

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér légi áru fuvarozási perspektívái

Virág László
AKSD Kft. Debrecen
viragl@index.hu

ÖSSZEFOGLALÁS

A debreceni repülőtér fejlesztése több mint egy évtizede folyik, azzal a céllal, hogy újraélesztve a háború előtti kereskedelmi repülés vidéki bázisait, Debrecen és a vele szoros kapcsolatban álló területek újra összekapcsolódhassanak – most már légi úton is – távolabbi gazdasági régiókkal. Figyelembe véve hogy milyen piaci szegmensekre tagozódik a cargo szolgáltatási piac, valamint felmérve a térség vállalkozásainak szállítási igényét, arra keressük a választ, hogy milyen lehetőségei vannak a teherszállító járatok indításának, valamint milyen alternatívái vannak a cargót kiszolgáló egységek elhelyezésének. Felmérve a repülőtéren meglévő légitforgalmi technikai eszközöket, valamint a reptér státuszát megállapítható, hogy alkalmas nagygépes nemzetközi forgalom fogadására. A régió gazdasági szereplőinek igényeit elemezve láthatjuk, hogy akár heti két szállító járat is indítható. Különleges áruk kezelésére csekély az igény. Az üzemi területen kívüli területek ingatlanfejlesztési célból kiválóan hasznosíthatóak. A cargo forgalom fokozatos bővülése kapcsán első ütemben javasolt az apron mögötti terület, majd második lépcsőben a futópályától délre eső területek infrastrukturális fejlesztése. Így elsőként a menetrendszerinti, majd a személyforgalom növekedésével az utasszállító gépekhez kötött kiscsomagos légi áru fuvarozás fejleszhető.

Kulcsszavak: légi áru fuvarozás, cargobázis, multimodális, debreceni repülőtér

SUMMARY

The improvement of Debrecen International Airport has been taking place for more than a decade. The goal is to revitalise the domestic and international aviation of regional centres and connect the Debrecen centred economy zone with other industrial and commercial regions. Considering the market segments of the air cargo industry, and sizing up the requirements of the enterprises, we are seeking to answer for what possibilities an air cargo operation has, and scheduled cargo flights, what alternatives the location of a cargo base has. Getting to know the technical background of ground handling, communication, safety, and security, we can state that the airport is able to handle international cargo aircrafts as well. Regarding to the quantity of frights, we find that there is a possibility of two flights per week. There is minor need of handling dangerous or unique parcels. The surrounding area of working zone is an excellent territory for locating and building cargo facilities, and its technical background. In case of continuously increasing traffic it is suggestible to use the territory behind the apron as a first step of the development. As the activity extends the second step could be the improvement of the southern zone just beside the runway. This way primarily the scheduled air cargo flights could appear, then as the traffic of commercial scheduled flights increases simultaneously could grow the amount of small parcel transportation.

Keywords: air cargo service, cargo base, Debrecen airport

BEVEZETÉS

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér hatósági szinten egyenrangú a Budapest – Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel, azonban adottságait mindezidáig nem használták ki megfelelően. A debreceni repülőtér forgalmát szinte teljes mértékben a nyári szezonban működő charter járatok indítása és fogadása jellemzi. A jelenlegi veszteséges üzemelésre – sok más nemzetközi példát alapul véve – rendszeres cargo forgalom bonyolítása jelenthet megoldást már középtávon is. A cargo tevékenység folytatásához azonban elengedhetetlen a megfelelő színvonalú infrastrukturális háttér megléte.

A repülőtér területén kialakítandó Cargo és Logisztikai Bázis – Debrecen földrajzi elhelyezkedését, az autópálya csatlakozás és a vasúthálózat közvetlen szomszédságát figyelembe véve – kiválóan alkalmas lehet nemzetközi intermodális logisztikai tevékenység bonyolítására. A bázis nagy úrt pótolna mind Debrecen, mind pedig a kelet-magyarországi térség logisztikai piacán felmerülő igények kielégítése terén is.

