



Repülőtér-választás a teherszállításban

Az Airbus és a Boeing évi 5,5, illetve 6,4 százalékos éves növekedést jövendöl 2021-ig a légi szállításban. Ezen belül megnő a teherszállítógépek jelentősége, mert az utasforgalom mérséklődése miatt az utasszállítók rakterében végzett teherszállítás is csökken. Egyre több a teherszállító járat. Ezeknek olyan repteret kell választani, ahol szívesen fogadják a teherszállítókat, mert a zsúfolt fő repterek az utasszállító járatokat részesítik előnyben a teherszállítókkal szemben. Az alábbiakból a választási folyamatot ismerhetik meg.

Tárgyszavak: szállítás; légi áruszállítás; repülőtér; infrastruktúra; minőség.

A repülőtér-választást befolyásoló körülmények három fő csoportja:

- (1) a repülőtér helye,
- (2) minősége – repülőtéri díjak, infrastruktúra, földi szállítási csatlakozások,
- (3) a harmadik fél (állam) befolyása.

A repülőtér helye

A légi szállításokat leginkább érdeklő tulajdonság a repülőtér helye, amit a légi teherszállítók szoros összefüggésben vizsgálnak a helyi üzemviteli korlátokkal, a repülőtér minőségével és azzal, hogy van-e helyben is kereslet a légi szállításra.

Repülőtér-földrajz

Az utasszállítást és a teherszállítást is központi helyen lévő repülőtérrel lehet a legjobban kiszolgálni, hiszen ezáltal csökken a repülési idő és a költségek. A teherszállítás esetében a gócponti repteret olyan helyre kell telepíteni, hogy onnan a szállítmányok mindenkor időben célba érjenek.

Például a Weber-féle legkisebb költség modelljével meghatározták, hogy az egy napon belül teljesítő csomaglogisztikai hálózatnak Dél-Ohio körzete a legjobb teherszállító gócpont. Innen lehet legjobban kiszolgálni az USA piacát. A modell helyesség-

gét bizonyítja, hogy az Emery, az Airborne és a DHL csomagszállítóknak is a körzetben (az Ohio-völgyben) van a gócpontja. A FedEx és az UPS nem itt, hanem Louisville-be, illetve Memphisbe telepített központját, de onnan is jól elérhető az ország többi része és az európai célpontok. Ezeket a népes városokhoz való közelségük, a jó munkaerő-ellátottság és az teszi különösen kedvezővé, hogy kevés a havas napok száma. Az USA-ban a legnagyobb teherszállító repterek egy része part menti, nemzetközi repülőtér, másik része az ország belsejében települt belföldi repülőtér.

A legsűrűbben lakott területekből kiindulva ún. „központiság mutatóval” megállapították, hogy az európai utasszállítás kiszolgálására a legjobb gócponti körzet a düsseldorfi és a kölni repülőtér, valamint a brüsszeli repülőtér közötti ún. „Arany repülőtérzóna”. Ezek utasforgalma messze nem a legnagyobb, viszont teherszállító forgalmuk (főként az integrátoroké) igen erős. A körzetben a DHL brüsszeli, a UPS kölni központtal tevékenykedik. Az integrátorok szerint az igazán változatos, sokszínű piacot központi fekvésű európai gócpontból lehet a legjobban kiszolgálni.

Egyes teherszállítók a központi fekvés helyett elsősorban a legrövidebb repülési idő szerint választanak repteret, pl. Londontól hatvanöt mérföldre (körülbelül százöt kilométerre) délre Manstont. Így elkerülik a főváros zsúfolt légtérét. Ezzel negyvenöt perc repülési időt és húsz perc „körözési” időt takarítanak meg. A hosszabb levegőben töltött idő (üzemanyag, karbantartás, biztosítás vonzata folytán) drágább, mint a teherautós továbbszállítás, s az idő is számít, ha repülőgép romlandó árut visz. Franciaországban a chateauroux-i repülőtér használata a párizsi központi repülőtér helyett száz perc repülési idő-, illetve tizenöt százalék fordulóköltés-megtakarítást eredményez.

