

PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM

Földtudományok Doktori Iskola
Földtudományok Doktori Program

A légi közlekedés új trendjei a Visegrádi Országokban, különös tekintettel a turizmusra

PhD értekezés

Pintér Ákos
egyetemi tanársegéd

Témavezető:

Dr. Csapó János PhD
egyetemi adjunktus

PÉCS, 2013

Tartalomjegyzék

| | |
|---|-----------|
| 1. Bevezetés – a kutatás indoklása és időszerűsége | 4 |
| 2. Kutatási előzmények, szakirodalmi háttér | 6 |
| 3. Célkitűzések, hipotézisek | 9 |
| 4. A kutatás során használt vizsgálati módszerek | 10 |
| 5. Eredmények | 12 |
| 5.1. A közlekedés hatása a turizmus fejlődésére | 12 |
| 5.1.1. A turizmus kezdeti fejlődése és a folyamat közlekedési vonatkozásai | 14 |
| 5.1.2. A modern turizmus létrejötte és globalizációja | 16 |
| 5.1.3. Az idegenforgalom és a közlekedés kapcsolatának alakulása a 20. század második felében..... | 17 |
| 5.2. A légi közlekedési ágazat kialakulása és mai helyzete, különös tekintettel a turizmusra | 25 |
| 5.2.1. A „hőskorszak”..... | 25 |
| 5.2.2. A második világháború utáni időszak jellemzői..... | 26 |
| 5.2.3. A légi közlekedés jelenlegi trendjei | 27 |
| 5.3. Változási folyamatok Kelet-Közép-Európa légi személyközlekedésében | 33 |
| 5.3.1. A térség légi közlekedésének jellemzői az 1930-as évektől az 1980-as évek végéig | 33 |
| 5.3.2. Az ágazat fejlődése a rendszerváltozás évei és az ezredforduló között..... | 35 |
| 5.3.3. A régió légi forgalmának sajátosságai a 21. század elején | 36 |
| 5.4. A Visegrádi Országok légi személyközlekedése | 39 |
| 5.4.1. A V4-ek közlekedési kapcsolatainak jellemző vonásai..... | 41 |
| 5.4.2. Az ágazat működési sajátosságai az egyes tagországokban | 46 |
| 5.4.2.1. A lengyelországi „légi boom”..... | 46 |
| 5.4.2.2. A Prága központú csehországi légi forgalom | 58 |
| 5.4.2.3. A szlovákiai légi közlekedés, mint térségbeli „vesztes” | 65 |
| 5.4.2.4. Az „egyoldalú” magyar légi személyközlekedés | 70 |
| 5.4.3. A V4 országok légi közlekedésében tapasztalható különbségek | 78 |
| 5.4.4. Kísérlet a turisztikai légi mobilitási potenciál (TULÉMP) meghatározására | 86 |

| | |
|---|------------|
| 5.5. A turisztikai vonzerők és a légi közlekedés kapcsolata a Visegrádi Országokban | 89 |
| 5.6. A magyarországi légi utasok utazással kapcsolatos elvárásai (kérdőíves felmérés) | 100 |
| 5.6.1. A vizsgálat módszere, a megkérdezettek köre..... | 100 |
| 5.6.2. A felmérés eredményei | 102 |
| 6. Összegzés, a vizsgálatok tudományos eredményei | 113 |
| 7. A kutatás jövőbeni irányai | 116 |
| 8. Irodalomjegyzék..... | 117 |
| 9. Mellékletek..... | 130 |
| 10. Köszönetnyilvánítás..... | 140 |

1. Bevezetés – a kutatás indoklása és időszerűsége

A mindennapi életben nélkülözhetetlen közlekedés végigkísérte az embert a történelem folyamán, hiszen megjelenésünk óta helyet változtatunk, mozgásokat végzünk, végső soron folyamatosan közlekedünk. Kezdetben, a szűkebb értelemben vett közlekedés csupán az alapszükségletek kielégítésére irányult, a helyváltoztatásra leginkább a táplálék megszerzése, vagy a veszélyek előli menekülés révén volt szükség. Később a technika folyamatos és dinamikus fejlődésével – persze társítva egyéb társadalmi-gazdasági motivációkkal is – lehetőség nyílt az egymástól távol eső területek meglátogatására, bejárására is. Az őskortól napjainkig a vízi és szárazföldi közlekedés, majd a valamivel több, mint egy évszázadra visszatekintő légi közlekedés hihetetlen méretű fejlődését követhetjük nyomon.

A közlekedési viszonylatok meghatározása, valamint az ágazatok rendszerjellemzőinek megfigyelése, kutatása izgalmas kihívásnak tűnik. Számomra különösképpen a légi közlekedés közelmúltban megfigyelhető, korábban elképzelhetetlen mértékű fejlődése vált érdekessé. Az utazás szépségeit korán felismerve, saját tapasztalatok is vezéreltek a távolság legyőzésének átlagember által lehetséges leggyorsabb módjának, a légi közlekedésnek vizsgálatára. Köztudott, hogy a tér hihetetlen módon lerövidült az elmúlt évtizedekben, hiszen 24 óra alatt lényegében a Földön bárhová eljuthatunk a repülőgépek segítségével.

Az 1989-90-es rendszerváltozás óta a technika gyors fejlődésével (is) végbemenő hatalmas légi személyforgalom gyarapodás a világméretű tendenciát követve Kelet-Közép-Európa országaiban is szembetűnő. A légi személyközlekedésben részt vevők aránya gyorsan növekszik a térségben, köszönhetően elsősorban a légi közlekedés liberalizációja folytán kialakult olcsóbb jegyáraknak, a diszkont légitársaságok térhódításának, a diszkrecionális jövedelmek növekedésének (GYURICZA L. 2008) és egyáltalán az utazási szokások megváltozásának.

Véleményem szerint az elemzett közlekedési ágazat dinamikus növekedésének részletes bemutatásánál multilaterális megközelítésre van szükség. A légi közlekedésben tapasztalható rohamos fejlődés nem csupán technikai kérdés, hanem abban politikai, gazdasági-társadalmi, természetföldrajzi okok egyaránt megfigyelhetőek.

Az okok, a „miért” felkutatása, az összefüggések keresése több kutató figyelmét is felkeltette a témában, az pedig immáron globális tendenciává vált, hogy az idegenforgalom rohamos fejlődésével a légi közlekedés szerepe is nagyban felértékelődött az elmúlt fél évszázadban. Motivációkutatások sokasága bizonyítja, hogy az utazók zöme a szabadidejének eltöltésekor a lehető leggyorsabb közlekedési lehetőséget tekinti lényegesnek, hogy minél kevesebb időt és

energiát veszítsen el, ezzel a hasznosan eltöltött idő növekedjen (LAMPERTNÉ A.I. – RAFFAY Z. – VERES L. 2010, LEGEZA E. – SELYMES P. 2010, 2011).

A Visegrádi Országok helyzete az európai közlekedési térben szerencsésnek mondható, hiszen már régóta az összekötő kapocs szerepét töltik be Nyugat- és a szorosabb értelemben vett Kelet-Európa között (ERDŐSI F. 2010a, HOSSÓ F.S. 2012). A dolgozat alapvetően a Visegrádi Négyek légi közlekedését kívánja elemzően feltárni és ismertetni, különös hangsúlyt fektetve a légi közlekedés és a turizmus komplex kapcsolatrendszerére. Munkám tehát a geográfia két kutatási diszciplínáját (légi közlekedés, turizmus), illetve annak egymásra gyakorolt hatásait kívánja feltárni regionális viszonylatban. Arányait tekintve a légi közlekedéssel foglalkozó fejezetek adják a dolgozat nagyobb részét, a turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerét vizsgáló egységek pedig a légi közlekedés elemző részei után kerülnek kifejtésre.

Kutatásaim mikéntjét és relevanciáját úgy érzem, nagyban megerősíti Erdősi Ferenc (2009a) munkája, melyben kiemeli, hogy a magyar kutatók számára Kelet-Közép-Európa közlekedését, különösen, ami a légi közlekedési ágazatot illeti, „terra incognita”-ként kezelhetjük. Maga a tény, hogy a vizsgált régió légi közlekedése egyelőre még kevésbé feltárt a geográfus szakma oldaláról, motivált többek közt arra, hogy jelen munka megszülessen.

Az elmúlt bő egy évtized során mind a személyes utazásaim alapján szerzett tapasztalataim – ez idő alatt 2 ázsiai, 2 amerikai és 32 európai országba sikerült eljutnom – mind a primer kutatások nagyban segítettek munkámat.

A téma aktualitását és fontosságát véleményem szerint egyébként az is alátámasztja, hogy a Visegrádi Országok – egyéb együttműködési területek mellett – a közelmúltban közös turisztikai együttműködést alakítottak ki, melynek keretében az országos marketingszervezetek mind hathatósabb és látványosabb együttműködést, közös kampányokat és megjelenést alakítottak ki a külföldi célpiacokon (2012-ben európai desztinációkban, 2013-ban többek között India, Kína, USA és Oroszország területén).

2. Kutatási előzmények, szakirodalmi háttér

Megalapozottnak érzem azt a megállapítást, miszerint a turizmus és a közlekedési ágak szerves kapcsolatának kutatása nehéz feladat. Külön-külön az említett gazdasági ágak természetesen jól feltártak, konkrét kapcsolatokról azonban igen kevés publikáció áll rendelkezésre, főleg a hazai viszonylatban.

Mint azt már a bevezetőben említettem, a közlekedési ágak közül legfiatalabb légi közlekedés valamivel több, mint egy évszázados múltra tekinthet vissza: A XX. század eleji szárnypróbálgatásoktól az A-380-as hatalmas utasszállító repülőgépek alkalmazásáig igen dinamikus fejlődési pályát futott be az ágazat. A témakör relevanciájának és dinamikus fejlődésének köszönhetően kijelenthetjük, hogy a légi közlekedés globális elterjedésével nagyszámú szakirodalom foglalkozik mind a hazai, mind a nemzetközi viszonyokat tekintve.

A közlekedésföldrajzi kutatások legkiemelkedőbb hazai alakja Erdősi Ferenc professzor, aki számos könyvében, kiadványában, szakcikkében a közlekedési alágazatokat részletesen tárgyalja (ERDŐSI F. 1997, 1998, 2004, 2005a, 2005b, 2006, 2007, 2009a, 2009b, 2010a, 2010b). Egyfelől megannyi aspektusból részletesen bemutatja a magyar viszonyokat, feltárja a hiányosságokat, javaslatokat fogalmaz meg a jövőt tekintve, másfelől pedig átfogó munkáiban a tér mindhárom komponensét – vízi-, szárazföldi-, légi közlekedés – egyaránt vizsgálja Kelet-Közép-Európa, Kelet-Európa vonatkozásában is, különösen koncentrálna a rendszerváltozás utáni időszakra. A hazai közlekedésföldrajzi kutatások, publikációk alapján is kiemelendő Tiner Tibor munkássága, akinek írásai, elemzései, térképei szintén nagy segítséget nyújtottak a munkám során (TINER T. 2006, 2007, 2011a, 2011b, 2011c). Veres Lajos munkáinak jelentős része is számos új elgondolással, ötlettel, anyaggal gazdagítja a szakma szakirodalmi bázisát (VERES L. 2004, 2011). A hazai kutatók közül szintén ki szeretném emelni Tiboldi Tibor munkáit, melyek a hazai regionális repülőterek fejlesztési lehetőségeire, nehézségeire mutatnak rá elsősorban (TIBOLDI T. 2007, 2008a, 2008b). A hazai társadalomföldrajzi folyóiratokban (Tér és Társadalom, hazánk legfontosabb közlekedési szakmai folyóirata a Közlekedéstudományi Szemle) megjelenő szerzők tanulmányai (BOGNÁR A. 2006, DUDÁS G. 2010, LEGEZA E. – SELYMES P. 2010, 2011, SELYMES P. 2011) szintén fontos szerepet játszanak a témában, hiszen egy-egy újabb figyelemfelkeltő ötlet publikálásával mutatnak rá a téma aktualitására. Ezen munkákban a közlekedési ágak fejlődésével kapcsolatban természetesen a turizmus is megjelenik.

Nemzetközi vonatkozásban természetesen lehetetlen a közlekedésföldrajzzal foglalkozó publikációk teljes feldolgozása, én munkám során a szakmai folyóiratok terén többek között a Journal of Transport Geography (BURRELL, K. 2011; DOBRUSZKES, F. 2006; DOBRUSZKES, F.

– VAN HAMME, G. 2011) és a *Journal of Air Transport Management* (ALDERIGHI, M. – CENTO, A. 2004; BIEGER, T. – WITTMER, A. 2006; MARTINEZ-GARCIA, E. – ROYO-VELA, M. 2010; O’CONNELL, J. F. – WILLIAMS, G. 2005) szakfolyóiratok közlekedésföldrajzi írásából jutottam aktuális, számomra fontos információkhoz.

A feldolgozott kötetek közül érdemes kiemelni HOYLE, B.S. (1998) munkáját, aki, mint a könyv címe is utal rá (*Modern Transport Geography*), a megváltozott világ felgyorsuló ütemben változó közlekedésföldrajzát mutatta be, vagy GILBERT, R. és PERL, A. 2009-es kiadványát (*Transport Revolutions – Moving People and Freight Without Oil*), ahol már a közlekedésföldrajz XXI. századi kihívásainak megoldásai kerülnek górcső alá. A munkám során feldolgozott átfogó jellegű közlekedésföldrajzzal foglalkozó kötetek közül kiemelném még KNOWLES, R.D., SHAW, J. és DOCHERTY, I. (2008) (*Transport Geographies: mobilities, flows and spaces*) illetve SHIFTAN, Y., BUTTON, K.J. és NIJKAMP, P. (2007) (*Transportation Planning*) munkáit. A kifejezetten a légi közlekedés nemzetközi trendjeit és komplex rendszerét bemutató munkák közül KANE, R. M. (2012) (*Air Transportation*) és O’CONNELL, J. F. (2011) (*Air Transport in the 21st Century – Key Strategic Development*) munkáit dolgoztam fel.

A turizmus oldaláról a megjelenő kiadványok egy része az idegenforgalom dinamikus növekedését mutatja be hazánkban, valamint kontinentális és globális vonatkozásban egyaránt. A szerzők részletesen bemutatják a diszciplínát, konkrét adatokkal alátámasztva a közelmúlt rendkívül látványos fejlődését, lebontva a fogadó- és küldő területekre regionális megközelítésben. A publikációk kitérnek az idegenforgalom alágazataira, bemutatják az egyes területek attrakcióit, látnivalóit, védett területeit, kiemelt értékeit. A turizmusföldrajz hazai képviselői közül Michalkó Gábor – számomra leginkább lényeges – írásai elsősorban a turizmus alapjait, magyarországi regionális vonatkozásait mutatják be (MICHALKÓ G. 2004, 2010, 2011). A szerzőnek a hazai turizmusföldrajzi tér közlekedési vonatkozásaiban végzett kutatása az egyes közlekedési alágazatok turizmusföldrajzi aspektusát is elemzi (MICHALKÓ G. 2007). A Pécsi Tudományegyetem oktatói, Aubert Antal, Gyuricza László, Szabó Géza, Csapó János a turizmus hazai és globális vonatkozásában egyaránt több írást jelentettek meg a közelmúltban is (AUBERT A. 2005, 2007, 2010; CSAPÓ J. 2005, 2009; GYURICZA L. 2005, 2008; SZABÓ G. 2007). A publikációk bemutatják az ágazat helyét a földrajztudomány rendszerében, kitérnek a német, francia, angolszász kutatások eredményeire, különös figyelmet fordítva az Európai Unió államaira. Érintőlegesen szólnak a közlekedésnek a turizmusban játszott szerepéről is.

Mint arra már korábban is utaltam, a turizmus és a közlekedési ágak szerves kapcsolatának kutatása nehéz feladat, annál is inkább, mert a két ágazat közötti szorosabb kapcsolat részletesebb kifejtésével Magyarországon (is) az eddigiekben kevesen foglalkoztak. A már említett Michalkó

Gábor mellett, a Jászberényi Melinda és Pálfalvi József által szerkesztett könyv összefoglalja a közlekedési ágazatok egyetemes fejlődésének útját, és ezek idegenforgalomban betöltött szerepét is igyekszik az olvasó elé tárni (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). Szintén nagy segítség a témában az a TÁMOP jegyzet, melyet Veres Lajos szerkesztésével a Pécsi Tudományegyetemen publikált a 8 szerző, 2011-ben (VERES L. ET AL 2011: Turizmus és közlekedés www.eturizmus.pte.hu). Ezen elérhető irodalmakon kívül azonban csupán néhány hazai szakmai folyóiratban – mindenekelőtt a Turizmus Bulletin szaklapban – találhatunk kevés számú tanulmányt, mely a két ágazat közötti kapcsolatrendszerrel igyekszik vizsgálni és különféle összefüggéseket megállapítani, feltárni (BEHRINGER ZS. – HERBSZT A. – KISS K. – TÖRÖK P. 2002; GILYÁN CS. 2008, JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2003; MUNDRUCZÓ GY. 2005; NAGY A. 2002; SULYOK J. 2005, 2008b; TÓTK-KARDOS K. 2009; TÓTH Z. 2002).

A nemzetközi publikációkat tekintve – természetesen fókuszban a V4 országokban élő szerzőkkel is – a két ágazat összekapcsolásával foglalkozó irodalmak elemzése segítette az összefüggések feltárásában (CRISTUREANU, C. – BOBIRCA, A. 2007; ČULKOVÁ, K. – DUDIŠOVÁ, D. – ZUBALOVÁ, J. 2012; DUVAL, D. T. 2007, 2013; DOBRUSZKES, F. 2009; KONEČNÁ, A. – MICHALOVÁ, V. – NOVACKÁ, L. 1999; LUMSDON, L. – DOWNWARD, P. – RHODEN, S. 2006; PROHASKA, S. 1995; STEMPLOWSKI, R. 1995; HUGHES, H. – ALLEN, D. – WASIK, D. 2003).

Az említett irodalmak mellett a világhálón fellelhető internetes oldalak – repülőterek, légitársaságok hivatalos honlapjai – naprakész adatai szintén meghatározó szereppel bírtak a munkám során.

A légi közlekedési ágazat sérülékenysége és gyors változásaira tekintettel (lásd a 2012. év elején csődbe ment magyar nemzeti légitársaság, a Malév esete) a munkámban a 2013. június 30.-i dátumot vettem végső időpontul, ami az aktuális helyzet elemzését, feltáró bemutatását illeti a kutatási területen.

3. Célkitűzések, hipotézisek

Kutatási tevékenységem megkezdése előtt – már megalapozott szakmai ismeretekkel, terepbejárásokkal felvértezve – az alábbi hipotéziseket tettem, melyek alátámasztására, vagy elvetésére vállalkoztam a dolgozat megírása folyamán.

- I. Az idegenforgalom elmúlt évtizedbeli dinamikus növekedése a Visegrádi Országok légi közlekedésében is érezhetően kimutatható.
- II. A V4 országok légi utasforgalmában a fővárosi repülőterek eltérő súllyal bírnak, illetve a V4 országok között a regionális repülőterekkel kapcsolatosan Magyarország helyzete a legrosszabb.
- III. A Visegrádi Országok repülőterei és a turisztikai attrakciók területi elhelyezkedése közt kimutatható az összefüggés, azaz a tárgyalt országok nemzetközi repülőtereinek vonzáskörzetében található vonzerők szerepet játszhatnak a légi közlekedés alakulásában is.
- IV. A repülőgépes utazást már kipróbált magyar lakosság döntő része, több mint $\frac{3}{4}$ -e főként gazdasági helyzeténél fogva ritkán – maximum évi egy alkalommal – vesz részt a légi személyközlekedésben, akkor is döntően az idegenforgalmi célú utazásokat választva.

4. A kutatás során használt vizsgálati módszerek

A kutatás során természetesen primer és szekunder forrásokból dolgoztam. A dolgozat elkészítésekor a turizmus és a légi közlekedés kapcsolatában az alábbi módszereket használtam fel:

Szakirodalmi elemzés, összehasonlítás, szekunder kutatás

A hazai és nemzetközi szakirodalom tanulmányozása mellett a meglévő ismeretek megfelelő rendszerezése – „desk research” – fontos szerepet játszott az összehasonlítás tekintetében. A megismert szakirodalom és statisztikai adatbázisok jó kiindulópont az adatok elemzéséhez.

Az alapadatok döntően a statisztikai hivatalok (Eurostat, KSH, lengyel, cseh és szlovák statisztikai hivatalok), illetve a különböző repülőterek, légi közlekedési vállalatok adatbázisaiból származnak. Kelet-Közép-Európa országainak ismertetése esetében döntően ezen adatokra támaszkodva törekedtem az összefüggések, tendenciák megállapítására. A repülőterek vizsgálatánál nagy figyelmet fordítottam az utasforgalmi adatok változására, a légitársaságok földi elérhetőségének lehetőségeire, a térségben található attrakciók összegyűjtésére. Természetesen a NUTS 2-es szintű – ami a Statisztikai Célú Területi Egységek Nomenklatúráját jelenti az Európai Unióban, régió szinten – régiók, egységek gazdasági fejlettségét, különbözőségét, illetve a lakosság utazási motivációját, szokásait is fontosnak véltem feltárni az összevetésben. Fentieknek köszönhetően Magyarország és az európai posztoszocialista országok közlekedési sajátosságainak tanulmányozása lehetővé tette a főbb tendenciák feltárását, melynek kapcsán a nagyobb területi egységtől a kisebb régiók, országok felé haladva dolgoztam.

Dokumentum analízis

A vizsgált regionális repülőterek beszámolóit, éves jelentései alapján különféle eredményeket, következtetéseket, összefüggéseket tudtam megállapítani. A főként a világhálón, a repülőterek adatbázisaiból és a nemzeti statisztikai hivataloknál fellelhető jelentések anyagait vizsgálva, azokat összehasonlítva dolgoztam.