ANYAG ÉS MÓDSZER

Tanulmányunkban támaszkodunk azokra a nemzetközi példákra, melyek hasonló nagyságrendű repülőterek fejlesztési stratégiáját határozzák meg. Hogy milyen forgalmú és milyen technikai felkészültségű repülőtér fejlesztése megalapozott Debrecenben, azt nagyban meghatározza a gazdasági környezet, a már betelepült vállalkozások igénye, piaca, az általuk gyártott termék további felhasználása, mennyisége, és nem utolsósorban a repülőtér földrajzi, és technikai adottságai. A következtetések levonásához ezért górcső alá vesszük a légi áru fuvarozás módozatait, a repülőtér műszaki, technikai felkészültségét, a vonzáskörzetben működő vállalkozások igényeit, és a repülőtér, mint ipari ingatlanfejlesztési célpont lehetőségeit. Mindezen gazdasági vektorok eredője meg kell hogy határozza a debreceni reptér cargoszolgáltatásainak fejlesztési irányát.

A légi áru fuvarozás módozatai

A légi áru fuvarozás piaca alapvetően három szegmensre tagozódik, mely meghatározza az áru kezelésének módját, ezen keresztül pedig a szükséges technológiát, és az alkalmazandó géptípust. Az első csoportba sorolhatóak azok a küldemények, melyek gyors továbbítást igényelnek. Ilyen rakományok továbbításával foglalkozik a FedEx, UPS vagy a DHL. Ez a szállítási

mód a legdinamikusabb növekedést mutatja az elmúlt évtizedben. Mértéke a nemzetközi légi áruforgalom 11%-át tette ki az elmúlt évben, nagysága közel 20 milliárd t/év (Boeing (ed.) World Air Cargo Forecast, 2010/2011).

A második típus a kereskedelmi utasszállító gépek által is elvégezhető kiscsomag szállítás. A szállított mennyiség mindig a járatok telítettségétől függ. Ebből következik, hogy az ilyen típusú szállítás bizonyos szezonalitást mutat. Idegenforgalmi szezonban, vagy nagyobb ünnepekkor az így továbbított csomag mennyisége csökken, hiszen a menetrendszerinti járatok telítettsége is nagyobb, így kevesebb hely jut a gépek csomagterében a cargonak. A légitársaságok előszeretettel végzik ezt a szolgáltatást, hiszen holt szezonban is javíthatja a gépek kihasználtságát, az üzemórára eső árbevételt. Hátránya hogy a küldemények továbbítása csak azokba a desztinációkba lehetséges, és csak abban az időpontban, amikor a menetrend szerinti járatok járnak.

A harmadik típus a cargo légitársaságok által végzett szolgáltatás, amely célirányosan a megrendelő által kért helyre és időben végzi el az áru elszállítását. Hátránya, hogy áruszállításra kialakított gépekkel történik, így egyéb csatolt szolgáltatást nem tud végezni. Több azonos megrendelés esetén megoszlanak a költségek, így ez a mód csak nagy forgalmú gyűjtő repülőterek vagy egy rendszeresen nagy mennyiséget szállító partner esetén eredményez megfelelő szállítási költséget (Grandjot et al., 2007; Air Cargo Development – A Strategic Plan for Erie, 2007).

A külföldi áruszállítás jellemzői

Az alább hivatkozott kutatási adatok szerint – mely 600 megkérdezett cég válaszában alapul – térségünkben mintegy 65%-os arányban az ipari tevékenységet végző cégek szoktak külföldi viszonylatban árut szállítani. Ettől 5%-kal kisebb a kereskedelemmel foglalkozók körében mért adat. Az összes többi tevékenységi körhöz tartozó válaszadót összevonva csak kevesebb, mint 20%-os arányt láthatunk. A legjelentősebb cargo desztináció Németország. A repülőtér 120 km-es vonzáskörzetében tevékenykedő cégek mintegy 15%-a szállítaná kisebb-nagyobb valószínűséggel teherárúját megfelelő ajánlat esetén a Debreceni Repülőtérrel.

A főbb áruajták közül a legjellemzőbb az általános áru várható előfordulása a külföldi szállításokban. A Debreceni Repülőtérre várhatóan igénybe vevők háromnegyede szállítatna általános árut. Egynegyednyi aránnyal látjuk a nagy értékű árut, továbbá közel minden tízedik szállítató cégnél merülhet fel romlandó áru szállítása. Elhanyagolható – 3,1%-os – arányban találkozhatunk olyan dőlgel, mely veszélyes árut, illetve élő állatot szállítatna városunk repülőterének igénybevételével.

Az áruszállítás tekintetében havonta egyszeri szállítási gyakoriság a cégek 38%-a esetén merül fel, míg mintegy 7%-os heti rendszerességű potenciális ügyfelet láthatunk. A szállítandó áruk mennyiségére vonatkozóan azt találjuk, hogy átlagosan 3,85 tonna áru szállítását tervezik, de ha eltekintünk a legkiugróbb értékektől, akkor csak 2,33 tonnás átlagot kapunk.

