt keretében a budapesti regionális repülőterre vonatkozó fejlesztési elképzelésekről írok.

### AZ EURÓPAI REPÜLŐTEREK HÁLÓZATÁNAK ÁTALAKULÁSA AZ UTÓBBI ÉVTIZEDEKBEN ÉS AZ „AIRPORT CITY” KONCEPCIÓ

Az Airport Council International Europe (ACI-EUROPE<sup>1</sup>) egy publikációjában 4 kategóriába sorolja a repülőtereket [1]:

- kis, regionális repülőterek: kevesebb, mint 5 millió utas/év;
- regionális repülőterek: 5–10 millió utas/év;
- másodlagos csomópontok: 10–25 millió utas/év és
- fő csomópontok: több mint 25 millió utas/év.

Az EUROSTAT adatbázisában 869 európai repülőtér szerepel, amelyek közül 386-re találhatunk 2014-re vonatkozóan olyan adatokat, mint:

- utasszám,
- le- és felszállások száma,
- szállított áru mennyisége tonnában.

---

<sup>1</sup> ACI EUROPE 46 európai ország több mint 450 repülőtérét képviseli, amelyek az európai kereskedelmi légi forgalom 90%-át adják, évente több mint 1,5 milliárd utassal; [www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)

A többi repülőtérre nem közöl adatot az EUROSTAT, ami persze nem föltétlenül jelenti azt, hogy azokon ne bonyolódna le forgalom. A 386 repülőtér között csak 324 olyan található, amelyik évente több mint 100 ezer utast szolgál ki (érkező, induló és tranzit forgalom együtt), amint az az 1. táblázatban látható. Az EUROSTAT által publikált adatok szerint az adatot közlő európai repülőterek:

- 16,1%-a 2014-ben kevesebb, mint 100 000 utast szolgáltat ki;
- 39,6%-át 100 000–1 000 000 utas használta;
- 26,9%-ának volt 1–5 millió utasa és
- csak a repülőterek 17,4%-án fordult meg több mint 5 millió utas.

Más szavakkal: Európában a repülőterek 82,6%-a legfőljebb csak regionális repülőtérnek számít. Megfigyelhető az a tendencia, hogy az utóbbi években is folytatódik Európában a forgalom nagysága szerinti koncentráció a repülőterek piacán. A 100 000 utasnál kevesebbet kiszolgáló repülőterek több mint 2/3-a ugyanis bezárta kapuit a 2010 óta eltelt öt évben. Ugyanakkor a nagy (évente több mint 5 millió utas) és a jelentős (évente 1–5 millió utas) forgalmat lebonyolító repülőterek száma viszonylag stabilnak tekinthető (60–70, illetve minimális ingadozással 257 légitforgalmi kikötő).

Repülőtér utasforgalma (fő)	2010	2011	2012	2013	2014
0–100 000	194	142	81	82	62
100 001–1 000 000	146	150	158	154	153
1 000 001–5 000 000	111	107	107	104	104
5 000 001–	59	66	64	65	67

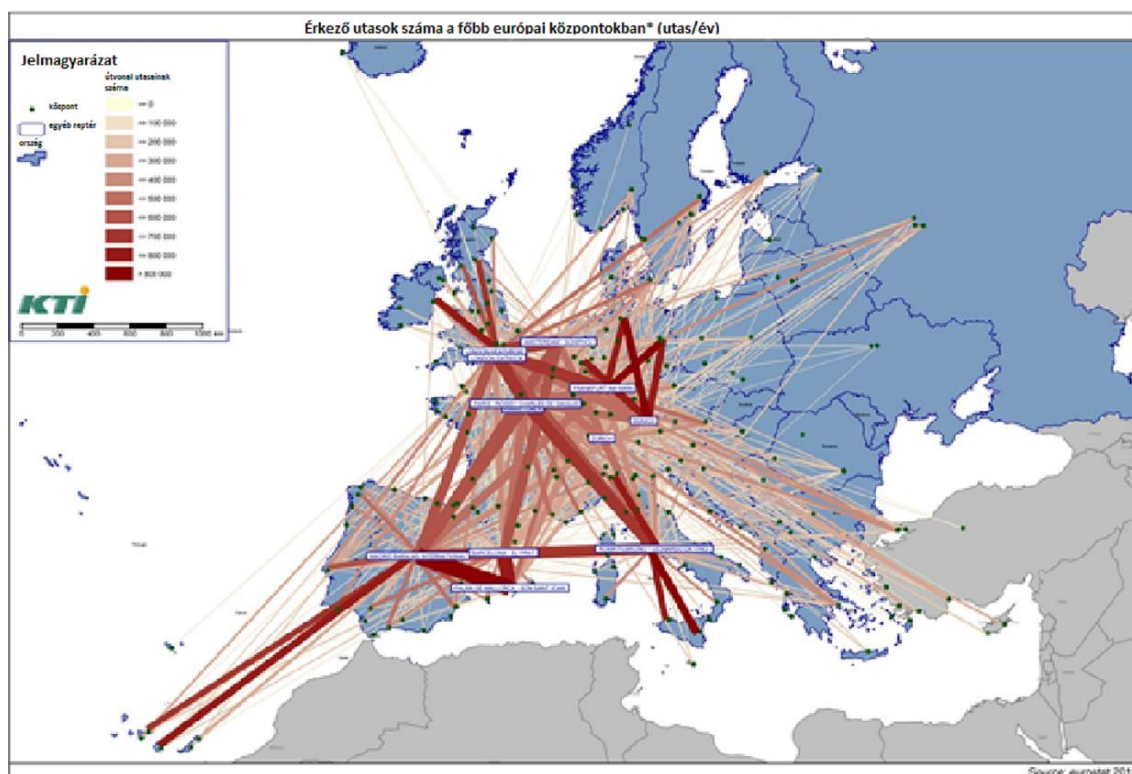
1. táblázat Európai repülőterek számának alakulása 2010-2014 között éves utasforgalmuk szerint [2]