SWOT-elemzés

A légi közlekedés regionális kutatása, továbbá annak turizmusra gyakorolt hatásainak megismerése számos problémát vetett fel, melyeket egy SWOT analízisben, külön fejezetben szemléltettem.

Primer kutatás: Kérdőíves módszer

A hazai utazási szokásokat, a légi közlekedéssel kapcsolatban az utasok által támasztott elvárásokat egy megkérdezéssel alapuló kérdőíves módszerrel dolgoztam fel. A Magyarországon 2011-ben végzett felmérés adataiból vontam le adekvát következtetéseket, általánosításra is vállalkozva. A megkérdezés különböző nemű, korú, foglalkozású személyekre vonatkozott, melyet természetesen részletesen elemzek egy későbbi fejezetben.

Primer kutatás: Interjú-mélyinterjú

A kutatás során több V4 országbeli repülőteret személyesen is meglátogattam. Amennyiben lehetőségem nyílt rá a vezetőkkel, munkatársakkal interjúztam, s a gyakorlatban a légi közlekedéssel foglalkozó szakemberek véleményét is feldolgoztam. A repülőtereken végzett terepbejárás során személyes interjúkat sikerült illetékesekkel készítenem, melyek véleményem szerint az adott térség légi közlekedésének sajátosságairól pontosabb, hitelesebb képet adnak, mint a pusztán statisztikai adatok. 2006-ban Sármelléken az akkori FlyBalaton igazgatójával, Zóka Istvánnal találkoztam, akit a repülőternek a Nyugat-Dunántúli Régióban betöltött szerepéről, a fejlesztési lehetőségekről kérdeztem. 2009-ben Győr-Pér repülőterének ügyvezető igazgatójával, Vadász Lászlóval értekeztem a helyszínen, aki a repülőtér kereskedelmi lehetőségeiről, az AUDI cég térségben történő szerepvállalásáról, tervezett fejlesztésekről kapcsolatban informált. Juraj Rokfalusy-t, a Poprádi Repülőtér üzemeltetési igazgatóját a helyszínen felkeresve kérdeztem a szlovák repülőterek elmúlt évekbeli forgalom visszaesésének okairól, s a jövőbeli tervekről. Benkő Attila – akit, mint a Hévíz-Balaton Repülőtér üzemeltetési igazgatóját 2012 tavaszán kerestem meg – a repülőtér megváltozott tulajdonviszonyairól, a turizmusban tervezett jövőbeni jelentősebb szerepvállalásáról, tervekről, a keleti légi kapcsolatokról nyújtott hasznos információkat. A személyes interjúk is segítettek megérteni, hogy egyes repülőterek miért prosperálnak az adott térségben, mások miért szorulnak háttérbe a légi közlekedési hálózatot tekintve.

Fajlagos mutatók

A V4 országok repülőtér-ellátottságának értékelésénél fajlagos mutatók is segítettek a munkámat. A területekre vetített értékek összehasonlítása mellett – felhasználva különböző korábban publikált mutatók adatait, mint pl. az Air Mobility Index, a Connectivity Index – egy saját mutató, hányados megalkotásával (TULÉMP, Turisztikai Légi Mobilitási Potenciál) törekedtem a turizmus és a légi közlekedési ágazatok jobb összekapcsolására.

5. Eredmények

5.1. A közlekedés hatása a turizmus fejlődésére

A turisztikai érték elsődleges eleme, alapja a vonzerő. Ez lehet természeti képződmény, vagy ember által megalkotott építmény egyaránt. A vonzerők esetében másodlagos összetevőkre is szükség van; ilyenek a közlekedés, az étkezés, a szállás, a különféle programok (LENGYEL M. 2004). A turizmus rendszerében tehát (1. ábra) a közlekedés az egyik olyan elem, amely semmiképpen sem kerülhető meg, nem helyettesíthető, s mely nélkül nem beszélhetünk turizmusról sem, hiszen egy attrakció megtekintéséhez a helyszínre kell utaznunk (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). Szent Ágostont idézve a IV. századból: „*A világ egy könyv; aki otthon marad, csak egy oldalt olvas el*”. Egyértelműen kimutatható, hogy a turizmus fejlődése a múltban a közlekedés korszerűsödésével egyenes arányban történt (GYURICZA L. 2008).

A turizmusnak számos definíciója ismert a múltból és a jelenből egyaránt. A 20. század közepén Hunziker és Krapf (1942) így fogalmazott:

„Az idegenforgalom fogalma alatt két dolgot értünk, egyrészt egy emberi magatartást, amelyet kívülről a lakóhely ideiglenes elhagyása jellemez, s amely pszichikai-fizikai hajtóerőre hallgat, valamint az ezért létrehozott műszaki-gazdasági apparátust. A turizmus az emberek lakóhelyükön kívüli utazásból és tartózkodásból eredő kapcsolatok és jelenségek összessége, amennyiben az utazást és tartózkodást nem letelepedési szándék, illetve jövedelemszerző tevékenység motiválta.”

A turizmus, Lengyel Márton korszerűbb definiálása szerint (1986):

„Turizmus alatt egyrészt az ember állandó életvitelén és munkarendjén kívüli valamennyi helyváltoztatást és tevékenységet értjük, bármi legyen azok konkrét indítéka, időtartama és célterülete. A turizmus másrészt az ezzel kapcsolatos igények kielégítésére létrehozott anyagi-technikai és szervezeti feltételek, valamint szolgáltatások együttese.”

Az utóbbi évekig a leggyakrabban használt, legelfogadottabb definíció szerint (Hágai Nyilatkozat), mely a Turisztikai Világszervezet és az Interparlamentáris Unió által 1989-ben került megfogalmazásra: „*A turizmus magába foglalja a személyek lakó- és munkahelyén kívüli minden szabad helyváltoztatását, valamint az ezekből eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat*” (LENGYEL M. 2004). A turizmus tehát magában foglalja az emberek helyváltoztatásával kapcsolatos igényeinek kielégítésére létrehozott anyagi-technikai és szervezeti feltételeket, valamint szolgáltatások együttesét, így egy alapvető szegmenssé válik a helyváltoztatás, vagyis a közlekedés (VERES L. 2011). Sommásan úgy is fogalmazhatunk, hogy közlekedés nélkül nincs turizmus, viszont turizmus nélkül sok közlekedési mód és eszköz is okafogyottá válna.

A Hágai Nyilatkozat megfogalmazása azonban napjainkra már idejétmúlttá vált (melynek kifejtése természetesen nem része a dolgozatnak), így a turizmus definíciója kapcsán Michalkó G. (2001) újabb megközelítését szeretném kiemelni, miszerint: „*A turizmus az egyén élményszerzéssel párosuló környezetváltozása, amelynek során szolgáltatások igénybevételére kerül sor.*” (MICHALKÓ G. 2001)

A szabadidős turizmus modern, alternatív megközelítése azon az elven alapul tehát, miszerint az egyén azért kel útra és vállal kiadásokat lakó- és munkahelyétől távol, hogy az számára élményt jelentsen (MICHALKÓ G. 2004).

A turizmus azonban sokkal tágabb fogalom, mint a szabadidő eltöltése és pihenés céljából történő utazás; magában foglalja az oktatással, egészségüggyel, vallással, konferenciával, üzlettel, barát- és rokonlátogatással összefüggő utazásokat is (SCOTT, D. – LEMIEUX, C. 2010).

A turizmusnak tehát egyik legfontosabb kínálati eleme maga a közlekedés. A közlekedés legalapvetőbb szerepe abban rejlik, hogy összeköti az utazót (és annak lakhelyét) a desztinációval, illetve személyeket, javakat és szolgáltatásokat juttat „A” pontból, „B” pontba (1. ábra), azaz a kiindulási helyről (forráspont) a rendeltetési helyre (nyelőpont) (CSISZÁR CS. 2006).

1. ábra: A közlekedés szerepe a turizmus rendszerében



Forrás: LENGYEL M. (1992) nyomán szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A közlekedés hosszú fejlődési pályája nagyban meghatározta az idegenforgalom alakulását, színvonalát az emberiség történelmében. Hosszú évszázadok folyamán az ember békés célú, idegen tájak megismerésére irányuló helyváltoztatása más-más módon alakult, a turizmussal összefüggésben álló közlekedésről pedig már az ókortól beszélhetünk. Az alábbiakban röviden érdemes áttekintenünk a turizmus fejlődésének jelentősebb lépcsőfokait, különös tekintettel a közlekedéssel kapcsolatos összefüggésekre.

5.1.1. A turizmus kezdeti fejlődése és a folyamat közlekedési vonatkozásai

A turizmus legkorábbi formái az ókori államokig, civilizációkig nyúlnak vissza. Mivel az egyiptomi, perzsa, asszír, kínai, görög birodalmak határai nagy területeket fogtak közre, fontos szerep jutott bennük az utazásoknak. A rabszolgatartó társadalmakban az utazás még csak igen kevesek kiváltsága volt, a rabszolgák és a társadalom szegény rétegei nem utazhattak. Az utazások közül ekkor elsősorban a kereskedelmi utakról, vagy vallási zarándoklatokról beszélhetünk, a közlekedéssel járó utazások első formái tehát a gazdasági érdekekhez és a vallási turizmushoz voltak köthetők.

A szárazföldön a gyalogos közlekedés mellett a lovak alkalmazásán túl – mely i.e. 2000 körül Mezopotámiában terjedt el – az ember korán megalkotta a kereket. Először i.e. 4000 táján az ún. tele kerék, majd később a küllős kerék feltalálásával gyorsult a szárazföldi közlekedés. A part menti hajózást tekintve a tutaj és a csónak használatán túl az i.e. 3. évezredben jelentek meg a vitorlás hajók, melyek nagyban segítették a kor emberét a távolságok gyorsabb legyőzésében. A továbbiakban a kezdetleges turizmus szempontjából fontos esemény volt, mikor a hellén kultúrában kialakult a „vendégbaráti szerződés”, melynek keretében az utazónak szállást, ellátást biztosítottak (GYURICZA L. 2008).

Kiemelve a közlekedés korai szerepét, a jól megszervezett ókori Római Birodalom hatalmas területén felértékelődött az utak szerepe, lévén – melyek legnagyobb kiterjedése idején elérték a 75 000 km-es hosszúságot – nagy távolságokat kellett áthidalni a kapcsolattartás okán (RONDO, C. 1998). A jó minőségű utak – sokrétegű, durva kőzúzalék alépítményen kavics, majd kőlapok, mindez domború felülettel, megoldva a vízelvezetést – mentén kialakított fogadók nyújtottak pihenési lehetőséget az utazók számára, akiket már ekkor útikalauzok segítettek a tájékozódásban. Az utazók nagy része gyalog közlekedett, de a posta hírvivő funkciója mellett már embereket is szállított – „cursus publicus”. A lovas posta napi 200-300 kilométeres távolság megtételére is képes volt (HERBST, J. 2006).

A hajózás fejlődésével – a kiterjedtebb tengeri közlekedés megindulása az i.e. 1. évezredben, Kínában feltalált iránytűnek köszönhető elsősorban – a gazdagabbak már tengeri utazásokra is vállalkoztak, döntően Egyiptom és Görögország úti céllal. A tengeri utak esetében azonban még nem volt kialakított menetrend, gyakran hosszú ideig várakoznia kellett az utazónak, hogy az úti célnak megfelelő hajóra felszállhasson (GYURICZA L. 2008).

A középkori feudális társadalmak röghöz kötöttsége jelentős társadalmi bázis híján nem kedvezett a turizmus további fejlődésének. A közlekedés kezdeti visszafejlődésében meghatározó szerepet játszott a rossz közbiztonság, a területi szétaprózás, az utak és hidak használatáért szedett vám. Ekkor mind Európában, mind a mohamedán világ országaiban a vallási zarándoklatok utazásai tették ki az akkori turisztikai mozgások legnagyobb részét. Az egyéni történi zarándokutakat lassan felváltották a csoportos utazások, hiszen így lecsökkent annak az esélye, hogy fosztogatók, tolvajok akadályozzák meg, vagy nehezítsék az utazók mozgásait. A keresztény világban Róma frekventált szerepe továbbra is meghatározó volt, olyannyira, hogy ekkor már olykor az utazó ellátása is komoly nehézséget jelentett a város számára, így talán ekkortól beszélhetünk először az eltartó képesség (carrying capacity) problémaköréről is. Később a Szent Jakab-zarándokutak a galíciai Compostelába irányulva csökkentették az örök város hegemoniáját.

A mohamedán Közel-Keleten szintén jelentősen növekedett az utazók száma, hiszen az iszlám kötelezővé tette híveinek a Mekkába történi zarándoklatot. A zarándokutak különböző állomásain újabb vallási és világi épületek jöttek létre, melyek a mai idegenforgalom fontos vonzerejét képezik az épített örökség tekintetében. A vallási célú utazások mellett különösen Itália területén a középkorban alapított patinás egyetemek kínáltak lehetőséget a tanulásra a fiatalok számára, elősegítve ezzel az utazásokat. A szárazföldi közlekedésben a gyaloglás mellett a lovas szekéren való utazás vált ekkorra már általánossá, a nagy földrajzi felfedezések pedig a világtengereken nyitottak új távlatokat a vízi közlekedésben. A közlekedési eszközök kisebbfajta forradalma ebben az időszakban tehát a vízi közlekedés fejlődésében érhető tetten, bár azt is meg kell jegyeznünk, hogy annak ellenére, hogy jelentős technikai fejlődést mutattak az újabb hajótípusok – Amerika felfedezésében, Afrika megkerülésében fontos szerep jutott a gyors, sekély merülésű, jól kormányozható karavella hajótípus elterjedésének, – azonban az utazás e módjára ekkoriban csak kevesen vállalkoztak (HOYLE, B.S. 1998, GILBERT, R. és PERL, A. 2009)

5.1.2. *A modern turizmus létrejötte és globalizációja*

Az újkorban a közlekedést tekintve jelentős változást hozott a lovaskocsi elterjedése, melynek következtében gyorsabbá és kényelmesebbé vált a szárazföldi utazás. A mai körutazások kezdete erre az időszakra tehető, amikor is az angol arisztokrácia fiataljait a „Grand Tour” bejárására ösztönözték. Ennek keretében francia, itáliai, németalföldi híres városok meglátogatása, megismerése került a középpontba, melynek kapcsán a nevelési cél mellett később a szórakozás is megjelent igényként (LENGYEL M. 2004). Angliában a tengerparti üdülések, gyógyfürdők felértékelődésének időszaka a 17. századra tehető.

A 18. században kibontakozó ipari forradalom gyökeres változást hozott a közlekedés területén. A vasút és a gőzhajó feltalálása a modern turizmus alapját teremtette meg (CSAPÓ J. 2009). A tömegturizmus kialakulásában az első fontos lépést a széles körben kiépült vasút jelentette (Stephenson gőzmozdonyával 1825-ben indult meg a tényleges forgalom Angliában). A középosztálynak is lehetősége nyílt utazásokra, s ekkortól váltak divatossá a tengerparti nyaralások, s fejlődésnek indultak a turizmust kiszolgáló szolgáltatások is; éttermek, szálláshelyek, szórakozási lehetőségek (BAGWELL, P.S. 1974). Ekkor az utazók nagy részét az állami és üzleti megbízásból útra kelők, valamint a rokonokat, barátokat látogatók adták, rövidesen pedig megindult az egészségturizmus és a kulturális turizmus is.

Azokon a területeken, melyekre megérkezett a vasút, az idegenforgalom gyors növekedésnek indult. A 19. században a turizmus fejlődésének gócpontja Anglia, majd az Egyesült Államok lett. Angliában Thomas Cook neve kulcsfontosságú, aki „csomagutójával” megteremtette a mai utazási irodák, a „tour-operátorok” elődjét (AUBERT A. 2010). A vonattal történő utaztatást ő maga szervezte és vezette, később pedig csoportos módszerrel az utakat külföldre is kiterjesztette. Nevéhez fűződik a szállodai voucher bevezetése, valamint útikönyv szerkesztése is. A 19. század végén a legkedveltebb európai utazási célponttá Franciaország fővárosa, tengerparti területei, Olaszország kulturális központjai, valamint a síturizmus kialakulásával leginkább Svájc magashegységi területei váltak (GYURICZA L. 2008). A távolabbi desztinációkba – USA – természetesen hajóval történt a közlekedés. Az Amerikai Egyesült Államokban Cook mintájára Henry Wells alapított utazási vállalkozást, amelyből később a híres American Express jött létre (VERES L. 2011).

A mai modern turizmus kialakulásában, világméretű terjedésében döntő szerepet játszottak az új közlekedési eszközök. A 20. század elejére végbement második technikai forradalom két legfontosabb vívmánya, a gépkocsi és a repülőgép forradalmi változást hozott. A szárazföldi közlekedésben a gépkocsi megjelenése, elterjedése hozta a második nagy áttörést, feloldva a

hálózati kötöttségeket. A szárazföldi közlekedésben eddig elérhetetlen térségek váltak megközelíthetővé. A gépkocsi a vasúttal szemben a 20. század első harmadának végétől vette át a vezető szerepet. Ekkortól a személygépkocsik és autóbuszok szerepe a turizmusban is felértékelődött; előbbi esetében az egyéni utazások, utóbbiban a csoportos utak szerepe vált meghatározóvá. Az egyéni, nem szervezett utazások esetében a gépkocsi a mai napig a legfontosabb szárazföldi közlekedési eszköz (VERES L. 2011).

A közlekedés felgyorsulásában, és a globalizáció kialakulásában közlekedés-turisztikai szempontból az igazán nagy áttörést a repülőgépek tömeges elterjedése jelentette. Ezzel nemcsak az európai távolságok rövidültek le, hanem a tengerentúli területek elérhetősége is lényegesen meggyorsult és kényelmesebbé vált. A technikai fejlődés következtében a repülőgép a hajózással szemben az 1950-es évektől vált meghatározóvá, a 100-150 fős sugárhajtású gépek használata pedig az 1970-es évektől vált általánossá a turizmusban (LAMPERTNÉ A.I. – RAFFAY Z. – VERES L. 2010). Később a küldő és fogadó területek közti idő tovább rövidült, a 800-900 km/óra sebességre is képes nagyobb, 200 főnél is több utast szállítani képes korszerű, főként Boeing és Airbus repülőgépek használatával. Az utasszállító repülőgépek technikai fejlődésével, biztonságosabbá válásával a korábban már említett kedvelt úti célok mellett távolabbi, más kontinensek felé irányuló területek – Karib-térség, Indiai-óceán szigetei, Észak-Afrika, Hátsó-India – kerültek az utazók érdeklődésének középpontjába (KANE, R. M. 2012, O'CONNELL, J. F. 2011).

5.1.3. Az idegenforgalom és a közlekedés kapcsolatának alakulása a 20. század második felében

A kereső népesség foglalkozási átrétegződése a második világháború után a legtöbb országban végbement. A mezőgazdaságból iparba, majd később a szolgáltatási szektorba áramló kereső népesség utazási hajlandósága jelentősen növekedett, különösen a „fizetett szabadság” jogának kialakulásával. A vidéken élők „röghöz kötöttsége”, kis mobilitása nem kedvezett a turizmus fejlődésének, de az urbanizáció felgyorsulásával a városlakók igénye megnőtt a szabadidő értelmes eltöltésére, az utazásokra. A diszkrecionális jövedelmek növekedésével, a motiváció fokozódásával, a közlekedési eszközök gyors fejlődésével a turizmus nemcsak a legmódosabb emberek kiváltsága lett, hanem napjainkban már egyre többen élvezhetik az ismeretszerzés és pihenés e formáját.

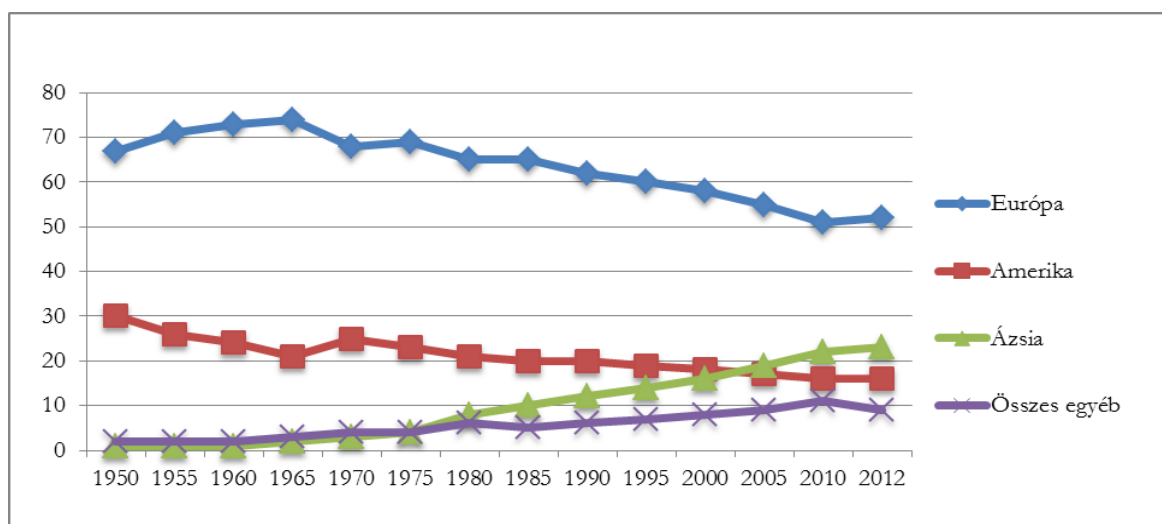
A turizmus fejlődésének köszönhetően – amely függ az új információs technológiák átvételétől, a környezetvédelem szintjétől, valamint a társadalmi életstílus változásától egyaránt

(ČULKOVÁ, K. – DUDITŠOVÁ, D. – ZUBALOVÁ, J. 2012) – az ágazatban részt vevők száma korábban nem tapasztalt méreteket öltött, melynek köszönhetően a turistaforgalom, a turizmus ágazata a piaci arányai alapján a harmadik helyet foglalja el a Földön a petrolkémiai- és az autóiipar mögött (KONEČNÁ, A. – MICHALOVÁ, V. – NOVACKÁ, L. 1999). Az elmúlt másfél évtizedben – az 1996. évi 561 millió fős turistaérkezéshez képest 2012-ben már 1,035 milliárd főt regisztrált az UNWTO (2013) – mintegy 75%-kal nőtt az idegenforgalmi utazásokban részt vevők száma. Az ágazat tartalékai még jelentősek, azonban a térben igen koncentráltan jelentkező idegenforgalom komoly veszélyeket is jelenthet, amennyiben a természeti környezetre gyakorolt terhelésére, vagy az egyes régiók eredeti kultúrájának megváltozására gondolunk.