A legtöbb, közel egyharmadnyi ügyfél legfeljebb 0,5 tonnányi árut tervez szállítatni légi úton, de csak

kevés marad el ettől azok száma, akik 0,5 és 1 tonna közötti árut szállítatnának. A nagyobb mennyiségű áruszállítás előfordulása sem elhanyagolható, hiszen 14,2%-nyian 1–3 tonna közötti, 17,9%-nyian pedig 3 tonna feletti árumennyiséget szállítatnának városunk repülőterének igénybevételével (1. táblázat).

1. táblázat

Szállítandó árumennyiségek megoszlása a reptér vonzáskörzetében lévő cégek esetén

Legfeljebb 0,5 tonnát(1)	0,5-1 tonna között(2)
35,7%	32,2%
1-3 tonna között(3)	3-nál több tonnát(4)
14,2%	17,9%

Forrás: Real-PR, 2010

Table 1: Distribution of goods to be transported in the case of the companies in the vicinity of the airport

Not more than 0.5 t(1), 0.5–1 t(2), 1–3 t(3), More than 3 t(4), Source: Real-PR, 2010

Végül megvizsgáljuk, van-e különbség az egyes évszakokban várható szállítási volumenek között. Az alábbi táblázatból láthatjuk, hogy a rendszeres szállítás tekintetében a téli időszak határozottan elmarad a másik három évszaktól. Télen csak a potenciális ügyfélkör 11,1%-a szállítatna teherárut a Debreceni Repülőtér igénybevételével, míg bármely más évszakban 13–14% körüli ez az arány (2. táblázat).

2. táblázat

Szállítási volumen évszakos megoszlása

	Télen(1)	Tavasszal(2)
Gyakran(5)	1,9%	4,9%
Ritkán(6)	9,2%	9,2%
Összesen(7)	11,1%	14,1%
	Nyáron(3)	Őszel(4)
Gyakran(5)	4,9%	4,4%
Ritkán(6)	7,8%	7,8%
Összesen(7)	12,7%	12,2%

Forrás: Real-PR, 2010

Table 2: Seasonal distribution of transport volume

Winter(1), Spring(2), Summer(3), Autumn(4), Often(5), Rarely(6), Total(7), Source: Real-PR, 2010

A repülőtér műszaki felkészültsége

A Debreceni Repülőtér üzemben tartója az Airport Debrecen Kft. 2001-ben indította el a komplex fejlesztési koncepcióját, melynek eredményeképpen 2004-ben a Magyar Kormány egyedülként a magyarországi regionális repülőterek közül állandó vámúttal rendelkező nemzetközi repülőtérre minősítette a Debreceni Nemzetközi Repülőtérre, mely minősítéssel hatósági szinten egyenrangúvá vált Budapest – Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel. A minősítésnek megfelelően a repülőtér nemzetközi határátkelőhelyként működik, mely

államilag finanszírozott állandó Rendőrségi, Határrendészeti, Vám és Pénzügyőrségi és Nemzetbiztonsági Szolgálatot jelent.

Az elvégzett beruházásokkal létrejöhettek egy, az Európai Unió normáknak és a nemzetközi előírásoknak is megfelelő, rendszeres járatok fogadására alkalmas repülőtéri alpinfrastruktúra, korszerű navigációs berendezéssel, fénytechnikával, nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelő őrzésvédelemmel, a fogadóépület átalakításának köszönhetően megfelelő színvonalú és kapacitású utaskiszolgálással, korszerű katasztrófavédelmi szinttel.

A repülőtér főbb paraméterei:

Az üzemelő futópálya 2 500 m hosszú és 40 m széles, iránya ÉK-DNY (05R/23L). A pálya méretei alapján alkalmas az Európában közlekedő szinte minden géptípus fogadására. A guruló utak szélessége 18–20 méter. A gurulóúti ívek a biztonságos gurulások érdekében 23 méterre szélesítették, teljes hosszuk 3 200 m. A jelenleg használt forgalmi előtér terület hossza 700 m, mélysége 50 m (35 000 m²). A forgalmi előtérben egy időben megoldható minimum 7 db 180 fős befogadó-képességű repülőgép kiszolgálása. A forgalmi előtér két db térvilágító oszloppal kerül megvilágításra. A futópálya, gurulóút és forgalmi előtér jó műszaki állapotban van, és rendelkezik csapadékvíz-elvezető rendszerrel.

