



STB-2/2011.  
(STB-27/2010-2014.)

## **J e g y z ő k ö n y v \***

az Országgyűlés **Sport- és turisztikabizottságának**  
2011. március 1-jén, kedden 11 órakor  
a Budapest Airport 1-es terminálján  
az igazgatóság tárgyalójában (Board Meeting Room)  
megtartott kihelyezett üléséről

---

*\*A jegyzőkönyv eredeti hitelesített példánya az Országgyűlés Levéltárában megtalálható.*

## Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Jost Lammert tájékoztatója</i>	5
<i>Képviselői kérdések</i>	10
<i>Jost Lammert válaszadásai</i>	12
<i>Szarvas Gábor válaszadásai</i>	16
<i>Újabb kérdések</i>	17
<i>Jost Lammert válaszadása</i>	20
<i>Szarvas Gábor válaszadása</i>	22

## **Napirendi javaslat**

1. Tájékoztató a Budapest Airport beruházási eredményeiről, fejlesztési programjairól, az átadás előtt lévő SkyCourt (Égi Udvar) várható hatásairól a hazai turizmus fejlesztésére. Előterjesztő: Jost Lammers, a Budapest Airport Zrt. vezérigazgatója
2. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

Elnököl: **Bánki Erik** (Fidesz), a bizottság elnöke

Szalay Ferenc (Fidesz) alelnök  
Szilágyi György (Jobbik) alelnök  
Hadházy Sándor (Fidesz)  
Kovács Ferenc (Fidesz)  
Lasztovcza Jenő (Fidesz)  
Dr. Tapolczai Gergely (Fidesz)  
Törő Gábor (Fidesz)  
Vincze László Mihály (Fidesz)  
Horváth András Tibor (MSZP)  
Pál Béla (MSZP)  
Zakó László (Jobbik)  
Kukorelly Endre (LMP)

#### **Helyettesítési megbízást adott**

Becsó Zsolt (Fidesz) Lasztovcza Jenőnek (Fidesz)  
Kovács Péter (Fidesz) Hadházy Sándornak (Fidesz)  
Bús Balázs (KDNP) Bánki Eriknek (Fidesz)  
Hoffman Pál (KDNP) Kovács Ferencnek (Fidesz)  
Dr. Varga László (MSZP) Pál Bélának (MSZP)

### **Meghívottak részéről**

#### **Hozzászólók**

Jost Lammert, a Budapest Airport Zrt. vezérigazgatója  
Szarvas Gábor környezetvédelmi és munkavédelmi biztonsági igazgató  
(Budapest Airport Zrt.)  
Hardy Mihály kommunikációs igazgató (Budapest Airport Zrt.)

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 07 perc)

### **Elnöki bevezető, a napirend elfogadása**

BÁNKI ERIK (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelt Bizottság! Sok szeretettel köszöntöm a Sportbizottság mai kihelyezett ülésén a bizottság tagjait, a vendéglátóinkat, illetve az ügy iránt érdeklődőket. Képviselőtársaim írásban megkapták a mai ülésre szóló meghívót, amelynek két napirendi pontja van. Kérdezem, hogy ehhez képest van-e kiegészítésük. *(Nincs jelentkező.)* Amennyiben nincs, akkor kérdezem, ki az, aki az írásban kiküldött napirendet elfogadja. *(Szavazás.)* Egyhangú döntéssel elfogadtuk a napirendet. A jelenléti ív alapján pedig megállapítom, hogy bizottságunk határozatképes.

Első napirendi pontként meghallgatunk egy tájékoztatót a Budapest Airport beruházási eredményeiről, fejlesztési programjáról, az átadás előtt lévő SkyCourt várható hatásairól, és aztán, ha ennek a bemutatásnak vége, akkor pedig átmegyünk, és megtekintjük a helyszínen is azt az új fogadóteret, amely reményeink szerint a Budapest Airport és ezáltal nyilván a légi kikötő forgalmát jelentősen fogja emelni, ami a hazai turizmus számára egy nagyon fontos szempont.

Köszöntöm a napirend előterjesztőjeként Jost Lammert urat, a Budapest Airport Zrt. vezérigazgatóját, illetve Hardy Mihály urat, a Budapest Airport Zrt. kommunikációs igazgatóját. Vezérigazgató úr, öné a szó, hogy a prezentációt megtartsa.

### **Jost Lammert tájékoztatója**

JOST LAMMERT vezérigazgató (Budapest Airport Zrt.): *(Szavait tolmács fordítja.)* Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Sok szeretettel köszöntjük önöket a Budapest Airportnál és nagy megtiszteltetés számunkra, hogy az önök bizottsága a kihelyezett ülését nálunk tartja meg.

Előzetesen is elnézésüket kell kérnem, hogy az előadásomat tolmácsolással tudom csak megtartani az önök számára, én most már három éve itt élek Magyarországon, és a magyar tudásom szépen lassan fejlődik, de sajnos még nincs olyan szinten, hogy önöknek magyar nyelven tudjak előadni.

Ahogy az elnök úr is említette, egy rövid prezentációval készültünk először, és utána megtekintenénk az új SkyCourt épületet. Tehát itt látható a prezentáció struktúrája és rögtön a első dia, engedjék meg, hogy néhány technikai részlettel szolgáljak a Budapest Airport tulajdonosi struktúráját illetően.

Azt gondolom, hogy a mi szempontunkból, a Budapest Airport vezetése szempontjából ez egy nagyon előnyös szerkezet, ugyanis látható, hogy 25 százalék + 1 szavazattal második legnagyobb tulajdonosként erőteljesen képviseltetve van a magyar állam és a magyar állam képviselőjében az MNV Zrt., és ezt kiegészítve egy változatos, de erős összetételű magánbefektetői struktúra található. Természetesen a magyar állam partnereként – ahogy említettem – egy nagyon jó összetételű magánbefektetői csoportot láthatunk. Itt láthatók a részletek, a világ különböző pontjairól érkeztek ezek a különböző befektetők. De ami a legfontosabb és általánosságban jellemző ezekre a cégekre, az az, hogy ezek nagyon tapasztalt, hosszú távon gondolkodó nemzetközi befektetők, tehát ezek 10-20-30 éves időtávlatban gondolkodó befektetők, akik nem viszik a pénzüket egyik pillanatról a másikra ide-oda, és ez bizony a repülőtéri üzletágban, ahol infrastruktúrafejlesztésről beszélünk, nagyon fontos, hogy egy megbízható, hosszú távú alap legyen a fejlesztésekhez és ahhoz a fenntartható fejlődéshez, amit mi elképzeltünk.

És természetesen még egy fontos megjegyzés. Itt tulajdonosi struktúráról beszéltünk, a Ferihegyi Repülőtér a magyar állam tulajdonában van, tehát a 2005-2006-os évben volt egy privatizációs pályázat, de ez a Budapest Airport vagyionkezelésére szólt, tehát, hogy vagyionkezelési szerződés kötött, maga a repülőtér továbbra is állami tulajdonban van, és

tulajdonképpen egy koncessziós jogot, vagyonkezelési jogot nyertek a tulajdonosok egy 75 éves időszakra. Tehát ebből az időszakból most még körülbelül 70 év van hátra. Ebben a fejlesztési időszakban azok a létesítmények, amelyek a repülőtéren épülnek, a koncessziós időszak lejártakor átkerülnek a magyar állam tulajdonába.

Itt látható néhány alapadat a Budapest Airporttal kapcsolatban. Tulajdonképpen csak egy érdekességet szeretnék kiemelni. Maga a Budapest Airport Zrt. mint repülőtér-üzemeltető jelenleg körülbelül 1200 munkavállalóval rendelkezik, de összességében körülbelül 13 ezer munkavállaló dolgozik a repülőtéren, hiszen több száz cég van itt jelen rajtunk kívül. Légitársaságok, földi kiszolgáló szervezetek, különböző egyéb szolgáltatók, hatóságok. Tehát nagyon sok különböző tevékenység zajlik itt, ami ezt a repülőteret a régió egyik munkáltatói központjává teszi, és ez tulajdonképpen megegyezik a nemzetközi trendekkel. Németországban is, hogyha megnézzük, az egyik ilyen legnagyobb foglalkoztatási központ nem az autógyártásban van, hanem a frankfurti repülőtéren, ahol szintén nagyon sok különböző vállalat és szervezet tevékenykedik és több tízezer munkavállalót foglalkoztatnak.

Itt látható a Budapest Airport, ahogyan ma a létesítmény kinéz. Amit ki szeretnék emelni, azok a kiváló futópálya-adottságai a repülőtérnek. Két párhuzamos kifutópályával rendelkezünk, amelyek teljesen önálló működésre képesek. Ehhez az szükséges, hogy a két kifutópálya között legalább 500 méter távolság legyen, most ez a mi esetünkben ennél sokkal több, úgyhogy teljesen egymástól függetlenül tud üzemelni a két kifutópálya, és emellett két nagy terminálközponttal rendelkezünk. Az egyes a történelmi, védett műemléképület, ahol most vagyunk és a kettős terminál, ahol jelenleg még A és B terminálra osztva működik a forgalom nagy része.

Ezen az ábrán pedig az úgynevezett BUD Future fejlesztési programunk látható, amit a mostani tulajdonosi kör három évvel ezelőtti tulajdonszerzését követően azonnal elkezdett megvalósítani, tehát tulajdonképpen egy középtávú fejlesztési elképzelést láthatunk itt, amelyek közül természetesen a legfontosabb beruházás maga a SkyCourt épülete, amit röviden meg is tekinthetünk, és a másik nagy fejlesztés az új cargobázisunk, az új kezelő központ a kettős terminál mellett, illetve van még néhány másik műszaki jellegű fejlesztés úgy mint repülőgép-karbantartó és –szerelő csarnokok, illetve hajtóműpróbázó hely. Ezekről is lesz majd szó. Például a repülőgép-szerelő csarnok tevékenysége egy nagyon érdekes és fontos műszaki tevékenység, ami a budapesti repülőtérnek a tevékenységi körét nagyon szépen kiegészíti, hiszen tudjuk, hogy ezek a műszaki tevékenységek Magyarországon nagyon erősek és nagyon jó, hogy itt képviseltetve vannak.

Annak idején az említett vagyonkezelési szerződés keretében, amelyik a magyar állammal megkötött, a Budapest Airport új tulajdonosai 261 millió euró értékben vállaltak fejlesztési kötelezettséget a repülőtéren, tehát ez egy olyan pénzösszeg, amit fejlesztésekre ezekben az években, illetve az elkövetkező néhány év során el kell költeni. Ez árfolyamtól függően 65-70 milliárd forint. Ez a fejlesztések első kezdeti fázisára vonatkozik.

Szeretném is hozzátenni, hogy ebből a 261 millió euróból ez év január-februárjáig körülbelül 215 millió euró, tehát 82 százalék már elköltésre került.