Helyi kereslet

A repülőtér fontosságának egyik kulestényezője az összteherforgalom: azaz a helyi és a csatlakozó piacok nagysága. A teherszállítók a legnagyobb forgalmat vonzó reptereket választják, hogy flotta-kapacitásukat kihasználhassák. Példa erre a glasgow-i Prestwick repülőtér, amely vonzását a nyugat-skóciai „Silicon Glen” („szilícium szurdok”) elektronikai ipartelepnek, benne az IBM európai gyárának köszönheti.

A távolra szállító társaságok ún. helyfoglalási szerződésekkel alapozzák meg gazdaságosságukat (a menetrendszerű teherjáratokon bérelt, következőképpen kedvezményes helyük van). A szerződésben a lehető leggazdaságosabban jelölik a meg reptereket is. A szállítatók és szállítmányozók gyakran a hozzájuk legközelebbi teherszállító szolgáltatóval dolgoztatnak, ezért az iparterület-közeli teherszállító járatok fontossága nő.

Rendelkezésre állás

Rossz idő miatt a repülőterek leállhatnak vagy fogadóképességük csökkenhet, ami rontja a légi járatok működését. Ha a rossz látási viszonyok miatt műszeres navigációval kell le- és felszállni, nagyobb a gépek közötti kötelező távolságtartás, ami a repülőtér fogadóképességét mintegy negyven százalékkal vetheti vissza. Az utasszállító gócponti repülőtér helyválasztásokon figyelembe veszik a ködös, zivataros és havazásos napok számát. A késések öt százalékaért a havazás felel. A repülőtéri időjárás a teherszállításnak még fontosabb a sok éjszakai járat miatt. A teherszállítók jellemzője, hogy szoros időkeretben dolgoznak, ezért a rossz idő miatt gyakran leállni kényszerülő repülőtér nem jó teherszállítási gócpontnak. Ilyen a San

Franciscó-i repülőtér, mert nyáron ködös és télen gyakori a felhőszakadás. A teherszállítás ezért, a nagy San Franciscó-i kereslet ellenére, inkább az oaklandi repülőtérrel használja.

Repülőtér-minőség

A repülőtér hatékonysága és általános minősége erősen befolyásolja, hogy gócpontnak választják-e vagy sem. Minőségi tényezők

- a késési adatok,
- a kifutókapacitás,
- a repülőtéri díj,
- a helyi munkabérek és
- a légi irányítás hatékonysága.

Zsúfoltság és késések

A földön álló gép nem hoz hasznot, ezért a teherszállítók a fordulóidő csökkentésére törekcszenek, aminek fő akadály a repülőtér zsúfoltsága. A Schiphol, a London Heathrow és a Frankfurti nemzetközi repülőtér korlátozásai miatt a teherszállító társaságok gyakran választanak másodlagos repteret. Nem valószínű, hogy zsúfolt repülőtér a kívánt időre „részt” (szabad helyet) kínál, pedig ez az új járat indításának és megbízható működtetésének alapfeltétele. A teherszállítók ezért és egyéb korlátozások miatt nem tudják a Heathrow repteret választani. A repülőtér zsúfoltsága kiválasztásának esélyét 22–35 százalékkal rontja.

A gócpontot választó integrátorok is kerülnek a zsúfolt reptereket, mert kis késés is okozhat késedelmes szállítást és óriási költséget. A repterek hatékonysági mutatójának fontos eleme az egy repülőgép-mozgásra (repülésre) jutó átlagos késés.