Navigációs segédberendezések, fénytechnika:

A Debreceni Repülőtér I. kategóriájú precíziós műszeres leszállító rendszerrel rendelkezik, melynek használatával a repülőgépek rossz időjárási viszonyok (kód, zápor, stb.) mellett is le tudnak szállni a repülőtéren. Ez a leszállító rendszer rádió navigációs berendezésekből (ILS – Instrumental Landing System; DME – Distance Measuring Equipment, berendezések), illetve a futópályához kiépített fénytechnikai (szegélyfények, végfények, bevezető fények) és egy PAPI (Precision Approach Path Indicator) rendszerből tevődik össze. Ezen túlmenően a repülőtér 3 db NDB (Non Directional Beacon) irányadó berendezéssel is rendelkezik.

Biztonság:

A repülőtér teljes kerülete mentén az International Civil Aviation Organisation (ICAO) nemzetközi szervezet előírásainak megfelelő kivitelű kerítés, illetve a kerítés mentén járőrút került kiépítésre. 2004 óta a repülőtér őrzésvédelmét 24 órában fegyveres biztonsági őrség végzi. Az épületen belül és kívül korszerű kamera-rendszer üzemel.

Utaskiszolgálás:

Az utasok kiszolgálása a 2006. évben felújított és kibővített utasforgalmi épületben történik. Az épület teljes mértékben megfelel a schengeni követelményeknek, azaz alkalmas egyidőben a Schengen belső és Schengen külső járatok fogadására. Az utaskezelési terek bővítésével (check-in, induló váró, érkezési váró, utasbiztonsági ellenőrzés, útlevélkezelés, stb.) a kiszolgálási kapacitás eléri a 3000 utas/nap mértéket. A korszerű utaskiszolgálást új csomagrontgenek, fémdetektor kapuk, csomagszalag rendszer, csomagcímke és beszállókártya nyomtatók, olvasók és kiszolgáló pultok biztosítják.

A fogadóépület előtt kialakított parkolóban 380 személygépkocsi és 16 busz és tehergépkocsi parkolására van lehetőség, valamint elkülönítve 60 férőhelyes szolgálati parkoló épült.

Kiszolgáló eszközök:

A repülőtéren jelenleg is rendelkezésre állnak azok a kiszolgáló eszközök, melyekkel a légitársaságok igényei kielégíthetőek, valamint ezek mellett a téli üzemeléshez szükséges kiszolgáló és karbantartó eszközökkel is rendelkezik. A tulajdonában lévő eszközök a következők: Follow me gépkocsik, vízfeltöltő jármű, személyszállító buszok, toalett szerviz jármű, utaslépcsők, csomagvontatók, földi áramforrás (GPU, Ground Power Unit), csomagszállító kocsik, levegős indító (ASU, Air Starter Unit), catering és kabin szerviz kocsik, csomagszalagok, konténerszállító kocsik, konténer emelő, hőekék, hómarók, hóseprők, síktalanító anyag szóró, jégtelenítő járművek, fékhatás-mérő járművek.

Tűzoltóság:

Az Airport Debrecen alkalmas az ICAO 9-es tűzvédelmi kategória biztosítására saját járművekkel (2 db Rosenbauer SIMBA 8×8, Cheatah, DAF, műszaki mentő jármű) és saját állományban lévő személyzettel. Az AIP-ben publikált tűzoltó kategória 7-es, mely a teljes nyitvatartási időben biztosított. Kérésre a tűzoltó kategória növelhető.

Légiforgalmi szolgálat:

A korábbi években a légtér szerkezet és repülési eljárások átalakításra kerültek és 2008. év végéig két napon ATC (Air Traffic Control, légiforgalmi irányító szolgálat) és ellenőrzött légtér (CTR/CTA, Control Zone/Control Area) üzemelt a repülőtéren. Gazdasági okokból CTR/CTA légtér felfüggesztésre került, de a későbbiekben újból igénybe vehető megfelelő ATC személyzettel. Jelenleg a repülőtér saját alkalmazottal AFIS szolgálatot biztosít. A személyzet a 2005. évben épített új irányítótornyban végzi munkáját, melybe új korszerű munkapultokat, valamint elektronikai, kommunikációs eszközöket szereltek.