A fontosabb európai repülőterek elhelyezkedése viszonylag szorosan kapcsolódik az adott régió gazdasági fejlettségéhez, függetlenül attól, hogy mekkora közöttük a távolság. Más szavakkal: a fejlettebb régiókban sokkal több nagy forgalmú repülőtér található, mint a gazdaságilag kevésbé fejlett térségekben. Hasonlóan szoros kapcsolat mutatható ki a népsűrűséggel és a K+F szektorban foglalkoztatottak számával is. A gazdasági fejlődés motorjainak térségeiben nagyobb a népsűrűség és a humántőke „sűrűsége” is. S ezekben az urbanizált térségekben található a nagyobb forgalmú repülőterek is. Emellett a kiemelt turisztikai célpontok repülőtereinek forgalma tűnik szembe, hiszen a szűkösen rendelkezésre álló idő lehető legnagyobb részét igyekeznek az emberek úti céljukon tölteni. A legfontosabb utasforgalmi áramlásokat a 1. ábra mutatja.

A tanulmány szerint a repülőterek nem csak helyi jelentőségű gazdasági egységek, hanem stratégiai fontosságú helyük van annak a közösségnek a szempontjából, amelyet kiszolgálhatnak. Ha valamiért csökken a repülőtér szolgáltatásai iránti kereslet, akkor ezt a nagy értékű „állóeszközt” nem lehet egyszerűen leépíteni, vagy átköltöztetni, mint ahogyan azt megtehették a vállalatok a különböző összeszerelő iparágak esetében az elmúlt évtizedekben.

A költségek döntő része – amelyeknek legnagyobb tétele az amortizáció, de nem elhanyagolható a biztonságra fordított ráfordítások sem – fix költség. Ha egy légitársaság elhagyja az adott repülőtérrel, az általa generált igényt gyakorlatilag igen nehéz rövid idő alatt pótolni, miközben a költségek nem csökkenthetők arányosan. S nem csak a repüléssel kapcsolatos szol-

gáltatások iránti kereslet csökken ekkor, hanem az egyéb szolgáltatások igénybevétele is visszaesik. Ez pedig mérsékeli a változatlan költségek melletti bevételeket, végső soron a repülőtér rentabilitását. Éppen ezért alapvető fontosságú minden légiforgalmi kikötő esetében a megfelelő szintű kapacitás kihasználtság. Ezért igyekszik mindegyik az adott földrajzi körzetben a lehető legjobb szolgáltatást nyújtani, hogy minél nagyobb forgalmat, ezáltal bevételt tudjon elérni. Nem feledkezhetünk meg ugyanis arról a tényről, hogy napjainkban Európa lakosainak mintegy 2/3-a két órás utazási távolságon belül legalább kettő repülőtér közül választhat! S a tények azt bizonyítják, hogy választ is.



1. ábra Főbb légi utasforgalmi útvonalak Európában [3]

Az ACI EUROPE a vázolt folyamatok miatt többek között egy olyan tanulmányt is megrendelt, amelyik az európai repülőtér közötti versenyhelyzetet elemezte. [4] Ez többek között megállapította, hogy az Unió bővítése eredményeként az utóbbi tíz évben az európai polgárok élvezhették az egyes régiók közötti gazdasági és turisztikai kapcsolatok bővülésének előnyeit még akkor is, ha ezt az időszakot egy elhúzódó válság is terhelte. Ezek az előnyök többek között köszönhetők az európai légi közlekedési piac liberalizálási folyamata kiterjedésének is. Ugyanakkor mindez együtt járt a légi közlekedés üzleti modelljének változásával is.

Egyrészt a kormányok már nem kívánják teljes egészében finanszírozni a repülőtéri infrastruktúrákat, miközben a légi társaságok korlátozásmentesen férhetnek hozzá az Európát behálózó repülőtér által nyújtott szolgáltatásokhoz. Így a – részben, vagy teljesen közpénzből finanszírozott – repülőtérnek át kell(ett) alakulniuk egyszerű infrastruktúra szolgáltatóból önfinanszírozó, diverzifikált és versenyképes üzleti vállalkozássá.

Másrészt a válság következtében kevesebb, de sokkal dominánsabb repülőtársaság működik a piacon. Közben a korábbi pont-hub-pontra szerveződő forgalom helyébe a pontból pontba történő szállítás lépett. Ilyen körülmények között a lazább-szorosabb szövetségekbe tömörült repülőtársaságok igen gyorsan hozhatnak arra vonatkozó döntéseket, hogy honnan és hova indítanak új járatokat, illetve, hogy melyik két pont között közlekedő járatokat zárják be gyakorlatilag egyik napról a másikra. A fokozódó verseny azt jelenti, hogy új üzleti modellek bevezetése vált egyre sürgetőbbé. Minden egyes repülőtérnek meg kell találnia azt a számára egyedi piacot, ahol javíthatja pozícióit és tevékenysége hatékonyságát.