Repülőtéri díj

Bár szakértők vitatják, hogy kiválasztási szempont-e, de a repülőtéri díj és a kezelési tarifák mértéke fontos, hisz a járatköltség lényeges összetevője. Az USA-ban az ajánlott repülőtéri díj az összköltség öt-hét százaléka, Európában és Ázsiában valamivel több, a drágább navigációs díj miatt. Az utasszállításban a gócpontválasztásra erősen hat a repülőtéri díj, persze összevetve a járat iránti várható kereslet alapján számítható bevétellel (nagy bevétel több repülőtéri díjat visel el). A díjakat és a forgalmat vizsgálva, elméletileg a Heathrow repülőtér lenne az eszményi gócpont, de erős kapacitáshiánya miatt új járatok gócpontja nem lehet. A repülőtéri díjat repülőtér-választáskor figyelembe veszik a légitársaságok, de az döntésüknek csak egy szempontja.

Infrastruktúra

A teherszállító repülőgépeknek a személyforgalmihoz képest az egyidejű ki- és berakodáshoz nagyobb rakodóterület, valamint anyagmozgató berendezések kellenek. Ezekből az integrátoroknak kell a legtöbb: rámpán kiépített árumozgató technológia, árueosztó és osztályozó raktár. Ehhez jön még a közúti és lehetőleg vasúti csatlakozás, s a korlátlan heti hétnapos és napi huszonnégy órás (7/24) repülőtér-használat. Az egyre nagyobb szállítási igényekhez gyors árukezelés, vámolás, földi átvétel és továbbszállítás szükséges.

Az expressz szállítók legfontosabb igényei:

- legyen elég kifutópálya,
- huszonnégy órás nyitvatartás és munkarend,
- kifutóval azonos hosszúságban párhuzamos gurulópálya,
- nagy rakodóterület,

- nagy elosztó központnak elegendő hely,
- vámkezelés,
- üzemanyag-tankolási lehetőség,
- jó autópálya-megközelíthetőség és
- ritka legyen a rossz idő miatti átirányítás.

A menetrendszerűen közlekedő nagytávú teherszállító társaságok csak a legnagyobb gépeket is fogadni képes reptereket használhatják. Ők kevésbé érzékenyek a közúti továbbszállításra, mert az a teljes szállításnak és az összköltségnek csak csekély hányada.

Az összes említett infrastruktúra megléte mellett, mindenkinek – de az expressz szállítóknak különösen – fontos az azonnali vagy az előzetes vámkezelés, mert ez a versenyelőny vonzóbbá teszi a repteret.

A repülőtér földi megközelíthetősége

A repülőtér jó közúti csatlakozása létfontosságú, főleg az integrátoroknak. A légi teherszállítás nap, csúcsidőben is folyik, hogy éjszaka az áru, az akkor zsúfoltságtól mentes közúton továbbszállítható legyen, és gyorsan célba érjen. Ezért a jó közúti csatlakozás alapfeltétel a repülőtér-választásban. E tekintetben kiváló az Egyesült Királyság autót-hálózatának csomópontjában épült manchesteri repülőtér. További előnye, hogy az ország iparának hatvan százaléka kétórányi teherautóútra van. Fontos a repülőtér intermodális, azaz közúti–vasúti szállítási kapcsolata, amelyek közül a szállító a kedvezőbbet választhatja. Ilyen lehetőség a más szempontokból nem annyira jó repülőtér kiemelheti a mezőnyből.

Az intermodális földi szállítás az utak növekvő zsúfoltsága miatt egyre fontosabb, mert az árunak legalább olyan gyorsan át kell jutnia az ellátási

láncon, mint régen (az expressz, illetve a „percrekész” (JIT) szállítás esetében még gyorsabban). Az intermodális szállításból hasznot húzó Huntsville (Alabama, USA) repülőtér, vasúti csatlakozással, közeli ipari parkkal, bőséges és tovább bővíthető raktárterével, a korábbi jelentéktelen, kis forgalmú belföldi repülőtérből sikeres nemzetközi gócponttá nőtte ki magát. Kifutópályáját másfél kilométerrel hosszabbította meg, s ezzel az Airbus A380-as teherszállító gép fogadására is alkalmasá tette. A repülőtér jelenleg csak Palpinából hetente tizenegy Boeing 747-es teherszállító repülőt fogad.