Az arányokat tekintve az idegenforgalmi célú utazások valamivel több, mint fele ma Európába irányul, a másik fele pedig a Föld egyéb kontinenseire.

A 2. ábra a múlt század közepétől követi nyomon a turistaérkezések alakulását.

2. ábra: Nemzetközi turistaérkezések százalékos megoszlása a Földön 1950-2012 között



Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

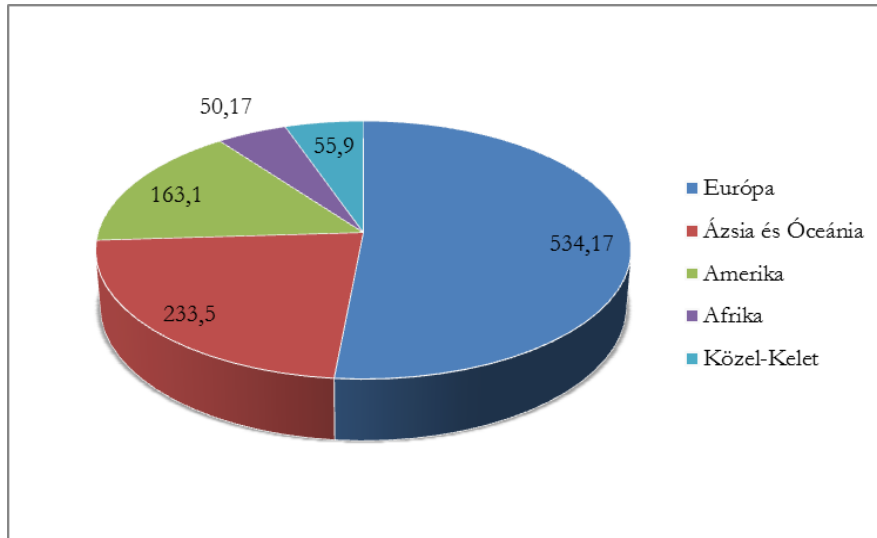
A turistaérkezéseket tekintve Európa vezető pozíciója a csökkenő tendencia ellenére továbbra sem kérdéses, azonban az Óvilágtól távoli területek elérhetősége jelentősen növekedett a közelmúltban. Az ezredforduló után Amerika (16%) és Ázsia (23%) helyet cserélt a képzeletbeli dobogón, Afrika megtartotta 4-5%-os részesedését, ami 2012-ben 5% volt a Közel-Keleten is.

A Turisztikai Világszervezet (UNWTO) 4-5 éve hangoztatott előrejelzése beigazolódt, miszerint 2012-ben a turistaérkezések száma meghaladta az egymilliárd főt (UNWTO 2013). A szervezet távolabbi prognózisa szerint a tendenciákat követve, s a jövőben évi 3,3%-os növekedéssel számolva 2030-ra akár 1,8 milliárd fős nemzetközi turistaérkezés szám is várható

lesz a Földön (UNWTO 2013). Az alábbi ábrák, diagramok az idegenforgalmi utazások közelmúltbeli alakulását követik nyomon.

A nemzetközi turistaérkezések 2012. évi regionális megoszlását a 3. ábra szemlélteti.

3. ábra: A nemzetközi turistaérkezések alakulása 2012-ben (millió fő)

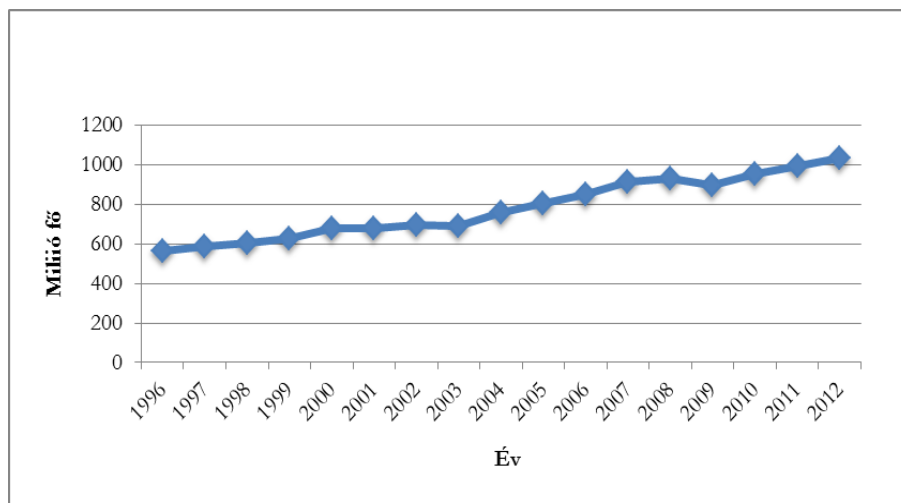


Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Európa dominanciája egyértelműen kivehető a diagramból, amennyiben az összes turistaérkezés nagyobbik fele e kontinensre irányul.

Az ágazat egész Földre értelmezett közelmúltbeli dinamikus fejlődődését a 4. ábrán követhetjük nyomon.

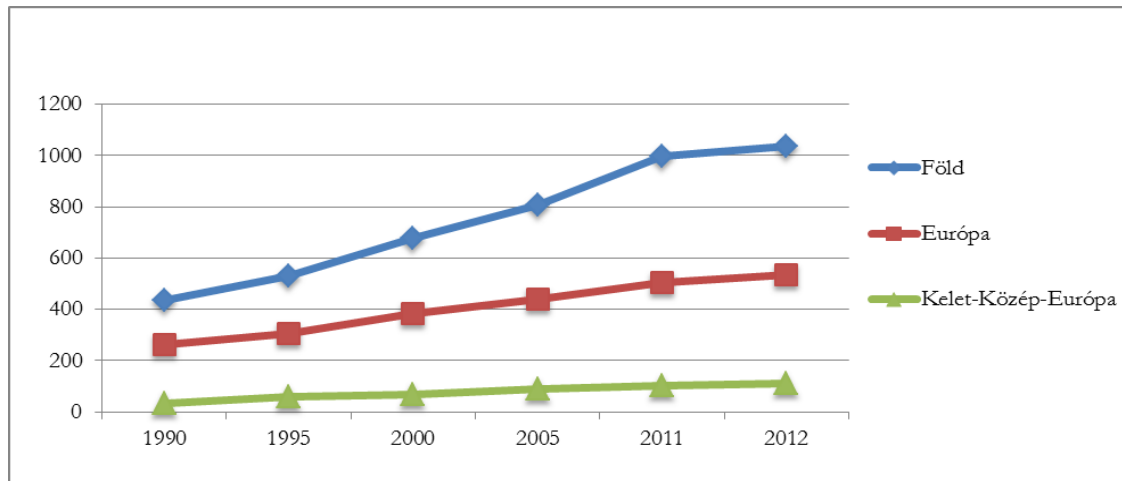
4. ábra: A turistaérkezések közelmúltbeli alakulása a Földön



Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A turistaérkezések adatait áttanulmányozva az ábrából jól látható az idegenforgalmi ágazat közelmúltbeli dinamikus és folyamatos növekedése, amennyiben az elmúlt 16 évben az érték mintegy 70%-kal emelkedett.

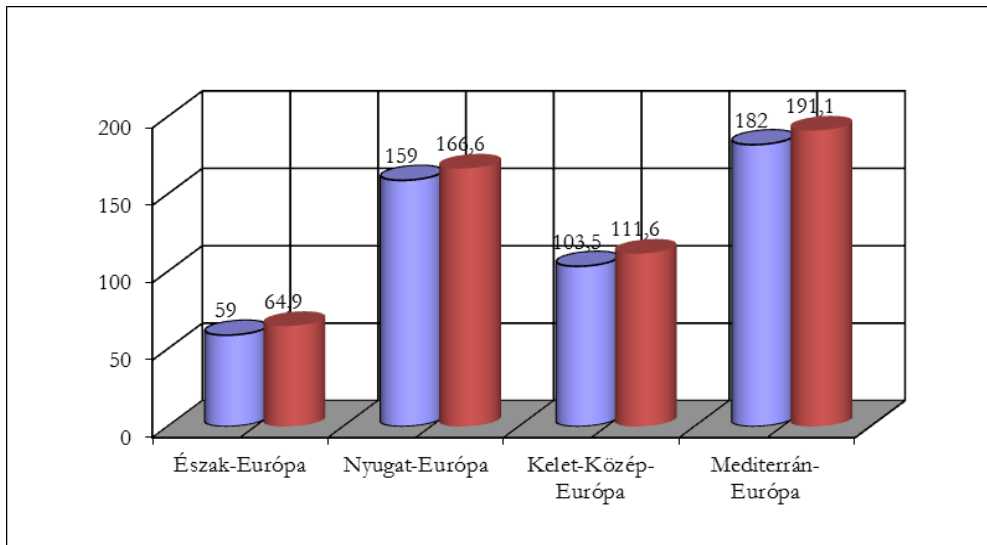
5. ábra: A turistaérkezések alakulása a Földön, Európában és Kelet-Közép-Európában (millió fő)



Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Míg egész Földünk és Európa vonatkozásában az elmúlt két évtized alatt mintegy megduplázódott a nemzetközi turistaérkezések száma, addig Kelet-Közép-Európában ugyanez az érték triplájára emelkedett, ami véleményem szerint szintén alátámasztja a vizsgált terület kutatásának relevanciáját. A kontinensek közül a 2012. esztendőben Európa 3,4%-os, Amerika 4,6%-os, Afrika 5,9%-os míg Ázsia és Óceánia térsége 7%-os pozitívumot produkált (Közél-Kelet látogatottsága nem meglepő módon 5,4%-al esett vissza). Kelet-Közép-Európában ekkor 7,4%-os növekedést regisztráltak, ami messze a legmagasabb az egész kontinensen (UNWTO 2013). Európát turisztikai nagyrégiókra bontva az alábbi értékeket kapjuk 2011-2012-ben (6. ábra).

6. ábra: Turistaérkezések Európa nagyrégióiban (2011-2012) (millió fő)

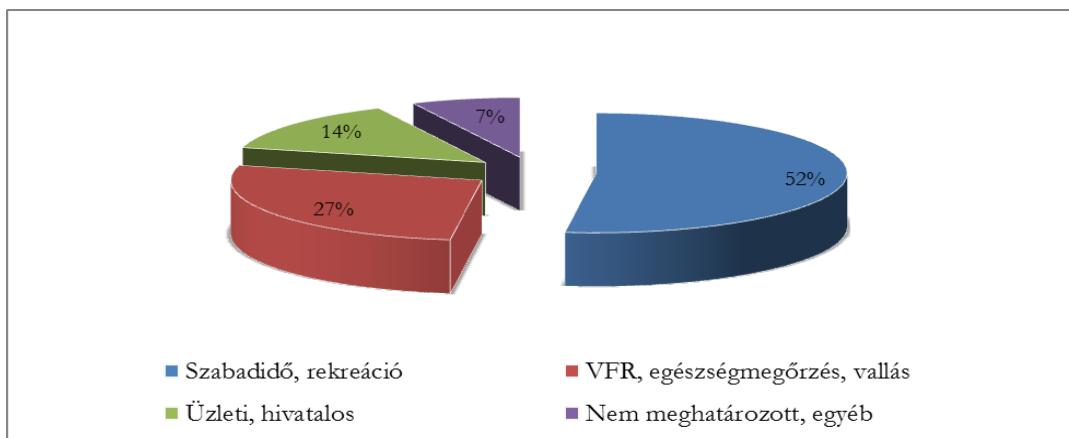


Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A legtöbb látogató tehát egyfelől a kedvező klímájú mediterrán déli országokat (3S és kulturális turisztikai dominanciával) részesíti előnyben, ahol a nyári időszak turistacsábító hatása dominál. Másfelől pedig Nyugat-Európa tradicionális idegenforgalmi térségei, nagyvárosai, kulturális központjai vonzzák a legtöbb látogatót.

A nemzetközi utazások céljai szerint azok felét a szabadidős, rekreációs utazások teszik ki. Emellett még a barát- és rokonlátogatások, valamint a vallási utazások szerepe emelkedik ki, turisztikai szervezetek és szakértők szerint pedig egy újabb trendként értelmezhető, hogy a turizmuson belül az egészségturisztikai utazások mutatják az egyik legdinamikusabb növekedést (KISS K. – TÖRÖK P. 2001). A 7. ábra az utazások céljairól nyújt tájékoztatást.

7. ábra: Turistaérkezések a Földön 2012-ben, a látogatás célja szerint



Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az elméleti bevezető részek tárgyalásának a kutatási téma szempontjából igen fontos területe, hogy a turisták az úti céljaik eléréséhez milyen közlekedési eszközöket használnak fel (8. ábra). Előljáróban leszögezhetjük, hogy a vízi- és szárazföldi közlekedés korábbi meghatározó szerepét mára a légi közlekedés háttérbe szorította, amennyiben 2010 után már az idegenforgalmi utazások több mint fele repülőgépekkel történik.

A *vízi közlekedés* egyik legfőbb hátránya a lassúsága. Az idegenforgalmi utazásokban látható csekély 6%-os részaránya egyfelől a belvízi (folyami, tavi) hajóutaknak, nagyobb részben pedig a tengeri turisztikai célú utasszállításnak köszönhető, ahol nem melleleg a hajóval történő utazás már önmagában is egy turista attrakció, utazási motiváció (WEAVER, A. – DUVAL, D.T. 2008).

A szárazföldi utazásokban a főként Európában korábban igen komoly jelentőségű *vasúti közlekedés* szerepe az idegenforgalmi utazások területén jelentős mértékben lecsökkent, pedig véleményem szerint megfelelő minőségű pályahálózat esetén környezetvédelmi és egyéb szempontokból is jelentősebb szereppel bírhatna, s egyben a fenntartható közlekedés egyik bázisává is válhatna. Érdeemes kiemelni, hogy a környezetbarát közlekedési hálózat kialakításának szempontjából a TEN-T-vel (Trans-European Transport Networks, Transzeurópai Közlekedési Hálózat) kapcsolatos területfejlesztési elvárás a közúti forgalom egy részének vasútra történő áthelyezéséről szól (TÓTH Z. 2002). Nem melleleg a vasúti pályaudvarok városon belüli centrális elhelyezkedése, s a légi közlekedés esetében kedvezőtlen holt- és hasznos idő arány miatt rövidtávon (kb. 500 km-ig) az eljutási időt tekintve a repülésnél előnyösebb a vasúti közlekedés (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2003; KNOWLES, R.D., SHAW, J. és DOCHERTY, I. 2008).

Újabb motivációként szolgálhat, hogy – turisztikai vonatkozású megközelítésben – a nagysebességű vasutak a sebességük révén egyedülálló – „repülés a földön” – élményt biztosítanak (SOMOGYI B. 2010). A nyugat-európai példák rávilágítanak, hogy a vasút elsősorban a rurális, kevésbé urbanizált területeken szolgálhatja a környezettudatos, fenntartható turizmus fejlődését (LUMSDON, L. – DOWNWARD, P. – RHODEN, S. 2006), amihez fontos lépés a vasúton utazók motivációs igény szintjének, keresleti tényezőinek feltárása (DALLEN, J. 2007) is.

A turistaérkezéseket tekintve második helyen álló (40%, 8. ábra) *közúti közlekedés*, melynek egyik legnagyobb előnye a kényelmes „háztól házig” történő gyors utazás lehetősége, arányaiban alig marad el a légi közlekedéstől. Az Európa legnagyobb részén, Észak-Amerikában és Ázsia fejlett régióiban jól kiépült differenciált közúthálózat nagyban elősegíti a célterületre történő gyorsabb eljutást.

Érdeemes azt is megjegyeznünk, hogy a szabadidős turisták személygépkocsikkal a felmérések szerint maximum 1000 kilométeres körzetben keresik fel az attrakciókat. Ez az egy napi távolság tehát, amely fölött a közlekedési eszköz elveszíti versenyképességét a repüléssel szemben. Az

üzleti forgalom esetében ez a távolság szűkebb, maximálisan 600 kilométer körüli. A felmérések szerint személygépkocsival a rövid, 3-4 napos városlátogatásokra, a 10-15 napos körutazásokra, az aktív turizmus formáira – pl. síelés – illetve a barát- és rokonlátogatásokra vállalkoznak leginkább a turisták (VERES L. 2011).

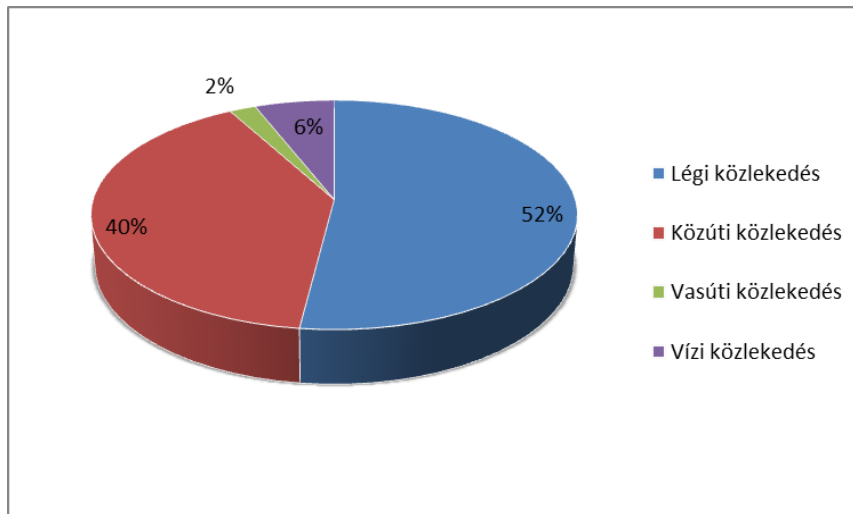
A távolsági autóbusz közlekedés igen fontos szerepet játszik főként Európa turizmusában az elmúlt időszakban. A szervezett, csoportos körutazások esetében – itt gyakran 2000-2500 km-es útvonalról is beszélhetünk – szinte kizárólagos a használatuk (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). Az utazási irodák által meghirdetett – főként a kulturális szempontból jelentős nagyvárosokat, természeti és történeti látnivalókat megcélzó – utak leginkább a közép- és idősebb korosztályt célozzák meg.

A nemzetközi turistaérkezésekben a legmeghatározóbb szerepet a disszertáció témáját is lefedő *légi közlekedés* játssza. Az elmúlt években részaránya folyamatosan növekedett – már 50% feletti, 8. ábra – a többi közlekedési alágazat rovására.

A légi közlekedés egyik legjelentősebb gazdasági haszna a más ágazatokra gyakorolt multiplikátor hatásában van, melynek egyike természetesen a turizmus. Az idegenforgalom tehát függ a közlekedéstől, amennyiben a látogatók szállításáról van szó, mialatt a közlekedési ágazat pedig a turizmustól függ, mivel utóbbi keresletet generál a szolgáltatásához (AIR TRANSPORT ACTION GROUP, 2004).

A nemzetközi légi közlekedés növekedése és a turizmus fejlődése egymást segítő és erősítő folyamatokká váltak a XX. század folyamán, különösen pedig a XXI. századra. Az utóbbi évek-évtizedek társadalmi-gazdasági eseményei – a légi közlekedés liberalizációja, privatizációs stratégiák és technikák, a lowcost légitársaságok megjelenése, etc. – mindinkább rávilágítottak a modern légi közlekedés és a turisztikai célú utazások fontosságára (BIEGER, T. – WITTMER, A. 2006, BUTTON, K. 1999, DUVAL D.T. 2007, TIBOLDI T. 2007, LEGEZA E. – SELYMES P. 2011, SÜLYÖK J. 2008b, CRISTUREANU, C. – BOBIRCA, A. 2007). A légi közlekedés és turizmus jövőbeni kapcsolatának mibenléte az egyes államok gazdasági helyzetétől, jólététől függ elsősorban (DUVAL D.T. 2013).

8. ábra: A nemzetközi turistaérkezések aránya a Földön a közlekedési ágazatok szerint (2012)



Forrás: Az UNWTO (2013) adatainak felhasználásával szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Érdemes azonban megjegyeznünk, hogy – fenti ábrával ellentétben – amennyiben a világ turizmusában az összes idegenforgalmi utazást vizsgáljuk (kiegészítve tehát a volumenében a nemzetközínél jóval jelentősebb belföldi utazásokkal is), akkor a személygépjárműves utazás magasan vezet (77%) a repülőgépes forgalom (12,5%) előtt (RODRIGUE, J-P. 2013).

