

# **A Budapest Airport és térsége fejlesztésének makrogazdasági hatásai**

## **Vezetői összefoglaló**

**2017. június 14.**

Tanulmányunkban először a Budapest Airport, valamint közvetlen gazdasági környezetének szerepét vizsgáljuk a magyar gazdaságban. Ezt követően a Budapesti Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér helyzetét vizsgáljuk nemzetközi összevetésben, és megnézzük, hogy milyen fejlesztésekkel lehetne a repülőtér helyzetét tovább javítani. Az elemzés utolsó részében az egyes beruházások makrogazdasági hatásait elemezzük, majd javaslatokat fogalmazunk meg a javasolt állami közreműködésre vonatkozóan, beleértve a térségben megvalósítandó infrastrukturális fejlesztéseket is.

## **A repülőtér tevékenysége és annak hatása a nemzetgazdaságra**

A Budapest Airport Magyarország legnagyobb repülőtere. A repülőtér két terminállal rendelkezik, valamint a SkyCourt központi utasforgalmi csarnokkal, amelyeknek köszönhetően a repülőtér összességében mintegy 15 millió utast képes évente kiszolgálni.

### **Utas- és áruforgalom, megtermelt bevételek**

A KSH és a Budapest Airport adatai alapján 2016 nyarán 43 légitársaság indított a repülőtérrel járatokat 111 desztinációra. Míg 2012-ben 43 752 menetrend szerinti és nem menetrend szerinti járat érkezett és 43 808 járat indult el a budapesti repülőtérrel, addig 2016-ban ezek a számok rendre 48 061 és 48 080 járatra emelkedtek. Ez az érkező és induló járatok tekintetében is 9,8 százalékos növekedést takar. 2012-ben 4,2 millió fő érkezett és 4,3 millió fő utazott külföldre. 2016-ra az érkező utasok száma 5,7 millió főre, míg a külföldre utazók száma 5,8 millió főre emelkedett, vagyis az érkezők számában 34,4, az indulókéban pedig 34,7 százalékos növekedés következett be. Teljes utasforgalom tekintetében 2016-ban 11,4 millió fő fordult meg a repülőtéren, ami 34,5 százalékos növekedés a 2012-es adathoz képest. A KSH adatai szerint a légi áruszállítás is jelentősen bővült az elmúlt öt év alatt: 2012-ben 35 074 tonna áru és postai küldemény érkezett légi úton, míg 26 864 tonnányit adtak fel. 2016-ra a légi úton érkezett áru és postai küldemények volumene elérte a 40 550 tonnát, míg a feladott küldemények 36 983 tonnányit tettek ki. Ez rendre 15,6, illetve 37,7 százalékos növekedést jelent. A legforgalmasabb útvonalak az Egyesült Királyságba és Németországba visznek. Legnagyobb kereskedelmi partnereink Németország, Belgium, az Egyesült Arab Emírségek és Kína. 2016-ban a kereskedelmi célú járatok érkező és induló utasforgalma 11,4 millió fő volt, 48,8 ezer fő utas pedig csupán átutazott Magyarországon. A nem kereskedelmi célú járatok esetében ezek a számok rendre 32,5, illetve 12,4 ezer fő. Mindezen forgalmat 89 618 darab kereskedelmi célú és 6 523 darab nem kereskedelmi célú járat bonyolította le. A Budapest Airport értékesítésének árbevétele 2016-ban 73 milliárd forint volt.

## A repülőtér közvetlen és közvetett hatásai a turizmusra és a nemzetgazdaság egészére

Elemzésünk során a Századvég Gazdaságkutató Zrt. által kidolgozott módszertan segítségével megvizsgáltuk a Budapest Airport Zrt., az ahhoz közvetlenül és közvetve kapcsolódó vállalatok, valamint a turizmus által a nemzetgazdaságra gyakorolt hatását, amely vizsgálat során a következő megállapításokat tettük.