Hajtóanyag kiszolgálás:

A repülőtéren a TOTAL HUNGÁRIA Kft. az egyedüli kiszolgáló, mely új korszerű hajtóanyag töltő állomást létesített. Mind JET A1 kerozin, mind AVGAS repülőbenzin rendelkezésre áll.

Meteorológiai felszereltség:

A repülőtéren található az Országos Meteorológiai Szolgálat egyik főállomása. Ez a szolgálat felel a TAF (Terminal Forecast, repülőtéri időjárási előrejelzés) elkészítéséért.

A repülőtér adottságainak és infrastruktúrájának köszönhetően alkalmas az Európában repülő szinte minden repülőgép típus fogadására és kiszolgálására.

KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér fekvése ideális. Az Európai Unió legkeletibb fekvésű nemzetközi státusszal rendelkező schengeni repülőtere. Ez a státusz azért értékes, mert minden Debrecenben leszálló és itt kezelt, ellenőrzött járat közel kétórányi repülési idővel hamarabb éri el az európai piacot, mint akkor, ha az egyébként zsúfolt légterű, és drágább nyugat-európai gyűjtő repterek valamelyikét választja. Kétórányi repülési idő – géptípustól függően – milliós nagyságrendű forint költségtöbbletet jelent. A vasút és az autópálya közelsége lehetővé teszi egy multimodális logisztikai központ kialakítását. A műszaki paraméterek és a meglévő kiszolgáló eszközök lehetőséget biztosít

tanak bizonyos korlátozással minden géptípus, korlátozás nélkül pedig az általánosságban használt repülőgép típusok kiszolgálására.

A navigációs berendezések megfelelnek az ICAO előírásainak. A biztonság – ami alatt az áruk és utasok kezelésének biztonságát értjük – megfelel egy nemzetközi forgalmú kereskedelmi reptérrel szemben támasztott követelményeknek. Ami hiányzik, az a cargo bázis maga. A fejlesztési terület rendelkezésre áll, hiszen a futópálya déli oldalán mintegy 250 ha terület áll rendelkezésre mely kimondottan alkalmas logisztikai célú beruházásokra. Egy itt megvalósítandó cargobázis egyik nagy előnye lenne, hogy szétválna az utas és áruforgalom, hiszen az utas terminál az ellentétes északi oldalon helyezkedik el.

A másik fejlesztésre alkalmas terület az utasforgalmi termináltól nyugatra elhelyezkedő, mintegy 20 ha-os terület. Ennek a fejlesztési területnek a nagy előnye, hogy közvetlenül a gépkiszolgálás helyszíne, az apron mögött található, így nem szükséges külön ilyen felület megépítése. Figyelembe véve a tanulmányban fent vázolt szállítási kapacitás igényeket, ezen terület fejleszt-

tése lehetne az első lépcső egy teherforgalmi alapinfrastruktúra kialakításához. Látható, hogy a jelenlegi igények mellett havonta 500–600 tonna általános áru transzportjára van igény, mely összegében tartalmazza a heti, és havi szállítási igényeket. Feltételezve, hogy ezek az igények nem egy időben jelentkeznek, hanem egy hónapon belül, valamint figyelembe véve egy általánosan elterjedt regionális szállítógépet (30–60 t rakomány) heti 2–3 járat is elképzelhető. Ilyen típusok például az A300s, A310s, DC10-10s, B767-200s. A nagy távolságú szállítás típusai közül a reptér képes kezelni a DC10-30/40s vagy a B767-300s típusokat (Grandjot et al., 2007). Erre véleményünk szerint csak a fejlesztés második lépcsőjében lesz szükség.

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér jelen műszaki állapotában, és a jelenlegi gazdasági környezet igényeit is figyelembe véve a második és harmadik típusú teher szállítási piaci szegmens kiszolgálására alkalmas. Mivel a menetrendszerinti utasforgalom beindulása még várat magára, az utasszállító gépekkel végzett teher szállítás csak a személyforgalom további növelésével érhető el.

IRODALOM

Boeing (ed.) World Air Cargo Forecast (2010/2011)
Air Cargo Development – A Strategic Plan for Erie (2007)
Real-PR (2010): Üzleti célcsoport felmérés 2010.

Grandjot, H.H.–Roesler, I.–Roland, A. (2007): Air Cargo Guide.
Huss-Verlag GmbH. München.