5.2. A légi közlekedési ágazat kialakulása és mai helyzete, különös tekintettel a turizmusra

5.2.1. A „hőskorszak”

Az ember egyik régi vágya, a repülés általános közlekedési értelemben csak lassú és hosszú fejlődési folyamat eredményeképpen valósulhatott meg. Leonardo da Vinci középkori feljegyzései, próbálkozásai, majd a XVIII. század végén a francia Montgolfier-fivérek nevéhez fűződő első sikeres hőlégballonos repülés után még hosszú időnek kellett eltelnie ahhoz, hogy a repülés közlekedési jelentőségre tehesen szert (GRANT, R.G. 2007).

A német Otto Lilienthal volt az első, akinek siklórepülő szerkezetekkel végzett repülési kísérleteit hiteles tanúsítványok bizonyítják. Irányítható, kormányzott motoros repülőgépekkel először a XX. század elején emelkedtek emberek a magasba, minek köszönhetően Angliában, 1901-ben Gustave Whitehead, az Amerikai Egyesült Államokban pedig a Wright-fivérek (1903) nevéhez fűződik az első repülés (VERES L. 2011).

Az első két évtized kezdeti lépéseit – melyet elsősorban a különféle rekordok felállítása jellemezett a távolság, sebesség és időtartam terén – követően már az 1920-as évektől a repülés gyakorlati alkalmazási lehetőségeinek keresése állt az érdeklődés középpontjában. Az első légi járatok megindulása az első világháború utáni évekre tehető úgy Észak-Amerikában, mint Európában. Mindkét esetben először a postaforgalom indult meg. Az 1920-as évek közepére már olyan szintre fejlődött a repülési technika, hogy többek között az Atlanti-óceán, sőt leszállásokkal már az egész Föld körülrepülése kivitelezhetővé vált. A fejlődésben fontos szerepet játszottak a gyarmattartó nagyhatalmak, akiknek gazdasági, politikai szempontból egyaránt fontos volt a távoli gyarmatokkal való minél jelentősebb kapcsolattartás. Mind a brit, mind a francia nagyhatalom először az afrikai gyarmataikkal biztosítottak fővárosukból légi járatokat. A közhasználatú légi közlekedéshez természetesen elengedhetetlen feltétel volt, hogy biztonságos, az utasokat zárt térben szállítani alkalmas repülőgépeket gyártsanak. A fejlődésben mérföldkő a korábbi vegyes – fém, gumi, vászon, fa – anyagból megépített sérülékeny gépek helyett a teljesen fémépítésű, zárt utasfülkével rendelkező, professzionális utasszállításra alkalmas repülőgépek megjelenése (ERDŐSI F. 1997; SHIFTAN, Y., BUTTON, K.J. és NIJKAMP, P. 2007).

Az 1920-40 közötti időszakban használatos, a kor kívánalmainak megfelelő repülőgépgyártók közül a német Junkers és a Dornier, valamint az amerikai Boeing és Douglas cégek repülőgépei voltak a legjelentősebbek. A már az első világháborúban is alkalmazott, merev szerkezetű, irányítható léghajók, a zeppelinek a sorozatos szerencsétlenségeik következtében nem terjedtek el

a polgári repülésben. Korán megalakultak az első állami légitársaságok, a metropoliszok környékén jelentős repülőterek épültek. A különböző kontinenseket egymástól eltérő hálózati rendszerek kiépítése jellemezte: a fejlett Észak-Amerikában és Európában a földrészen belüli vonalak épültek ki először, míg az elmaradottabb fejlettségű kontinenseken a más földrészekkel összekötő vonalak alakultak ki kezdetben (ERDŐSI F. 1997).

5.2.2. A második világháború utáni időszak jellemzői

A polgári repülés kezdetei ugyan az 1920-30-as évekre tehetőek, de az iparág igazán a második világháborút követően indult gyors fejlődésnek (BOGNÁR A. 2006). A repülés technikájában a második világháború, s az azt követő időszak hatalmas fejlődést hozott. Az 1950-es évek közepéig a dugattyús motoros repülőgépeket használták a polgári repülésben is, majd fokozatosan a gázturbinás légcsavaros (pl. Vickers Viscount), később pedig a sugárhajtóműves – a fent már említettekén kívül még többek között a Tupoljev (TU) és Iljusin (IL) – gépek vették át a vezető szerepet. A sugárhajtóműves repülőgépeket gyorsaságuk miatt naponta több járaton is lehetett közlekedtetni, ezért kihasználtságuk jobb volt, s ezért a polgári repülésben meghatározóvá váltak az 1960-as években (ERDŐSI F. 1997). A repülés interkontinentális vonatkozásban a XX. század közepétől vált a legfontosabb közlekedési ágazattá, majd 1958-ra több ember utazott már repülőgépen, mint hajón az „Ó”- és „Újvilág” között. A légi közlekedési vállalatok száma is fokozatosan növekedett, 1960-66 között – a Szovjetunió és Kína nélkül – közel megduplázódott a légi forgalom a Földön, s az összes forgalom meghaladta a 200 millió főt (ERDŐSI F. 1997). A legnagyobb repülőgépgyárrá a Seattle központú Boeing Company vált – a legmegbízhatóbb B-747, később B-767 típusú gépeit tömegesen gyártva –, megelőzve a Douglas és Lockheed gyártó cégeket. Az 1970-es évektől egy európai össztermék, az Airbus is felzárkózott a Boeing mögé, s a későbbiekben e két gyártó versenye jutott kifejezésre leginkább a légi piacon. A rohamos fejlődést mutatja, hogy 1977-ben az IATA-hoz (International Air Transport Association – Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség) tartozó 109 légitársaság már közel 350 millió utast szállított (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009).

A későbbiekben történtek kísérletek a hatalmas sebességgel (akár 2 Mach) közlekedő szuperszonikus repülőgépek tömeges alkalmazására is. Az első, hangsebesség felett repülő szovjet gyártmányú TU-144-es repülőgépeket menetrend szerinti légi utasforgalomban mindössze 1977-1978-között használták, a francia-angol Concorde-ot pedig 1976-2003 között alkalmazták. A balesetek, de még inkább az igen költséges üzemeltetés okozta az utóbbi, sikeresebb vállalkozás

megszűnését is. A legmegbízhatóbb repülőgépeket gyártó Boeing és Airbus cégek versenye a közelmúltban is folytatódott (GRANT, R.G. 2007).

5.2.3. A légi közlekedés jelenlegi trendjei

Földünk a repülés globális elterjedésével lényegében mintegy „összezsugorodott”; jelenleg 24 óra alatt a bolygó bármely pontjára eljuthatunk a légi közlekedésnek köszönhetően. A kényelmes, gyors, biztonságos repülésnek azonban káros hatásai, hátrányai is ismertek, melyeknek köszönhetően a jövőben számos probléma felmerül. A betegségek, járványok, vírusok gyorsabb terjedése nehezen kivédhető probléma, itt elég, ha csupán a néhány évvel ezelőtti SARS-ra gondolunk.

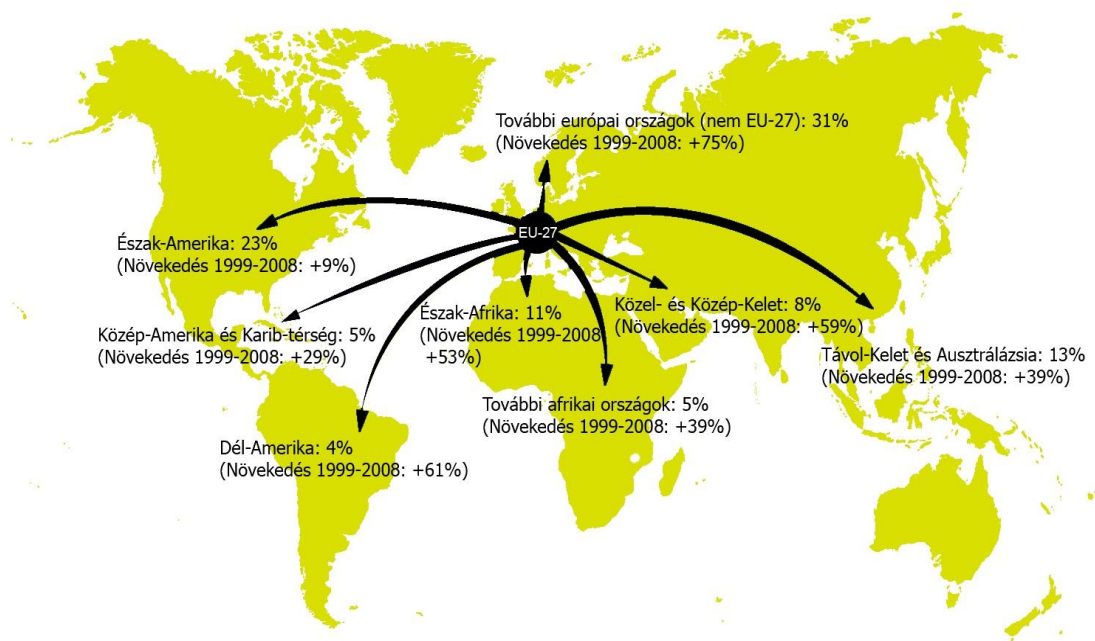
A globalitás egyik negatív hozománya a terrorizmus újabb formáinak a kialakulása is, melynek légi közlekedéssel összefüggő legszomorúbb példája a 2001. szeptember 11-i New Yorkot és Washington DC-t ért repülőgép merénylet. A fejlődést hátráltató gazdasági-politikai tényezők – pl. 1991-es öbölháború, üzemanyag árak növekedése – rövidebb-hosszabb időre visszavetették ugyan az utazási hajlandóságot (ALDERIGHI, M. – CENTO, A. 2004), azonban – a turisztikai szakmát is meglepően gyorsan – az ágazat súlyát, fejlődését nem állították meg. A 2003-2007 közötti fellendülés után a gazdasági válság hatására az IATA mutatószámai a 2007-2009 közötti időszakban ugyan romlottak (DOBRUSZKES, F. – VAN HAMME, G. 2011), a – turisztikai célú – légi közlekedés mutatói azonban azóta javuló, fejlődő tendenciát mutatnak. Az idegenforgalmi- és üzleti célú utazásoknak, a különféle hétfégi városlátogatásoknak, vagy a rokonlátogató, VFR (visiting friends and relatives) turizmusnak köszönhetően az utasok jelentős hányada tehát a szabadidő eltöltéséhez a légi közlekedést veszi igénybe, főként távolabbi relációkban, lévén így a célterület elérése rövidebb idő alatt lehetővé válik. A diszkrecionális jövedelmek növekedésével, s a kedvező jegyáraknak is köszönhetően egyre többen vehetnek részt a kényelmes, gyors légi közlekedésben, amit tehát a 2008 óta tartó gazdasági válság sem tudott visszavetni (UNWTO, 2013).

Az ágazat közelmúltbeli további dinamikus növekedését mutatja, hogy 2006-ban a repülőtereken regisztrált utasok száma a Földön elérte a 4,8 milliárd főt, melynek 35%-a Észak-Amerikához – az összes utasforgalom harmadát az Egyesült Államok adja – kötődik, 31%-nak pedig valamelyik európai repülőtér volt a kiinduló-állomása (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). A repülés 100. évfordulóján, 2003-ban a Földön 1,6 milliárd fő utazott repülőgépekkel, mely érték 2010-re 2,4 milliárdra növekedett (RODRIGUE, J-P. 2013). Ez a Föld mai népességének közel 1/3-át jelenti. Assad Kotaite az ICAO (International Civil Aviation

Organization – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) korábbi elnöke – aki munkája révén folyamatosan követte az ágazat rendkívüli fejlődését – említi, hogy a szervezet 1944-es megalakulásakor alig 9 millió fő utazott a Föld légitársaságainak köszönhetően, addig 60 évvel később már közel 1,9 milliárd utas (AIR TRANSPORT ACTION GROUP, 2004).

A légi közlekedési ágazat ezredforduló óta megfigyelhető dinamikus növekedését mutatja a 9. ábra, mely az Európai Unió országaiból történő légi utazásokra koncentrál.

9. ábra: Az EU-27 légi utasforgalma a Föld régióiba, 2008-ban



Forrás: Eurostat (2010) adatai alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A fapados légitársaságokat választó nyugat-európai turisták utazási szokásai nyugat-nyugati útvonalakon főként rövidebb nyaralásokból és a második otthon látogatásából állnak (BIEGER, T. – WITTMER, A. 2006), míg MUNDRUCZÓ GY. (2005) kutatásaiból látható, hogy Kelet-Európába elsősorban rokonlátogatási (VFR) céllal érkeznek a látogatók.

Az utasforgalom a következőkben bemutatott légitársaság-típusok révén bonyolódik.

A hagyományos nemzeti légitársaságok korábbi egyeduralmát az Egyesült Államokban már az 1970-es években kifejlesztett, majd közel húsz évvel később Európában is fokozatosan elterjedő *diszkont (fapados, low-cost) légitársaságok* megjelenése törte meg.

A diszkont légitársaságok szerepét a turizmus szempontjából azért érdemes kihangsúlyozni, mert esetükben a célcsoportot körülbelül kétharmad részben a szabadidős célú utazók adják; ezen belül a legnagyobb kereslet a tengerparti nyaralókhoz (33%) és a városlátogatókhoz (22%) kapcsolódik (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009).

A Southwest Airlines légitársaság – mely az USA légi közlekedésében egyedülként, a megalakulása óta eltelt több mint 30 évben folyamatosan profittal büszkélkedhet, s 2001-ben a Föld legjövedelmezőbb légitársasága volt (PATE, J.M. – BEAUMONT, P.B. 2006) – által az USA-ban bevezetett fapados üzletmodellt Európában először az 1991-ben megalakult Ryanair légitársaság alkalmazta (CENTO, A. 2009). Dudás Gábor 2010. évi tanulmányában – DOBRUSZKES, F. 2006 nyomán – azokat a légitársaságokat nevezi low-costnak, melyek árai adott útvonalakon nem haladják meg a hagyományos légitársaságok árainak 66%-át. Alapvetően a modell a költségek alacsonyan tartására és magas kihasználtságra törekszik (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). A szállító tevékenységhez szorosan nem kapcsolódó szolgáltatások – például a viteldíjban benne lévő ingyenes étkeztetés – elhagyásával, kevésbé ismert másodlagos repülőterek igénybe vételével, szupergyors földi kiszolgálással, papírmentes jegyértékesítéssel, valamint általában egyetlen repülőgép típus használatával, ezen társaságok igen kedvező árakat képesek kínálni az utazóközönségük számára.

Az úgynevezett „no frills service”, vagyis a „felesleges kiadásoktól mentes” szolgáltatás nyújtása, az „extrák” mellőzésével elsősorban az utasok biztonságos úti célba juttatását szolgálja (TÓTH-KARDOS K. 2009). A diszkont légitársaságok repülőgépei igen magas hely kihasználtság aránnyal – általában 80% feletti telítettséggel (load factor) – rendelkeznek. Európai példákkal élve a Ryanair, a Wizz Air, az EasyJet és más társaságok elsősorban ennek köszönhetik korunkban dinamikus növekvő légi forgalmukat. A diszkont repülőgépek felszereltségét összehasonlítva a hagyományossal, elmondható, hogy például a férőhely kapacitásokban egy Boeing 737-800-as típusú repülőgép esetében a diszkont gépekbe 20%-kal több ülőhelyet építenek be (<http://www.elfaa.com>). A diszkont légitársaságok, kihasználva a nemzeti légitársaságok által figyelmen kívül hagyott piaci szegmenseket, új keresletet indukálva azoknak komoly versenytársaivá váltak (DUDÁS G. 2010). A „low-cost légitársaság fogalom” a kutatások alapján nem egy homogén kategória, nem egy egységes stratégia (PELS, E. 2008), hanem többfajta (5) változata létezik ezen üzletmodellnek (DUDÁS G. 2010). A diszkont légitársaságok számbavételével foglalkozó internetes honlap (<http://www.discountairfares.com>) adatai alapján a Földön jelenleg működő 133 fapados légitársaság legnagyobb része Ausztráláziában (a geográfiában nem létező térlehatárolás természetesen Ausztrália, a Csendes-óceáni térség és Ázsia területét fedi le) (52) és Európában (38) van bejegyezve.

A *hagyományos (full service) légitársaságok* túlélése, jövője a szövetségek, partnerségek kiépítésében, erősítésében látszik. A nagy hagyományos légitársaságok partnerségi viszonyaiból jöttek létre a legnagyobb szövetségek, mint a Star Alliance (1997), a Oneworld (1999, ennek volt tagja a Malév is) és a Sky Team (1999). A szövetségek összehangolják menetrendjeiket,

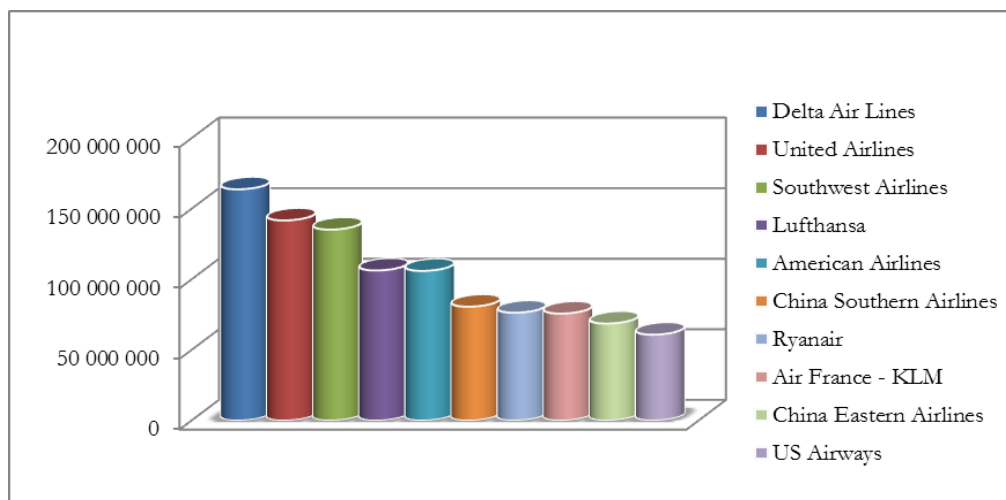
útvonalhálózatukat és földi szolgáltatásaikat, emellett különféle törzsutas-programokkal (Frequent Flyer Programs) igyekeznek megtartani utasaikat. A menetrend szerinti szolgáltatást végző hagyományos légitársaságok a bevételeik többségét a business osztályon utazóktól nyerik leginkább (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009).

A *regionális légitársaságok* kisebb közhasználatú légikikötők között, illetve a regionális és nemzetközi repülőterek között kisebb és közepes méretű repülőgépekkel szolgáltatnak. A közelmúlt tapasztalatai alapján a maximum 70 férőhelyes repülőgépek alkalmazása számukra a legkifizetődőbb, és a forgalmuk bő kétharmada a nagy repülőterekre irányuló ráhordó forgalomból adódik, jövőbeni versenyképességük azonban kérdéses.

Jelenleg a Földön mintegy 270 légitársaság szállítja a légi utasokat összességében (<http://www.kls2.com>). Az IATA adatbázisa alapján a Föld jelenlegi legnagyobb 10 légitársasága közül 5 az Amerikai Egyesült Államokban található mind a szállított utasokat, mind pedig az utaskilométert tekintve. Észak-Amerika vezető pozíciója – mindkét skálán a Delta Air Lines áll az élen – mellett Európa szerepe emelhető még ki, a Lufthansa az Air-France-KLM a Ryanair és a British Airways jóvoltából. Ázsiát két kínai-, valamint az Emirates légitársaság képviselteti a legnagyobbak között (<http://www.iata.org/publications/economics/Pages/developments.aspx>).

A legnagyobb utasforgalommal bíró légitársaságokat mutatja be a 10. ábra.

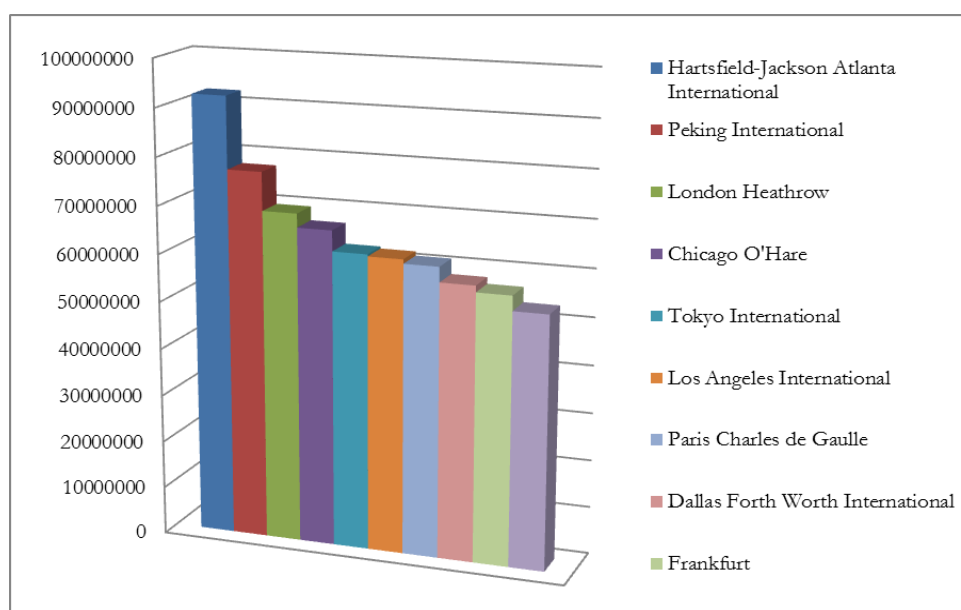
10. ábra: A Föld legjelentősebb légitársaságai éves utasforgalmuk alapján, 2011-ben (fő)



Forrás: IATA adatok alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A legjelentősebb repülőterekről a 11. ábra nyújt tájékoztatást.