A Budapest Airport Zrt-re és a vele beszállítói kapcsolatban álló körre vonatkozó megállapítások:

- A Budapest Airport Zrt. nettó árbevétele 2015-re elérte a 66,1 milliárd forintot. Eközben a vállalat folyó termelő felhasználása 55,5 milliárd forintot tett ki.
- Ha az előre- és visszatekintő tovagyrúzó hatásokat (beszállítói, munkavállalói, felhasználói és beruházási hatás) is figyelembe vesszük, akkor a vállalat 2015-ben tevékenysége révén a 101,6 milliárd forinttal járult hozzá a nemzetgazdaságban létrehozott GVA-hoz.
- A vállalat 2015-ben 691 munkavállalót foglalkoztatott, ami a tovagyrúzó hatásokat is figyelembe véve további 562 munkahelyet hozott létre a nemzetgazdaságban.
- A vállalat 2015-ben 10,9 milliárd forintnyi adót, továbbá még 1 milliárd forint vagyonkezelési, felügyeleti és egyéb hatósági díjat fizetett be a költségvetésbe.

Kutatásunk során azonosítottuk azt a 45 vállalatot, amelynek tevékenysége szorosan kötődik a Budapest Airport Zrt.-hez, ők tekinthetők a vállalat belső körének. Ezen vállalatok a Budapest Airport Zrt. nélkül nem működhetnének hazánkban és a Budapest Airport sem működhetne nélkülük. Jellemzőjük, hogy tevékenységük jelentős részét a repülőtér területén végzik, így például földi kiszolgálással vagy éppen légi irányítással foglalkoznak. Vizsgálatunk során a belső körös vállalatokon túl azonosítottuk a külső körös vállalatokat is, akik gazdasági kapcsolatban állnak a repülőtérrel és annak közvetlen vonzáskörzetében találhatóak. Ide olyan vállalatokat soroltunk, amelyek bár nem a repülőtér területén működnek, és nem is feltétlenül állnak beszállítói kapcsolatban a repülőtérrel, de működésükhöz feltétlenül szükséges a repülőtér működése. A külső és belső körrel kapcsolatos számításaink eredményei a következők:

- A Budapest Airport-tal együtt a 46 belső körös vállalat 2015-ben 854 milliárd forintos forgalmat bonyolított le, amelynek közel 80 százalékát az exportértékesítés adta. A vállalatok teljes bruttó hozzáadott értéke 2015-ben meghaladta a 250 milliárd forintot, ami a teljes nemzetgazdasági GVA 0,9 százaléka.
- Ha a tovagyrúzó hatásokat is figyelembe vesszük a vállalatok a nemzetgazdaságban létrehozott GVA 1,7 százalékához, vagyis 491 milliárd forinthez köthetőek.
- Ezen vállalatok együttesen 10 568 főt foglalkoztatnak, amely a tovagyrúzó hatásokkal együtt további 9 445 munkahely létét biztosítja.

- A külső körben található 190 vállalat 2015-ben 1 800 milliárd forintos forgalmat bonyolított le, amelynek 71 százaléka származott exportértékesítésből.
- Emellett közvetlenül 650 milliárd forintnyi GVA-t állítottak elő, míg a közvetlen hatásokat is figyelembe véve további 404 milliárd forinttal járultak hozzá a nemzetgazdaság teljesítményéhez. Ezen vállalatok közel 35 000 munkavállalót foglalkoztatnak, míg a tovagyrúzó hatásokon keresztül további közel 31 300 álláshely létét biztosítják.

A belső és a külső kör a Budapest Airport Zrt.-vel együtt összesen több mint 900 milliárd forint GVA-t állított elő 2015-ben, valamint 45 563 főt foglalkoztatott.

## A repülőgéppel hazánkba érkezők költési szokásai és az elköltött összegek hatásai

A Magyarországra érkező külföldiek jelentős mennyiségű jövedelmet költenek el hazánkban, amellyel keresletet támasztanak a hazai termékek és szolgáltatások iránt. Összességében kijelenthető, hogy a repülőgéppel érkező utazók a közúton vagy vasúton érkező vendégeknél nagyságrenddel magasabb összegeket költenek el Magyarország határain belül. Ennek nemzetgazdasági hatása rendkívül jelentős és sokrétű.