Napjainkban az európai repülőterek mintegy 160 ezer embert foglalkoztatnak közvetlenül, de indirekt módon 1,2 millió munkahely található az európai repülőtereken. Minden 1000 repülőtéri munkahely további 2100 munkahelyet teremt az egyes nemzetgazdaságok szintjén. Ez egyben azt is jelenti, hogy a repülőterekkel összefüggő munkahelyek mintegy 60 milliárd euróval járulnak hozzá a teljes európai GDP-hez [1]. Az európai repülőterek bevételeinek mára már csak mintegy fele származik a szorosan vett repülőtéri szolgáltatásokból, de egyes esetekben a nem repülőtéri szolgáltatások részaránya elérheti akár a 70%-ot is.

Az európai gazdasági válság felgyorsította ezt az átalakulási folyamatot, ugyanakkor megerősítette a fapados légitársaságok piaci pozícióit. Ez utóbbiak váltak meghatározóvá az Európán belüli forgalomban, így egyre fontosabbá vált a legmegfelelőbb helyszínek megtalálása. Összességében a mintegy 400 európai repülőtér versenyez a néhány légitársaság „kegyeiért”, s ebben a versenyben természetes módon lesznek nyertesek és vesztesek egyaránt. Mivel ezek az új üzleti modellek nem egymást kölcsönösen kizáró változatok, minden egyes repülőtérnek piaci pozíciójához megfelelően illeszkedő, testre szabott megoldást kell találnia. Ezért létfontosságú a tevékenységek diverzifikálása és az innovációs képesség. Közben pedig nem elhanyagolható az a versenypiaci hatás sem, amit a nagysebességű vasutak fejlesztésével támaszt a szárazföldi közlekedés. Napjainkban a 200–400 km-es távolságra fekvő úti célok esetében a teljes utazási időt figyelembe véve már reális alternatíva lehet a vasút a repülőgéppel szemben. Ez utóbbiak a CBD-ből sokkal rövidebb idő alatt megközelíthetők, nincs hosszadalmas biztonsági ellenőrzés és a tényleges úti cél is általában a vasút állomáshoz közel fekszik.

Az ACI a megjelent új üzleti modelleket a következők szerint osztályozta [1]:

- **Repülőtér hálózat:** koordinált repülőtér csoport nemzeti és/vagy regionális szinten (pl.: AENA – Spanyolország, LFV – Svédország, PPL – Lengyelország, Manchester Airport Group – UK);
- **Légitársaságok szövetségének fő csomópontjai:** ahol a főbb légitársaság szövetségek járatai kapcsolódnak egymáshoz (Pl.: London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt am Main);
- **Airport city:** olyan repülőtér, amely minden főbb városi szolgáltatást nyújt anélkül, hogy a területet el kellene hagyni (Pl.: München, Zürich);
- **Multi-modális repülőtér:** erős intermodális kapcsolatokkal rendelkező „airport city” (Pl.: Amsterdam – Schiphol);
- **Végcél repülőtér:** amely csak a saját közösségének nyújt kereskedelmi és egyéb szolgáltatásokat (Pl.: Athén);

- **Üzleti forgalom:** üzleti forgalomra szabott repülőtér (menetrend szerinti és/vagy nem menetrend szerinti járatok (Pl.: London City, Farnborough, Le Bourget, Pér);
- **“Fapados” bázis:** fapados légitársaságokra fókuszáló repülőtér (Pl.: Bergamo, Charle-roi, London Stansted);
- **Légifuvar repülőtér:** a légi fuvarozó társaságok igényeire specializálódott repülőtér (Pl.: Liege, Leipzig).

A témánk szempontjából kiemelt fontosságú “airport city” koncepciót először talán H. McKinley Conway publikálta 1977-ben „The Airport City: And the Future Intermodal Transportation” című írásában. Igazán ismertté azonban Dr. John D. Kasarda tette a még a kilencvenes években, majd azt követően folyamatosan megjelenő írásaiban.

Az eredetileg városfejlesztési témakörben kifejtett elképzelés alapja az a megállapítás, hogy a repülőterek soha nem statikusak, hanem folyamatosan változik alakjuk és funkciójuk is. A repülőtér szerinte egy területfejlesztési koncepció középpontjában helyezkedik el, ami abból indul ki, hogy a légiforgalmi kikötők már régen nem csak azok a helyek, ahol a repülőgépek le- és felszállnak. A legtöbbjük számos, a repüléssel nem szorosan összefüggő létesítményt, szolgáltatást is magába foglal. Ilyen szolgáltatások lehetnek például szállodák, vendéglátóhelyek, üzletek, kiállítási és konferencia termek és terek, irodák, logisztikai és akár ipari termelő bázisok stb.

A repülőtér dinamizálhatja környezetét, a gazdasági fejlődés motorja, de legalábbis katalizátora lehet. Éppen ezért kiemelkedő jelentőségű, hogy a repülőtér milyen (közúti, vasúti, esetleg vízi) összeköttetésekkel rendelkezik a szorosabb környezetében található üzleti negyedekkel, lakó területekkel, illetve vonzáskörzete távolabbi településeivel valamint a többi repülőtérrel. Egy ideális „airport city” szerkezetét mutatja a 2. ábra.