Az infrastruktúra bemutatását követően térjük át az utasforgalomra, hiszen egy dolog, hogy megvannak a szükséges létesítmények, de ez önmagában még nem elég. Ezeket a létesítményeket meg kell tölteni forgalommal, meg kell tölteni utasokkal, akik különböző okokból: turisztikai céllal, üzleti utazás és így tovább, Magyarországra érkeznek, illetve remélhetőleg minél nagyobb számban magyar állampolgárok külföldre utaznak, tehát a kifelé menő és a befelé jövő utasforgalom az, ami a repülőtér szempontjából természetesen az egyik legfontosabb alapadat, hiszen a repülőtér funkciója pontosan ez, hogy kapcsolatokat építsen, hogy lehetőséget adjon az embereknek az utazásra, akár közeli, akár távoli régiók felé.

Az ábrán láthatók az elmúlt év utasforgalmi adatai. Sajnos azt láthatjuk, hogy az elmúlt néhány évben nem túlságosan jól teljesített a repülőtér utasforgalom szempontjából,

tehát először stagnált, illetve elkezdett csökkenni a forgalom. Ez tulajdonképpen a globális gazdasági válság hatása. Abban a pillanatban, hogy az embereknek csökken a bevételük, kevesebb a pénzük, ez természetesen az utazási szokásokat is érinti.

Szerencsére az előbb elmondott gazdasági hatások ellenkezője is igaz, tehát abban a pillanatban, hogy ismét megindul a gazdasági növekedés, az embereknek több pénz lesz a zsebükből, szerencsére ismét elkezdenek utazni és repülni, és elkezd növekedni a forgalom. Tulajdonképpen már 2010 végén érezhető volt a gazdasági válság vége, hogy a válságból Magyarország is kezd kilábalni. Ennek a jeleit a 2011-es évben még erőteljesebben érezzük, és ez nagyon pozitív hatást generál a mi teljesítményünkre is. Természetesen azt is hozzá kell tennünk, hogy mint repülőtér-üzemeltető ki vagyunk téve egyfajta külső hatásnak, a forgalom például nagymértékben megszenvedte 2010-ben az izlandi vulkánkitörést. Ugye az izlandi vulkán, amiről senki nem hallott korábban, hirtelen nagy nemzetközi hírnévre tett szert, és nekünk is körülbelül 120-130 ezer utasunkba került, akit egy az egyben elveszítettünk, tehát ők semmilyen módon nem tudtak elutazni a repülőtérre, és ennyivel csökkent a repülőtér forgalma. Sajnos vannak ilyen nemzetközi krízisek, amelyeket meg kell időről időre szenvednünk. Ilyen volt például a szeptember 11-i terrortámadás, amikor szintén egyfajta érthető forgalomcsökkenési hatás volt érezhető és így tovább, de szerencsére minden egyes alkalommal elmondhatjuk, hogy amint ezek az egyszerű külső krízisek elmúlnak, akkor a forgalom megint megerősödik és az emberek megint elkezdenek repülni. Az utasforgalom mellett a gépmozgás szám nagyjából párhuzamosan halad az utasforgalommal.

Engedjék meg, hogy rátérjek az előrejelzésekre, tehát egy picit a jövőről beszéljünk, amihez mi nagyon pozitívan állunk hozzá.

Ebből az ábrából az is látható, hogy a 2011-es évre egy optimista, 5,4 százalékos utasforgalmi növekedést jósolunk. Tulajdonképpen a január-februári adatok, amik rendelkezésre állnak, nagyjából ezt alátámasztják. Tehát kezd szépen talpra állni az utasforgalom, az emberek megint elkezdenek repülni, és itt látható, hogy az elkövetkezendő néhány évben is, ezt követően egy optimista növekedési pályát jósolunk a forgalomnak. Amiért optimisták vagyunk, és amiért egy ilyen jellegű előrejelzést készítettünk, az az, amiről már szóltam, az utazási igény, az emberek, amint ezt megtehetik, szeretnének utazni, bejárni, felfedezni a világot. Nagyon nagy igény van a nemzetközi utazásokra, egy nagyon nagy kíváncsiság van az emberekben, hogy bebarangolják a világ minél nagyobb területeit.

Egy másik dolog, ami a mi szempontunkból még fontosabb, nevezetesen az, hogy az utasforgalmi növekedés stimulálható, konkrétan fejleszhető és kiváltható. Nagyon érdekes változás, hogy 15-20 évvel ezelőtt, legalábbis az általam ismert repülőterek egyikének sem volt saját marketing és sales területe. A repülőterek abban az időszakban még klasszikus infrastruktúráként működtek, így fogták fel magukat, akik tulajdonképpen csak várják az utasokat, és az összes marketing és sales tevékenységet a légitársaságok maguk végezték. Ez a mai világban természetesen teljesen átalakult és a repülőterek is saját ilyen jellegű tevékenységet végeznek.

Tehát mint említettem, manapság már a repülőterek és közte a mi repülőterünk is nagyon erőteljes marketingcsapattal, marketingtevékenységgel, marketingstratégiával rendelkezik, és rendszeresen végiglátogatjuk partnereinket, a légitársaságok és megpróbáljuk meggyőzni őket új szolgáltatás, új járatok indításáról annak érdekében, hogy tovább stimuláljuk a forgalomnövekedést. És tulajdonképpen könnyen bele lehet gondolni, hogyha mondjuk van egy utasunk, aki Japánból szeretne elutazni európai körútra, több országot szeretne meglátogatni, akkor az ő szempontjából nagyjából mindegy, hogy egy régió belül mondjuk Budapestre, Bécsbe, Prágába vagy Varsóba érkezik meg, tehát, hogy oda repül először és onnan kezdi meg a körútját. Egy távolról érkező utazónak ez nagyjából mindegy. Ezek mind opciók, tehát nekünk az a feladatunk, hogy a légitársaságokkal felvegyük a

kapcsolatokat, és jó szolgáltatások révén meg tudjuk győzni az utasokat, hogy hozzánk és ne pedig egy versenytársunkhoz érkezzenek meg.

Ezen az ábrán látható a Budapest Airport jelenlegi és remélhetőleg jövőbeni járáshálózata, és tulajdonképpen azt is lehet mondani, hogy ez az egy ábra mutatja a mi marketingtervünket, járatfejlesztési tervünket, hiszen ezen láthatóak azok a beazonosított lehetséges járatok, amelyeknek az indításán mi dolgozunk. Amelyeken a légitársaságokat meg kell győzni, hogy ne egy adott versenytárs repülőtérre kezdjenek el szolgáltatást nyújtani, hanem válasszanak minket. És akkor remélhetőleg ezek a pirossal vagy kézzel jelölt lehetséges járatok is fekete, vagyis létező járatokká válnak. De ehhez az kell, hogy mi meg tudjuk győzni a légitársaságokat, hogy jobbak vagyunk a versenytársainknál.

Most ezzel el is érkeztem néhány olyan oldalhoz, amin csak szeretnék gyorsan végigmenni, mert úgyis mindjárt meglátjuk a maga valójában. Tehát ahhoz, hogy ezeket az igényeket ki tudjuk elégíteni, jó infrastruktúrára van szükség, és ez az, amit próbáltunk itt összehozni.

Itt látható néhány alapadat a SkyCourt épületről, ezen most nem szeretnék végigmenni, elolvasható. Én nem műszaki szakember vagyok, tulajdonképpen csak azt szeretném kiemelni, ami az én szempontomból igazán jelentős. Csak azt szeretném kiemelni, ami az elmúlt időszakban igazán jelentős, hogy az elmúlt időszakban a KÉSZ Zrt., a kivitelezőnk, illetve ezáltal foglalkoztatott nagyon sok alvállalkozó, egy igazán kiváló épületet tudott összehozni, fantasztikus tervezési és kivitelezési munkálatokkal, és remélem, hogy rövidesen önöknek is meg tudjuk majd mutatni.

Itt látható négy fantasztikus felvétel, amiből az látható, hogy ez az épület hogyan nőtt ki a földből. Az első képen még csak egy lyuk látható, és nagyon rövid időszak alatt gyakorlatilag egy kész állapotig eljutott.

Itt látható néhány felvétel a SkyCourt belsejéről, természetesen a munkák folyamatosan zajlanak, most már a belső területeknek a kialakítása van folyamatban, úgyhogy már ennél is előrehaladottabb állapotban van az építkezés, de röviden meglátjuk személyesen is.

Itt néhány további adat arról, hogy milyen területek állnak majd rendelkezésre az új épületben. Természetesen egy nagy, megnövekedett kereskedelmi és vendéglátó-ipari területünk lesz, ami 4300 négyzetméter. De ennél is nagyobb terület áll még rendelkezésre a különböző repülőtéri kiszolgáló funkciókra, egy teljesen új poggyásrendszert alakítottunk ki, nagyon sok szociális létesítmény, öltöző található ebben az épületben. Tehát összességében azt lehet mondani, hogy az épület a kiszolgáló funkciók, a repülőtéri funkcióknak és az egyéb funkcióknak a kiváló egyensúlya vagy ötvözete és kiszolgálja azokat az igényeket, amiket az utasok az elmúlt időszakban jogosan vetettek fel Ferihegyen, panaszoltak fel nekünk, hogy nincsenek megfelelő létesítmények várakozás céljából, a vendéglátó-ipari egységek szegényesek és így tovább. Ez az épület az, amivel ezekre az igényekre megfelelő választ tudunk adni.

Itt látható egy látványterv, hogy nagyjából hogy fog kinézni a létesítmény megnyitásának napján, 2011. március 27-én. Nem véletlen ez a dátum, ez az az időpont, amikor átállunk a téli menetrendről a nyárirra. Minden évben két ilyen időszakunk van, és a nyáriban lényegesen több járat szerepel, mint a télben. Ez lesz az átállás napja, amikor egyben a SkyCourt is megnyílik, és én azt gondolom, hogy olyan szempontból is nagyon előnyös vagy szerencsés ez az időpont, amikor a magyar elnökség közepén jön ez a megnyitó, tehát egy nagyon pozitív üzenet a külvilág felé is.

Engedjék meg, hogy áttérjek néhány egyéb területre a repülőtér életéből. Természetesen az utasforgalom a mi életünkben az egyik legfontosabb tevékenység, de emellett vannak egyéb repülőtéri tevékenységek, üzletágak, amik szintén nagyon fontosak, és ezek közül az egyik legkiemelkedőbb a cargo vagyis a légi áru és logisztikai tevékenységek.



Tulajdonképpen a Budapest Airport adottságai tekintetében az egyik legnagyobb és legelőnyösebb adottság a terület maga, a terület nagysága. Itt önök mögött, a falon látható ábrán is szerepel, a térképen is szerepel, látható, felfogható, hogy mekkora hatalmas terület áll itt rendelkezésre. Érdekes egyébként, hogy Budapest Ferihegy nemzetközi repülőtér területe a londoni Heathrow Repülőtérénel is nagyobb. Tehát én azt gondolom, hogy megfelelő hely áll rendelkezésre a fejlesztésekre is akár, hogyha 30-50-70 évben gondolkodunk. Itt a repülőtér területén nagyon sok fejlesztés megvalósítható. Ez a nemzetközi versenyben egy hatalmas nagy előny, és például a cargofejlesztés szempontjából is fontos adottság.