- A hazánkba repülőgéppel érkező külföldiek átlagosan közel 170 ezer forintot költenek el, míg a közúton érkezők csupán 19 500 forintot.
- A költési szerkezetet figyelembe véve minden repülőgéppel érkező külföldi által elköltött 1000 forint, 461 forinttal járul hozzá közvetlenül a hazai GVA-hoz, míg közvetve további 452 forinttal. Ez alapján a hazánkba repülőgéppel érkező 4,4 millió külföldi 2015-ben 684 milliárd forinttal, a teljes nemzetgazdasági GVA 2,4 százalékaival járult hozzá a gazdaság teljesítményéhez.
- A foglalkoztatási hatásokat is figyelembe véve minden 100 repülőgéppel Magyarországra érkező külföldi közel 2,5 munkahelyet hoz létre vagy tart meg, ami alapján a 2015-ben hazánkba repülőgéppel érkező külföldi összesen 109 ezer munkahely meglétét biztosította.
- A külföldi vendégek által elköltött jövedelem éves szinten több mint 180 milliárd forint ÁFA bevételt eredményez a költségvetésnek.
- A központi költségvetés emellett a 109 ezer munkahely meglétén keresztül a munkavállalói és a munkáltatói jövedelmeknek köszönhetően további 166,5 milliárd forint bevételhez jutott 2015-ben.

## A cargo forgalom gazdasági hatásai

Az utasforgalmon túl jelentős áruforgalom is zajlik a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren. 2010 óta emelkedik az Európai Unió országaiból légi úton érkező import értéke, míg az export csak kis mértékben növekszik. Az Európai Unión kívüli országok

viszonyában azonban csökkenő trend tapasztalható. Az ACI (Airport Council International) nemzetközi felmérése alapján 100 tonna légi áru 0,95 direkt repülőtéri munkahelyet, és 6,17 indirekt munkahelyet teremt. Ez alapján a repülőtér 2016-os forgalma 1 065 direkt és 6 916 indirekt munkahelyet teremtett Magyarországon, és minden 10 000 tonna éves forgalomnövekedés 95 direkt és 617 indirekt munkahelyet jelent majd.

**A Budapest Airport Zrt. tevékenysége révén valamint a vonzaskörzetében lévő vállalatok és a turizmusra gyakorolt hatásának köszönhetően 2015-ben 1 586 milliárd forinttal járult hozzá a nemzetgazdaságban létrehozott GVA-hoz, Ez a teljes bruttó hozzáadott érték 5,6 százaléka. Ezen felül jelentős a foglalkoztatásra gyakorolt hatása is, mivel a vállalat tevékenysége nélkül több mint 155 ezer munkavállaló állása kerülne veszélybe.**

## **Utassforgalmi növekedés és a szükséges repülőtéri fejlesztések**

A Budapest Airport forgalma 2016-ban meghaladta a 11,4 millió utast és 112 ezer tonna szállítmányt, és minden esélye megvan arra, hogy ez tovább bővüljön. Az elmúlt tíz évben a Budapest Airport mintegy 110 milliárd forint értékű fejlesztést hajtott végre a SkyCourt projekt égisze alatt, amelynek révén a repülőtér kapacitása lépést tartott a forgalommal és az utasbiztonsági és minőségi elvárásokkal.

A repülőtér és gazdasági környezetének további fejlődése érdekében szükséges különböző beruházások elvégzése. Ezek elmaradása esetén a repülőtér nemzetközi versenyképessége csökken, és utassforgalma akár még a mostani szint alá is eshet. A jövőbeni fejlesztéseket illetően 2016-ban bejelentették a repülőtér középtávú komplex fejlesztési tervét, a "BUD 2020"-at. Ennek keretében a Budapest Airport saját forrásaiból 5 év alatt 50 milliárd forintos beruházást hajt végre. Ennek része a már bejelentett B jelű utasmóló, a 2C vagy 3 jelű terminál, a parkolók kapacitásának növelése, egy repülőtéri hotel, a check-in pultok számának jelentős bővítése, valamennyi biztonsági kapu testszkennerrel való ellátása, és a "Cargo City" nevű új légiáru központ. A fejlesztések következtében a repülőtér éves kapacitása 18 millió utasra nő.