2008-ban Dr. Kasarda a következőképpen összegezte a koncepció lényegét [6]:

*“A repülőtéri terminálok gyorsan váltak luxus bevásárló központokká, valamint kiállító és szabadidős helyekké. Többé már nem csak újságárusokra, gyorséttermekre és vámmentes boltokra szorítkozik a kínálatuk, hanem márkás butikok, specialitásokat áruló üzletek és felső kategóriás éttermek is találhatóak bennük a szórakoztató és kulturális lehetőségek mellett. A Hong Kong International például több mint 30 márkás ruhaüzletet, a Singapore Changi mozikat, szaunát és trópusi lepke röptetőt üzemeltet, míg a Las Vegas McCarran repülőtéren egy múzeum, az Amsterdam Schipholon pedig egy holland mestereket bemutató képzőművészeti galéria található.*

*Ismét mások ettől eltérő kínálattal rendelkeznek, mint például Frankfurt – ahol a világ legnagyobb repülőtéri orvosi rendelője található, ahol évente több mint 36 ezer pácienszt szolgálnak ki –, vagy a Detroit Metro amelynek 420 szobás Westin Hotelje közvetlenül a fő terminálon helyezkedik el, vagy a Dallas Ft. Worth Grand Hyatt szállodája, amely számos amerikai vállalat számára nyújt repülővel megközelíthető virtuális vállalati központot. A Beijing Capital Airport bankokat foglal magába, míg a Stockholm Arlanda kápolnáját intenzíven hasznosítják a pl. 2007-ben közel 500 esküvővel. A legtöbb nagyobb repülőtér természetesen diverzifikálja, bővíti és fejleszti kiskereskedelmi kínálatát, gyakran bevásárló utcákat, galériákat, éttermi zónákat, művészeti, szórakoztató és kulturális részeket alakítanak ki. Ezeket egészítik ki a helyi specialitásokat kínáló üzletek és étkezési lehetőségek.”*



multimodális, regionális és országos üzleti központokká válnak. Ez a változás tett számos városi repülőteret „airport city-vé”, repülőtér várossá.

Dr. Kasarda egy másik írásában [7] megállapítja, hogy bár napjainkban a legtöbb aerotropolis (városi funkciókkal is rendelkező repülőtér) szervesen, spontán módon fejlődött ki, a jövőben érezhetően javítható azok szerkezete a megfelelően kidolgozott infrastruktúra és városfejlesztési stratégiák révén. Ezekben többek között az alábbiakra kell különös figyelmet fordítani:

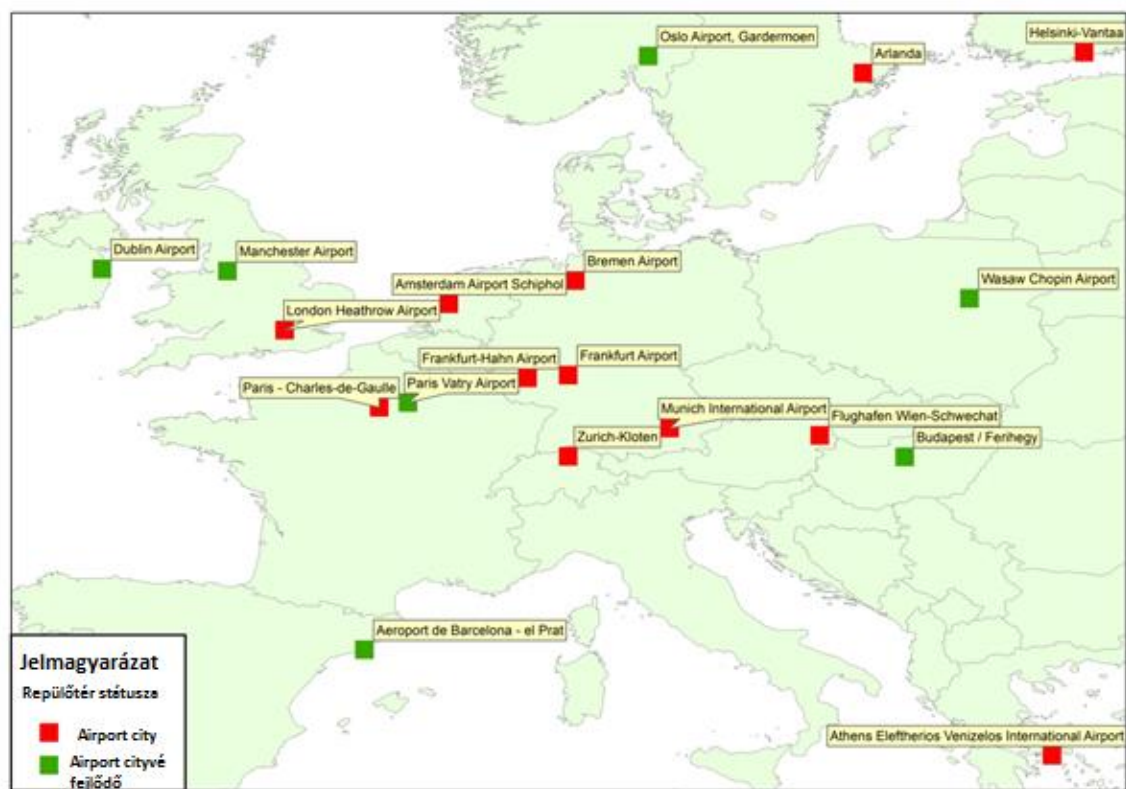
- kifejezetten a városközpontokat és a repülőteret összekötő gyorsforgalmi utakra és vasutakra;
- a speciális, csak teherautók számára fenntartott sávokra;
- a főbb csomópontok között idő-érték alapján kell a hálózatokat tervezni a távolságon alapuló módszerek helyett;
- a repülés-igényes gazdasági ágakat a repülőterek közelébe kell telepíteni, ezzel is csökkentve a városon belüli közlekedési igényeket és javítani az elérési időket;
- a repülőterek környezetében a javak kezelését (gyártás, raktározás, szállítás) fizikailag is el kell választani az egyéb tevékenységektől;
- a zaj- és levegőszennyezés szempontjából érzékeny gazdasági és lakóövezeti fejlesztéseket az intenzíven használt repülési útvonalaktól távol kell elhelyezni.