Tehát mi történt eddig és hogy néz ki a cargofejlesztésünk? Az első ütem már el is készült, 2010-ben átadtuk a Magyar Posta nemzetközi kicserélő üzemet a repülőtéren. 2011-ben és 2012-ben szeretnénk átadni a BUD cargo city projektünk első fázisát. Sajnálatos tény, hogy ma nagyon-nagyon sok olyan áru van, amit Magyarországon termelnek exportcéllal, de nem Magyarország területéről szállítják el őket, hanem közúton eljuttatják először a bécsi vagy a müncheni repülőtérre és onnan történik aztán a nemzetközi légi árufuvarozás. Egész egyszerűen azért, mert a megfelelő létesítmények nem állnak rendelkezésre, és ez egy óriási nagy hátrány és sajnálatos helyzet, amin szeretnénk javítani.

Itt látható most már az is, hogy a cargofejlesztésünket további fázisokban, az igények szerint szeretnénk majd hosszabb távon megvalósítani. Tehát a kettes terminál mellett, a piros dobozok által jelölt helyen nagyon nagy terület áll rendelkezésre további fejlesztések szempontjából, tehát itt a további fázisok megvalósíthatók gyakorlatilag korlátozás nélkül hosszú távon is.

Itt látható a Magyar Posta épülete, ami az első fázisa volt a cargoprojektünknek. Már átadásra került 2010-es évben, bizonyára önök is tudják, hogy ez az elnökségi időszakban elnökségi váróként szolgál átmeneti jelleggel, természetesen az elnökségi időszakot követően visszakerül a Magyar Posta kezelésébe, és eredeti funkciójának megfelelően nemzetközi kicserélő üzemenként működik majd tovább.

Itt volt látható az előbbi dián egy látványterv a hamarosan épülő cargobázisunkról, és itt pedig néhány további gondolat, hogy mik azok a további tényezők, amelyekre szükségünk van a fejlesztések kivitelezéséhez, például hatóságokkal való szoros együttműködés és így tovább.

A környezetvédelem egy nagyon fontos és érdekes újabb területe a fejlesztéseinknek, ugyanis a környezetvédelmi kérdéseket is nagyon komolyan kell kezelni egy repülőtér életében, és külön öröm, hogy ez nagyon erőteljesen így van Ferihegyen is. Itt van körünkben egyébként Szarvas Gábor, a Budapest Airport környezetvédelmi területének a vezetője. Akinek az egyik legnagyobb projektjéről láthatnak itt némi információt, és hogyha további kérdések vannak vagy részletek érdeklík önöket, akkor minden tájékoztatást nagyon szívesen megadunk. Hiszen nagyon-nagyon fontos, hogy egyfelől megtaláljuk a megfelelő egyensúlyt a kereskedelmi, üzletfejlesztési igények és a környezetvédelmi szükségletek között, tehát nagyon fontos, hogy egy fenntartható fejlődési pályán tudjuk a fejlesztéseinket megvalósítani. Ez elsősorban a repülőtér életében a zajvédelmet jelenti, de ezen kívül nagyon sok egyéb környezetvédelmi ügy is van, amivel foglalkozunk. Tehát mint említettem, a környezetvédelmi beruházások terén a zajcsökkentés az egyik legfontosabb célkitűzés, ezt aktív és passzív módokon is meg lehet valósítani. Itt egy nagyon komoly beruházást látnak, ami az aktív zajcsökkentésnek az egyik példája, és azt mutatja, hogy a tulajdonosok komoly beruházásokat is vállalnak a környezetvédelmi fejlesztések érdekében.

Az utolsó témakörrel fejezem be a prezentációm, ami jelenleg napirenden van az összes környékbeli kerület és település életében is. Nagyon szoros együttműködést alakítottunk ki a környékbeli önkormányzatokkal, XVII, XVIII. kerület, Vecsés, Ecsér és Üllő önkormányzatával a jobb közúti közlekedés elérése érdekében. Itt elsősorban közúti megközelítésre gondolunk, de természetesen a közúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése is

felmerül, hiszen ez mindannyiunk nagyon erőteljes közös érdeke és nagyon szoros együttműködésre van szükség ahhoz, hogy ebben előre tudjunk lépni.

Köszönjük szépen, hogy megtiszteltek figyelmükkel. Megpróbáltam a repülőtér ügyeit nagyon gyorsan összefoglalni, elnézést, hogy hosszabbra nyúlt talán az ideálisnál, de ez ilyenkor mindig nagyon érdekes számunkra, hogy a repülőtér dolgait különböző partnereknek bemutassuk.

ELNÖK: Köszönjük szépen, vezérigazgató úr. Azt gondolom, hogy azért, mert hosszabbra nyúlt az előadás ahhoz képest, amit tervezett, nagyon sok információt kaptunk, ami fontos a bizottság szakmai munkájához. Hiszen való igaz, hogy egy olyan kaput nyit számunkra ez a repülőtér Európa és a tengerentúl irányába, ami a légiutas-közlekedésen keresztül a turizmus számára nélkülözhetetlen infrastruktúra. Ezért is tartjuk fontosnak azt, hogy egy olyan típusú fejlesztést valósítsanak meg, amelynek köszönhetően – látva az ambiciózus terveket – a következő években általában 4-6 százalékos utasforgalom-növekedést prognosztizálnak. Nagyon reméljük, hogy ez meg is valósul, azt gondolom, hogy ez mindannyiunk közös érdeke. A másik, ami nincs közvetlen hatással ugyan a turizmusra, az pedig az áruszállítás, a teherszállítás, ez pedig a magyar gazdaság szempontjából egy fontos kapcsolódási pont, hiszen nemcsak munkahelyeket teremt a logisztikai bázis létrehozásával, hanem olyan összeszerelő üzemeket tud Magyarországra csábítani ezáltal, akik ezt a légiforgalmi kikötőt tudják használni megfelelő színvonalon.

Ha megengedi, egy-két kérdéssel kezdeném, és utána képviselőtársaimnak is átadnám a lehetőséget, hogyha van kérdésük, azt tegyék fel.

Ha jól emlékszem, a vagyionkezelésbe vétel során úgy tervezték, hogy 2010-re már 10 millió fölötti légiutas-forgalmat – 12 millió körüli számokra emlékszem, de ez nem biztos, hogy releváns – érnek el. A kérdésem az, hogy csak a gazdasági-pénzügyi válsággal magyarázható, hogy nem emelkedett ilyen ütemben a forgalom, vagy pedig hiányzott hozzá például ez a fajta szolgáltatásbővítés, új terület, amelyet most a megvalósuló beruházás, a SkyCourt ad.

A másik ilyen kérdésem: említette, hogy már a repülőterek is aktív marketingtevékenységet folytatnak annak érdekében, hogy minél több területet érjenek el és minél több utast tudjanak idekötni, milyen aktív marketing eszközöket használ például a Budapest Airport, és ezt például összehangolja-e a Magyar Turizmus Rt. külpiaaci tevékenységével?

És végül még két olyan kérdés, ami nem közvetlenül a turizmushoz kapcsolódik. Az egyik az, hogy az új cargobázis, illetve a szerelőcsarnokok fejlesztése lehetőséget ad-e arra, hogy Ferihegy és így Magyarország mondjuk Európa egyik szervizközpontja legyen. Illetve a másik: vannak-e olyan tervek, vagy van-e arra esély, lehetőség, vizsgálták-e azt, hogy pilótaképző bázisként tudna-e funkcionálni Magyarország? És itt most nem csak Ferihegyre gondolok, hanem a regionális repterek esetleges bekapcsolására ezen a téren. Köszönöm. Ha megengedi, vezérigazgató úr, összegyűjtenénk néhány kérdést, és akkor egy csomagban tudna válaszolni rájuk. Szilágyi alelnök úr kért szót, öné a szó, képviselő úr.

### **Képviselői kérdések**

SZILÁGYI GYÖRGY (Jobbik): Amiket itt most a prezentációban hallhattunk, ezek tényleg előremutató dolgok. Kérdés, hogy a mai nap folyamán ezt a bemutatott prezentációt sikerként értékeljük vagy pedig kudarcként, tekintve az elmúlt évek történéseit. Hiszen nagyon sok mindentről beszélhetnék, de az idő rövidege miatt csak néhány kérdést fogok feltenni. Nem biztos, hogy a magyar állam szempontjából sikerként értékeljük azt, hogy eladták annak idején, és ez a privatizáció megtörtént. Akkor arról beszéltek a privatizáció során, hogy itt város a városban fel fog épülni, a mai napra már fel fog épülni egy teljesen

korszerű repülőtér utasforgalommal, szállodákkal, éttermekkel, kiszolgáló helyiségekkel és mindennel, amiből ugye nem minden valósult meg. Úthálózat-felújításokról és hasonlókról beszéltek, aztán abba is belementünk, hogy mennyire jelent a mostani tulajdonosi szerkezet mondjuk nemzetbiztonsági kockázatot az ország számára vagy pedig nem, de ezekből interpellációkat is mondtam. Az biztos, hogy 2006 és 2008 között szinte semmi nem épült a repülőtéren. 2008-ban az MNV Zrt. és a Budapest Airport között született egy közös megállapodás az átütemezési rendszer fejlesztését tölték el. Itt is kérdés, hogy a magyar állam kockázata az utasforgalom, hiszen az utasforgalom csökkenésére hivatkozással történt ez meg.

A másik kérdés, hogyha a Budapest Airport Zrt. kap egy ilyen kedvezményt a magyar államtól, akkor vajon megkapták-e ugyanezt azok a bérlők is, akik itt voltak a területen.

Amiről inkább beszélni szeretnék és itt lennének kérdéseim, a forgalomnövekedés és a fejlesztéssel kapcsolatos kérdések és az új épülettel kapcsolatos kérdések. Az én véleményem szerint, amilyen a főváros ma, olyan a repülőtere is. Tehát egyelőre korszerűtlen, nincs elég parkolóhely, ami van, az drága, kevés szolgáltatás, megbízhatatlan taxiszolgáltatás, 1937-ben épült a gyorsforgalmi út, ami szerintem már nem megfelelő itt arra, hogy ellássa azt a feladatot, amit el kéne látnia. A kérdésem az lenne, hogy milyen környezetvédelmi beruházásokat hajtott végre a privatizációs szerződésben előírt fejlesztési kötelezettségek keretében a Budapest Airport Zrt.

Ez két részből tevődne össze. Az egyik az, ami kötelezettség, a másik pedig a beszédett zajvédelmi díjból adódik, amit a légitársaságoktól szed be évente, és ez évente több száz millió forintot jelent, és a Budapest Airport Zrt. az önkéntes zajszigetelési programjában saját publikálása szerint is 100 millió forintot költött, ami nem éri el az egyéves díjbevételt sem.