Munkaerő

A légi teherszállítás földi munkaerőigénye nagy, ezért fontos repülőtér-választási tényező, hogy van-e a környéken elegendő képzett és betanított munkaerő árukezelésre és gépkarbantartásra. E szempontból igen jó és példaként felhozható a Los Angeles-i (LAX) és a San Franciscó-i repülőtér.

A harmadik fél befolyása

A teherszállítók környezetvédelmi (zaj-, éjszakai repülés tilalom) és egyéb korlátozások miatt nem mindig a többi szempontból legkedvezőbb, legkiszorultabb repteret választhatják.

Környezetvédelmi korlátozások

A teherszállítóknak döntő szempont a repülőtér-választásban, ha a 24/7-es a rendelkezésre állás és nincs zajkorlátozás. Ezek oly fontos elemei a légi szállításnak, hogy a folyamatos fogadóképesség, illetve az éjszakai repülés tiltása nem csak a légi teherszállítás fejlődését gátolja, de a meglévő piacok kiszolgálását is ellehetetlenítheti. Az éjszakai

repülés elengedhetetlen az egész szolgáltatásnak: ha a másnapi (huszonnégy órán belüli) leszállítás meghiúsulna, akkor például az Egyesült Királyság iparának tizenhat százaléka kitelepülne az országból. Ez elvonná az expressz légi szállítók piacát, illetve működési módjuk változtatására készítené őket.

Az expressz ágazat világszerte csaknem ötven százalékban, az Egyesült Királyságban (FedEx, UPS, DHL és TNT) hatvan százalékban éjszaka használja a repülőtereket. A négy nagy légi teherszállító az összes teherforgalom negyven százalékát bonyolította le 2001-ben. Ezeknek hosszútávon nélkülözhetetlen a repülőtér folyamatos rendelkezésre állása, mert ez alapján végzik a beruházást.

A korlátozásokra példa, hogy a brüsszeli repülőtér néhány gépre (köztük a Boeing 747-400F-re) szóló tilalma miatt a Singapore Airlines és az EIAI más repterekre ment át. A nem integrált szállítóknak az éjszakai működés annyira fontos, hogy gyakran az éjszakai repülés tiltása miatt nem választanak nagy fő repteret.

A DHL is az éjszakra szóló tiltás miatt ment át részben Brüsszelből az Egyesült Királyságba a nottinghami és másik öt gőcponti repülőtérre. A Kanadai Repülőtéri Tanács szerint a lakosság fokozódó zajérzékenysége miatt tevődik át a teherszállítók figyelme a második és a harmadik szinten lévő teherszállító repterekre.

Kétoldalú szerződések

Gyakorta országok közötti kétoldalú szerződés határozza meg, hogy a felek melyik repülőtérre szállíthatnak, sőt néha még az engedélyes szállítót is kijelölik, s ezzel a többi légitársaságot megfosztják az ottani piactól. A Japán és Kanada közötti

kormányközi szerződés meghatározza, mely japán városokba szállíthatnak a kanadai légi szállítók, de azokba is csak Torontóból és Vancouverből és egy Kanada által választott másik helyről (jelenleg Calgaryból).

Teherszállítási szerződés híján Hongkong és Kína között a légi teherforgalom az utasszállítók rakterében elvihető árura korlátozódik. Hongkongból az „egy útvonal – egy légitársaság” szabály miatt csak a hongkongi Dragonair repülhet Kínába, más nem vetheti meg a lábát a piacon.

