

A tervek szerint a bécsi légitikötő forgalma 100 százalékkal, a pozsonyié 500 százalékkal emelkedik

A leggyakrabban elhangzó érv arra, miért éppen a bécsi repülő teret is üzemeltető konzorcium a legjobb megoldás: a két város közelsége olyan közlekedési és egyéb potenciált rejt magában, amelyet nem konkurálással, hanem szoros együttműködéssel lehet csak kihasználni.



A tervek szerint a bécsi légitikötő forgalma 100 százalékkal, a pozsonyié 500 százalékkal emelkedik

A leggyakrabban elhangzó érv arra, miért éppen a bécsi repülő teret is üzemeltető konzorcium a legjobb megoldás: a két város közelsége olyan közlekedési és egyéb potenciált rejt magában, amelyet nem konkurálással, hanem szoros együttműködéssel lehet csak kihasználni. Így a két repülőtér együttes működtetése a legjobb megoldás – állítják.

A TwoOne által kínált összeg majdnem 14 milliárd korona (368 millió euró), azaz 6 milliárd korona a részvények 66 százalékaért és 7,9 milliárd korona beruházási-fejlesztési ígéret, ezt a pénzt öt év alatt költenék fejlesztésekre. A TwoOne ígéri, nagyobb lesz a járatok sűrűsége és az utaslétszám. Ezzel megközelítőleg 35 ezer új munkahely is létrejön. 2015-ig ugyanis a TwoOne 18 974 382 000 koronát költ a pozsonyi repülőtérre.

Ötször annyi utas

2005-ben a pozsonyi és a bécsi repülőtérén összesen 17 millió utas fordult meg – ebből pozsonyi részesedése 1,3 millió utas.

A bécsi repülőtér is üzemeltető TwoOne konzorcium ígérete szerint ez a szám 10 éven belül 30 millióra emelkedik, ebből 6–7 millió utas a szlovák légitikötőt választja. Ez annyit jelent, hogy a tervek szerint a bécsi légitikötő forgalma csaknem 100 százalékkal, a pozsonyié pedig csaknem 500 százalékkal emelkedik 2015-re.

Bővülő és új terminál

A TwoOne konzorcium győzelme esetén nemcsak az utasszám nőne Pozsonyban, hiszen látványos fejlesztéseket ígér a nagy esélyes. Eszerint még idén elkezdődne a terminál kibővítése, majd jövőre megindulna az új építése. Az új csarnok 2010-ben már fogadhatná az utasokat.

Szinte minden fejlesztés idén elkezdődne, így az ígérek szerint 2007 decemberében már használható lesz az új, többszintes parkolóház, szintén ekkor fejeződik be a meglévő terminál bővítése.

Persze, szó van egy gyorsvasút építéséről is, ez a két repülőtér kötné össze, az út kevesebb, mint egy óra lenne. 2009-ben ülhet az első utas arra a vonatra, amely a bécsi repülőtérig szállítja őt a pozsonyi légitikötőből. Addig pedig autóbuszok viszik az utasokat a két repülőtér között.

Pontból pontba repülőtér

Független elemzők szerint a pozsonyi repülőtérnek úgy van a legnagyobb jövője, hogy kapacitásait elsősorban a point to point, azaz az egyik városból a másikba tartó járatokra összpontosítja. Ezek főleg a menetrend szerinti járatok (nemzeti légitársaságok és fapadosok), a charter-járatok, valamint a business-járatok. A bécsi repülőtér pedig elsősorban a tranzit repülőtér felé venné az irányt. agy tud csak konkurálni a régióban olyan városokkal, mint München, Prága vagy Zürich.

Nagy vita alakult ki a TwoOne konzorcium esetleges győzelmével kapcsolatban. Többen attól féltik a pozsonyi repteret, hogy azt az új, többségi tulajdonos másodrangú repülőtérre „fokozza le”, ahol leginkább a fapados légitársaságok gépei szállnak majd fel-le. Mások attól tartanak, hogy a jelenlegi repülőtéri illeték ára is az egekbe szökik (hiszen a bécsi repülőtér az egyik legdrágább a régióban).

A TwoOne szerint azonban megalapozatlanok ezek a vádak, hiszen több olyan nemzetközi példa is akad, amely ennek ellenkezőjét támasztja alá, vagyis hogy két közel lévő repülőtér sikeresen működtethető egy tulajdonossal. Ilyen például a párizsi (Orly és a Charles de Gaulle), a londoni (Heathrow, Gatwick, Stansted) vagy a milánói (Linate, Malpensa).

A kassai fejlesztések

A kassai repülőtér kevésbé vonzó, mint a pozsonyi, így ott nem várhatóak olyan látványos fejlesztések, mint a fővárosban. A legfőbb cél, hogy fellendítse a turizmust, több legyen a charter és menetrend szerinti járatok száma, valamint a folyamatos összeköttetés az olyan tranzit repterekkel, mint a bécsi vagy a frankfurti. A kassai repülőtér forgalma 2005-ben 269 885 utas volt.

Kihasztnálatlan Ferihegy

Jelentős kihasztnálatlan kapacitások várnak kiaknázásra a budapesti repülőtéren, áll a brit BAA repülőtér-üzemeltető londoni nyilatkozatában, amelyet a cég a Budapest Airport (BA Rt.) üzemeltetéséről megkötött privatizációs szerződés budapesti aláírása után tett közzé. A BAA egyértelmű utalást tett arra is, hogy saját stábja van a vállalat vezetésére. A világ legnagyobb repülőtér-működtetője szerint a 75% mínusz egy részvény BA-tulajdoni hányad és a 75 évre szóló teljes vagyonkezelői jog akvizíciójának közvetlen készpénzértéke 1,255 milliárd font. Az úgynevezett teljes vállalati érték, amelyben benne van a fennmaradó 25%-os részesedési opció, valamint a refinanszírozandó becsült nettó adósság, 1,362 milliárd font. (szl, MTI)

Tervezett befektetések

Projekt Tervezett befektetések A kivitelezés időpontja

A jelenlegi terminál bővítése 326 046 000 Sk 2006–2007

Új terminál építése 2 850 215 000 Sk 2006–2009

A kifutópálya felújítása 1 242 891 000 Sk 2007–2010

Többszintes parkolóház építése 216 173 000 Sk 2006–2007

A többi 18 projekt 4 735 062 000 Sk 2006–2010