11. ábra: A Föld legjelentősebb repülőterei utasforgalmuk alapján, 2011-ben (fő)



Forrás: Az ICAO adatai alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A legforgalmasabb repülőterek között is észak-amerikai fölényt láthatunk, azonban e téren kisebbek a különbségek. Az első 10 légitársaság között található 3 európai és 3 ázsiai is. Meg szeretném jegyezni, hogy a dolgozatban elemzett visegrádi országok repülőterei közül a legforgalmasabb Prága sincs a Föld legnagyobb 50 repülőtere között.

A fejezetet összefoglalva elmondhatjuk, hogy a légi közlekedés haszna korunkban sokrétű. Az ágazat pozitív hatással bír a nemzetgazdasági folyamatokra, bővíti a fogyasztást, növekszik a mobilitás, ezáltal az életszínvonal, javulhat a munkaerő piaci helyzet, valamint jótékony hatással bír az ipari és kereskedelmi folyamatokra is (LEGEZA E. – SELYMES P. 2010). Az igen sérülékeny ágazatban azonban a rendkívüli események által kialakult forgalomkorlátozások, járat törlések – mint pl. a 2001. szept. 11-i terrorcselekmény az Egyesült Államokban, vagy a 2010. ápr. 15-i izlandi Eyjafjalla vulkánkitörés miatt Európában – miatt időlegesen akár a globális légi közlekedési szisztéma is felborulhat (RODRIGUE, J-P. 2013).

Az elmúlt esztendő adatai egyértelműen igazolják azt a feltevést, hogy a repülővel utazók javítják a turizmus teljesítményét, és az átlagosnál lényegesen nagyobb vásárlóerőt jelentenek. Ez esetben magasabb az átlagos tartózkodási idő, kedvezőbb a költség szerkezete; nagyobb a szálláshely, a vendéglátás és más turisztikai szolgáltatások súlya. Lényegesen magasabb összességében a fogyasztás (költség) szintje (GILYÁN Cs. 2008).

A légi közlekedés szerepe a turizmus növekedésében tehát nem vitatható, melyre kiváló példát szolgáltat az a bizonyára nem véletlen egybeesés, miszerint az öt legnagyobb Disney-park mindegyike a Föld 30 legforgalmasabb repülőterének egyike közelében található (Disneyworld – Orlando International Airport, Disneyland – Los Angeles International Airport, Euro Disney – Paris- Charles de Gaulle, Tokyo Disneyland – Tokyo-Haneda, Hong Kong Disneyland – Hong Kong International Airport) (RODRIGUE, J-P. 2013).

5.3. Változási folyamatok Kelet-Közép-Európa légi személyközlekedésében

5.3.1. A térség légi közlekedésének jellemzői az 1930-as évektől az 1980-as évek végéig

Annak ellenére, hogy a nyugati államokhoz képest gazdaságilag jelentős hátrányban volt, Kelet-Közép-Európában csak kisebb késéssel, már az 1930-as években megindult a menetrendszerinti személyeket- és postai küldeményeket szállító légi közlekedés. Az állami légitársaságok a térség országaiban viszonylag korán megalakultak, így:

- a TAROM elődje Romániában (CFRNA) 1920-ban,
- a cseh légitársaság, a ČSA 1923-ban,
- az egykori Jugoszláviában a mai JatAirways elődje, az Aeroputnik 1927-ben alakult meg (TINER T. 2007), mely az egyik legrégebbi ma is működő légitársaság,
- a lengyel LOT légitársaság 1929-ben,
- a magyar MALÉV 1946-ban.

A kezdetben csak néhány tucat utast szállítani képes repülőgépek a nagyobb területű államokban heti néhány alkalommal ugyan, de a belföldi közlekedésben is szerepet vállaltak már. Így a Szovjetunió mellett többek között Csehszlovákiában, Lengyelországban, Jugoszláviában, Romániában a fővároson kívül néhány vidéki központ repülőterét is bekapcsolták a légi közlekedési rendszerbe, Magyarországon viszont a belföldi légi közlekedés az ország kis területe miatt nem vált életképessé. A második világháború előtti időszakban az utas számok még csupán évi néhányezer fős teljesítményt értek el, a statisztikák így 1938-ban Lengyelország esetében 6800, Csehszlovákiában 7920, Magyarországon 5400 főt közölnek –, s összehasonlításképpen a Szovjetunióban is csupán 68000 légi utast regisztráltak (WORLD AIRLINE REPORT, 2005).

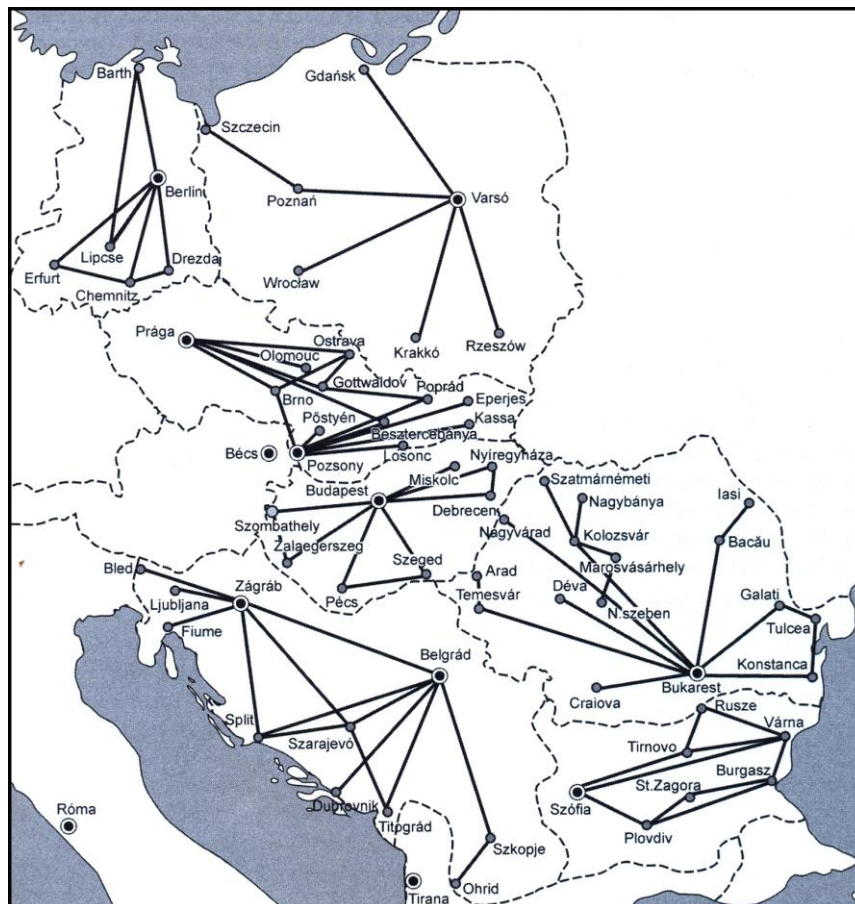
A második világháború után a légitársaságok helyzetét, újak alapítását az aktuális politikai helyzet határozta meg. A szocialista országok légi közlekedése ekkor néhány kivételtől eltekintve – Jugoszlávia, Románia – meglehetősen Moszkva-centrikus volt. A Szovjetunió a hatalmi körébe került szocialista országokban – részben repülőgépeinek hasznosítása céljából – vegyes (részben szovjet tulajdonú) légitársaságokat hozott létre, melyek az 1950-es évek közepén váltak formálisan önállóvá (ERDŐSI F. 2009a).

A belföldi légi közlekedés a legtöbb szocialista országban a Szovjetunió kivételével meglehetősen szerény méretű volt az 1950-es évek végén. A Visegrádi Országokat tekintve Lengyelországot és Magyarországot a főváros központúság jellemezte, ahonnan néhány vidéki

város légi elérhetőségére volt lehetőség. Magyarországon aztán az 1960-as években fokozatosan megszüntették a belföldi légi forgalmat, Csehszlovákiát pedig ekkor a Prága és Pozsony központú bipoláris rendszer jellemezte a belföldi légi forgalom szempontjából (ERDŐSI F. 2009a).

A szocialista országok nemzetközi légi hálózata meglehetősen kiterjedtnek volt mondható ekkoriban, azonban továbbra is viszonylag kevés utas vette csak igénybe a szolgáltatásokat. A korlátozott nemzetközi forgalmat jelzi, hogy a legforgalmasabb viszonylatokban csak a „keleti” fővárosok repülőterei vezetnek. A statisztikák Moszkva mellett Kelet-Berlin (Schönefeld) és Prága repülőterét emelik ki az utas számokat tekintve, melyeket tőlük elmaradva követnek az egyéb szocialista fővárosok és vidéki nagyvárosok repülőterei (ERDŐSI F. 2009a). A 12. ábrán Kelet-Közép-Európa 1950-es évek végi belföldi légi közlekedési hálózatát követhetjük nyomon.

12. ábra: A kelet-közép-európai országok belföldi légi közlekedési hálózata 1959-ben



Forrás: ERDŐSI F. 2009a

A későbbiekben a turbólégcsavaros, majd a sugárhajtóműves repülőgépek elterjedésével a repülőtereken szinte alapfeltétellé vált a szilárd burkolatú kifutópályák megépítése. Az 1980-as évekre a tervgazdálkodás enyhülésével, a nyugatra utazások lehetőségével kiegyenlítődött a

nemzetközi légi közlekedés orientációja, amennyiben a keleti és nyugati irányú légi forgalmat vesszük górcső alá (JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009).

5.3.2. Az ágazat fejlődése a rendszerváltozás évei és az ezredforduló között

A térség országaiban 1989-1992 között végbement politikai események és a világgazdaság akkori helyzetének hatására gazdasági visszaesés következett be, a Szovjetunió felbomlásával az egykori „keleti blokk” – Kelet-Közép-Európa – országainak ki kellett dolgozni, újra kellett értelmezni helyzetüket a térségben úgy politikailag, mint gazdaságilag (STEMPŁOWSKI, R. 1995). Ez a hátrányos helyzet természetesen nagyban érintette a légi közlekedési ágazatot is, a légi utasforgalom visszaesése valamennyi érintett államot sújtotta, azonban a válságból való kilábalás mindenütt másként alakult:

- Pozitív trendként értelmezhető, hogy a Visegrádi Négyekben a légi utas forgalom visszaesése csak rövid ideig tartott. Néhány csökkenő forgalmat mutató esztendő után már 1993 körül növekedést láthatunk, s ez a tendencia kis kilengésekkel mindmáig megfigyelhető.
- A Nyugat- és Közép-Balkán országaiban a délszláv háború okozta a drasztikus visszaesést. Azóta az utasok visszacsábítása a térségbe légi járatokkal csak igen lassan megy végbe; a legtöbb helyen a közelmúlt forgalmi adatai még mindig jelentősen elmaradnak a háború előtti idők teljesítményeitől.
- A Kelet-Balkánon a gazdasági visszaesés miatt hosszú ideig tartott a forgalomcsökkenés. A posztjugoszláv államokhoz hasonlóan az 1989 körüli légi forgalmat a térség repülőtereinek zöme a legutóbbi időig nem érte el (ERDŐSI F. 2009b).

Általánosságban elmondható tehát, hogy a rendszerváltozástól az ágazatban lassú átalakulási folyamat játszódott le:

- A nemzeti légitársaságok mellett új magán légitársaságok megjelenésének lehettünk tanúi, melyek – főként charter-repülésekre berendezkedve – általában sikeresen működtek.
- A nemzeti légi vállalatok olyan részvénytársaságokká alakultak, melyek részvényei döntően állami tulajdonban vannak, egy részük azonban külföldi tulajdonba került (ERDŐSI F. 2009a). Szlovákia, Magyarország és néhány Jugoszláv utódállam kivételével az állami vállalatok még sokáig megtartották vezető helyzetüket.

- Csehszlovákia és Jugoszlávia felbomlásával, a létrejött több kis területű állam légi közlekedése meglehetősen aszimmetrikussá vált. Az országok zömében csupán a főváros repülőtere kapcsolódott be a jelentős nemzetközi légi forgalomba, mellettük a kisebb légikikötők nemzetközi szerepe eltörpült. Sok helyen a szétaprózottság következtében megszűntek a belföldi légi forgalmi relációk. Korábban, belföldi viszonylatokban az említett államok légi hálózata minimum bipoláris jellegű volt (Csehszlovákiában a Prága-Pozsony; Jugoszláviában a Belgrád-Zágráb vonalak).
- A nemzetközi légi forgalom súlypontja a piacváltozás következtében Kelet-Európa országainak központi repülőtereiről nyugatra helyeződött át.
- A repülőgép-állomány megújulása egyaránt jellemzője a kiterjedt kelet-közép-európai térség országainak a rendszerváltozás utáni időszakban. Az előregedett egykori szovjet repülőgépek nyugati gyártmányúakkal történő kicserélése műszaki okokból is szükségessé vált. E téren a Visegrádi Négyek voltak a legkedvezőbb helyzetben, s ott ment végbe először a repülőállomány kicserélése (ERDŐSI F. 2009b).
- A vasfüggöny megszűnése után a nyugati vállalatok számos termelési egységet, leányvállalatot, üzemet létesítettek az említett térségbe (DOBRUSZKES, F. 2009), ami természetesen megnövelte az üzleti utazások számát. A diszkont légitársaságokat ekkor már főként az egyéni-, kis- és középvállalkozások (1-24, 25-99 fő) részesítették előnyben, míg a hagyományos légitársaságokat jellemzően a 100 főnél több embert foglalkoztató nagyvállalatok üzleti utasai vették igénybe (O'CONNELL, J.F. – WILLIAMS, G. 2005).

5.3.3. A régió légi forgalmának sajátosságai a 21. század elején

A szakirodalom és a statisztikák feldolgozása után megállapítható, hogy Kelet-Közép-Európában a turizmussal, a kulturális tényezőkkel, valamint az üzleti utazások számának növekedésével jelentősen emelkedett a kereslet a légi közlekedési ágazat iránt az ezredforduló óta. Jelen alfejezet az elmúlt bő egy évtizedben az ágazatban végbement változásokat, folyamatokat mutatja be.

A légi személyszállításban alapvetően a menetrendszerű járatok dominálnak, melyek az adatok tanúbizonysága szerint a légitársaságok szolgáltatásainak közel háromnegyedét adják. A térség légi forgalma döntő részben – közel 80%-ban – nemzetközi viszonylatban jellemezhető, mely a relatíve kis területű országok miatt érthetőnek tűnik. A nagyobb alapterületű államokban – leginkább Lengyelország, vagy Románia esetében beszélhetünk jelentős belföldi légi forgalomról

– működő légitársaságok adják azt a közel 20%-os arányt, mely esetben inkább belföldi szolgáltatást említhetünk.

A rendszerváltozás után a térségben megjelenő diszkont – „fapados” – légitársaságok (néhány példát említve közülük a Wizz Air a kutatást lezáró időszakban is működik, a Centralwings és a SkyEurope 2009-ben megszűnt) forgalma az ezredforduló óta jelentősen növekedett. A társaságok számára leginkább a Visegrádi Négyek térsége bizonyult megfelelő piacterületnek, lévén ezen államok gazdasági fejlettsége (utazásra fordítható diszkrecionális jövedelme) jelentősen felülmúlja a tőlük keletre elhelyezkedő posztszocialista országok hasonló mutatóját.

Az említett fapados légitársaságok térségben történő előretörését mutatja, hogy míg a nyugat- és a kelet-európai célállomások között 2004-ben mindösszesen 21 várospár között közlekedtek low-cost járatok, addig ez a szám 2008-ra már 285-re emelkedett (DUDÁS G. 2010). Az Európai Unió keleti bővítésének évében (2004) a diszkont légitársaságok főként rövid és középtávon szállítva az utasokat leginkább a nyugat-európai piacra fókuszáltak; átlagosan 634 km-es úthossz és 1,4 óra repülési idő volt jellemző rájuk, s a járatok 70%-a 1000 km-en belülre közlekedett (DOBRUSZKES, F. 2006).

A kereslet az említett területeken növekedett az olcsóbb repülőjegyek iránt, s a légi szolgáltatásokat egyre többen vehették igénybe. A low-cost légitársaságoknak alacsony áraikkal sikerült rávenni a repülőgéppel történő utazásra azt a hagyományos társaságok által elhanyagolt szegmenst, mely eddig anyagi okok miatt nem vehetett részt a légi közlekedésben (GILLEN, D. – GADOS, A. 2008). Kezdetben a visegrádi fővárosok – Varsó, Prága, Pozsony és Budapest – repülőterei játszottak jelentősebb szerepet a nagyobb vonzáskörzetük révén, de a későbbiekben egyre több vidéki nagyváros és kulturális központ – elsősorban lengyel (pl. Krakkó, Katowice, Gdansk) cseh (Ostrava, Brno) és román (Temesvár, Kolozsvár) repülőtér – is bekapcsolódott a légi hálózatba. A motivációk közt természetesen kiemelkedő, hogy a vidéki kisebb légikikötők esetében vonzó a társaságok számára, hogy olcsóbbak a leszállási és egyéb illetékek, mint a fővárosi repülőtereknél. A nyugat-európai fapados légitársaságok – többek között a Ryanair és a Germanwings – is egyre nagyobb arányban szolgáltatnak a térségben, hiszen Közép-Európában a bérköltések jóval alacsonyabbak, ezáltal a költségeik jelentősen csökkennek.

A későbbiekben aztán a diszkonttársaságok a Visegrádi Négyeken kívül más kelet-közép-európai országokban is megjelentek. Ezen légitársaságok zömének esetében azonban a kedvezőbb árak mellett az utasoknak számolniuk kell a különböző egyéb költségek – pl. a feladott poggyász külön költsége, nem internetes foglalás esetén jegykiállítási illeték, szűkösebb hely a gépeken stb. – mellett a nagyobb késésekkel, hosszabb várakozási idővel is. A repülőgépeken az

utazás közben továbbá nincsen ingyenes étel- és italszolgáltatás sem. A tapasztalat szerint a jövőben továbbra is a maximum 2-3 órás utazások esetében maradhatnak csak versenyképesek a társaságok.

A globális légi közlekedést kedvezőtlenül befolyásoló nyugat-európai és amerikai (2001. szeptember 11.-ei terrorakció) események annál gyengébben éreztetik hatásukat, minél keletebbre eső területekről beszélünk (ERDŐSI F. 2009a).

A repülőgép-állományok korszerűsítésében, felújításában a visegrádi országok jelentős előnyt élveznek a keletebbre fekvő államokkal szemben. A korszerűbb, biztonságosabb nyugati repülőgépek alkalmazása a jövőben valószínűleg elkerülhetetlen lesz majd Kelet-Európa országaiban is. A legrosszabb helyzet e téren Oroszországban mutatkozik, az elavult géppark hibáinak következtében bekövetkező legtöbb légi baleset ott tapasztalható.

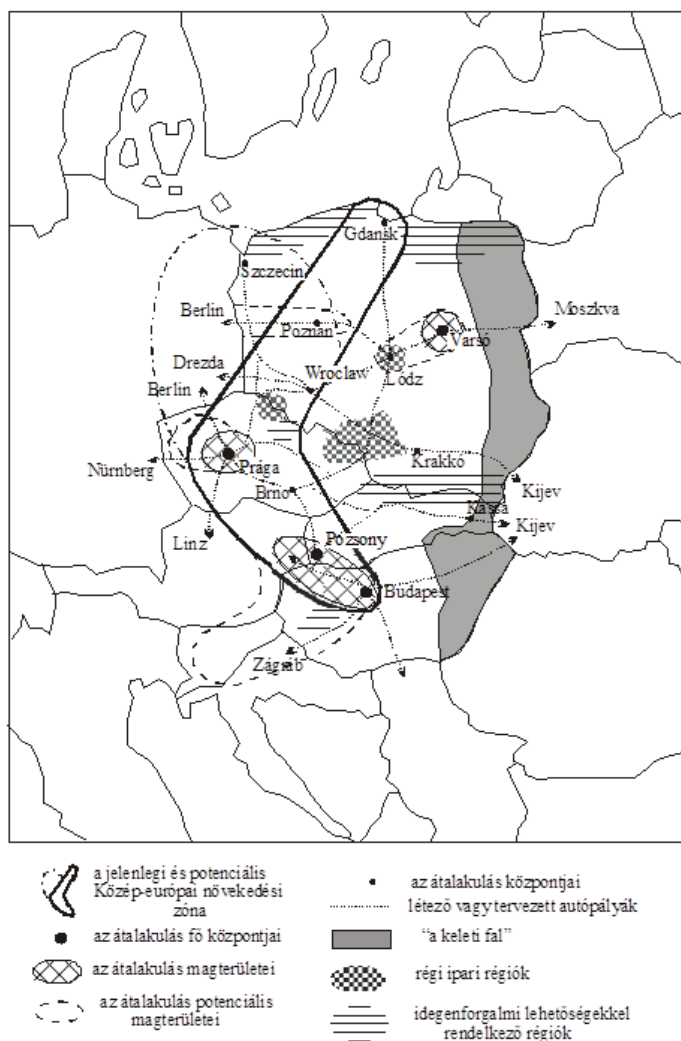
Az ezredforduló óta jelentkező, a légi közlekedésre irányuló egyre nagyobb kereslet, forgalom ellenére Kelet-Közép-Európa légi közlekedése eltölpül Nyugat-Európaéhoz képest. Kelet-Európa lakossága a légi közlekedés vonatkozásában kevésbé mobilizált és „globalizált” (ERDŐSI F. 2009a). Mindössze egy jelentős csomópont („hub”) repülőteret találunk a térségben – Prága – kevés a milliós metropolisz, alacsonyabb az aviatikai kultúra színvonala.

Természetesen az egyes országok légi közlekedésének sajátosságaiban – földrajzi helyzet, légi közlekedésre való rászorultság, a turizmus mértéke, a kulturális-természeti vonzerők jelenléte, illetve hiánya – komoly eltérések tapasztalhatók.