Dr. Kasarda rendszeresen közreadja a világon fellelhető, már működő, vagy legalábbis fejlesztési fázisban lévő, városi funkciókkal is rendelkező repülőterek listáját [8]. A legfrissebb listán 45 működő „aerotropolis” és „airport city” szerepel, amelyből 12 található Európában (lásd: 3. ábra).

A koncepciót széles körben átvették és alkalmazzák különböző repülőterek stratégiai fejlesztési projektjeiben nem csak az USA-ban, hanem szerte a világon. Az „airport cityt” tekinthetjük egy olyan fizikailag megjelenő „internetnek”, amely összekapcsolja egymással a világ különböző részein található ellátási láncokat, turisztikai központokat, a személyes találkozásra alkalmas üzleti tárgyalások helyszíneit, a gyors szállítási igényű termékek (mint pl. mikroelektronikai, gyógyszer-, repülőgép-, orvosi műszer ipar, egyes friss mezőgazdasági termékek stb.) előállításának és felhasználásának helyszíneit. S természetesen az olyan, viszonylag nagy „repülésigényű” szolgáltatásokat nyújtó tevékenységeket is kiszolgálja, mint amilyen például az informatika, a pénzügyi és üzleti tanácsadás, a legkülönbözőbb területek kutatás-fejlesztési tevékenységei, az oktatás.

Vannak természetesen olyan kétségek is az „airport city” fejlesztési koncepcióval kapcsolatban, amelyek semmiképpen sem hagyhatók figyelmen kívül. [9] Legelső sorban a légiközlekedés jelenlegi formájának hosszútávú fenntarthatóságát kell megemlítenünk, hiszen az teljes egészében a fosszilis üzemanyagokra épül. Ennek legkomolyabb következménye pedig az, hogy a jelenlegi állapotában csak véges ideig tartható fenn a légi közlekedés, hiszen a föld kőolaj készletei nem végtelenek. S légi közlekedés nélkül pedig repülőterek sincsenek. A városi funkciókkal is rendelkező repülőterek fejlesztése tehát azt feltételezi, hogy a légi közlekedés radikális technológiai változásokon megy keresztül az elkövetkező 50 év folyamán. Ne feledkezzünk meg arról, hogy az első kísérletek az alternatív, de legalábbis üzemanyag takarékos megoldásokra már közismertek.





3. ábra Aerotropolis-ok és airport city-k Európában, 2013 [8]

További kétségként jelenik meg, hogy adott esetben kritikus azoknak az infrastruktúráknak a koncentrációja, amelyek nem kizárólag a légi közlekedéshez kapcsolhatók. Az aerotropolisban nagy értékű állóeszközök jelennek meg, ahol ráadásul más infrastruktúra elemek is kiépülnek, azok csomópontja lesz: ilyenek a vasutak és a közutak. Ebből következően ezeken a helyeken így sokkal nagyobb biztonsági kockázat alakulhat ki, mint azoknak a repülőtereknek az esetében, amelyek csak a légi forgalmat szolgálják ki. Ez természetesen bármely infrastruktúra konglomerátum esetében felvethető.

S végül, de nem utolsó sorban meg kell említeni azt is, hogy általánosságban is kérdéses, hogy kijelenthető-e az, hogy a légi közlekedés valóban a gazdasági tevékenység motorjának tekinthető, s adott esetben helyettesítheti-e más, a nemzetközi gazdasági fejlődést stimuláló tényezők hatását. Egyes kutatók inkább úgy fogalmazzák, hogy a repülőtér vonzáskörzetének fejlesztésében a repülőtér lehet a legnagyobb partner, de semmiképpen sem léphet a többi tényező helyébe (mint pl.: a tengeri, közúti és vasúti szállítás) ebben az összefüggésben.