Ez azért is fontos, mert én ugye XVII. kerületi képviselőként találkozom folyamatosan azokkal a problémákkal, amit a kettes kifutópálya jelent a XVII. kerületi lakosoknak. Gyakoriak a légörvények, cseréplesodrások, zajártalom és még sorolhatnánk, az éjszakai repülések, hétvégi repülési tilalom, az, hogy 100 tonna feletti gépnek tilos lenne felszállni a városrész felett, és folyamatosan megsértik ezeket a jogszabályokat és egyértelműen ez az üzemeltetők felelőssége. Tehát ez az egyik kérdésem.

A másik az – nem tudom, mennyire jók az információi egy bizonyos lapnak, de – hogy ismételen megbukott a ferihegyi biztonsági rendszer, ugye sikerült limitált robbanóanyagot átcsempészni. Ez egy februári újságcikkben volt. A kérdésem az lenne, hogy ez valós adat-e.

Van egy olyan előírás, ami a 2004/104-es kormányrendelet, hogy a Budapest Airport Zrt. által beszédett, a repülőtéri illetékebe beépített biztonsági díjat kizárólag a légiközlekedés-védelmi feladatokra, védelmi rendszer fenntartására, fejlesztésére lehet fordítani. És erről a szintén nagyon jelentős díjról folyamatosan jelentést kell készíteni. Megbízható forrásból úgy tudom, hogy ezekről a biztonsági díjaknak a felhasználásáról 2006 óta nem készült jelentés. Tehát, hogyha készült, akkor ezeket a dolgokat mire fordították?

Két gyors kérdés még a cargoval kapcsolatosan, ez is elég nagy növekedést fog eredményezni. Nem gondolkodtak azon, hogy mind a cargot, mind az úgynevezett fapados járatokat esetleg vidéki repülőterekre lehetne irányítani? Tehát a beruházásokat inkább Kiskunlacházára vagy gondolok itt Fehérvárra is, ami azt is jelenti, hogy fejlesztenénk a vidéket is és Budapest és a környező területek terhelhetőségét egy kicsit csökkentenénk.

Az utolsó kérdésem pedig a repülőtér környéki közlekedési szabályokra és hasonlókra vonatkozna. Hiszen ez is csak információ, hogy készültek olyan hatástanulmányok, amelyek nem éppen a törvényeknek megfelelő közlekedési táblákról beszélnek. Tehát azt nem tudjuk, hogy a repülőtéri igazgatóság miért nem foglalkozott esetleg ezzel, és erről is tudnak-e valamit mondani?

És mi a helyzet a mostanában oly sokszor a médiában megjelent taxisháborúról. Szinte háború dúl a repülőtéren ezen a téren. És ennek mind-mind az utasok érzik a hátrányát.

Azért tartjuk fontosnak ezeket a kérdéseket, hiszen egész Magyarország megítélése szempontjából az egyik legfontosabb létesítménynek tartjuk a repülőteret. Amikor megérkeznek az utasok, először itt találkoznak azzal, hogy milyen lehet Magyarország. Az első benyomásaik itt keletkeznek bennük, sőt az utolsó is, hiszen amikor elhagyják Magyarországot, akkor is a repülőtéri szolgáltatásokkal találkoznak. Tehát a turisztika szempontjából ez szerintem nagyon-nagyon fontos, hogy milyen benyomásokkal távoznak, hogy vissza akarnak-e térni a későbbiekben Magyarországra. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Kovács Ferenc képviselő úr. Utána egy válaszadói kört indítunk és lehetnek újabb kérdések még.

KOVÁCS FERENC (Fidesz): Tisztelt Vezérigazgató Úr! Kedves Hölgyek! Tisztelt Urak! Nekem gyakorlatilag két konkrét kérdésem lenne, látva a terveket és a kivitelezésről szóló beszámolót. Egyelőre csak gratulálni tudok ahhoz, hogy szép ütemben folynak a munkák, és ezért érdekel, hogy akár a cargo, akár a személyforgalom szempontjából vannak-e elképzelések a kötőpályás vasúti vagy gyorsvasúti rendszer bekötésére a Ferihegy kettes terminálhoz. Számomra kézenfekvőnek tűnik, hogy az egyes terminál mellett már bevezetett iparvágányok legyenek fontosabb kiszolgálói a cargobázisnak, akár pedig a személyforgalomnak, amelyen keresztül gyorsan be tudnának jutni az utasok Budapest központjába. Nekem általában a közlekedéssel nagy gondom van. Valóban az a helyzet, hogy Ferihegy gyorsforgalmi út kicsit már elöregedett ehhez a nagy terheléshez, ami itt van. Én úgy gondolom, itt lassan a közgondolkodásban is máshogy kellene gondolkodnunk, ugyanis az M0-ás körgyűrű, ahogy elkészült ezen a szakaszon, a forgalom jelentős része akár Budapest központ irányába is átterelhető lenne akár az M3-asra, akár az M2-esre, és ebben valamilyen szinten példát kellene mutatni azoknak a közösségi járműveknek, amelyek a repülőteret is kiszolgálják, ezzel is csökkenteni az Üllői útra eső forgalmat.

Konkrét kérdésem még egy: gyakorlatilag azután érdeklődöm, hogy a közelmúltban utaztam a Ferihegyi Repülőtérrel és sajnos egy technikai malőr miatt majdnem két órát csúsztak a gépek indulásai, valami csomagokat átvilágító berendezés hibásodott meg, és az a kérdésem, hogy nem lehetne-e bővíteni ezeket a rendszereket, hogyha bármilyen jellegű technikai probléma adódik, azonnal be lehessen kapcsolni egy másik berendezést vagy segédáramforrásból áramot biztosítani ezeknek, mert azért egy repülőtér jó vagy rossz hírének egy-egy ilyen viszonylag kicsi technikai malőr, egy kicsi csúszás is nagyon sokat árthat. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Vezérigazgató úrnak megadom a szót, hogy első körben a kérdésekre választ adjon.

### **Jost Lammert válaszadásai**

JOST LAMMERT vezérigazgató (Budapest Airport Zrt.): *(Szavait tolmács fordítja.)* Köszönöm szépen, elnök úr. Kérem, engedjék meg, hogy megpróbáljak a kérdések feltett sorrendje szerint válaszolni.

Valóban gratulálni tudok az elnök úr kiváló emlékezetéhez, aki még az eredeti privatizációs dokumentumokban szereplő utasforgalmi előrejelzésekre is emlékszik. Megmondom őszintén, mi ezt annyira nem követtük szorosan, hiszen történt egy 2005-ös, 2006-os eredeti privatizáció, amit még egy angol tulajdonos nyert meg, majd a mostani menedzsment egy második akvizíció keretében került ide Budapestre. De ha jól emlékszem,

akkor valóban szerepelt 2010-re egész pontosan egy 10 millió 450 ezer fő éves utasforgalmat előrejelző adat.

Valóban azzal mindenképpen egyetértek, hogy a globális pénzügyi-gazdasági válság volt talán az egyik nagyon nagy tényező, ami ahhoz vezetett, hogy ez az eredeti előrejelzés nem válhatott valóra, de emellett nagyon sok egyéb tényező is van, hiszen ahhoz, hogy egy repülőtér fejlődjön, nagyon sok egyéb dolognak is stimmelnie kell. Például nagyon erőteljes és kiváló partnerekre van szükség, akik hozzá tudnak járulni az utasforgalom fejlesztéséhez. Például nagyon erőteljes hazai légitársaságokra. Ugye a MALÉV esetében az elmúlt években voltak bizonyos olyan fejlesztések vagy előrelépések, amik biztatóak voltak, de azért azt gondolom, hogy ott is nagyon sok előrelépési lehetőség lenne még. Tehát a légitársaságoknál is ez az egyik nagyon fontos kérdés, és természetesen rajtuk a gazdasági válság hatásai azonnal meglátszódtak, tehát abban a pillanatban, hogy a gazdasági válság megkezdődött, gyakorlatilag azonnal látható volt, hogy a járatokat sajnos elkezdtek ritkítani és visszavágni.

A másik dolog, amiben szintén maximálisan egyetértek a megjegyzésével, hogy ez volt a kínálati oldal, de a keresleti oldalt is ösztönözni kell, tehát megfelelő infrastruktúra is szükséges ahhoz, hogy ezeket a fejlesztéseket végre tudjuk hajtani. Tehát, hogyha a légitársaságok azt látják, hogy nincsenek megfelelő terminálpületek, cargolésítmények, akkor nyilvánvalóan nem fognak belevágni ezekben a fejlesztésekbe. Tehát egyfelől a partnerek, másfelől az infrastruktúrának is stimmelnie kell ahhoz, hogy ezeket a fejlesztéseket meg tudjuk valósítani.

Ami a marketingeszközöket illeti, szintén egyetértek, hogy ezek nagyon fontosak, gyakorlatilag az összes modern marketingeszköz felhasználása, elsősorban az árképzés és a különböző akciók, kedvezmények biztosítása. Az egyik legfontosabb eszközünk az úgynevezett ösztönző rendszerünk, aminek keretében az új járatokat indító légitársaságoknak nagyon-nagyon jelentős kedvezményeket biztosítunk a vonatkozó díjakból. Például, hogyha egy teljesen új járatot indít be egy légitársaság egy olyan célállomásra, ami még nem létezett korábban, akkor az üzemelés első évében 100 százalékos kedvezményt kap a leszállási díjakból, utána 75 százalékos, és így tovább. Tehát van egy több évre, tulajdonképpen öt évre megtervezett nagyon jelentős ösztönzési programunk. Ez egy sokkal átfogóbb program, mint akár Bécs vagy Prága, tehát a versenytársak repülőterei, tehát ez egy nagyon-nagyon jelentős eszköz, amivel ide tudjuk csábítani a légitársaságokat. Tehát nagyon fontos egy ilyen program ahhoz, hogy a járatokat, a forgalmat fejleszteni tudjuk. Például hamarosan be fog indulni, már meg is kezdődött a Qatar Airways új járata, ők, reményeink szerint hosszú időre itt fognak maradni, tehát annak ellenére, hogy jelentős kedvezményeket nyújtunk neki az első években, a második vagy harmadik évtől elkezdenek majd nagyon komoly bevételeket termelni nekünk. Egyébként hozzá kell tennem, hogy ez az ösztönző rendszer teljes mértékben nyilvános, áttetsző, átlátható és nem diszkriminatív program. Minden légitársaságra ugyanúgy vonatkozik.

Ami a turizmus együttműködését illeti, szerencsére örömmel jelenthetem, hogy kiváló együttműködést sikerült az elmúlt időszakban kialakítani a Magyar Turizmus Zrt.-vel. Én azt gondolom, hogy az új vezetés Horváth Gergely vezérigazgató úr alatt kiválóan dolgozik, nagyon jó csapat és kiváló együttműködés alakult ki az elmúlt időszakban, a tavalyi év végén sikerült egy stratégiai együttműködést kialakítani, a Budapest Airport és a Magyar Turizmus Zrt. között, aminek keretében nagyon sok közös akciónk van. Például közösen tárgyalunk a légitársaságokkal. Mi próbáljuk népszerűsíteni a repülőtéri infrastruktúrát vagy repülőtéri szolgáltatásokat, ő pedig a magyarországi turisztikai szolgáltatásokat, tehát büszkén mondhatom, hogy igen kiváló az együttműködés.