5.4. A Visegrádi Országok légi személyközlekedése

A Visegrádi Négyek ma a négy közép-európai poszt-socialista ország, Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország hivatalos elnevezése (ILLÉS I. 2002). Vannak kutatók, akik Szlovéniát is a térséghez sorolva „Visegrádi Ötökről” tesznek említést munkájukban (JOHNSON, C. – IUNIUS, R. F., 1999) én azonban, egyetértésben Erdősi Professor Úrral (ERDŐSI F. 2010) úgy gondolom, hogy ugyan fejlettsége alapján ez a kategorizálás teljes mértékben elfogadható lenne, azonban nagytérégi hálózati kapcsolatai miatt az ország sokkal inkább nyugat-balkáni országnak tekinthető. Megjegyzendő továbbá, hogy a kezdeti Visegrádi Hármak megnevezés Visegrádi Négyekre (V4) változott, lévén Csehszlovákia szétszakadásával 1993-ban két új állam, Csehország és Szlovákia jött létre.

13. ábra: a Visegrádi Négyek térszerkezete, a „Kelet-európai bumeráng”



Forrás: SZABÓ P. 2009

Véleményem szerint közlekedésföldrajzi szempontból a térség legfontosabb helyzeti előnyének Európán belüli központi fekvése számít, hiszen a térség kezdetektől fogva összekötő kapocsként funkcionált Nyugat-Európa és Kelet-Európa közt, amely megállapítás természetesen a légi közlekedésre is vonatkoztatható.

A közelmúltban a geopolitikai helyzet mellett a korábbi sikeres összefogás emléke is sarkallhatta a térség államainak vezetőit, hogy számos kérdésben összefogva közösen kíséreljék meg a rendszerváltozás utáni időszak nehézségeinek leküzdését. A csoport nevét Václav Havel cseh, Antall József magyar és Lech Walesa lengyel vezető választotta az 1991. február 15-én Visegrádon tartott eseményen (TAKÁCS G. 2010, KESKENY L. 2012). A Visegrádi Együttműködés regionális szervezetének célja ezen országok diplomáciai, politikai, gazdasági érdekeinek közös képviselése, esetleges lépéseinek összehangolása (BOROS F. 2003). Ki szeretném továbbá emelni, hogy a V4-ek együttműködési területei közt a közlekedés is prioritást kapott, ami dolgozatom megírása szempontjából is igen releváns tényező (az egyéb területek: európai integráció, bel-és igazságügy, kultúra, oktatás, tudomány, távközlés, környezetvédelem és biztonságpolitika).

Az országok között máig több jelentős megállapodás született. Néhány közelmúltban meghozott intézkedés mindenképpen említést érdemel:

- A Közép-európai Szabadkereskedelmi Megállapodás (CEFTA) 1992-es létrehozása fontos szerepet játszott a nemzetközi kereskedelmet tekintve, s gazdasági növekedéssel járt a térségben, pozitív gazdasági haszna vitathatatlan.
- A pozsonyi székhellyel 2000-ben megalapított Nemzetközi Visegrádi Alap (International Visegrad Fund, IVF) sokak szerint a V4-ek legsikeresebb vállalkozása, mely a tagországok együttműködését a kultúra, a tudomány, a kutatás, az oktatás, s az ifjúsági cserekapcsolatok terén erősíti.
- A 2003-ban megindult visegrádi ösztöndíjas program létrehozása biztosítja, hogy a visegrádi diákok a térség határain belül bármely főiskolán vagy egyetemen ösztöndíjjal tanulhassanak.
- A V4 országok közötti kapcsolatok jobb elmélyítését szolgálja az a kijelölt négy egyetem (Krakkó, Brno, Besztercebánya, Pécs) közötti összefogás – „Visegrad studies” –, mely a tudomány terén segíti a közös célok elérését (<http://www.visegradgroup.eu>).

Az említett megállapodásokon, szervezeteken kívül fontos megjegyezni, hogy a turizmust – annak fontosságát felismerve a tagállamokban – különféle irányelvekkel és közös marketing technikákkal és együttműködésekkel (pl. a 2013 szeptemberében levezényelt oroszországi

„piacfeltáró” marketingkampány) is igyekeznek a Visegrádi Országok összehangolni (http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/oroszorszagi_roadshow_n_a_v4_ek). Az együttműködés sikerességéről hallhattunk a 2012. évi februári prágai turisztikai V4 csúcstalálkozót követően is: a „The European Quartet – One Melody” (Európai Négyes – Közös Dallam) elnevezéssel futó együttműködés 2003 óta folyik eredményesen (http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/europai_negyes_kozos_dallam).

5.4.1. A V4-ek közlekedési kapcsolatainak jellemző vonásai

A vizsgált térség szárazföldi közlekedési ágazatait tekintve az elmúlt évtizedben a személygépkocsival történő forgalom látványos előretörését figyelhetjük meg, így az 1. táblázat adataiból látható, hogy a személygépkocsival történő utazások növekedésével párhuzamosan visszaesés tapasztalható az autóbuszos- és vasúti forgalomban. Az autópálya építések – melyek az ezredforduló után indultak dinamikus fejlődésnek a térségben – felgyorsulásával (14. ábra) a gyorsabb, kényelmesebb háztól házig történő utazás előnyei említhetők elsősorban vezető okként (1. táblázat).

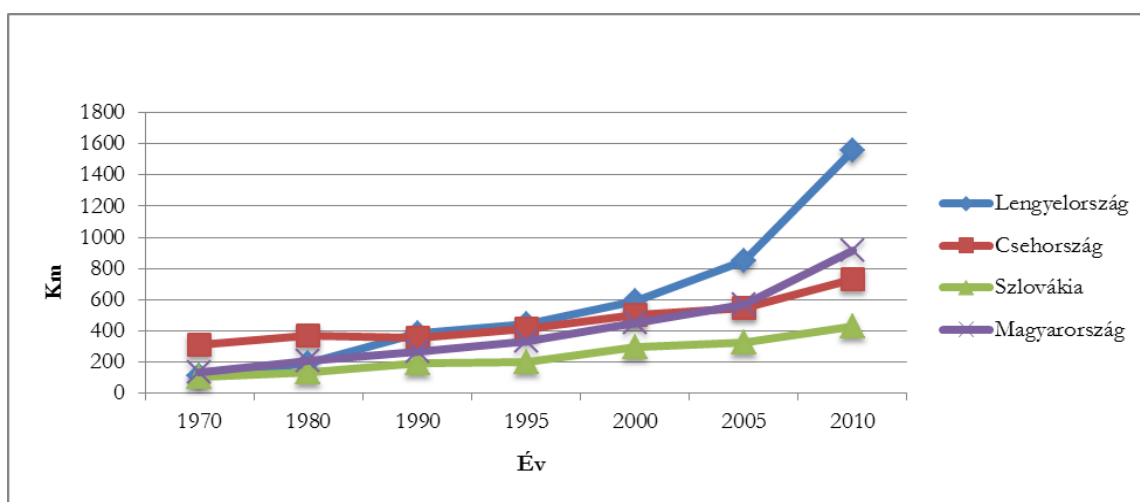
A 2. táblázat adatai mutatják részletesen a vasúti forgalom komoly visszaesését, mely az elmúlt két évtizedben Magyarország kivételével a többi Visegrádi Országban számottevő, 40% feletti értékekkel bírt. A gyorsvasút-vonalak – melyek komoly konkurenciát jelentenének és jelentenek is másutt a közútnak – elkerülték a térséget, a hagyományos vasút versenyképessége pedig egyértelműen romlott a közúttal szemben.

1. táblázat: A belföldi szárazföldi közlekedés változása a V4 országokban, 2000-2010 között (a teljes belföldi utaskilométer %-ban)

| Ország/Év | Személy- gépkocsi | Személy- gépkocsi | Változás | Busz | Busz | Változás | Vonat villamos metró | Vonat villamos metró | Változás |
|--------------------|----------------------|----------------------|---------------|------|------|---------------|----------------------------|----------------------------|---------------|
| | 2000 | 2010 | 2000- 2010 | 2000 | 2010 | 2000- 2010 | 2000 | 2010 | 2000- 2010 |
| Lengyel- ország | 72,8 | 88,4 | 15,6 | 15,4 | 6,4 | -9 | 11,7 | 5,2 | -6,5 |
| Csehország | 73,1 | 73,7 | 0,6 | 18,6 | 18,7 | 0,1 | 8,3 | 7,6 | -0,7 |
| Szlovákia | 64,4 | 77,8 | 13,4 | 27,8 | 15,5 | -12,3 | 7,7 | 6,7 | -1 |
| Magyar- ország | 62,1 | 63,1 | 1 | 25 | 25,1 | 0,1 | 12,9 | 11,8 | -1,1 |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján (nemzeti statisztikai hivatalok) szerkesztette PINTÉR Á. 2013

14. ábra: Az autópálya-hálózat hosszának alakulása a V4 országokban



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján (nemzeti statisztikai hivatalok) szerkesztette PINTÉR Á. 2013

2. táblázat: A vasúti személyszállítás alakulása a Visegrádi Országokban, 1990-2010 között

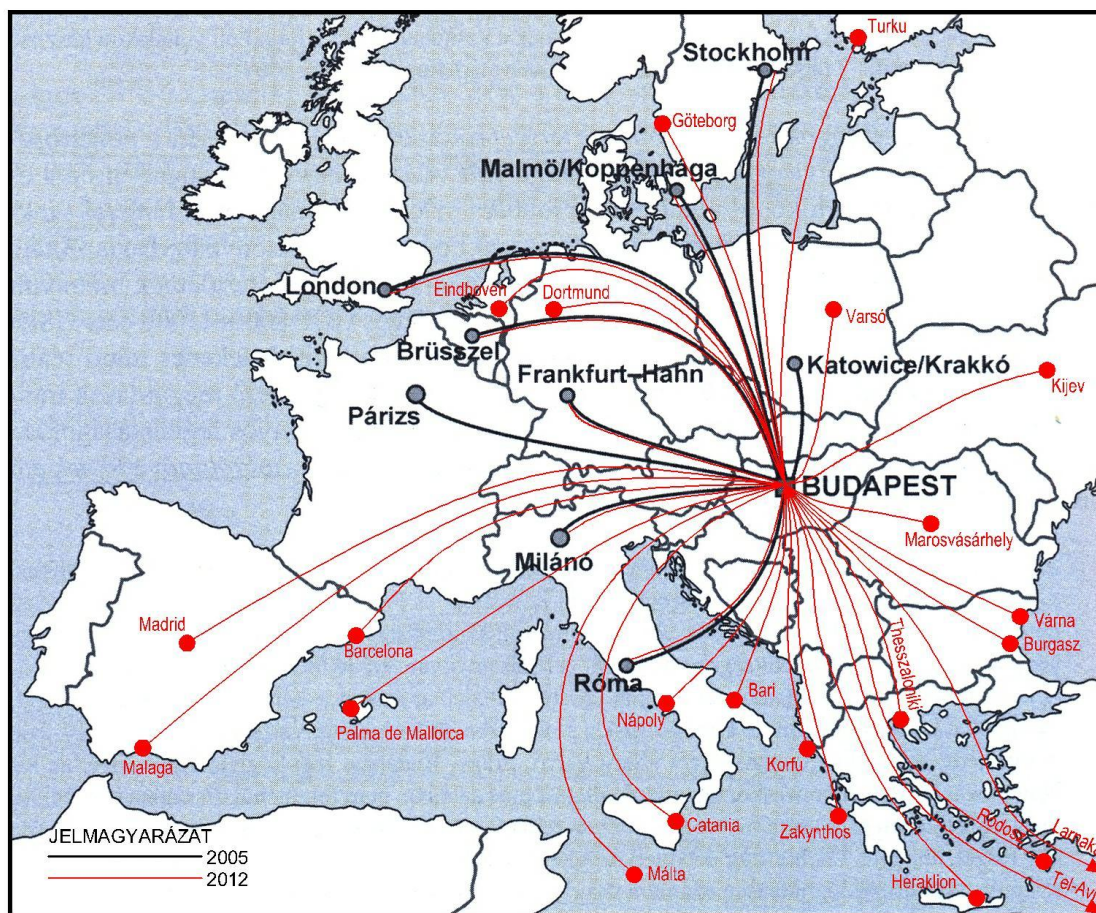
| Ország/Év | Utasszám (millió fő) | | | | | | Változás (%) 1990/2010 |
|---------------|----------------------|-------|-------|-------|------|-------|---------------------------|
| | 1990 | 1995 | 2000 | 2002 | 2006 | 2010 | |
| Lengyelország | 789,9 | 465,9 | 291,9 | 244,1 | 217 | 241,1 | -69,5 |
| Csehország | 289,6 | 227,1 | 182,5 | 175 | 181 | 163 | -43,7 |
| Szlovákia | 118,3 | 89,5 | 66,8 | 59,4 | 47 | 42 | -64,5 |
| Magyarország | 169,9 | 155,7 | 120 | 129 | 120 | 150 | -11,8 |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján (nemzeti statisztikai hivatalok) szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A térség légi közlekedését tekintve a nagy állami légitársaságok a V4 országok fővárosai közötti rendszeres légi összeköttetést korán megteremtették; Prága és Pozsony között már 1923-ban volt légi összeköttetés, Varsó 1933-ban már Európa szinte valamennyi fővárosával légi kapcsolatban állt. Csehszlovákia 1993-as kettészakadása új helyzetet teremtett Pozsony, mint új főváros repülőterének jelentős fejlesztésével. A térség vidéki repülőtereinek modernizálása összefüggésben állt a diszkont légitársaságok 1990 utáni megjelenésével, elterjedésével, lévén ezen társaságok a kereskedelmileg gazdaságosabb, kisebb leszállási illetékekkel jellemezhető vidéki repülőtereket részesítették előnyben. Az említett diszkont légitársaságok közül számos cég – valamint mellettük állami társaság is – a 2008-ban kezdődő gazdasági válság következtében néhány éven belül megszűnt (<http://www.etn.nl>). Ilyen többek között a SkyEurope, az Air Slovakia, a Seagle Air (szlovák), az OLT Express, a Centralwings (lengyel), vagy a magyar Malév is. Néhány fapados társaság azonban jelentős forgalmat bonyolít jelenleg is, mint például a SmartWings (cseh), a Danube Wings (szlovák), vagy a Wizz Air (magyar) diszkont légitársaságok.

Utóbbi légitársaságnak, nemcsak a lengyel desztinációi miatt, hanem a Malév megszűnésének köszönhetően is fontos szerep jut a térség légi közlekedési piacán. A 2003-ban alapított diszkont légitársaság által elérhető desztinációk bővülését követhetjük nyomon a 15. ábrán. A 2005. évi Budapestről légi úton elérhető 9 desztináció 2012-re több mint 3 szorosára emelkedett, amennyiben akkorra már 30 feletti repülőtérről történő légi kapcsolata valósult meg (<http://wizzair.com/hu>).

15. ábra: A Wizz Air légitársaság Budapestről elérhető desztinációinak bővülése a 2005-2012 közötti időszakban



Forrás: A <http://www.wizzair.com> honlap adatainak alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A Visegrádi Négyek közlekedésének jobb összehangolását szolgáló fórumok ajánlásai rávilágítanak a megoldandó problémákra, fejlesztési lehetőségekre. Problémaként merül fel ezen országok esetében, hogy a TEN-T hálózat elemei közül (vasút, közút) a legfontosabb feladatoknál még mindig a K-Ny-i kapcsolatok kiépítése szerepel, s csak ezt követi az É-D-i irányú fejlesztés. A „vasfüggöny” és az EU gazdaságpolitikája nem tette lehetővé a TEN-T hálózatok megfelelő kialakítását, főleg É-D-i irányban, hiányoztak a térségben a tervezett

hálózatok, csak ötletszerű gondolatok születtek e téren, kiemelten fontos feladat tehát ezek kiépítése.

Egyfelől a Balti- és az Adriai-tenger közötti kapcsolat kialakítása szükséges, mely a VI. és V/C. Helsinki folyosók kedvező nyomvonalon történő összekötésével valósulhat meg. A másik komoly közlekedésfejlesztési feladat az eddig elszigetelt határ menti térségek megközelítésének biztosítása. Az elzárkózás, a nemzeti kérdések oldása csak egységes fellépéssel, együttműködéssel, közös térségi koncepcióval valósítható meg. A Visegrádi Országok Székesfehérváron tartott 4. fórumának ajánlásai alapján sorrendben az alábbi feladatok állnak előtérben (A V4 országok régióinak IV. fórumának ajánlásai, 2007):

1. Nemzetközi együttműködés, közös hálózattervezés kezdeményezése (először V4, majd Románia és a balti államok részvételével).
2. A részfeladatok kidolgozásához szakmai és anyagi támogatás kérvényezése az EU fórumain (cél a megtervezendő hálózat TEN-T-be építése).
3. Az EU támogatásával a hálózat komplex hatáselemzésének kidolgozása, topográfiai, környezeti, társadalmi, gazdasági, települési szempontokra kitérve (TEN-T EME: Trans-European Network-Transport East and Middle-East).
4. Ütemterv készítése a főhálózat fejlesztésére, főként az államhatárokon átnyúló elemekre.
5. A TEN-T mellett a regionális közlekedés-fejlesztési tervek kidolgozása (pl. M15-ös út mielőbbi befejezése, autópályává bővítése).
6. A közlekedéssel kapcsolatos, s minden régióban felmerülő kérdések közös áttekintésének gondolata (pl. hálózati hiányosságok, mellékvonalak, járműállomány állapota, együttműködési pontok, támogatási lehetőségek).

Fentiek alapján a V4 országok közlekedési kapcsolatait, jellemzőit vizsgálva az alábbi SWOT elemzést (3. táblázat) állítottam össze:

3. táblázat: A V4 országok közlekedési kapcsolatainak SWOT analízise

| | |
|---------------------------|---|
| <p>Erősségek</p> | <ul style="list-style-type: none"> • természeti és kulturális látnivalókban való gazdagság • (közlekedés és turizmus szempontjából) kedvező természetföldrajzi, éghajlati adottságok • a térség központi elhelyezkedése Európán belül • a térség kedvező közlekedési tranzit helyzete • kiterjedt közlekedési hálózat • repülőterekkel való jó fajlagos regionális ellátottság • diszkont légitársaságok jelentős szerepvállalása |
| <p>Gyengeségek</p> | <ul style="list-style-type: none"> • regionális gazdasági különbségek (Nyugat-Kelet lejtő, belső és küldő perifériák mind a 4 államban) • regionális egyenlőtlenségek a környezetvédelemben • környezeti tudatosság alacsonyabb foka • energiahatékonyság és megújuló energiaforrások terén kihasználatlan lehetőségek • nagy regionális különbségek az autópálya-hálózat terén • a közúthálózat minőségi problémái, lassú forgalom a másodrendű utakon • a vasúti közlekedés alacsony színvonala • nagyvárosi zsúfoltság, elkerülő utak alacsony száma • korábban jelentős légitársaságok megszűnése • nagy súlyú „hub” (csomópont) repülőtér hiánya a térségben |
| <p>Lehetőségek</p> | <ul style="list-style-type: none"> • az infrastruktúra fejlesztésre fordítható EU támogatások felhasználása • javuló projekt-tervezés, menedzsment • gyorsforgalmi utak építésével, fejlesztésével javul a repülőterek elérhetősége, autópályák megközelítése • a közlekedés modernizációja csökkenti a káros környezeti hatásokat • a közlekedés modernizációja tovább lendít a turizmus fejlettségén • energiahatékonyság javulása a közlekedés ágazataiban, emisszió csökkentése • a közlekedési infrastruktúra javulásával csökkennek a regionális egyenlőtlenségek |
| <p>Veszélyek</p> | <ul style="list-style-type: none"> • gépjárműforgalom növekedése nagy terhelést ró a közutakra, zsúfoltsághoz vezet, egyúttal növekszik a szennyezőanyag emisszió • az EU környezetvédelmi normáinak be nem tartásával járó szankciók • a forgalomnövekedés következtében a légtér zsúfoltságából származó problémák, késések, zajterhelés • a vasúti forgalom további romlása • a közutak minőségének további romlása • a világgazdasági válság okozta újabb, a közlekedésben tapasztalható problémák (üzemanyagok drágulása, fejlesztési források megszűnése) • a térség iránt érdeklődő turisták számának visszaesése |

Szerkesztette PINTÉR Á. 2013

5.4.2. Az ágazat működési sajátosságai az egyes tagországokban

Kelet-Közép-Európa országainak légi közlekedésében az elmúlt évtizedben szignifikáns növekedés tapasztalható. Nyugat-Európa viszonylagos közelségének és főként fejlettebb gazdaságuknak köszönhetően a Visegrádi Országok légi közlekedésének fajlagos méretei a legtöbb szempontból megelőzik a kelet-európai államokét.

Kelet-Közép-Európa országaiban a légi közlekedési ágazat fejlesztése különösen fontosá vált a rendszerváltozás utáni időszakban, ezen posztszocialista országokban ugyanis Nyugat-Európától eltérően nem épült ki az elmúlt évtizedekben gyorsvasút pálya hálózat, valamint a gyors szárazföldi közlekedésre alkalmas autópályák hossza is jóval elmarad az utóbbtól (ERDŐSI F. 2006). A repülőterek felszereltsége, kiépítettsége, az 1990 után megújult repülőgéppark életkora, összetétele, a viszonylag korán megjelenő diszkont légitársaságok szerepvállalása, ezen kívül a lakosság javuló átlagos életszínvonala egyaránt hozzájárult az utasforgalom figyelemre méltó növekedéséhez a térségben.