## A BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR „AIRPORT CITY”-VÉ FEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér policentrikus, stratégiai fejlesztési tervét a projektben résztvevő önkormányzatok megbízásából a Város-Teampannon Kft. és a Pestterv Kft. készítette el. A továbbiakban ennek a tanulmánynak fontosabb, témánk szempontjából releváns megállapításait ismertetem. [10] Először foglalkozzunk az adottságokkal, a jelenlegi helyzettel.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér rendelkezik mindazokkal a kritériumokkal, amelyekkel egy „airport city”-nek rendelkeznie kell, kivéve a szállodát. Meg kell azonban jegyezni, hogy elfogadható időn belül található megfelelő színvonalú szálláshelyek. A legnagyobb gond talán az, hogy bár a repülőtérnek hivatalosan két terminálja van, a gyakorlatban az 1-es terminál már jó ideje, gyakorlatilag a MALÉV csődje óta nem fogad menetrendszerinti járatokat. Emiatt az addig ott tevékenykedő üzleteket, irodákat, éttermeket, szolgáltatókat át kellett helyezni a 2-es terminál épületébe. Habár az 1-es terminál kiesett az utasforgalom kiszolgálásából, az épület nem maradt kihasználatlanul. Különböző rendezvények céljára hasznosítják, illetve egyes irodák változatlanul itt találhatóak. Fontos tényező, hogy már ma is számos vállalkozás található a repülőtér egyéb épületeiben: a DHL, a Lufthansa Technik stb. A repülőtér nem csak utasforgalmat, hanem áruforgalmat is kiszolgál, bár bizonyos áruféleségek esetében gondot okoz, hogy nincs a repülőtéren megfelelő hűtőházi kapacitás.

A repülőtér és a városközpont közötti individuális és közforgalmú közlekedési összeköttetés nem kielégítő. A számos problémát felvető „gyorsforgalmi út” mellett csak egy autóbusz vonal hivatott az évi közel 10 millió fős utasforgalmat kiszolgálni. Ráadásul az utóbbi időben még taxival is csak igen komplikáltan közelíthető meg a repülőtéri terminál, hiszen az érkező utasokat szállító bérkocsiknak igen rövid időn, néhány percen belül el kell hagyniuk az övezetet, ellenkező esetben aránytalanul magas összeget kellene megfizetniük. Magán gépjárművel pedig gyakorlatilag megközelíthetetlenek a terminál épületei a magas belépési díjak miatt.

A repülőtér közúti összeköttetése a tágabb értelemben vett vonzaskörzettel az M0 autópálya gyűrű révén jó, hiszen azon keresztül a sugaras szerkezetű főút hálózat minden eleme akadálytalanul csatlakozik a repülőtéri bevezető szakaszhoz. Ugyanakkor a közvetlen környezetben található településekkel az összeköttetés az egyéb utakon nem zökkenőmentes.

Habár a hivatalos vasúti menetrendben szerepel Ferihegy, a valóságban azonban semmilyen utasforgalmat nem képes kiszolgálni, hiszen a vasúti megálló az 1-es terminálnál található, ahonnan a 2-es terminál több kilométerre helyezkedik el. Az utasnak tehát igénybe kell(ene) venni az egyetlen autóbusz járatot ahhoz, hogy eljusson a 2-es terminálra. A repülőtérre bevezető iparvágány alapvetően csak az üzemanyag szállítást oldja meg, légituvar árut nem szállítanak rajta.

A repülőtér a lakott területekhez viszonylag közel helyezkedik el, számos lakóépület található közvetlen, 2 km-es körzetén belül. Ugyanakkor egészen közel a repülőtérhez számos üzlet, logisztikai létesítmény, szálloda, raktárak, ipari üzemek is találhatóak. A közvetlen közelben olyan létesítmények is fellelhetők, amelyek ugyan nem kifejezetten konferencia központként üzemelnek (pl.: kulturális központ), de akár ilyen célra is igénybe vehetők, valamint léteznek sportlétesítmények, wellness szolgáltatók stb. Számos kisebb szállás szolgáltató és irodaház is kínálja szolgáltatásait a közelben, de nem koncentráltan, hanem szétszórta. Ezekon kívül a közelben működik többek között a Wizzair és a Hungarocontrol oktató központja, mindkettő az 1-es terminálon. Nincsenek viszont kiállítások és vásárok rendezésre alkalmas terek a közelben, azok inkább a főváros szívében, illetve távolabbi kerületekben találhatóak. Az 1-es terminál konferencia központként való hasznosítása is pótlólagos beruházásokat igényelne.

A jelenleg mezőgazdasági hasznosítású területek nagy része fejlesztési területként szerepel az egyes környező települések rendezési terveiben (Vecsés, Ecsér), de barna mezős beruházásokra

alkalmas területek is találhatóak a közelben (18. kerület). A repülőtér is elegendő területtel rendelkezik bármilyen további fejlesztéshez, de egyelőre korlátozott a beruházók érdeklődése. A fejlesztések a következőkre fókuszálhatnak.

### *Kutatás, fejlesztés és innováció*

Nincs túl nagy esély arra, hogy kutató és technológiai park létesüljön a repülőteret a városközponttal összekötő folyosó mentén, de erre nincs is különösebb szükség. Már jelenleg is a közelbe települt a Bosch kutató központja, s viszonylag jól elérhető a légymányosi innovációs központ. (BME, ELTE, Telekom, Lufthansa Systems, IBM stb.) Ugyanígy a Petőfi és a Rákóczi híd között a pesti oldalon található szolgáltató cégek (Vodafone, K&H Bank, Morgan Stanley stb.) irodaházai is, amelyek szintén az átlagosnál nagyobb arányban igénylik a jó légi összeköttetést. Ugyanakkor fontos lehet még a már régen elérhető közelségben megtelepedett egészségügyi intézmények (Semmelweis Orvostudományi Egyetem, Nemzeti Epidemiológiai Központ, Gottsegen György Nemzeti Kardiológiai Intézet, Nemzeti Foglalkozáségszségügyi és Higiéniai Intézet stb.) és a Richter Gedeon Gyógyszeripari Nyrt. is.