A harmadik kérdésével kapcsolatban: repülőgép-karbantartás, szerelés. Teljes mértékben egyetértek a meglátásával, ez valóban egy óriási lehetőség, amit jól lehetne fejleszteni.

Pont a tavalyi évben sikerült egy 15 éves bérleti-szerződés hosszabbítást elérnünk a Lufthansa Technik nevű szerelővállalattal, amelyik az egyik legfontosabb partnerünk, tehát ez azt jelenti, hogy ők a következő 15 évben egészen biztosan Budapestről fogják üzemeltetni ezeket a tevékenységeket.

Tulajdonképpen hasonló jókat tudunk elmondani az Aeroplaxról és a másik nagy partnerünkhöz, aki a Malév-csoporthoz tartozik. Én azt gondolom, hogy ez tényleg egy nagyon-nagyon fontos és hasznos tevékenység, nagyon sok munkahelyet tud teremteni itt Budapesten. Magasan képzett műszaki szakemberekre és alacsonyabban képzett műszaki szakemberekre egyaránt szükség van, és Magyarországon e tekintetben nagyon jó feltételek vannak, nagyon jó árak mellett tudják ezt a szolgáltatást nyújtani, és a két említett vállalat vezérigazgatójával folytatott megbeszélések során teljesen egyértelművé vált, hogy igen nagy lehetőségek vannak ebben, és én is egyetértek, hogy egy önálló kis klaszter lehetne kialakítható e tekintetben Magyarországon.

A negyedik kérdés a lehetséges pilótaképzési központ. Nem tudom, mennyire tudják, hogy jelenleg Ferihegyen egy Malév-szimulátor képzési központ már működik. Ez, ha jól tudom, jelenleg csak Malév-pilóták rendelkezésére áll, hogy ez mindenféleképpen egy kiváló lehetőség lenne akár a Malév, akár más légitársaságok számára, hogy ezt kibővítsék és így együttműködést alakítsanak ki. Esetleg a Vanguard Szövetség többi tagjával együtt, ahová a Malév tartozik. Tehát mi mint repülőtér-üzemeltető, ezt maximálisan támogatjuk. Hogyha egy ilyen terv kialakul, akkor a létesítményeket biztosítani tudjuk. Ez elsősorban egy olyan ügy, amit egy légitársaságnak kell megvalósítania, de mi természetesen nagyon szívesen részt vennénk benne.

Engedjék meg, hogy azokat a kérdéseket, amik inkább általános jellegűek vagy a repülőtér egészére vonatkoznak, egy csoportban megválaszoljam, majd pedig, hogyha ezt elfogadják, átadnám a szót Szarvas Gábor úrnak, a Budapest Airport környezetvédelmi és munkabiztonsági igazgatójának, aki – azt gondolom, hogy – magyar nyelven tudnak kérdezni. Úgy érzem, hogy elég sok környezetvédelmi jellegű felvetés volt a kérdések között, úgyhogy ezt javasolnám.

Ha megengedik, megválaszolnám az első csoportot. Úgy érzem, hogy volt ezek között, ami inkább kritikus hangvételű volt, illetve különböző sajtóértesüléseken, pletykákon alapul. Úgyhogy nagyon örülök, hogy ezt így közvetlenül meg tudom válaszolni és tényszerűen tudok erre reagálni.

Első kérdés, amire reagálnék, ez a bizonyos 2006-os, 2008-as időszak, amikor elhangzott, hogy nem történtek fejlesztések, lehet, hogy ebből kifolyólag a kormány, az állam számára ebből kockázat származik.

Azt gondolom, hogy mindenkit megnyugtathatok, hogy az állam szempontjából kockázat ilyen tekintetben nem volt vagy nincsen. Mai mindenképpen igaz erre az időszakra vonatkozóan, az az, hogy az eredeti privatizációs követően sor került egy nem várt másodikra, egy angol tulajdonosi csoport nyerte meg, ők azonban eladni kényszerültek vagy úgy döntöttek, hogy eladják a Ferihegyi Repülőtér egy idő után, és épp ezért gyakorlatilag ennek a tranzakciónak a lebonyolítási idejére megálltak a fejlesztések, semmi kivitelezési munka, semmi engedélyeztetési eljárás, semmilyen fejlesztési lényegi munka ebben az időszakban nem zajlott. Tehát tulajdonképpen egyéves csúszást szenvedett a repülőtér fejlesztési programja ennek az időszaknak az okán. Ezt követően érkezett meg a második, mostani, német Hochtief konzorcium vezette tulajdonosi kör, aki aztán folytatta a repülőtér fejlesztési programját.

Szerencsére azóta sikerült behozni a lemaradásunkat, tehát felgyorsultak a fejlesztések és tulajdonképpen ez a lemaradási hatás már nem érezhető. Mint ahogy azt a prezentációban is említettem, a teljes 261 millió eurós kötelezettségvállalásból, amit beruházásokra kell

költenünk a szerződések alapján 215 millió már elköltésre került, tehát több mint 82 százaléknál tartunk már most.

Tehát én azt mondom, hogy igazából a tulajdonosváltást követően 2008-9-10-ben a mostani tulajdonosok hatalmas nagy erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a fejlesztések ütemét felgyorsítsák, hogy a megfelelő ütemet tartani tudják, hogy a kötelezettségvállalásnak megfeleljenek, és hozzá kell tennem azt is, hogy mindezt a legeslegnagyobb globális gazdasági világválság közepén, tehát amikor mindenhol másutt csökkenés volt, látható, itt akkor is tovább zajlottak a fejlesztések és ez is mutatta a mostani tulajdonosi körnek az elkötelezettségét a fejlesztések mellett. Tehát én azt gondolom, hogy ebből kockázat nem származik, sőt kifejezetten pozitív a jövőképünk. Nevezetesen, hogy sokkal jobb gazdasági körülmények között hogyan fog tudni teljesíteni ez a repülőtér a jövőben.

Egyébként hozzá kell tennem, a beruházási összegekkel, illetve a beruházási díjakkal kapcsolatban egyaránt igaz, hogy az összes ezzel kapcsolatos adat rendszeres tájékoztatási kötelezettség alá esik, az erre illetékes hatóságok, szervezetek ezt felügyelik, és minden maximálisan átlátható, és ellenőrizve van, akár a biztonsági díj, akár pedig a környezetvédelmi és zajdíjak tekintetében rendszeres jelentéstételi kötelezettségünk van a hatóságok felé, aminek megfelelünk. Tehát minden teljesen átlátható és megfelel az előírásnak. Tehát ilyen szempontból ezeket a sajtóértesüléseket, hogy esetleges jelentéstételi kötelezettségből vagy díjfizetési kötelezettségből valamit nem teljesítettünk, ezt nem tudom megerősíteni.

El tudom képzelni, hogy ennek a sajtóértesülésnek, ami a háttérül szolgálhatott, az az, hogy most a 2011-es évtől volt egy jogszabály-módosítás, amelynek eredményeképpen a biztonsági díjakkal kapcsolatos jelentésünket nemcsak a légiközlekedési hatóságnak, hanem a repülőtéri rendőri igazgatóságnak is be kell terjesztenünk. Ez a légiközlekedési törvény módosításában szerepel, amit most fogadott el a közelmúltban a parlament, és esetleg ez lehet a háttérben, hogy repülőtéri rendőrségnek korábban nem volt ilyen jelentéstételi kötelezettsége. Valóban nem volt, mert korábban a légiközlekedési hatóság volt ennek a felelőse. Ott voltak a jelentéstételi kötelezettségek, amelyeknek természetesen maximálisan megfelelünk.

A taxihelyzettel kapcsolatosan a következő történt. Ezt bizonyára önök is ismerik, tavaly a Budapest Airport úgy döntött, hogy felmondja az akkori szerződéses taxiszolgáltatásban a Zóna Taxival a szerződést különböző operatív, illetve minőségi problémák okán, amelyek az utasok visszajelzéseiben is érezhetőek voltak. Teljes mértékben egyetértek a kijelentésével, hogy Ferihegynek mint nagyon-nagyon fontos létesítménynek, minőségi szolgáltatásokat kell nyújtania, minőségi partnerekre van szüksége, és éppen ezért döntöttünk úgy, hogy egy új tendert írunk ki 2010-ben a taxiszolgáltatásra, amit a Főtaxi nyert meg. Én azt gondolom, hogy ez egy kiváló fejlemény az utasok számára, hiszen a Főtaxi azóta megkezdte működését, és egy sokkal magasabb színvonalon nyújtja ezt a szolgáltatást az utasok elégedettségére. Úgyhogy taxis háborúról semmiképpen nem beszélnék. Az mindenképpen igaz és elmondható, ha a taxis szolgáltatóváltás kapcsán voltak konfliktusok, ami egy ilyen helyzetben természetesen érthető, de mostanra szerencsére a problémát sikerült kezelni. Nagyon jó visszajelzéseket kapunk, én azt gondolom, hogy a Főtaxi kiváló szolgáltatást nyújt, hosszú távú partnerként tervezünk velük, úgyhogy nagyon elégedettek vagyunk az új tender eredményével. *(Szilágyi György: A védelmi rendszer akkor nem bukott meg? Akkor ez hamis volt? Vagy ezt nem értettem.)*

Köszönöm szépen, ezt valóban elfelejtettem, ezt teljes mértékben meg tudom cáfolni. Amint ez az újságcikk megjelent, a honlapunkon reagáltunk is erre. Igazából nem tudom, hogy ennek mi lehet a forrása, valószínűleg valami rosszindulatú információ kiszivárogtatása. A Budapest Airport tavaly november óta teljes mértékben megfelel az európai uniós

biztonsági szabályoknak – ismételten. És nagyon pozitív visszajelzéseket kapunk azóta a tesztelő hatóságainktól is. Minden szükséges szintnek és elvárásnak megfelelünk. Tehát ezek téves információk voltak, nem tudom igazából, hogy mi volt a célja vagy a forrása, de magas biztonsági színvonal mellett működik jelenleg a repülőtér. Köszönöm szépen. Átadnám a szót Szarvas Gábornak.

### **Szarvas Gábor válaszadásai**

**SZARVAS GÁBOR** (Budapest Airport Zrt.): Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Szarvas Gábor vagyok, a Budapest Airport Zrt. környezetvédelmi és munkavédelmi biztonsági igazgatója. Örülök, hogy kérdésként merült fel a környezetvédelem ezen az ülésen, hiszen a vezérigazgató úr bár prezentációban érintette a témát, de nyilván egy ilyen áttekintő bemutatáskor nem lehet ezt a kérdést részletesen taglalni. Most én így a kérdésre válaszolva kihasználom a lehetőséget, és egy kicsit tájékoztatom önöket részletesebben is önöket erről a területről.