A repülőtéren keresztül becsatornázható növekedési többlet ehhez szükséges az akadálymentes kapcsolat a repülőtéri infrastruktúra, valamint a regionális/városi forgalom, illetve a logisztikai központok és általában az áruszállítás között. A repülőtér elérhetőségét lehetővé tevő városi, közúti és vasúti kapcsolatának fejlesztését is igényli a megnövekedett utassforgalom. Készülnek a tervek a repülőtér Kőbánya-Kispesttel összekötő gyorsvasútra, amely a 2. Terminálhoz vinné be az utasokat. A gyorsforgalmi út esetében a mai forgalom kiszolgálásához egy legalább kétszer kétsávos útra lenne szükség.

2015-ben egyetértett a kormány azzal, hogy meghosszabbítsák a Budapest-Arad vasútvonalhoz kapcsolódó repülőtéri iparvágányt, és Ferihegyen egy multimodális csomópontot alakítsanak ki. A kormányhatározat és a repülőtér tervei szerint a multimodális

logisztikai csomópont kialakítása a 4-es főút mellett a repülőtéren jelenleg működő DHL bázis és a J porta közötti területen történik. Itt található az az iparvágány is, mely az 1-es terminál mellett ágazik le a fő vasútvonalról.

## Példaértékű összefogás a repülőtér térségében – a önkormányzatok és piaci szereplők térségfejlesztési klasztere

A Budapest Airport és a környékbeli önkormányzatok, valamint a Főváros összefogással kívánják felgyorsítani a budapesti repülőtér térségének gazdasági és infrastrukturális fejlődését, amelynek érdekében külön társulást hoznak létre. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Térség- és Gazdaságfejlesztési Klaszter néven megalakuló szerveződés legfőbb célja, hogy felgyorsítsák a korábban megálmodott Airport City megvalósulását, vagyis hogy a repülőtéri gazdasági tevékenység bővülésével együtt dinamikus fejlődjen a régió is. Az Airport City Budapest koncepció integrálja a repülőtéri fejlesztési és a városfejlesztési terveket.

## A fejlesztéseket hátráltató tényezők

A fejlesztési projektek egyik kockázatos pontja a telekhasznosítás kérdése. Miközben az egyik legfőbb vonzerő a repülőtér, éppen a repülőtér környékén jelentkeznek speciális hátráltató tényezők. A repülőtéri területek fejlesztése esetében megoldást kell találni arra, hogy harmadik fél számára hogyan engedhető át az állami tulajdonú vagyonkezelt terület használata gazdasági tevékenység céljából. Egy másik probléma, hogy Budapest településszerkezeti terve nem jelöl területfelhasználási változtatást a gyorsforgalmi út mentén, ami ellentétes az út menti ingatlanfejlesztési folyosó létrehozásának szándékával. Felvethető az érintett összes lakóterület funkció váltása, városrendezési szempontból kevésbé érzékeny övezetbe sorolása és teljes átalakítása is. Ehhez önkormányzati döntések, esetleg kisajátítási lépések is szükségesek.

## Nemzetközi verseny – jobb pozíciókra van szükség

A nemzetközi versenypozíciókat elemezve megállapítottuk, hogy önmagában a kelet-közép-európai térség nagy repülőterei (Bécs, Varsó, Prága, Budapest) is eltörpülnek az európai (London, Párizs) központok mellett. A szűkebb régióra fókuszálva Bécs nyújtja a legerősebb teljesítményt a maga 22 millió utasával és 282 ezer tonna cargo forgalmával. Bécs a régió központi repülőtere, amely utasforgalomban kétszeresen, teherforgalomban pedig kétszeresen/háromszorosan felülmúlja a Budapest-Prága-Varsó hármast. Ennek tükrében Bécs a régió piacvezetője, és jelentős előnnyel rendelkezik a meglévő légi járatok, a nagyobb vásárló erővel bíró osztrák lakosság utazási hajlandósága, a városmarketingre fordított költségvetés és a közlekedési kapcsolatai terén ahhoz, hogy a fenti hármas közül bármelyik repülőtér reális kihívója legyen. Bécs közelsége leginkább Budapest számára kihívás, hiszen gyakorlatilag közúton két óra távolságra vannak egymástól. Ezek alapján nem lenne reális az

a stratégia, amely a bécsi pozíció kihívójaként lépne fel. A Bécs-Budapest közelségnek köszönhetően azonban a Budapest Airportnak lehetősége van úgy tekinteni Bécs 282 ezer tonnás teherforgalmára, mint amiből néhány tízezer tonna elvonása is jelentős forgalomnövekedést eredményezne.