### *Vámszabad terület és vámraktár, tranzit terület*

Azt megelőzően, hogy Magyarország csatlakozott volna az Európai Unióhoz, itt működött a MALÉV Ferihegy vámszabad terület, amelyet a csatlakozás után bezártak, amit esetleg újra lehetne nyitni, hiszen a légituvarok révén az Unión kívülről származó, majd szintén az Unión kívülre szállítandó termékeket lehetne feldolgozni, amennyiben az uniós szabályozással összhangban álló megoldást lehetne találni, illetve a tevékenység kellő rentabilitással végezhető.

### *JIT termelés, gyors szállítás igényű termékek előállítása*

JIT és rugalmasan változtatható gyártósorokat alkalmazó termelő egységek még nem jelentek meg nagyobb számban a közelben (kivéve a Flextronics-ot a Gyömrői úton). Ezeknek a vállalatoknak igen fontos, hogy gyorsan eljussanak vevőikhez, illetve beszállítóikhoz a viszonylag kis súlyú és kiterjedésű, de magas hozzáadott értéket képviselő termékekkel. Ezen kívül még a környék zöldség és gyümölcsstermelő vállalkozásai számára lehet érdekes adott esetben terményeik légi úton történő szállítása. Mindegyik termék esetében fontos ezen felül a jó közúti és vasúti összeköttetés is, az utóbbiak esetében pedig szükség lenne a hűtőházi kapacitások fejlesztésére is.

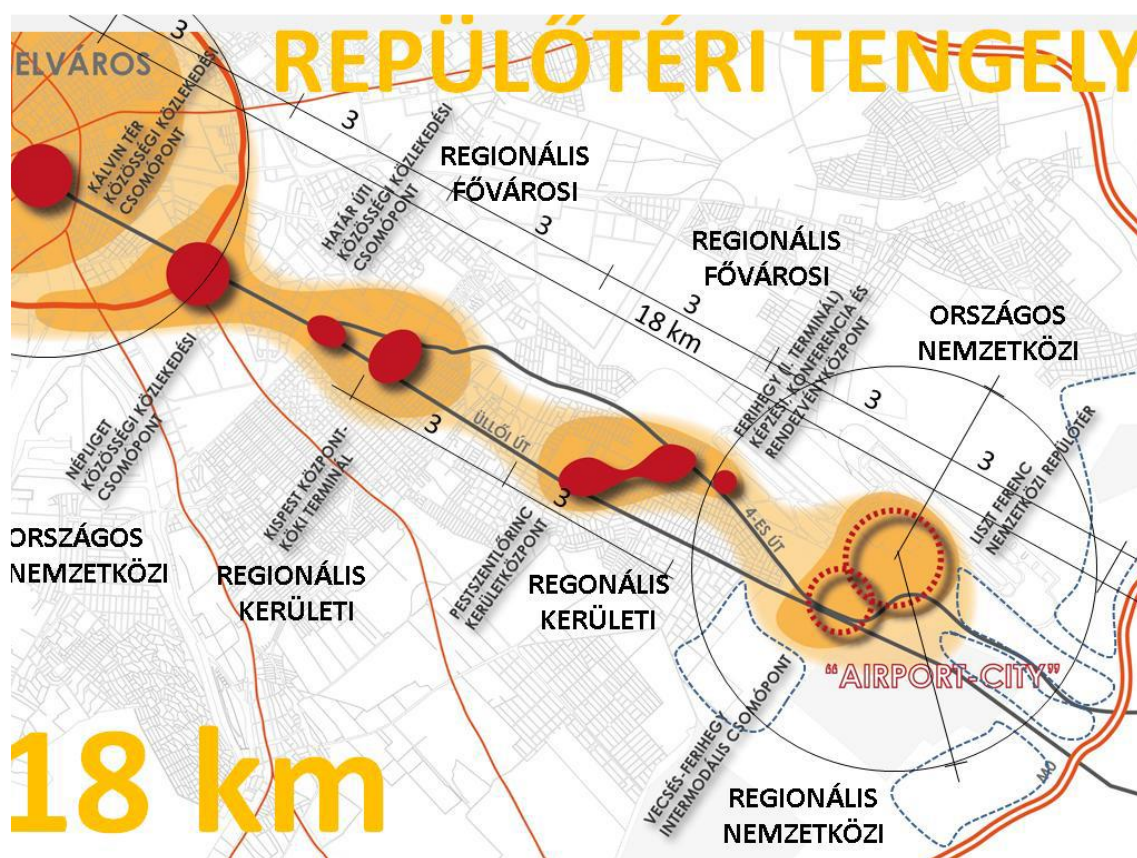
### *Adminisztratív, szállodai, szórakoztató, kulturális és egyéb közintézmények*