Az országok között hasonlóság, hogy a fővárosok nemzetközi repülőterei bonyolítják le a legnagyobb légi forgalmat, azonban a fővárosi légikikötők és a vidéki regionális repülőterek súlyában már nagy különbségeket találhatunk. Magyarország a vizsgált térségben egyedülálló abból a szempontból, hogy a főváros repülőterén kívül nincsen jelentős utasforgalmat lebonyolító légikikötője. A jellemző tendencia miatt, miszerint az előretörő „diszkont” légitársaságok az alacsonyabb költségeik következtében a kisebb vidéki légikikötőket részesítik előnyben, a V4 országok zömében ezek korszerűsítésére, fejlesztésére jelentős összegeket fordítanak.

A Visegrádi Országok repülőtereinek menetrendjeiből kiderül, hogy a nyugat-európai nagy metropoliszok, „hub” repülőterek elérhetősége javult az elmúlt időszakban, valamint a mediterrán üdülőterekre irányul szezonálisan jelentős légi forgalom.

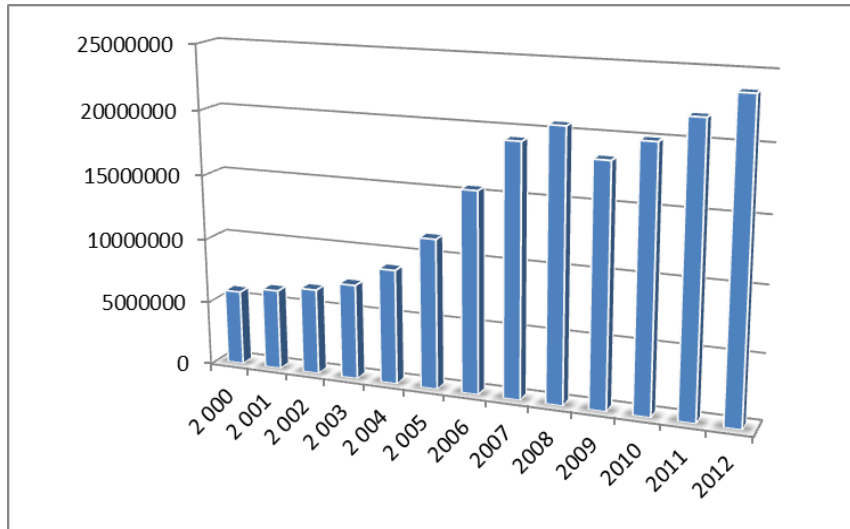
Az alábbiakban a Visegrádi Országok légi személyközlekedésének jellemzőit, változásait tárgyalom államonkénti bontásban.

5.4.2.1. A lengyelországi „légi boom”

Kelet-Közép-Európa volt szocialista országai közül a legjelentősebb légi személyforgalmat Lengyelország bonyolítja le. A közel 40 millió lakosú ország nemzetközi repülőterein az ezredfordulón összességében nem egészen 6 millió utast regisztráltak, mely érték 2005-re közel duplájára emelkedve megközelítette a 11,5 milliót, 2008-ra pedig már a 20 millió főt is meghaladta

(2012-ben már több mint 23,6 millió utas). A 2009-es esztendőben a gazdasági válság érintette ugyan a légi forgalom alakulását is, azonban az utasok száma ekkor sem csökkent 19 millió fő alá.

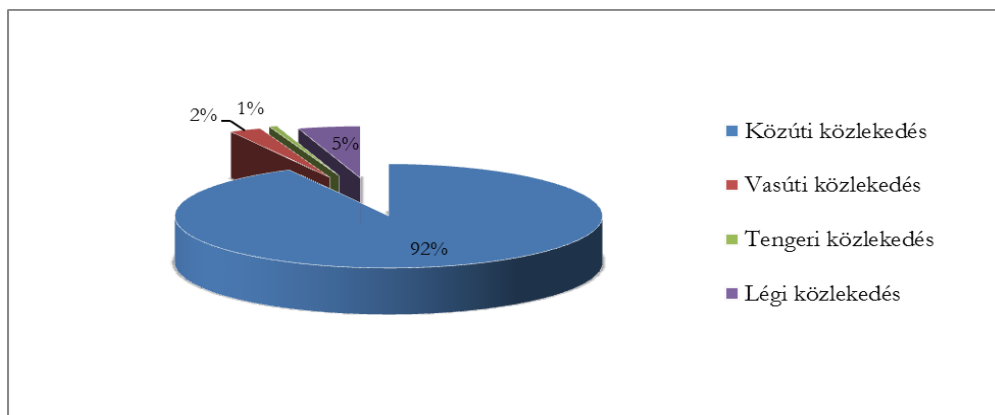
16. ábra: A légi utasforgalom alakulása Lengyelországban (2000-2012) (fő)



Forrás: Central Statistical Office (Poland), 2013 alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az utóbbi időszak légi utasforgalmi adatainak gyors növekedésében természetesen az üdülési célú idegenforgalom bővülése is szerepet játszik. A változatos felszínű, történelmi emlékekben gazdag, bár a turisztikai potenciálját még messze ki nem használó Lengyelország a külföldi turisták által a 17. leglátogatottabb hely a Földön (UNWTO, 2013). A Lengyelországba érkező külföldi turistaforgalom közlekedési áganként történő megoszlását a 17. ábra mutatja be.

17. ábra: A Lengyelországba érkező külföldi látogatók megoszlása közlekedési áganként (2010)



Forrás: Az UNWTO adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

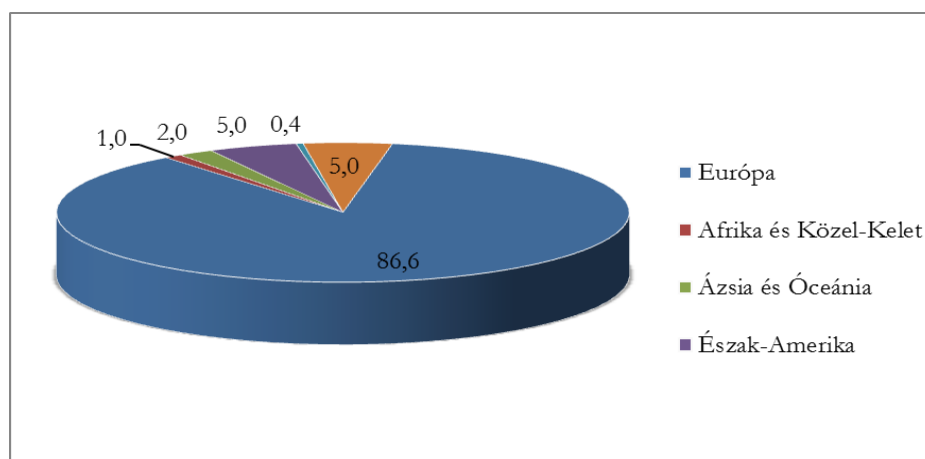
2010-ben a légi közlekedési ágazat Lengyelországban mintegy 65 ezer munkahelyet tartott fenn, s további 19 ezer főt foglalkoztatott e szektor – döntően a turizmusra gyakorolt – multiplikátor hatása következtében. 39 ország 113 repülőterével volt az országnak légi kapcsolata, belföldi forgalomban pedig 10 repülőtér és 26 ezer járat szolgálta a légi utasforgalmat. A 2011-ben közel 22 milliós lengyel légi utasforgalom 25%-át lengyel légitársaságok bonyolították le. Az állam integrálódását a globális légi forgalomba jól mutatja, hogy 2010-ben 16 darab 10 milliónál népesebb metropolisz vált Lengyelországból légi úton elérhetővé, új piacokat nyitva ezzel a lengyel külkereskedelemnek, s elősegítve a hosszú távú gazdasági növekedést is (<http://www.benefitsofaviation.aero/1>).

Fontos megjegyeznünk, hogy a lengyel légiközlekedési kapcsolatok fejlődése többek közt Nyugat-Európával (azon belül is a Brit-szigetekkel) a gazdasági célú munkavállalással és az ebből adódó család-, illetve hazlátogatásokkal számottevően erősödött a 2000-es évek óta. Ez a tendencia az utóbbi években visszaesni látszik az ország egyre pozitívabb gazdasági mutatóinak és fejlődésének köszönhetően.

A főváros repülőterének részesedése a légi utasforgalomból 2008-ra 50% alatti értékre csökkent, ami a legdecentralizáltabb légi struktúra létrejöttéhez vezetett az egész térségben, köszönhetően az ország több nagyvárosában is működő legalább közép kategóriás repülőtérek, s az azokon megjelenő és jelentős forgalmat bonyolító diszkont légitársaságoknak. E vidéki „regionális” repülőterek általában a nemzetközi légi közlekedésbe való bekapcsolódás pontjai és létjogosultságukat egyre inkább a fogyasztói társadalom igen intenzív külföldi üdülési, turisztikai és üzleti utazási igénye garantálja (ERDŐSI F. 2006).

A belföldi légi közlekedés jelentős szerepére is utal a 18. ábra, mely a Lengyelországból induló légi járatok regionális megoszlásáról tájékoztat.

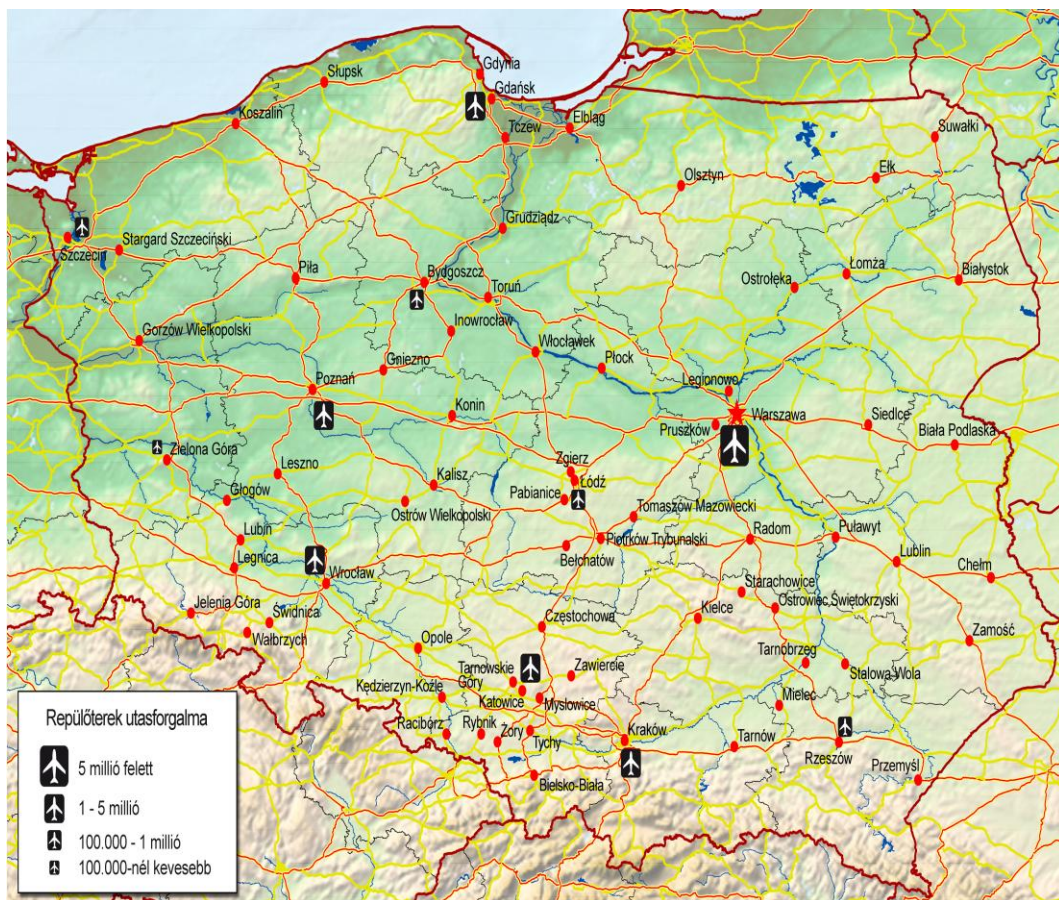
18. ábra: A Lengyelországból induló menetrendszerű légi utasforgalom megoszlása 2010-ben (%)



Forrás: IATA adatokból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Lengyelországban mintegy 166 különféle repülőtér tartanak nyilván –, közülük 74 futópályája csupán füves, melyek nem alkalmasak utasszállító gépek fogadására, ezért utóbbiak minősítése zömében sportrepülőtér. A 92 további repülőtérnek legalább egy szilárd burkolatú futópályája van, melyek sport, mezőgazdasági, ipari, katonai, polgári, vagy vegyes funkciójúak. Az említett repülőterek közül 11 repülőtér áll rendelkezésre Lengyelország belföldi és nemzetközi légi közlekedéséhez. A 19. ábrán látható, hogy Lengyelország nemzetközi repülőtereinek földrajzi elhelyezkedése viszonylag egyenletes.

19. ábra: Lengyelország nemzetközi repülőtereinek térbeli megoszlása a légi utasforgalom súlyozásával (2012)

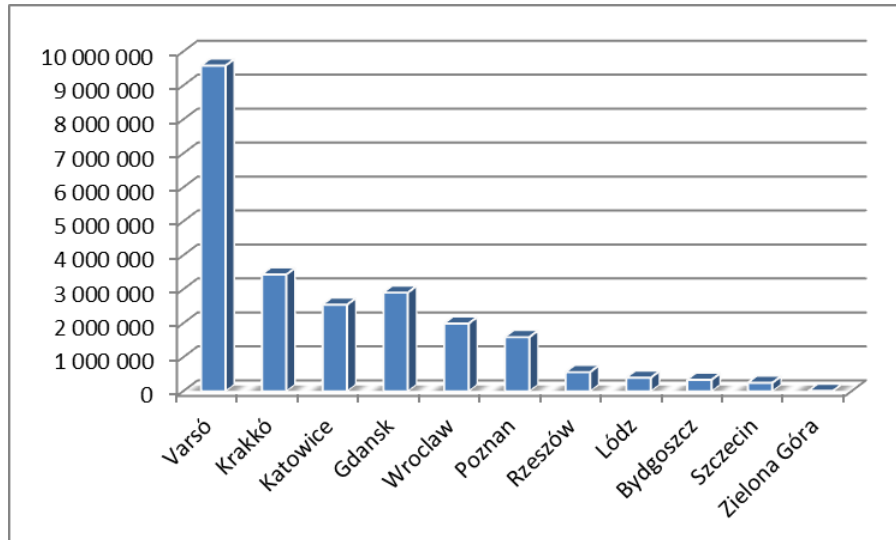


Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az ábráról világosan leolvasható, hogy az ország északkeleti és keleti térségei kevésbé, vagy egyáltalán nem ellátottak repülőterekkel, ami híven tükrözi Lengyelország gazdaságának területi különbségeit is (PROBÁLD F. 2000, GÁBRIS GY. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.) 2007, ILLÉS I. 2002), illetve az országtól keletre fekvő területekkel fenntartott jóval alacsonyabb szintű (gazdasági -) közlekedési kapcsolatokat is. Ezt a gazdasági-társadalmi (és légiközlekedési) perifériát leszámítva azonban az ország bármely pontjáról (60-100 km-en belül) valamely

nemzetközi repülőtér viszonylag könnyen elérhető. A 20. ábra Lengyelország nemzetközi repülőtereinek utasforgalmáról nyújt tájékoztatást.

20. ábra: Lengyelország nemzetközi repülőtereinek 2012-es utasforgalma (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Lengyelország legnagyobb forgalmú nemzetközi repülőtere a főváros, *Varsó* közelében működik. A nagy vidéki repülőterek gyors forgalomnövekedése ellenére a Frédéric Chopin-ről elnevezett – korábban Okęcie nevű – légitikötőn realizálódott 2012-ben az ország összes légi utasforgalmának 40,5%-a, mely arány 2005-ben még 61%-, 2000-ben pedig 74% feletti volt. A Varsóból légi úton elérhető 10 hazai repülőtér közül Krakó, Wrocław és Gdansk a legnépszerűbb desztináció. Nemzetközi vonatkozásban a gyorsan bővülő légi menetrendben Európán kívüli – Kelet-Ázsia, Észak-Amerika, Észak-Afrika – területek is közvetlenül elérhetővé váltak a fővárosból.

2012-ben az 51 ország közel 50 légitársasága által használt varsói repülőtérről 4 kontinens 128 városába közlekedtek a repülőgépek. Az utóbbi szám 1992-ben még csupán 40, 2002-ben is csak 48, 2005-ben 82, 2008-ban pedig már 93 város volt, ami hűen tükrözi a légi közlekedés hálózatának pozitív fejlődését. Mint ahogy azt már korábban megjegyeztük a Nyugat-Európa országaiban dolgozó lengyel vendégmunkások utazásai tekintélyes légi forgalmat generálnak: a Varsóból indulók számára a külföldi desztinációk közül London, Frankfurt, Párizs és Amszterdam a legforgalmasabb, hiszen egyrészt ezen országok területén vállaltak munkát, másrészt pedig „hub” repülőterekről a távoli kontinensek városai is elérhetők.

Amennyiben elfogadjuk a különböző források szerint is megadott mintegy 10 millió főt közelítő USA-ban élő lengyel származású amerikai állampolgárok lélekszámát, így e népesség is,

rokonlátogatás, vagy óshaza felkeresés okán (örökség turizmus) komoly utaslétszámokat indukál a repülőtéren. A legtöbb területtel való összeköttetés a lengyel LOT légitársaságnak (53 város), a Wizz Air diszkont társaságnak (22 célállomás) és a Ryanair-nek (26 célállomás) köszönhető. Itt érdemes megemlíteni, hogy 2013 őszétől a Ryanair légitársaság varsói bázisát – a fővárostól 35 km-re északra fekvő – Varsó-Modlin korábban használaton kívüli katonai repülőtérré kívánja áthelyezni (<http://www.modlinairport.pl>).

A nyári szezonális charter forgalom jelentőségét mutatja, hogy 13 társaság 19 ország 52 városába – melyek döntően mediterrán üdülőhelyeket kötnek össze Varsóval – szállítja a főként üdülni vágyó utasokat. Utóbbiak közül a lengyel Enter Air (40 városba) és Travel Service Poland (16 városba) charter társaságok a legjelentősebbek. Érdekesség a lengyel fővárosból India, Srí Lanka, Thaiföld vagy éppen Kuba időszakos közvetlen légi elérhetősége. Varsó nemzetközi repülőtere 2011 júniusa és szeptembere között havi közel 1 millió utast szolgált ki. A repülőtér a válság előtti legnagyobb éves személyforgalmát 2008-ban érte el (9,4 millió utas), s bár ezután a recesszió következtében kis visszaesés mutatkozott, 2012-ben azonban már a korábbi rekord értéket is – 9,5 millió fő felett – meghaladta a kiszolgált utasok száma. Ezzel a „visegrádi fővárosok” közül az elmúlt néhány év alatt a leggyorsabb fejlődést érte el, 25%-os növekedési aránnyal. A térségben az utasforgalom abszolút méretét tekintve is csupán Prága repülőtere előzi meg a varsóit (<http://www.lotnisko-chopina.pl>).

Az ország legforgalmasabb vidéki repülőtere *Krakkó*, az ország második legjelentősebb urbánus térsége (lakóinak száma mintegy 800 000 fő), közelében üzemel. A város történelmi múltja, nevezetességei, híres egyeteme, kutatóbázisa méltán ad nemzetközi rangot a neves kulturális központnak, további jelentős turista vonzó hatás pedig, hogy 2000-ben a város elnyerte az Európa Kulturális Fővárosa címet (HUGHES, A. – ALLEN, D. – WASIK, D. 2003). Krakkó repülőtéri forgalomnövekedésének ezen felül az a körülmény is kedvezett, hogy a szomszédos országokban – Szlovákiában, Csehországban – nem működnek gyorsan elérhető és jelentős közlekedési kínálatokat nyújtó repülőterek.

Belföldi forgalom tekintetében – e téren Varsó a legforgalmasabb desztináció – a fővárostól való nagyobb távolsága is indokolja II. János Pálról elnevezett repülőtérének jelentőségét. Emellett további 3 hazai város légi elérhetősége is biztosított. Az utóbbi évek „forgalomrobbanását” a repülőtér egyértelműen az egymással versengő diszkont légitársaságoknak és a LOT észak-amerikai – Chicago, New York – és közel-keleti járatainak köszönhette (ERDŐSI F. 2007).

A polgári forgalom számára 1964-ben megnyitott repülőtér 2007. évi 3 millió fő feletti utasforgalmának nagy része – a már bemutatott okok következtében is – Nyugat-Európa

városaiba irányult. A 2005-ben légi úton elérhető 23 desztinációja 2008-ra 33-ra, 2012-re 52-re növekedett – 15 légitársaság járataival –, melyek közül egyértelműen London (a forgalom 20%-ával) és München emelkedik ki (főként a vendégmunkások utazásai miatt). A 2007 utáni esztendőben kicsit csökkent ugyan az utaslétszám, azonban 2012-ben már rekord 3,4 millió fő feletti forgalmat regisztráltak a repülőtéren. A menetrendszerinti forgalomban elsősorban brit (10) és német (6) célállomásokkal fennálló kapcsolata jelentős, a szezonális charterek pedig főként mediterrán üdülővárosokkal tartott légi relációkban érhetőek tetten. A repülőtéren szolgáló légitársaságok közül a Ryanair biztosította a legtöbb – szám szerint 31 – célállomás elérhetőségét (<http://www.krakowairport.pl>). Fontos megjegyeznünk, hogy a migrációs mozgások mellett a brit összeköttetésben fontos szerep jut a gazdasági kapcsolatoknak is, amennyiben a Lengyelországba irányuló külföldi tőkebefektetések jelentős része e területre érkezik (DOBRUSZKES, F. 2009).

