Jövőre indul a Jumbo-járat, két év múlva már a Cargo Cityben rakodhat, ehhez nem kell külön beruházás. A próbajáratot a Silkway Italia üzemeltette.

A Kínából légi úton érkező, elsősorban e-kereskedelmi áruk elosztóközpontjává válhat Budapest – ennek első lépcsőjéről írtak alá ma megállapodást. A Budapest Airport és két logisztikai nagyvállalat, a kínai STO Express és a nemzetközi, Magyarországon is erős jelenléttel rendelkező EKOL együttműködési megállapodása értelmében jelentősen bővül a repülőtér légi teheráru-forgalma. A mostani szerződés kapcsolódik a tizenhat kelet-közép-európai országot és Kínát összefogó „16+1 együttműködés" éves csúcstalálkozójához Magyarországon – adja hírül a Budapest Airport.

A vezető kínai logisztikai vállalatok egyike, az STO Express bejelentette: a cég a kínai kormány törekvéseivel összhangban fejleszti Kelet-Közép-Európával fenntartott üzleti kapcsolatait. Ennek részeként a légiáru-szállítás központjának a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőteret jelölte ki; így a közeljövőben a Budapest Airporttal és a magyarországi bázisú EKOL intermodális disztribútor vállalattal együtt egy olyan áruszállítási hálózatot hoz létre, amely Kínától a budapesti repülőtéren át egészen az európai megrendelőkig juttatja el a termékeket – ez utóbbit már az EKOL Kft. segítségév

Az STO Express első, főleg e-kereskedelmi áruval megtöltött Boeing B747 típusú teherszállító gépe a Silkway Italia színeiben november 3-án érkezett a magyar fővárosba, akkor még charter járatként. Az együttműködési megállapodás aláírása után az STO Express menetrend szerinti cargojáratokat indít Budapestre, így a gyakorlatban jelentős növekedésre lehet számítani nemcsak a teljes cargoforgalom, hanem az e-kereskedelem terén is, lévén ez a kínai óriásvállalat fő profilja.

A Budapest Airport légiáru-forgalma egyébként 2015 decembere óta harminchat százalékos növekedést ért el, ami nemzetközi viszonylatban is rendkívüli eredménynek számít. Idén január és október között a repülőtér üzemeltetője nem kevesebb, mint 103 ezer 700 tonna légiárut kezelt, ami igen jelentős, 14,5 százalékos növekedés az előző év hasonló időszakához képest. Különösen nagy eredmény, hogy az idei évi számokat majdnem fele-fele arányban teszi ki az export és az import; előbbi a teljes légiáru-forgalom ötvenkét százalékát, utóbbi a negyvennyolc százalékát adja.

Az együttműködési megállapodást a Budapest Airport részéről René Droese ingatlan és cargo üzletág-igazgató írta alá, aki utalt a megállapodás logisztikai hátterére is: *„Folyamatosan azon dolgozunk, hogy a Budapest Airport és a magyar főváros a legkiválóbb központja legyen az áruszállításnak és terjesztésnek a régióban, amelyről a gyakorlatban is meg fogjuk győzni partnereinket, az STO Expresst és az EKOL Kft-t. A Cargo City nevű új légiáru kezelő központunk 2019 nyarán kezdi meg a működését."*

Droese szavai már jelzik, hogy a kínai kapcsolat hogyan illeszkedik a jelenlegi és jövőbeli kiszolgálórendszerbe a repülőtéren. A kínai hitelből épülő új vasútvonalhoz képest Ferihegyen nem kell többletberuházás ahhoz, hogy a Kína felől érkező és oda irányuló teheráru-forgalmat a légikikötő kezelje, viszont – mint szerkesztőségünknek a Budapest Airport kommunikációs igazgatója, Hardy Mihály megerősítette – ez a szándéknyilatkozat is jelzi, miért van szükség a repülőtér cargokapacitásának erős bővítésére.

A Kína felől érkező 747-esek egyelőre ugyanott rakodnak majd, ahol a többi tehergép, az 1-es terminál melletti és előtti forgalmi előtéren, itt már most is rendszeresen fogadnak ekkora gépeket, jelesül a Cargolux Jumbóit. Idén azonban elkezdődik a Cargo City építése: mint arról korában beszámoltunk, a mostani apronon maradnak a csomagküldő gyorsszolgálatok gépei, hiszen ide települt nemrég a DHL és a TNT ezeket kiszolgáló bázisa. A többi áruszállító repülőgép viszont 2019-ben már igénybe veheti a vadonatúj teher-terminált, a mostani 2-es terminál szomszédságában. A kínai járatok tehát először a mostani, majd később a Cargo City központjának forgalmába illeszkednek majd, az új infrastruktúrát használják.
Hardy Mihály azt is elmondta, hogy a Cargo City a jövő évben az utasszállításban bekövetkező változások miatt is fontos, hiszen beindulnak a LOT és az American észak-amerikai járatai, ezek pedig igen jelentős „belly cargo" forgalmat jelentenek: a poggyásztérben komoly mennyiségű, járatonként akár tíztonnányi áru szállítására is lehetőség van, és ezt a lehetőséget a légicégek igyekeznek is kihasználni, mert ez erősen javítja a járatok gazdaságosságát. Nos, ha ezeket a gépeket a 2-es terminál valamelyik állóhelyén kell kipakolni, a Cargo City beindulása után már nem kell ezt az árumennyiséget a reptér ellenkező oldalára külön átszállítani, hiszen a 2-es terminál és a Cargo City gyakorlatilag ugyanazon a nagy forgalmi előtéren működik majd, a 2-es pálya párhuzamos gurulóútja mentén kiépítve.