A régióban két Budapesthez hasonló súlyú repülőtér van, Prága és Varsó, versenyeznek a regionális vezető pozícióért. Prága és Varsó, bár méretüknél fogva a leginkább hasonló stratégiájú versenytársai a budapesti repülőtérnek, távolabb esnek Budapesttől, ami következtében nem a három repülőtér versenyez közvetlenül, hanem a három nagyváros a gazdasági és üzleti lehetőségeikért. Ehhez viszont elengedhetetlen a nagy kapacitású, modern repülőtér. A város és a repülőtér versenypozíciója szoros szinergiákra épül, ezért egymást kölcsönösen erősítik, ha integráltan fejlődnek, vagy gyengítik, ha elmaradnak a beruházások. Úgy tűnik, hogy az utasforgalomban kiegyenlítették az erőviszonyok, így a három (Budapest, Prága, Varsó) közül egyik repülőtér sem tudja jelentősen meghaladni a másik kettő utasforgalmát. Azonban a teherforgalom (cargo) tekintetében 2016-ban Budapest lépéselőnyre tett szert, amelyre lehet építeni.

A kisebb repülőterek, mint Pozsony, Krakkó, Zágráb, Ljubljana vagy Belgrád, nem versenyképes kihívói Budapestnek. Megállapítható, hogy Budapest alapvetően a közép-kelet-európai régió kontinentális összeköttetésért és az eurázsiai átszálló utasok forgalmáért, valamint a régióba érkező és innen induló teherforgalomért versenyez. Ebben az összefüggésben a régió kisebb forgalmú nemzetközi repülőterei kevésbé relevánsak. A délszláv repülőterek (Ljubljana, Zágráb és Belgrád) egymással versenyeznek a nyugat-balkáni vezető pozícióért. Közülük Zágrábnak és Ljubljanának egyelőre nincs olyan versenyelőnye, amely veszélyeztetné Budapest pozícióit. Belgrád viszont az Air Serbia Etihad Légiszövetségbeli tagságával jelentős interkontinentális elérhetőséget biztosít, elsősorban átszállásos járatokon keresztül, amely ütközik az eurázsiai transzferközpont budapesti célkitűzésével. Ennek következtében viszonylag közel két repülőtér is van Budapest mellett – Bécs és Belgrád – amely az interkontinentális repülés szempontjából alternatíva. Érdeemes azt is kiemelni, hogy Nyugat-Európában több olyan repülőtér is található (például a dublini), ahol a lakosságszámhoz viszonyított forgalom többszöröse a budapestinek.

Megállapítottuk, hogy a Budapest Airport esetében lényeges versenyhátrányt jelent az, hogy a Malév megszűnése óta nincs olyan légitársaság, amely központi repülőtérként (hubként) tekintene Budapestre. Ilyen tekintetben Prága, Varsó, Bécs, sőt Belgrád is rendelkezik hub pozícióval, ami őket erősíti Budapesttel szemben.

Bár a WizzAir magyar érdekeltségű légitársaság, esetében – főképp a fapados üzleti modell miatt – ez a hub-szinergia jóval gyengébb. A Wizz 25 repülőteret<sup>1</sup> nevez meg bázisaként, így egészen más, decentralizált szemléletben használja ezt a fogalmat. Ezzel együtt a Wizz és a

---

<sup>1</sup> <http://wizzva.com/index.php/Hub>

Budapest Airport közötti szinergiák fejlesztési lehetőségét érdemes megvizsgálni, mert a téli/tavaszi szezonban napi 20-30 le- és felszálló Wizz járat viszonylag kevés csomóponti pozíció szempontjából.

## **A repülőtérhez kapcsolódó repülőtéri és regionális fejlesztések makrogazdasági hatásai**

A repülőtérhez kapcsolódó fejlesztések makrogazdasági hatásait is vizsgálja elemzésünk. Ehhez egy korszerű, trend-rés modellt használunk fel. Ennek központi eleme az üzleti ciklusok elemzésére kidolgozott ún. gap-modell (központi makromodell), amely előrejelzést ad a legfontosabb makroökonomiai változókra, beleértve a monetáris politikai változókat is, illetve képes hatásvizsgálatok végzésére is, tehát kvantitatív módon vizsgálható vele, hogy mennyiben tér el az egyes fejlesztési forgatókönyvek hatására a különböző makrogazdasági változók pályája.