A legutóbbi időkhöz a budapesti iroda piac súlyos válságot élt át. Az utóbbi időben viszont úgy tűnik, hogy a város kezd kilábalni ebből a helyzetből. Így tere lehet a korábban elképzelt, de időlegesen leállított fejlesztések újra indításának is. Az iroda piacnál valamivel jobb helyzetben volt/van a szálloda és szórakoztató létesítmények fejlesztése. A viszonylag nagyobb vásárlóerővel bíró turizmus növekszik, ezért a szállodai férőhelyek és a szórakoztató létesítmények iránti kereslet is javul régióinkban. További lehetőségeket jelenthetne, ha valamelyik európai uniós intézmény, vagy nagyobb nemzetközi vállalat központi, vagy legalábbis regionális központi irodája jelenne meg a repülőtér környékén. Ennek elengedhetetlen előfeltétele, hogy javuljon Magyarország általános megítélése az Európai Unióban. Ez azonban már nem terület-, vagy közlekedésfejlesztési kérdés.

### Repülőtéri tengely

A helyzetelemzést, a lehetőségeket és az „airLED” projekt keretében széles körben, több alkalommal folytatott megbeszélések (majd’ egy tucat Regional Development Council Board – RDCB; regionális fejlesztési tanácskozó testület ülések) eredményeit figyelembe véve alakult ki a „Repülőtéri tengely” elképzelés. [10] (Lásd: 4. ábra) Ennek lényege, hogy a zöld- és barnamezős fejlesztési elképzeléseket, az „airport city” koncepciót és a távlati terveket úgy hangozzák össze, hogy szervesen egymáshoz csatlakozva tegyék meg a szükséges intézkedéseket, lépéseket. A repülőtér és a CBD-t összekötő „folyosó” mentén alakulnának ki azok a funkciók és terek, amelyek kiszolgálják mindazokat az intézményeket, amelyek révén a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér valóban „airport city”-vé válhat, miközben az annak előnyeit messzemenően hasznosítani tudó városrészek fejlesztése is további plusz impulzust kaphat.

Nagyon fontos megemlíteni azt is, hogy az „airLED” projekt keretében a stakeholderek között kialakult párbeszéd eredményeként már kézzelfogható, megvalósult fejlesztési dokumentumok is születtek. Kiemelkedő ezek közül, hogy a projekt keretében megjelent komplex fejlesztési elképzeléseket átvette a Pest Megyei Területfejlesztési Program 2014–2020 is, illetve, hogy a projekt megállapításai alapján Pest megye Önkormányzata Közgyűlése határozatot hozott további, a fejlesztéseket megalapozó munkák elvégzéséről.



4. ábra Repülőtéri tengely [10]

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] An Outlook for Europe's Airports, Facing the Challenges of the 21th Century; ACI-EUROPE 2010
- [2] Európai repülőterek számának alakulása 2010-2014 között éves utasforgalmuk szerint; forrás: EUROSTAT adatai alapján saját szerkesztés; <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- [3] Főbb légi utasforgalmi útvonalak Európában; forrás: EUROSTAT adatai alapján saját szerkesztés; <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- [4] martin hvidt thelle, torben thorø pedersen and frederik harhoff: Airport Competition in Europe, Copenhagen Economics, June, 2012 - ACI-EUROPE
- [5] Airport city koncepció; forrás: <http://www.aerotropolis.com/files/AerotropolisSchematic.jpg>
- [6] John D. Kasarda: Airport Cities: The Evolution; Chapter 1; Insight Media, London, 2008
- [7] John D. Kasarda: The Way Forward; Global Airport Cities; Insight Media, London, 2010.
- [8] Aerotropolis-ok és airport city-k Európában, 2013: [http://www.aerotropolis.com/files/2013\\_AerotropolisStatus.pdf](http://www.aerotropolis.com/files/2013_AerotropolisStatus.pdf)
- [9] Michael B. Charles, Paul Barnes, Neal Ryan, Julia Clayton : Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model; Elsevier: Futures Volume 39, Issue 9, November 2007, Pages 1009–1028 (online) <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016328707000699>
- [10] Szántó Katalin, Csoma Dániel Áron, Gyetvai Márton, Schuchmann Péter, Károlyi János: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége integrált térségfejlesztési terv; belső munkaanyag a 4CE485P4 számú, az Európai Unió Regionális Fejlesztési Alapja keretében működő Central Europe Project keretében megvalósult „airLED” projekt eredményeként. Budapest, 2014.

---

### AIRPOR CITY IN FERIHEGY: A DREAM OR REALITY?

*In the last decade globalizing world markets have established those changes which have converted airports and their adjacent areas into catalysts for local economic development. The „airLED” project studied the possibilities how to convert Central European regional airports into „airport cities”. The stakeholders of the interested areas have elaborated their own complex, polycentric spatial development plans on the basis of the common methodology elaborated within the project. In every region were held meetings where the strategic plans were established during wider consultations which are part of the regional spatial development concepts of the region, as it is the case in Hungary. Among the Central-European regional airports which have participated in the project first of all „Liszt Ferenc Budapest International Airport” and its’ adjacent area is which disposes with all those pre-conditions which are needed to become to an „airport city”. This paper discusses it more in detail.*

**Keywords:** airport cities, airports’ impact on urban development, connectivity, transnational cooperation

---



[http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2015\\_3/2015-3-18-0234\\_Siska\\_Miklos.pdf](http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2015_3/2015-3-18-0234_Siska_Miklos.pdf)