A Budapest Airport számos környezetvédelmi beruházást és fejlesztést hajtott végre az elmúlt időszakban. Ugye itt a zajszigetelési programunk a prezentációban is bemutatásra került, szintén említésre került az, a mintegy félmilliárd forint beruházási összegű zajvédő fal, hajtóműpróbázó hely kialakítása, amely jelenleg folyik. Emellett az elmúlt időszakban szintén zajvédő fal épült meg itt a Ferihegyi Repülőtéren, amely elsősorban a XVIII. kerület felé biztosít egy védelmet az egyes előtér forgalmának védelme tekintetében, emellett számos olyan fejlesztés történt – a guruló utak, a radarrendszer vonatkozásában – amelyek nem közvetlenül környezetvédelmi jellegűek, ugyanakkor a forgalomhatékonyság növelésével komoly környezetvédelmi előnyökkel is járnak, hiszen a hatékonyabb forgalom indirekten kibocsátáscsökkenéssel jár mind zaj tekintetében, mind légszennyező anyagok kibocsátása tekintetében.

A légszennyező anyagok kibocsátása vonatkozásában az elmúlt négy év során egy levegőmonitor rendszer kiépítése történt meg a repülőtéren, amely egyedülálló, gyakorlatilag semmilyen más vállalat, üzem részéről ilyen, az állami rendszerrel kompatibilis rendszer nem épült ki. Egyébként ennek az eredményei is mutatják, hogy e tekintetben a ferihegyi levegő a város egyik legtisztább levegőjének minősíthető.

Folytathatnám a sort a szelektív hulladékgyűjtési rendszer kiépítésével, amely két éve történt meg. Ennek nyomán Ferihegyen ma a kommunális hulladékok, utasforgalmi és egyéb üzemi területekről származó hulladékok tekintetében egy közel 30 százalékos újrahasznosítási arányt tudunk megvalósítani, ami szintén, azt gondolom, hogy országos és nemzetközi viszonylatban is figyelemre méltó.

Szintén folytathatnám az energiahatékonyság terén végzett munkánkkal, amely energiahatékonysági és klímavédelmi szempontból jelentős. Itt az évek során jelentős gépjárműflotta-megújítást hajtottunk végre, amely ezekből a járművekből származó kibocsátásokat csökkentette jelentősen. Ennek az épületnek a tetejére egy napkollektor-rendszer került kiépítésre, amely a használati meleg vizet, tehát a melegvíz-használatot tudja gyakorlatilag a teljes nyári szezonban biztosítani. Ez is egy közel 100 milliós beruházás volt.

Nem akarom tovább ecsetelni, de tényleg számos beruházás történt itt az elmúlt időszakban és folyamatosan dolgozunk. Az elfogadott zajvédelmi programunkat hajtjuk végre, környezetvédelmi programunk van. Ezeknek a beruházásoknak a folytatása is következik, a csapadékvízrendszerünknek a fejlesztését is már elkezdtük, egy szintén jelentős, közel félmilliárdos összegű beruházással folytatjuk idén. Itt is a környék, illetve a reptér környezetének a megóvása egy fontos szempont, hiszen a csapadékvizek befogadója élővíz, végső soron a ráckevei-soroksári Duna.

Felmerült kérdés a zajdíjjal kapcsolatosan. E tekintetben azt szeretném rögzíteni, hogy a zajdíj 2005 óta a leszállási díjak között kerül kivetésre a légitársaságok irányába. Ennek a



bevezetése elsősorban abból a célból történt, hogy motivációs elemet vigyünk be a légitársaságok felé zaj szempontból. Hiszen ennek a díjnak differenciált értéke van, a kevésbé zajos gépek kevesebbet fizetnek, illetve azok a gépek is, akik az éjszaka helyett nappali forgalmat bonyolítanak le. Itt közel tízszeres szorzóról beszélhetünk. Tehát ennek a bevezetését elsősorban ez a környezetvédelmi cél motiválta. A repülőtér 2005-ben sem plusz bevételt akart ebből generálni, hiszen ennek a bevezetésével párhuzamosan a leszállási díjakat csökkentette, tehát igazából nem egy adó jellegű plusz bevételről beszélünk itt, hanem inkább egy motiváló, irányító jellegű díjazás bevezetéséről. Ez a rendszer azóta lényegében kisebb változtatásokkal működik, és ezt a motiváló szerepét szeretnénk a jövőben is megtartani.

Felmerült még egy kérdés, jogsértésekre történő utalás. Ezzel kapcsolatosan szeretném mondani, hogy nincsenek jogsértések, semmilyen jogszabályi előírással kapcsolatosan nem történt semmiféle hatósági elmarasztalás a repüléssel kapcsolatosan. E tekintetben pedig a környezetvédelmi és légügyi hatóságok is ellenőrzik a repülőteret, a légügyi hatóság gyakorlatilag a repülőtéren rendelkezik irodákkal, tehát folyamatosan jelen vannak, de a környezetvédelmi hatóság képviselői is rendszeresen látogatói a repülőtérenk.

A környezetvédelmi hatásokról néhány szót csak: európai nagyvárosok repülőtereivel összehasonlítva hála istennek, Budapesten a lakossági bejelentések száma igen csekély, panaszok, problémás esetek is igen ritkák. Valóban voltak bizonyos tetősérülések, amelyek repüléssel hozhatók esetleg kapcsolatba. Ezek közül azonban szintén igen ritka esetekről beszélünk. Utoljára közel két éve történt ilyen, pedig azóta mintegy kétszázezer repülés történt. Tehát azért látható, hogy itt jelentős problémáról nem beszélhetünk.

A környezetvédelem terén is és más szempontból is szoros kapcsolatokat ápolunk egyébként a környező önkormányzatokkal, településekkel. Alapvetően nagyon jó a viszony, együttműködési megállapodásunk van több önkormányzattal, tehát politikai és gyakorlati szinten is együttműködünk területfejlesztési, környezetvédelmi kérdésekben. E tekintetben valóban a XVII. kerület talán egy kivétel, ahol sajnos a politikai kapcsolat nem tekinthető ideálisnak, miközben gyakorlati szinten ott is tudunk együttműködni, hiszen például közös hulladék-tisztításban, illegális hulladéklerakatok felszámolásában az elmúlt évben is többször volt jó kooperáció. De valóban van egy kisebb probléma a kerületvezetéssel kapcsolatban. Amennyiben egyébként képviselő úr ebben tud nekünk segítséget adni, hogy ezek a kapcsolatok javuljanak, azt megköszönjük.

Röviden talán ennyi, ha kérdésük van, állok rendelkezésre. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Megnyitnám a második kérdéskört. Arra kérném képviselőtársaimat, tekintettel arra, hogy az idővel elszaladtunk, nyilván mindenkit érdekelnek az Airporttal kapcsolatos kérdések, de mégis volt egy tervezett menetrendje a bizottság ülésének is, és mivel minden képviselőnek van tervezett programja, arra kérem önöket, hogy röviden tegyék fel a kérdéseket, és arra kérem a vezérigazgató urat és kollégáit is, hogy röviden, tömören válaszoljanak ezekre. Zakó László képviselő úr, öné a szó.

### **Újabb kérdések**

ZAKÓ LÁSZLÓ (Jobbik): Köszönöm szépen. Két rövid kérdést szeretnék feltenni. Az egyik, most, hogy autóbusszal jöttünk és végre nem a kátyúkat kellett nézmem gépkocsivezetőként, megdöbbenő látványban volt részem. Vagy régen jártam erre vagy mindig hajnalban vagy éjszaka, de elképesztő körülmények vannak, ami az idetérő utast el is riaszthatja még az országtól is. Bár én azok közé tartozom, hogy elsősorban mi magunk legyünk igényesek és utána ezzel együtt jár az, hogy a vendégeinket is megtiszteljük a renddel. A kérdésem az, hogy akár a marketingköltségük terhére és az illetékes kerületek szégyenére nem kívánnak-e esetleg ilyen passzív burkolt reklámtevékenységbe fogni azzal, hogy a saját eszközeikkel és teherviselésével beszállnak abba a munkába, ami nem az önk

feladata lenne, de az önök érdekét is szolgálja, hogy ezt a viskótelepet, ezt az elképesztő szemétkerakatot eltakarítsák.

A másik kérdésem az, hogy ha az 1200 munkavállalójuk sztrájkolna, az utasoknak kellene-e attól félniük, hogy külföldi munkavállalókkal váltják ki az ő munkájukat és az idegennyelvi környezet miatt esetleg veszélybe kerülnének a munkafolyamatok során az utasok, áttételesen. A biztonságtechnika rovására menne a külföldi munkavállalók alkalmazása, hogyha önök erre készek vagy képesek lennének.

ELNÖK: Köszönöm. Tapolczai Gergely képviselő úr kért szót.

DR. TAPOLCZAI GERGELY (Fidesz): *(Szavait jelnyelvi tolmács fordítja.)* Köszönöm a szót. Én is köszönöm szépen a tájékoztatást. Más oldalról közelíteném meg én ezt a témát. Saját tapasztalatomból tudom, látom, hogy egyre több fogyatékos személy és egyre több kisgyermekes család utazik repülővel. Ez is mutatja, hogy egyre jobbak a közlekedési feltételek akadálymentesítés szempontjából.

Az a kérdésem vagy megjegyzésem, hogy remélem, hogy a SkyCourt fizikai és infokommunikációs szempontból is akadálymentes épület, igaz?

A másik kérdésem: a mostani adatok alapján körülbelül 12 ezer munkavállalót érint ez a terület, ezen belül mennyi a fogyatékos személyek vagy megváltozott munkaképességűek aránya? A bővítéssel mennyiben fog változni ez a szám? Hány új munkavállalóra számíthatunk? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Horváth András képviselő úr kért szót.

HORVÁTH ANDRÁS TIBOR (MSZP): Köszönöm szépen. Én szeretném először is megköszönni a meghívást, és ezt a kimerítő tájékoztatást. Azt gondolom, hogy Ferihegy nemcsak egy repülőtér Magyarországnak, hanem az ország egyik legelegánsabb kapuja kell legyen, amit az ideérkező turisták először meglátnak. Itt szereznek egy első benyomást az országról. Ha ez jó, akkor az egész itt töltött idejük valószínű, hogy kellemesebben telik. Kapcsolódva itt Zakó képviselő úr kérdéséhez, én máshonnan közelíteném meg a kérdést. A menedzsment lát-e olyan problémákat, amiket esetlegesen a kormányzat vagy mi, képviselők olyan segítséget tudnánk nyújtani közvetlenül a Budapest Airportnak, amivel ezt az első képet, benyomást, amit az ideérkező turista lát, még szebbé, kellemesebbé tudnánk tenni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Szalay Ferenc képviselő úr!