Elemzésünk során a következő makrogazdasági pályákat vázoltuk fel:

- Alappálya: ez a pálya feltételezi a személyforgalom növekedéséhez szükséges fejlesztések megvalósulását, de a cargóhoz kapcsolódó fejlesztéseket nem. Az alappálya 2023-ig kerül elkészítésre, így leginkább csak technikai kivetítésnek tekinthető a hosszú időtáv miatt, és az ettől való eltérések lényegesek.
- Első alternatív pálya: ebben az esetben a magasabb személyforgalom kezeléséhez szükséges fejlesztések nem valósulnak meg, így kevesebb turista érkezik hazánkba. Fontos hangsúlyozni, hogy – szemben a teherforgalommal – a repülőtér és környezetének szerepe nem a turisták idevonzása, hanem a turizmus világszintű növekedésének köszönhetően növekvő látogatószám kezelése.
- Második alternatív pálya: ebben az esetben megvalósulnak a cargóhoz kapcsolódó fejlesztések is. Ez önmagában is képes a repülőtér és a régió számára új beruházásokat generálni, így befolyásolva a gazdasági növekedést.

A makrogazdasági hatások kiszámításánál egyaránt figyelembe vettük a közvetlen és a közvetett hatásokat. Feltevésünk szerint a beruházások egy részét a Budapest Airport, illetve a fejlesztésben érdekelt logisztikai cégek, míg más részét (például a gyorsforgalmi út korszerűsítését) a költségvetés finanszírozza részben uniós forrásokat is felhasználva.

A modellezés során vizsgáltuk a gazdaság főbb makrogazdasági változóinak alakulását. Legfontosabb megállapításaink a következők:

- A személyforgalomhoz kapcsolódó fejlesztések elmaradása esetében a GDP 0,8 százalékkal alacsonyabb, mint az alappályán. Ez részben az export (kevesebb külföldi turista érkezik Magyarországra), részben az alacsonyabb fogyasztás (a kevesebb turista kevesebbet költ, így csökken a rendelkezésre álló jövedelem)



következménye. A fejlesztések elmaradásának kedvezőtlen hatásai vannak a költségvetésre is: figyelembe véve a beruházások kezdeti tőkeigényét is, a GDP-arányos államadósság számításaink szerint az alappályához képest 2023-ban 2,1 százalékponttal magasabb lehet, mivel a gazdaság teljesítménye gyengébb lesz, tehát a költségvetés bevételei is alacsonyabb szinten alakulnak majd.

- A teherforgalomhoz kapcsolódó beruházások megvalósulása magasabb gazdasági teljesítményt eredményez a régióba várhatóan a beruházások eredményeként érkező logisztikai központok és termelő létesítmények miatt. Ennek eredményeként számításaink szerint a GDP 2023-ban 0,7 százalékkal lehet magasabb, mint az alappályán. A növekvő bevételek – minden más változatlanságát feltételezve – alacsonyabb költségvetési hiányt és így államadósságot eredményeznek. A második alternatív pályán a GDP-arányos államadósság 2023-ban 1,9 százalékponttal alacsonyabb lehet, mint az alappályán, tehát a fejlesztések elmaradása esetében.

### **A repülőtér és térsége kiemelt figyelmet érdemel a nemzeti fejlesztési stratégiák kialakítása során**

A Repülőtér és térségének fejlesztése tehát a magyar gazdaság szempontjából kiemelkedő fontosságú: a személyforgalom növelése a turizmus ágazat további fejlesztését segíti elő, míg a cargo forgalom bővülése elősegítheti Magyarország logisztikai központtá válását, illetve azt, hogy a magyar áruk exportjához vagy a külföldiek importjához minél nagyobb arányban válasszák a hazai légitársaságok szolgáltatásait a külföldiek helyett. Ennek megfelelően szükség van arra, hogy a Budapest Airport Zrt. elvégezze a szükséges fejlesztéseket, az állam pedig a maga eszközeivel támogassa ezeket.