A légi szállítás gyakran kiegyensúlyozatlan, mivel a visszaútra a gépnek nincs fuvarja. A menetrendszerű járatok ezen háromszög-útvonalú járatokkal segítenek, de ehhez a nemzetközi forgalomban harmadik országban való árufelvételre szóló külön (ún. „fifth freedom right”) engedély kell. E jog cseréje megszokottabb az utasszállításban, mint a teherszállításban. Hiánya, ill. megléte szintén hat a nemzetközi repülőtér-választásra.

Állami szabályozás

Az országban és szomszédjainál érvényes jogszabályok is hatnak a repülőtér választására. A kanadai repülőterek infrastruktúrája, szolgáltatásai – a repülőtérterület-bérlés és a társasági adó – drágábbak mint az USA-ban, ezért a légi szállítók hajlamosak határközeli, olcsóbb USA-beli repteret választani.

Az Egyesült Királyságban, de főként Angliában törvény határozza meg, hogy a légi szállítók mely reptereket használhatják. Csúcsidőben a teherszállító gépek a Heathrow és a London Gatwick repteret csak a repülőtér-üzemeltető külön engedélyével használhatják. A két repülőtér nagyon zsúfolt. A Heathrow „résben” kifejezett kihasználtsága

97 százalék, ezért üzemeltetője a Brit Repülőtér Hatóság új teherszállító járatnak nem ad engedélyt. A London Stansted repülőtérré összpontosuló teherforgalmat egyre jobban zavarja a sok fapados – easyJet és Ryanair – járat. Mindezek miatt viszont a másodlagos repterek élénkülnek meg, és kerülnek be a teherszállítók megszerzéséért folyó versenybe.

A kemény állami beavatkozásra példa a francia kormányé, amely az Air France összes járatát rendeletileg a Paris Orlyról az új De Gaulle repülőtérré kényszerítette.

A teherszállítókra nézve hátrányos, üzemvitelüket, gazdaságosságukat rontja az IATA (Nemzetközi Légi Szállítási Egyesülés) rendelete, amely szerint az utasszállító járatok repülőtér-használati joga évről-évre automatikusan megújul (“öröklődik”), a teherszállítóknak viszont évente újra engedélyért kell folyamodniuk.

Légi teherfuvarozók

A repterek nem szánják elég időt a fuvarozókra, nem tárgyalnak eleget velük, mintha nem értenék milyen fontos részesedésük a teljes légi szállításban: a tizenöt legnagyobb fuvarozóé a nemzetközi légi teherszállítás hatvanegy százaléka. E nagyok nem akarnak repteret váltani, teherszállító forgalmukat szétaprózni. Hagyományos reptereikkel (mint amilyen a Heathrow és az amszterdami repülőtér) akarnak dolgozni, más repterek alig vonzzák őket.

Repülőtér-marketing

A teherszállítást kiszolgálni kívánó reptereknek erősen rá kell „hajtaniuk” a globális piacra, nem várhatnak arra, hogy a légi teherszállítók keresik

meg őket. A Nottingham East Midlands is azért sikeres – és vonzza a teherszállító járatokat –, mert már régóta elsőbbségben részesíti a teherszállítást és megteremtette üzemelési feltételeiket.

Szakértők a dél-koreai Incheon repülőtér vizsgálata alapján arra jutottak, hogy a repülőterek logisztikai gócponttá válásának három fő feltétele van:

- Legyenek intermodális szállítási lehetőségeket összekapcsoló infrastruktúra és világszabványoknak megfelelő integrált logisztikai rendszerek.
- Az állami politika és szabályozás, többek között a vámrendeletek, tegyék lehetővé, hogy a repülőtér gócpont lehessen.
- A gócpontot erőteljes marketingstratégiával kell működtetni.

A vonzerőt fokozza, ha a repülőtér valamilyen különleges területre szakosodik. Ilyen a spanyolországi Vitoria repülőtér, amely gyorsvámolást és szakszolgáltatásokat (szakszerű árukezelést) nyújt az Afrikából visszafuvarként érkező friss-hal-szállítmányokhoz. A járatok ezért itt szállnak le, nem a központi fekvésű madridi repteret választják.