SZALAY FERENC (Fidesz): Nagyon röviden. Köszönjük, hogy itt vannak, és ezt a nagyon nagy beruházást elvégezték. Ez egy olyan dolog, amiről hogyha beszélünk, csak azt mondhatjuk, hogy valóban az a kapu, ami Magyarország egyik legfontosabb kapuja, most már úgy néz ki, hogy ki kell nyíljon. Azt hiszem, hogy ebben a kérdésben a későbbiekben nekünk kell önökkel együttműködni és nekünk kell kezdeményezni dolgokat, akár a Széchenyi-terv elővárosi közlekedéséhez kapcsolódó vasúti elérhetőségi lehetőséggel, akár a közúti fejlesztéssel, ha már ezt Budapest előző vezetése nem tette meg, nekünk feltétlen szükséges, mert így ez a kérdés, ha csak önökre marad, sosem oldódik meg. Tehát ezt nekünk fel kell ajánlani és meg is tesszük, hogy ebben a kérdésben hadd segítsünk önöknek, hogy ez működhessen a későbbiekben.

A másik, Magyarországon van még néhány kis repülőtér. Olyanok, amelyek helyi forgalmat bonyolítanak, tehát kisgépekkel, kisterminálokkal. Van-e esetleg elképzelés arra, hogy a cég maga Magyarország más repülőterein is bővít, pontosan a kisgépek fogadása

miatt, és esetleg a kiséges cargoszolgáltatás fejlesztése vagy bővítése miatt, hogy esetleg tehermentesíti Ferihegyet. Ez is egy komoly előrelépés lehet.

És az utolsó, a Malévvel való nexus, mert mondott sokféle légitársaságot. Milyen lehet? Kap-e kedvezményt a Malév azért, mert ő magyar? Hogy a magyar légitársaság erősebb lehessen itt Magyarországon, hiszen a versenytársai nem gyengék. Ebben a kérdésben önöknek milyen gondolataik vannak? És még egyszer köszönöm a munkát, amit itt végeztek Magyarországon, jó, hogy megmutatják, és láthatjuk, milyen fejlesztéseket végeztek.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Szilágyi György képviselő úr, öné a szó.

SZILÁGYI GYÖRGY (Jobbik): Köszönöm szépen a válaszokat. A taxidroszttal kapcsolatosan csak azt kifogásoltuk, hogy zárt pályázaton történt, amit az EU kifogásolt, akár a metróterendek kapcsán is.

A biztonsági díjjal kapcsolatosan megpróbálom megkeresni a légiközlekedési védelmi bizottsági jegyzőkönyveket, valószínűleg találom majd 2006 után is, nemcsak a 2006-ost, ahol nem fogadta el a bizottság ezt a beszámolót. És akkor inkább a környezetvédelmi kérdésekre térnék rá.

Szarvas urat kérdezném: én csupa jót hallok, nagyon örülök ennek a szelektív hulladékgyűjtésnek, az energiahatékonyságnak, a csapadékvíz-elvezetésnek. Az a probléma, hogy azokat az embereket, akik mindenszentek napján, köztük én is, kegyelettel óhajtott megemlékezni az elhunyt szeretteiről és két percenként röpködtek el felette a repülőgépek, vagy a József Attila utcában lakót ez nem nagyon vigasztalja...

Mondta, hogy nincsenek jogsértések. Akkor szeretnék egy konkrét kérdést feltenni. Amit meg fogunk látogatni, az az Égi Udvar nevezetű létesítmény, de Rákosmente Önkormányzata az építési engedélyt megtámadta, mivel nem rendelkezett környezetvédelmi engedéllyel. A bíróságon az eljárás még folyamatban van, az engedély ennek ellenére hatályba lépett. Tehát a kérdés megválaszolatlan, hogy miért nem készítették el a vonatkozó kormányrendelet alapján a környezeti hatásvizsgálatot. Hiszen csak egy úgynevezett előzetes hatásvizsgálat volt, amelynek anyagában nem szerepelt a kapacitásbővítés, csak egy bevásárlóközpont építése. A vizsgálat nem terjedt ki a jövőbeni működésből eredő környezetterhelő hatásokra.

És a cargofejlesztéssel kapcsolatban sem derült ki, hogy a környezeti hatásvizsgálat készülne. Egy vecsési civil szervezet meg is támadta a Posta kicserélő központ engedélyeztetését. Azzal utasították ezt el, hogy jelentős környezeti hatást nem fog ez megvalósítani. A mostani anyag viszont a cargofejlesztés első üteméről beszél. Ebben az esetben viszont az úgynevezett szalámitéchnika valósul meg, azaz egy beruházást darabolnak úgy, hogy elemeiben nem éri el a kötelező hatásvizsgálat kritériumait, de ez a darabolás egyébként – vezérigazgató úrnak mondanám, csak hogy tudjon ő is róla – a hivatkozott rendeletek szerint tiltott, tehát a hatóság félrevezetését jelenti. Nem tudom, hogy ő tud-e erről. Ha erre kaphatnék választ környezetvédelmi szempontból... Köszönöm.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Végül átcsúszunk vizsgálóbizottságba az ülés végére, de nyilván minden fontos kérdés szóba kerülhet egy ilyen megbeszélésen, és azt gondolom, hogy ez a leggyorsabb, hogy itt tisztázzuk ezeket az ügyeket. A kérdéseket lezártam, több hozzászólás nem lévén megkérem az igazgató urat, illetve a környezetvédelemért felelős igazgatót, hogy válaszoljanak az elhangzott kérdésekre. Azt követően pedig a napirendet lezárjuk.

### **Jost Lammert válasza**

JOST LAMMERT vezérigazgató (Budapest Airport Zrt.): Köszönöm szépen. Kérem, engedjék meg, hogy megválaszoljam azokat a kérdéseket, amik még az első blokkból fennmaradtak, a kötőpályás összeköttetés, illetve a fejlesztésekkel kapcsolatosan. Természetesen úgy gondoljuk, hogy nagyon-nagyon fontos lenne, hogy a megfelelő időben a kettes terminál kötőpályás elérhetősége biztosítva legyen.

A Budapest Airport jelenleg is részt vesz olyan egyeztetési és tervezési folyamatokban, amelyek e tekintetben zajlanak. Meg kell mondjam, hogy ez egy viszonylag bonyolult dolog, mert nagyon sok részvevő van, például a MÁV is, illetve a különböző önkormányzatok, sok állami szerv is részt vesz a tervezési folyamatokban.

Tehát, hogy ez mikor lesz pontosan megvalósítva, ezt nem tudom megmondani, természetesen ez nem tőlünk függ. Amit mi megtettünk és azt gondolom, hogy a kettes terminál területén a szabályozási tervünkben a vasútállomásnak szükséges területet fenntartottuk, tehát erre a területre elkülönítettük, azon a területen más fejlesztés nem fog megvalósulni, tehát tulajdonképpen rugalmasak vagyunk abban, hogy ebben részt vegyünk.

Ami pedig az utasbiztonsági ellenőrzési problémát illeti, először is kérem, engedje meg, hogy bocsánatot kérjek. Természetesen sajnos időnként előfordulnak ilyen problémák. Az egyik oka ennek egyébként pontosan az, hogy a múltban az üzemelésünket, a működésünket illetően nem voltunk rugalmasak, nem volt elég infrastruktúra, nem volt elég hely ezeknek az ellenőrző pontoknak a működtetésére, éppen ezért történt a SkyCourt beruházásnál, hogy nagyon-nagyon sok új berendezést is vásárolt a Budapest Airport – olyan 6-7 millió euró értékben – az elmúlt időszakban, és a SkyCourt létesítmény egy sokkal rugalmasabb működést tesz majd lehetővé biztonsági tekintetben is. Egy nagyon nagy központi ellenőrző pont áll majd rendelkezésre. Tehát az ilyen jellegű problémák, azt gondolom, hogy sokkal kezelhetőbbek lesznek majd a jövőben.

Mennék is tovább a következő kérdésekre, ami a területre és a megközelítési lehetőségekre vonatkozott. Egyetértek képviselő úr megközelítésével, hogyha senki nem vezeti itt a folyamatokat, akkor sajnos sok esetben az történik, hogy nem történik semmi, és mi szeretnénk ezt egy pozitív hozzáállással előrelendíteni. Az egyik fontos intézkedés, amit megtettünk ennek érdekében, az az, hogy néhány évvel ezelőtt megalapítottuk a Budapest Airport konzultációs bizottságát, ami egy olyan fórum, ami ilyen jellegű ügyekben tud tanácskozni és előrejutni.

Most az elmúlt időszakban az európai uniós soros elnökség kapcsán láthatunk némi előrelépést: a gyorsforgalminak a Kőbánya-Kispesttől a repülőtérig terjedő szakaszának a burkolata lecserélésre került. Ez mindenképpen egy pozitív előrelépés, de teljes mértékben egyetértek, hogy sokkal többre lenne még szükség. A Budapest Airport készen áll arra, hogy ezt támogassuk, ebben részt vegyünk, akár még finanszírozás tekintetében is egy összeget elkülönítsünk arra, hogy ezzel kapcsolatos tervek, tanulmányok készüljenek, hogy hogyan lehetne a közúti kapcsolatokat fejleszteni.

Szeretném megnyugtatni a képviselő urat, hogy valóban, mi is próbálunk ebben a kérdésben előrelépést elérni, körülbelül egy héttel ezelőtt jómagam és a Budapest Airport elnöke egy megbeszélésen vettünk részt Fellegi miniszter úrral, ahol többek között ezt a kérdést is, mint aktuális, nyitott, intézendő kérdést feléje felvetettünk.

Áttérnék a sztrájkokkal kapcsolatos kérdésre. Bizonyára önök is tudják, hogy 2008 év végén volt egy erőteljes sztrájk itt, Ferihegyen. A sztrájkokkal kapcsolatosan van egy szerencsétlen helyzet, ami többek között ebben a szituációban is látható volt, nevezetesen, hogy nem teljesen világos számunkra, hogy a jogszabályok szerint előírt szolgáltatási színvonal, minimális szolgáltatás, elégséges szolgáltatás a repülőtérre vonatkozik-e vagy sem, tehát egy sztrájk esetén a szakszervezeteknek meg kell-e állapodni az elégséges szolgáltatással Ferihegy esetében.

Tehát ebben a 2008-as esetben egy 13 napos sztrájkról volt szó, amikor arról kellett döntenünk, hogy bezárjuk a repülőteret, Magyarország első számú nemzetközi kapuja a továbbiakban nem fog működni, vagy megpróbáljuk nyitva tartani és továbbüzemeltetni.

Tehát sajnós azt kell mondjam, hogy ebben a szituációban akár a jogi háttér, akár a politikai támogatás, amit abban az időszakban kaptunk, nem éppen volt ideális a mi szempontunkból, de mindenféleképpen, amire tudtunk támaszkodni, az az európai uniós szabályozás, hiszen az európai uniós szabályok előírják, hogy többek között a foglalkoztatás terén is teljesen egyenlő lehetőségeket és jogokat kell biztosítani a munkavállalóknak. Tehát ebben a sztrájkhelyzetben 40-50 munkavállaló felvételére került sor, akik különböző külföldi nemzetiségek tagjai voltak, németek, görögök, de magyar munkavállalók is csatlakoztak hozzánk, elsősorban az utasbiztonsági területen, hiszen ez volt ebben a helyzetben a kritikus terület. Nekünk azt kellett biztosítani, hogy a repülőtér továbbra is működőképes legyen, és Magyarország elsőszámú kapuja tovább tudjon fogadni és indítani utasokat.