### **Az állam számára a következő beavatkozásokat javasoljuk:**

1. A kormány szenteljen kiemelt figyelmet a Repülőtér térségének, ezért a térség kapjon kiemelt gazdasági övezet státuszt és a térség fejlesztéséért felelős miniszteri biztost.
2. A kormány képes javítani a repülőtér és a légi kapcsolatok növekedési lehetőségeit diplomáciai és légi szabályozási intézkedésekkel. Ennek érdekében a Külgazdasági és Külügyminisztérium diplomáciai úton segítheti előkészíteni az új járatok indítását. Javasoljuk, hogy a kormány szükség szerint kezdeményezze, módosítsa vagy vizsgálja felül a nemzetközi megállapodásokat. Szükségesnek látjuk továbbá a Nemzeti Turisztikai Ügynökség légi járatok nyitásával kapcsolatos nemzetközi marketing tevékenységét és az erre fordítható költségvetést bővíteni. Ugyanígy érdemes lehet növelni a Budapestet népszerűsítő városmarketing ráfordításokat is – akár fővárosi, akár állami forrásból.
3. A forgalom bővítéséhez rugalmasabb szabályozás bevezetése szükséges az éjszakai légi forgalom korlátozása esetében (1995/XCVII. tv. és 169/2010. (V.11.) Korm. rendelet). A cargo- és a charterforgalom jelentősen támaszkodik az éjszakai időszakra, ezért a korlátozás veszteséget okoz a hazai légiközlekedési iparágak, és

így a magyar gazdaságnak. Ebben az esetben nem a szabályozás szigorúsága a legjobb megoldás, hanem érdemes alternatív légi forgalmi irányítási eszközök használatát megvizsgálni, valamint piaci úton, a zajterhelési vagy leszállási díjakon keresztül arra kényszeríteni a légitársaságokat, hogy a legcsendesebb géptípusokat használják.

4. A Repülőtéri infrastruktúra fejlesztése érdekében a kormányzat a következő eszközökkel tud hozzájárulni a fenntartható gazdasági modellhez. A repülőtéri projektek esetében érdemes az EU-támogatásokat és költségvetési forrásokat társfinanszírozóként bevonni az infrastruktúrafejlesztésbe. Jelentős segítség volna az állam részéről, ha a hatósági területátminősítés és a hatósági engedélyeztetés gördülékenyen haladna. Célszerű a repülőtér területén vámszabadterület létrehozása, mivel ennek segítségével Magyarország könnyebben válhatna a térség logisztikai központjává.
5. A Repülőtéren keresztül becsatornázott kedvező gazdasági hatások tényleges eléréshez szükséges a Repülőtér elérhetővé tétele a közlekedési infrastruktúrán keresztül. Ehhez az alábbi fejlesztések megvalósítása elengedhetetlen:
  - a. Gyorsforgalmi út átépítése - 1. ütem: a Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út – Gyömrői út közös folyópálya szakaszán a kétoldali elválasztás megszüntetése (2x3 sáv), a meglévő külön szintű átvezetések 1 - 1 sávós, kétirányú forgalmának megtartása, a meglévő útpálya és a műtárgyak felújítása a Határ úti felüljárótól az 1-es terminálig
  - b. Gyorsforgalmi út fejlesztése - 2. ütem: a külön szintű átvezetések 2x2 sávra bővítése a teljes szakaszon
  - c. Repülőtéri vasúti kapcsolat kiépítése, a vasút bevezetése a repülőtéri 2-es Terminál közelébe.
  - d. Üllői út és Repülőtéri út csomópontjának átépítése, Üllő úti külön szintű átvezetése a 100. számú (100a) vasúti vonal felett.
  - e. Az 1-es Terminál közúti csomópontjának fejlesztése
  - f. Távolsági busz terminál és P+R parkoló kiépítése

**A szükséges fejlesztések elvégzésével valamint a megfelelő jogszabályi környezet megteremtésével illetve a térség kiemelt gazdasági térségként történő kezelésével a közép-európai térség legdinamikusabban fejlődő repülőtéri régiója jöhet létre, amely a nemzetgazdaság növekedésének is fő hajtóerejévé válhat.**