Szokás, magatartás

A tárgyalt számos tényezőtől kívül és azoktól függetlenül létezik a légi járat-igazgató személyes ösztöne vagy döntése, amit a kutatók a magatartás mátrix módszerével próbálnak meghatározni. Egyikük szerint az igazgató sok – esetleg fontosabb – szempontot mellőzve, gyakran a neki valamiért legjobban tetsző teherszállító repteret választja. Erre példa a Malaysia Airline System kétszeri repülőtér-változtatása:

- (1) Amszterdamból a németországi Hahnba;
- (2) majd vissza Amszterdamba.

Okok:

- (1) az áttelepülés: a légitársaság igazgatója részt vett a hahni repülőtér építésében, ezért forgalmat akart odavinni;
- (2) a visszatelepülés: az igazgatót leváltották, s utódja szorosabb együttműködést akart a holland KLM légi társasággal.

Nem jó, ha a teherszállító és utasszállító járatok nem ugyanazokat a reptereket használják, mert gyakran a csomagot, szállítmányt egymástól kell átvenniük és továbbszállítaniuk. Ezt mutatja az utasszállító járatok negyvennyolc százalékos (!) részesedése a teherszállításban. A közös repülőtér és az átrakási lehetőség azért is fontos, mert a legnagyobb teherszállítók százas listájának (Airline Business 2003) első tizenöt helyén tizenkét utasszállító járat volt. Az utasszállítás gazdaságosságában fontos a teherszállítás, különösen mostanában, amikor a korábbinál kevesebb az utas. A Cathay Pacific összevételéből például a teherszállítás 2002 második felében huszonhét százalékkal, 2003 első felében pedig harminchat százalékkal részesedett.

Az integrátorok az utasszállító járatokkal általában nem szerződnek. Nekik az a fontos, hogy a repülőtér kívánságuk szerint dolgozzon és hatékony működésükért tegyen meg mindent. Éppen ezért szeretik a kis reptereket. Emiatt telepítette a FedEx és a TNT a hetvenes években óriásgócpontját Memphisbe, s a DHL alközpontjait Európa kisebb reptereire.

A helyválasztásnak van egy versengést kifejező, érzékeltető jellemzője. A légitársaságok (az utas- és a teherszállítók) nem hagyják, hogy ellenfeleik döntő fölényhez jussanak a fontos piacokon. Ezért próbálják lábukat megvetni az elsődleges reptereken. Például sok tengerentúli teherszállító társaság európai működését Amsterdamra alapozza. Ez összhangban van a helyválasztás-elmélet lineáris marketing „duopoly”-nal (kétpólusos modelljével), amely szerint a két versenyző nagy kereskedelmi cég forgalmas, központi helyen egymás mellé települ.

Az előbbieken ismertetett körülmények, feltételek, tényezők figyelembevételével választanak a teherszállító légitársaságot repteret, az *1. táblázatban* összefoglalt szempontok szerint.

1. táblázat

A repülőtér-választás három lépése és azok tényezői

1. lépés: a hely meghatározása	2. lépés: a repülőtér működés akadályai	3. lépés: a repülőtér egyedi értékelése	
		integrált társaság	nem integrált társaság
a légi járással kiszorgálandó piac meghatározása	van-e elég kapacitás a repülőtéren?	a repülőtér időjárás-statisztikája	logisztikai szolgáltatók közelében van?
legyen erős kereslet a légi szállításra	van-e zajkorlátozás (a régebbi gépekre)?	értelmes-e hosszú távú befektetésre?	utasszállító raktér teherszállításra leszerződteshető?
vagy a vevő jelölje ki	a repülőtér éjszaka nyitva tart-e?	van-e hely a szaklétesítményekhez?	szükséges anyagmozgató berendezések/terminálok
vagy központi helyen gócpontként működjön	van-e valamilyen forgalom-elosztó szabályzat a repülőtéren?	repülőtér-használati díj	
van-e kétoldalú forgalomtiltás a körzetben?	van-e kétoldalú forgalomtiltás a repülőtéren?	munkaerőforrás, munkabér	
	a kifutórendszer megfelel-e a tervezett műveletekre?	jó közúti, ill. vasútsatlakozás	
		a repülőtér átlagos késés/repülőgép mutatója elfogadható?	
		a vámolási idő elfogadható?	