Itt tulajdonképpen egy utolsó lehetséges intézkedésről volt szó, amit ebben a nehéz helyzetben kellett megvalósítanunk, és azt kell mondjam, hogy az abban az adott szituációban kapott jogi szakvélemény alapján a jogszabályoknak megfelelt ez az intézkedés, bár nagyon sokszor megkaptuk azt a vádat, hogy itt sztrájktrövérről volt szó. A mai napig egyébként nincs meg még a végleges jogerős bírósági ítélet ezzel kapcsolatosan, hogy tulajdonképpen kinek volt igaza. Tulajdonképpen az egész probléma onnan származik, mint ahogy említettem, hogy a jogszabályi háttér nem világos e tekintetben.

Áttérve a munkavállalói összetételre: természetesen ki kell jelentenem, hogy külföldi munkavállalókkal vagy külsős munkavállalókkal hosszú távon egy repülőtér-működés nem elképzelhető. Jelenleg több mint 99 százaléka az itteni munkavállalóknak magyar nemzetiségű, a Budapest Airport vezetése is nagyon összetett csoport. Öt magyar felsővezető van a topmenedzsmentünkben, emellett négy német állampolgár, egy holland, egy dán és egy angol állampolgárunk van. És természetesen nagyon fontos számunkra, hogy a munkavállalók nagy része magyar legyen. Ez, azt gondolom, hogy mindig így is lesz.

Egy másik képviselő úr feltette a kérdést, hogy hogyan tudná esetleg támogatni a repülőtér tevékenységét. Ez például, azt gondolom, egy abszolút ilyen terület, amit tudnék említeni. Nevezetesen nyilvánvalóan, tehát egyértelműen a jogszabályokban ki kellene nyilvánítani, hogy a Ferihegyi Repülőtér is kritikus infrastruktúrának számít a sztrájk szabályozás tekintetében. Nevezetesen az elégséges szolgáltatási kötelezettségnek mindenféleképpen a repülőtérre is vonatkoznia kellene, hiszen a múltban a szakszervezetekkel - a sztrájkokat megelőzően - elégséges szolgáltatásokban egyetlen alkalommal sem sikerült megállapodni, és úgy tudom, hogy egyéb kritikus infrastruktúrákra, cégekre, MÁV és így tovább, az elégséges szolgáltatási kötelezettség vonatkozik. Nálunk, mint mondtam, nem világos a jogi helyzet, és ez mindenféleképpen egy nagyon pozitív dolog lenne.

A másik helyzet, amikor ez kritikusnak bizonyult, az, hogy Ferihegy Airport nem minősül kritikus infrastruktúrának, az oroszországi gázválság volt, néhány évvel ezelőtt, amikor gyakorlatilag a kormányzervek azt mondták nekünk, hogy nem tartozunk azon kritikus létesítmények közé, akik ellátásban részesülnek, és nekünk a saját tartalékaink alapján kellett a gázszolgáltatást a repülőtéren megoldanunk. Szerencsére vannak olyan tartalékaink, amivel egy-két hétig kihúzzuk, de ez nem egy ideális állapot, és ilyen szempontból, tehát energiabiztonság, energiaellátás szempontjából is nagyon fontos lenne, hogy Ferihegy kritikus infrastruktúrástátusza ki legyen nyilvánítva.

Köszönöm szépen. És átadnám a szót kollégámnak, aki többek között válaszolni fog a hátrányos helyzetű utasoknak a kezelésére vonatkozóan, illetve a tekintetben, hogy mennyire megközelíthető a SkyCourt épület.

### **Szarvas Gábor válasza**

SZARVAS GÁBOR (Budapest Airport Zrt.): Ha jól értettem a kérdést, utasokra és alkalmazottakra egyaránt vonatkozott. Az utasok tekintetében a repülőtér – ahogy az európai uniós jogszabályok is rögzítik – rendelkezik egy olyan szolgáltatással, amelyik a mozgásukban korlátozott utasok részére elérhető. Természetesen ez a szolgáltatás az új terminálon is elérhető lesz, illetve ott is ezek a szempontok fontos szerepet játszottak.

Saját alkalmazottaink körében is fontosnak tartjuk ezt a kérdést, és jelenleg is dolgoznak nálunk mozgásukban korlátozott személyek. Jelenleg a foglalkozás-egészségügyi szolgáltatónkkal dolgozunk egy olyan jövőbeni terv kidolgozásán, amely ezen munkavállalók arányát tudná növelni.

Hogyha már nálam van a szó, röviden válaszolnék a környezetvédelmi hatásvizsgálattal, illetve engedélyekkel kapcsolatos kérdésekre. Tényleg nagyon röviden: természetesen a Budapest Airport érvényes környezetvédelmi működési engedéllyel rendelkezik, a beruházásainkat érvényes, minden szükséges engedély birtokában kezdtük el, végezzük és fejezzük be. E tekintetben, azt hiszem, hogy nem nekünk kell véleményt nyilvánítani, hanem a vonatkozó hatóságoknak, akik ezeket az engedélyeket kiadták. Sajnálatosnak tartjuk a fellebbezéseket, hiszen ezek időben jelentősen hátráltatják azokat a fontos fejlesztéseket, amiket itt önöknek is bemutattunk. Más tekintetben azonban ezek a fellebbezések részben azt is igazolják, hiszen minden esetben jóváhagyták az első fokú hatóság döntéseket, tehát megerősítették azokat az engedélyeket, amiket mi megkaptunk, hogy nem volt szükség más vizsgálatra vagy bármiféle dokumentáció benyújtására, tehát még egyszer megerősítem, hogy minden szükséges engedéllyel, dokumentációval rendelkezünk.

Szóba került a cargofejlesztésnek is a vizsgálata. Természetesen mi minden fejlesztésünket transzparens módon végezzük, hiszen önöknek is bemutattuk itt, ha titok lenne vagy bármi, akkor talán nem a parlamenti bizottság előtt beszélnék róla. Ugyanakkor azt is szeretném elmondani, hogy a cargo tevékenységével kapcsolatosan azt fontos tudni, hogy jelenleg a légiforgalomnak mintegy öt százalékát teszik ki a kifejezetten teherszállító gépjárművek. A teherforgalomnak egy másik jelentős része az utasszállító gépeknek a csomagterében történik. Náluk is van egy olyan szállítási kapacitás, ami jelenleg még messze kihasználatlan. Tehát igazából a cargofejlesztés során mindkét kapacitásnak a növekedését, illetve jobb kihasználását tervezzük, és ez az öt százalékos forgalmi aránynak a megtartása, ez abszolút, még a közeljövőben is várható. Tehát önmagában a jelentős tonnanövekedés forgalom vonatkozásában sokkal kevésbé számottevő növekedést fog jelenteni. Köszönöm.

*(Az elnöklést Szalay Ferenc alelnök veszi át.)*

ELNÖK: Próbáljunk felgyorsulni. Mi már nem kérdezzük többet. Van-e esetleg kérdése? *(Nincs jelentkező.)*

Akkor én azt javasolnám, hogy itt befejezzük, az ebéd helyett szerintem nézzük meg a létesítményt. A szendvicsek nagyon finomak voltak, tehát mindenki valószínűleg jól lakhatott.

Egyebek

De mielőtt ezt megtennénk, az egyebek napirendre rátérve egy javaslatom hadd legyen e napirend kapcsán. A bizottság hozzon egy olyan határozatot, amelyben felkéri a gazdasági minisztert és a fejlesztési minisztert, hogy az említett kérdésekben, tehát akár a repülőtér elérhetőségének kérdésében, a Széchenyi-tervben szereplő elővárosi vasúti közlekedés kapcsán, a gyorsforgalmi út fejlesztése kapcsán, a közlekedési infrastruktúrafejlesztés kapcsán, illetve a foglalkoztatással foglalkozó államtitkárságot, hogy a közmunka programba vegye bele a repülőtér környékének rendbe tételét és karbantartását. Azt gondolom, hogy nem baj, hogyha egy ilyen megfogalmazással élünk a három rendszer felé. Aki ezt elfogadja, az

emelje fel a kezét, és ezzel egyben a tájékoztatót is fogadjuk el. Ezzel próbálunk segíteni önöknek a fejlesztési kérdésekben. *(Szavazás.)* Egyhangú. Köszönöm szépen.

Egyebekhez tartozóan még a javaslat az, hogy a mi bizottságunk a Parlamenti Sportegyesülettel karöltve rendezze meg az uniós tagországok Európa Bajnokságát. Itt Magyarországon rendeznénk. Labdarúgásról van szó, tehát Szilágyi urat majd megkérjük, hogy hatékonyan vegyen részt rajta, meg aki természetesen meghívást kap. Aki elfogadja, hogy megrendezzük ezt az Európa Bajnokságot, emelje fel a kezét, legyen szíves. *(Szavazás.)* Elfogadtuk. Köszönjük, hogy itt lehettünk, és várjuk a bejárást.

**SZILÁGYI GYÖRGY** (Jobbik): Azt szeretném megkérdezni, hogy miután voltak albizottsági tagcserék, ezért ezek nem működnek most, és mikorra várható az albizottságok működésének az átszervezése és mikorra várható tényleges munka az albizottságokban.

**ELNÖK:** A következő bizottsági ülésre hozzuk a javaslatot. Köszönöm szépen. Visszaadom a szót a meghívóknak!

**HARDY MIHÁLY** kommunikációs igazgató (Budapest Airport Zrt.): Köszönöm szépen, hogy a vendégeink voltak. Szeretném a Budapest Airport nevében mindenkinek megköszönni, hogy személyesen is megtisztelték ezzel a kihelyezett üléssel a Budapest Airportot és egy technikai jellegű információ: most az ülés után visszaszállunk az autóbuszba, amely idehozta önöket, felkeressük a SkyCourtot, ahol a repülőtér-igazgató kollégám fogja önöket vezetni egy körülbelül 40 perces bejáráson. Önök egy ilyen premier előtti bemutatót láthatnak majd. Építési területen leszünk, megértésüket kérjük. Utána szeretnénk önöket az Airport Hotelben egy könnyű ebédre vendégül látni. Aki igényli, az velünk tart, aki nem, azt visszahozzuk ide az egyes terminálhoz. Köszönöm szépen.

*(A bizottság ezek után megtekintette a leendő SkyCourt létesítményt.)*

*(Az ülés befejezésének időpontja: 13 óra 13 perc)*

**Bánki Erik**  
a bizottság elnöke

**Szalay Ferenc**  
a bizottság alelnöke

**Jegyzőkönyvvezető:** Lajtai Szilvia