Magyarország esélyei

„A Nyugat-Európa nagy repülőterein tapasztalható légtér-túlzsúfoltságot valamilyen módon mérsékelni kell. A probléma kézenfekvő megoldása, hogy az áruszállítás mind nagyobb hányada Európa keleti térségébe tolódik. Ha figyelembe vesszük, hogy multinacionális vállalatok mind több üzemet létesítenek térségünkben, fontos lenne arra törekedni, hogy a világ különböző pontjairól érkező teherszállító gépek is Budapesten szálljanak le.

A közép- és kelet-európai régióknak szüksége van egy komoly teherkapacitással rendelkező repülőterre a kialakulóban lévő és egyre bővülő igények kielégítésére. Magyarország kedvező elhelyezkedése miatt Közép-Európa egyik jelentős repülőterévé válhat. Egy ilyen beruházás sokaknak teremtene munkalehetőséget, és további beruházókat csábítana hazánkba. Hazánk kapcsolatát biztosíthat Nyugat- és Kelet-Európa közt, valamint induló és célállomása lehetne az Európa és Ázsia közti légi teherforgalomnak is. E szerep betöltéséhez elsősorban a repülőtér közúti és vasúti csatlakozását kell mihamarabb nagymértékben fejleszteni, valamint egy új, megfelelő kapacitású aircargo-bázist mielőbb üzembe helyezni. Az ország nemzetgazdasági érdekét is szolgálja, hogy a Ferihegyi Repülőtér versenyképessége a légi fuvarozáshoz szorosan kapcsolódó árukezelésben ne csupán fennmaradjon, de lehetőség szerint minél nagyobb mértékben növekedjen is.”[2]

„Minél inkább szeretnénk, hogy a tudásalapú, nagy hozzáadott értéket képviselő technológiák kerüljenek előtérbe, annál fontosabbá válik a légi szállítás. A tervek szerint a közeljövőben három repülőtér fejlesztését szeretnék állami eszközökkel is támogatni: Budapesten (nem feltétlenül Ferihegyen), Sármelegén és Debrecenben. A külföldi high-tech-befektetőket már nem annyira a munkaerő költsége, mint inkább annak szakképzettsége, illetve a térség infrastruktúrája érdekli. Egy orvosi műszereket gyártó cég szemében például vonzó lehet Debrecen, ahol van egy repülőtér, van egy szakmai háttérrel és szakembereket biztosító egyetem, illetve egy komoly ipari park. Persze az ütemtervezéshez azt is szeretné tudni, hogy mondjuk pontosan mikor és hol készül el az autópálya-leágazás. Számos külföldi befektető van, aki már csak kifejezetten egy adott autópálya- vagy vasútszakasz megépítésére vár, és ha pontosan tud tervezni, akkor bennünket választ.”[3]

Irodalom

[1] Gardiner, J.; Humphreys, I.: Freighter operators' choice of airport: a three-stage process. = Transport Reviews, 25. k. 1. sz. 2005. p. 85–102.

[2] Bányainé Tóth Á.; Kota L.: A légi áruszállításhoz kapcsolódó földi kiszolgálás logisztikai aspektusai. = Transpack, 2002. dec. p. 30–33.

[3] Támogatás infrastruktúrafejlesztéssel. = Magyar Hírlap, 2005. jún. 9. logisztikai melléklet.

Az összeállítást készítette: **Herczegh József**