Légi utasforgalom tekintetében Lengyelország harmadik repülőtere a Felső-Sziléziai Iparvidéken, *Katowice* vajdasági székhely közelében működik. Katowice repülőterének forgalma az elmúlt másfél évtizedben rendkívül dinamikus növekedve – 1996-ban 68 ezer, 2000-ben 168 ezer, 2005-ben 1 millió fő, 2008-ban 2,4 millió fő – 2012-ben rekord személyforgalmat elérve meghaladta a 2,5 millió légi utast. A nagy utaslétszám növekedés még a komoly agglomerációs vonzáskörzet kiterjedését tekintve is meglepő (A gazdasági szerkezetváltás és a lakosság szám adatok arról tanúskodnak, hogy az egykoron „szébb napokat látott” nehézipari jellegű iparvidék a foglalkozási szerkezet modernizálódása óta is az ország legnagyobb népességtömörülése). A felső-sziléziai agglomeráció Közép-Európa egyik legnagyobb, 2,5 millió lakosú policentrikus városegyüttese (PROBÁLD F. 2000), ahol Katowice települése a legnépesebb.

A kimagasló légi utasforgalmi értékek tehát annak is köszönhetőek, hogy a szerkezetváltásból, a térség depresszív jellegéből fakadóan a munka nélkül maradt, vagy nagyobb keresetre vágyó emberek még napjainkban is tömegesen vállalnak munkát Nyugat-Európában, így főleg Nagy-Britanniában, Írországon és Németországban. Ezek közül a vendégmunkások közül kerül ki a légi utasok jelentős része, s ez magyarázza az elsősorban Brit-szigetekre koncentrálódó utasforgalmat is.

A 2012-ben elérhető desztinációk – 24 ország, 58 városa – nagyobbik fele Olaszországgal kiegészülve tehát fenti, munkavállalási célból választott országokban található. A nemzetközi légi utasforgalom legnagyobb részét a repülőtérről diszkont légitársaságok bonyolítják le, melyek közül a Wizz Air a legjelentősebb, mely 20 helyre közlekedtetési járatait. Azt is meg kell jegyeznünk, hogy belföldi forgalom tekintetében Katowice légikikötője – 3 hazai várossal kapcsolatot tartva – meglehetősen elmarad a lengyel repülőterek között (<http://www.katowice-airport.com>).

Az ország negyedik – 2012-ben pedig már 3. – legforgalmasabb – 2004-ben Lech Wałęsáról elnevezett – repülőtere a Balti-tenger partján fekvő kikötőváros, *Gdansk* határában üzemel. Forgalmát tekintve nem sokkal marad el az előbb említett két vidéki légikikötőtől. A „Három Város” repülőterei forgalmának dinamikus növekedését mutatja a 2012. évi rekord 2,9 millió fő feletti légi utas száma, ami a 2005. esztendő bő háromszorosát, s az ezredforduló értékének több mint kilencszeresét teszi ki.

Meg kell jegyeznünk, hogy Gdansk a fővárosi repülőtér biztosító repülőtere, ami annyit tesz, hogy amennyiben bármely okból Varsóban korlátozzák a fel- és leszállást, akkor a repülőgépek ezt a légikikötőt veszik igénybe. A Gdanskból repülő főként észak- és nyugat-európai desztinációkat preferáló 9 légitársaság gépei 2012-ben 45 különböző európai városba közlekedtek. A repülőtéren jelen lévő diszkont légitársaságok közül a Wizz Air forgalma a legnagyobb, 23 légi desztinációjával, illetve említést érdemel a Ryanair társaság is, melynek 10 célállomása tűnik ki fele részben brit városokat bekötvé a légi hálózatba. A külföldi célállomások mellett a tengerparti agglomeráció belföldi forgalma is jelentős, amennyiben öt lengyel várossal is – Varsó, Kraków, Wrocław, Rzeszów, Zielona Góra – légi összeköttetésben áll (<http://www.airport.gdansk.pl>).

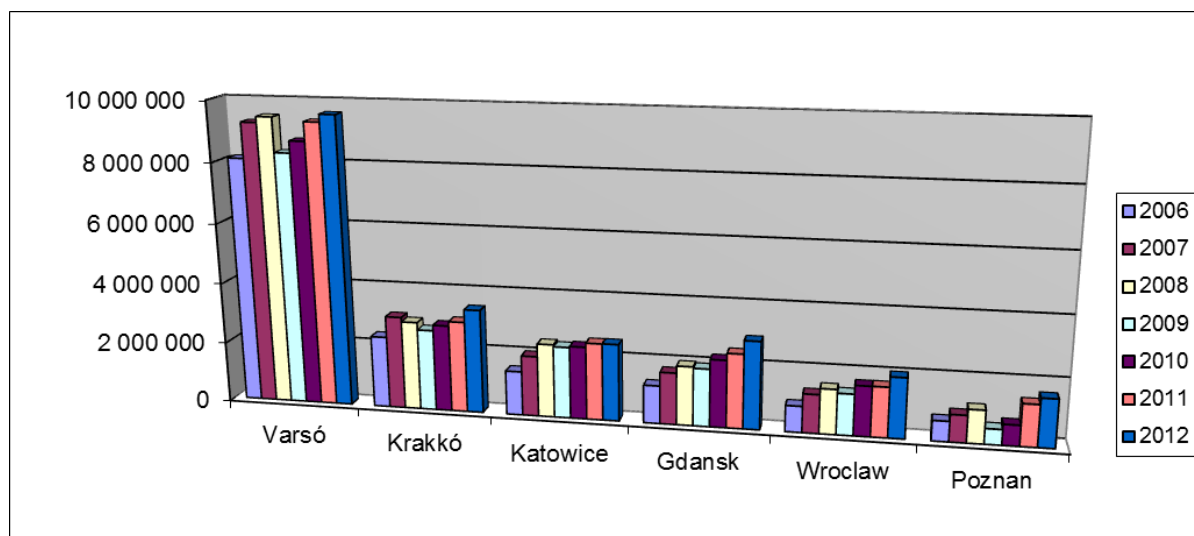
Wrocław nemzetközi repülőtere (mely Kopernikusz nevét viseli 2005-től) a város központjától 10 kilométerre üzemel. Az alsó-sziléziai felsőoktatási-, kereskedelmi- és kulturális központ repülőterének utasforgalma az ezredfordulóhoz képest ma közel nyolcszorosát teszi ki, 2012-ben rekord közel 2 millió fő légi utast kiszolgálva. A korábban főként belföldi légi személyszállítást – jelenleg mindössze két hazai célállomás szerepel a menetrendben – szolgáló repülőtéren is megjelentek a nemzetközi diszkont légitársaságok, melyek leginkább brit (7), olasz (5) és német (4) desztinációkkal állva légi kapcsolatban erősítik a nemzetközi forgalmat. A Ryanair 22, a Wizz Air 6 célállomás légi elérhetőségét szolgálta 2012-ben, az összes 58 közül. A lengyel légi közlekedés gyors fejlődését tapasztalhatjuk itt is, hiszen a repülőtéren nagyszabású fejlesztések folynak, melyek következtében a futópálya 3000 méteresre történő meghosszabbításával akár 7 millió utast is képes lesz kiszolgálni évente (<http://airport.wroclaw.pl>).

Poznan - Ławica nemzetközi repülőtere az utasforgalmat tekintve a hatodik helyen áll Lengyelországban, s egyben az utolsó, mely évek óta 1 millió fő feletti forgalmat bonyolít. Az 1913-ban megnyílt, Lengyelország egyik legrégebbi repülőtere 2009-ig vegyes használatú – katonai/polgári – volt, s a légikikötő északi része szolgálta a katonai bázist. Az utasforgalom közelmúltbeli dinamikus növekedését mutatja, hogy 2008-ban 10 ország 19 városát felfűző légi hálózata 2012-re 16 ország 43 elérhető városára bővült. A repülőtéren kiszolgált utasok száma 2012-ben meghaladta a másfél millió főt. A három belföldi várossal légi kapcsolatban álló Poznan repülőterén egyfelől a diszkont légitársaságok – Wizz Air (9 desztináció), Ryanair (11) – szerepét

kell kiemelnünk, másrésről pedig a számos brit és német város (összesen 9 célállomás) elérhetőségének túlsúlya látható. Utóbbi elsősorban a Nyugat-Európában dolgozó lengyel vendégmunkások utazásainak köszönhető. Az utasforgalom bő negyed részét a nyári időszakos charterek bonyolítják le, melyek közül a repülőtéren a lengyel Enter Air a legjelentősebb társaság, 21, főként mediterrán üdülővárossal légi kapcsolatot tartva (<http://www.airport-poznan.com.pl>).

A 21. ábra a legjelentősebb lengyel repülőterek forgalmáról nyújt tájékoztatást.

21. ábra: Az évi egymillió szállított utas felett teljesítő lengyel repülőterek forgalma a 2006-2012 közötti időszakban (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Rzeszów, Jasionka nevű repülőtere az utóbbi esztendőben lendületesen fejlődött. E repülőtér Lengyelország délkeleti periferiáját igyekszik bekapcsolni a légi közlekedési hálózatba, így igen fontos szerepet tölt be a – légi közlekedési hálózat hiányos – keleti lengyel periferiák nemzetközi közlekedésbe való bekapcsolásában. Az ország nemzetközi repülőterei közül Rzeszów az egyetlen, mely a válság hatásait az utóbbi 1 évtized egyik évében sem érezte meg forgalmában, azóta is folyamatosan növelve azt, 2012-ben meghaladva a félmillió utast. Különlegessége, hogy e repülőtérrel kis befogadóképességű, de a nagy utasszállító gépeket közelítő hordtávolságú, üzletembereket, delegációkat szállító magángépek (Business Flight) még az Egyesült Államokba – New York, Newark – is átrepülnek egy írországi köztes leszállással (ERDŐSI F. 2007). Belföldön Varsó és Gdansk légi elérhetősége biztosított a LOT és az Eurolot menetrendszerű járataival. A Ryanair légitársaság 6 különböző brit és az ír fővárossal tart fenn légi kapcsolatot Rzeszówból (<http://www.rzeszowairport.pl>).

A Varsótól alig több mint 100 kilométerre fekvő, közel 900 ezer lakosú *Lódź* repülőtere bár 1925 óta – főként katonai bázisként – üzemel, rajta azonban csak az utóbbi időszakban, az 1990-es években indult meg a légi személyközlekedés. A repülőtéren 1997-ben új utas terminál épült, 2007-ben pedig 2500 méteresre bővítették futópályáját. A nagy múltú könnyűipari központként – „lengyel Manchester” – ismert nagyváros a világhírű lengyel íróról, Władysław Reymontról elnevezett repülőterének légi forgalma a város méretéhez képest még mindig szerény – 2008-ban 312 ezer, 2012-ben közel 400 ezer utas –, azonban a 2005-ös 18 ezres adathoz képest rajta közel 23 szoros növekedés ment végbe – köszönhetően az átlagosan 90-100 utast szállító Boeing737-es repülőgépek megjelenésének. Jelenleg a repülőtér 10 külföldi desztinációjára vezető vonalak pontosan fele brit városokba irányul, melyeket a Ryanair légitársaság üzemeltet, ami szintén hűen bizonyítja korábbi megállapításunkat a munkavállalási célú migráció fontossága kapcsán. Utóbbi légitársaság kilenc célállomásával egyértelműen a legjelentősebb forgalomgenerálója a repülőternek. Meg szeretném jegyezni továbbá, hogy *Lódź* légikikötője egyértelműen a nemzetközi forgalmat szolgálja, hazai repülőterekkel nem áll légi kapcsolatban. A főváros közelsége és jó szárazföldi elérhetőségének köszönhetően a repülőtér jövőbeni további forgalomnövekedése viszont kérdéses (<http://www.airport.lodz.pl>).

Szczecin - Goleniów – Solidarnośćról elnevezett – repülőterének légi forgalmában ment végbe a leggyengébb utas szám gyarapodás a közelmúltban. A rekord 300 ezer utast 2008. évben elérő légikikötő forgalma az elmúlt esztendőben kis visszaesést mutat, s rajta 2012-ben 250 ezer főt regisztráltak. A repülőtér viszonylag szerény forgalmának oka egyfelől az országhatár közeli fekvéséből adódó aszimmetrikus vonzásterülete, illetve Berlin közelsége és az Odera-torkolati agglomeráció meglehetősen jó közúti és vasúti elérhetősége sem kedvez a repülőtér forgalomgyarapodásának.

Szczecin Lengyelország második legnagyobb kikötőipari konglomerátuma (ERDŐSI F. 2007), ezért közlekedésében a tengeri hajózás játssza inkább az elsődleges szerepet. A repülőteret 2012-ben használó 4 légitársaság 8 külföldi várossal állt rendszeres légi összeköttetésben, melyek közül az utasok leginkább Londont – a forgalom 23%-a – választják úti célul. Emellett a menetrendben évszakosan mediterrán üdülőhelyek szerepelnek, főként török és egyiptomi desztinációkkal. A belföldi forgalomban a fővárossal, Varsóval fennálló légi kapcsolata adja a repülőtér összes forgalmának közel harmadát. A repülőtér adatbázisából láthatjuk, hogy 2010-hez képest a charterek utasainak közel felére történő visszaesése okozta a repülőtér forgalmának közel 7%-os csökkenését (<http://www.airport.com.pl>).

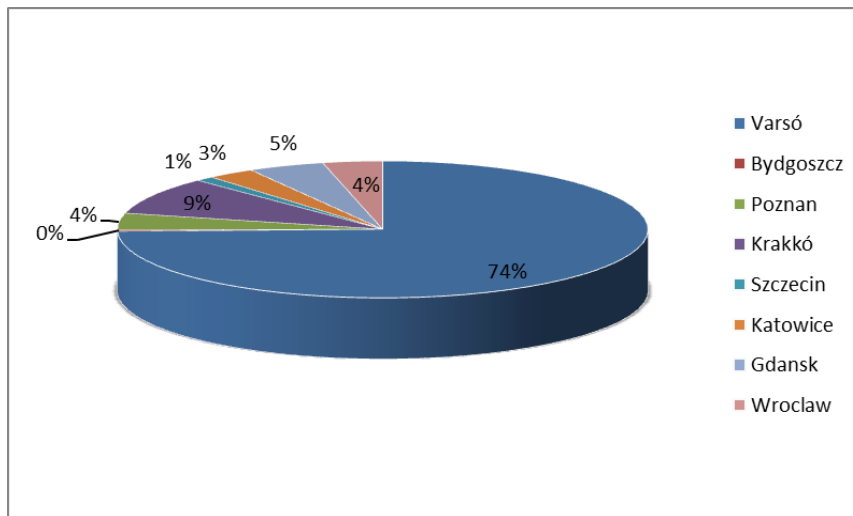
Bydgoszcz légikikötője Ignacy Jan Paderewski nevét viseli. A repülőteret csak néhány éve vonták be a légi hálózatba, eleinte a nyári szezonra összpontosító charter járatokkal. 2007-2011

között évi 275-280 ezer légi utast szolgált ki a repülőtér – 2012-ben viszont már 340 ezret – s ezzel a lengyel repülőterek közül a forgalmat tekintve a 9-10. helyen áll Szczecinhez hasonló méretű légi utas számmal. A 2004 óta utasforgalmát megtízszerező repülőtérről jelenleg a Ryanair légitársaság 6 nyugat-európai városba – melynek fele brit – közlekedtet járatokat. A belföldi forgalomban Varsó elérhetősége biztosított a LOT légitársaságnak köszönhetően (<http://plb.pl>).

Zielona Góra regionális státusú repülőtere Babimost település mellett üzemel. Annak ellenére, hogy a vonzáskörzetén – Wielkopolska – közel 3 millió ember él, nem rendelkezik jelentősebb utasforgalommal, a hozzá viszonylag közel fekvő jóval nagyobb repülőterek miatt. A tőle 95 kilométerre fekvő Poznan szárazföldi elérhetősége sokat javult az elmúlt években; lévén megnyitották az új autópályát, valamint felújították a vasutat is. A legkisebb még rendszeres légi személyközlekedést bonyolító lengyel regionális repülőtér 2012-ig legnagyobb – a 8 ezer főt éppen csak meghaladó – utasforgalma 2006-ban volt. Azóta 3-8 ezer fő utas között – heti 1-2 járáttal Varsóval kapcsolatot tartva – ingadozott forgalma, mely a korábban említett repülőterekhez képest szinte teljesen elenyésző. 2012-ben 12 ezer utast szolgált ki a repülőtér, a főváros mellett szezonálisan már Gdanskba is közlekedve (<http://lotnisko.lubuskie.pl>).

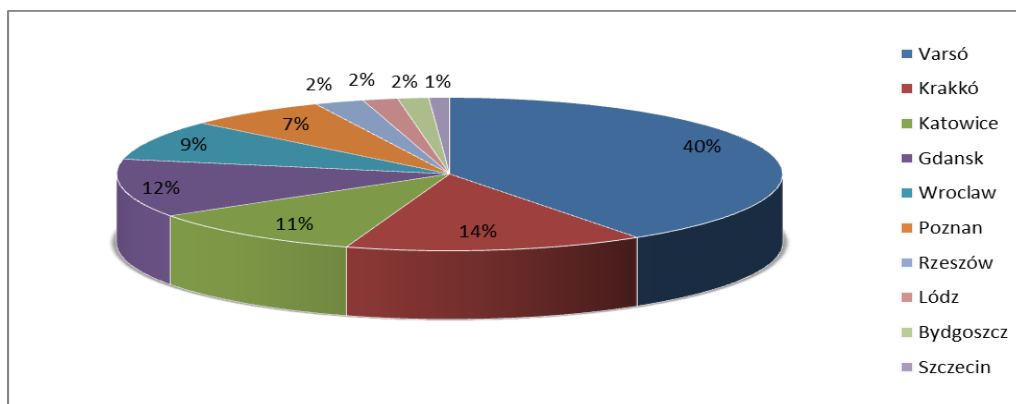
Az ország légi utasforgalmában bekövetkezett változásokat, a vidéki regionális repülőterek arányának növekedését hivatott bemutatni a 22. és 23. ábra. Az adatokból jól látható, hogy az ezredfordulón a főváros repülőterének súlya még döntő, a lebonyolított teljes légi forgalom 3/4-ével. Ennek drasztikus megváltozását követhetjük viszont nyomon a 23. ábrát tanulmányozva, hiszen az adatokból világosan kitűnik a vidéki repülőterek markáns előretörése az eltelt egy évtized alatt.

22. ábra: A lengyel nemzetközi repülőterek részesedése az ország összes légi utasforgalmából
2000-ben



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

23. ábra: A lengyel nemzetközi repülőterek részesedése az ország összes légi utasforgalmából
2012-ben



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A vidéki repülőterek hatalmas aránynövekedése tehát az ezredforduló után vált számottevővé. A legnagyobb aránynövekedést Katowice repülőtere érte el az egy évtized alatt, közel megnégyszerezve részesedését az ország légi forgalmából. Mellette Krakkó, Gdansk, Poznan és Wroclaw is közel megduplázta forgalmi arányát. A vidéki repülőterek aránynövekedésében fontos szerep jutott a fapados légitársaságok előretörésének, melyek a kedvezőbb leszállási illetékek, járulékok következtében elsősorban a vidéki kisebb regionális repülőtereket vették igénybe.

Ahogy azt korábban már kiemeltük, az igazán nagy áttörés e téren Lengyelország 2004. évi Európai Unióhoz történő csatlakozása után figyelhető meg, hiszen korábban nem tapasztalt migrációs hullám indult be az Egyesült Királyság és Lengyelország között. Annak ellenére, hogy az autóbuszos és személygépkocsis utazások száma is jelentősen megnőtt ekkor a két állam között, az utazások esetében döntően a diszkont légitársaságokat – elsősorban a Ryanairt – vették igénybe a lengyel vendégmunkások légi utazásaikhoz (BURRELL, K. 2011).

A 4. táblázat Lengyelország repülőtereinek összefoglaló adatait tartalmazza.

4. táblázat: Lengyelország repülőtereinek összefoglaló adatai

| Város | Repülőtér neve | Futópálya hossza (méter) | Elérhető országok száma, 2012 (2008) | Elérhető városok száma, 2012 (2008) | Utasszám (fő) | | |
|---|------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | | | | | 2000 | 2005 | 2012 |
| Varsó | Frederic Chopin | 3690 | 51 (43) | 128 (93) | 4 325 814 | 7 071 881 | 9 587 842 |
| Krakkó | II. János Pál | 2550 | 17 (16) | 52 (33) | 517 015 | 1 586 130 | 3 438 758 |
| Katowice | Katowice International | 2800 | 24 (15) | 58 (30) | 168 126 | 1 092 358 | 2 550 848 |
| Gdansk | Lech Walesa | 2800 | 14 (11) | 45 (30) | 270 000 | 672 000 | 2 906 000 |
| Wroclaw | Kopernikusz | 2500 | 22 (12) | 58 (27) | 210 873 | 465 528 | 1 996 552 |
| Poznan | Lawica | 2504 | 16 (10) | 43 (19) | 227 874 | 418 568 | 1 595 221 |
| Lódz | Wladyslaw Reymont | 2500 | 6 (6) | 10 (9) | 800 | 18 000 | 402 000 |
| Rzeszów | Jasionka | 3200 | 7 (5) | 14 (9) | | 91 000 | 565 000 |
| Szczecin | Goleniów Solidarnosc | 2500 | 4 (4) | 9 (6) | 65 000 | 101 801 | 250 000 |
| Bydgoszcz | Ignacy Jan Paderewski | 2500 | 10 (4) | 18 (6) | 20 000 | 38 684 | 340 024 |
| Zielona Góra | Zielona Gora | 2500 | 1 (2) | 2 (3) | 207 | 427 | 12 276 |
| Lengyelország összes légi utasszáma (fő) | | | | | 5 805 709 | 11 556 377 | 23 644 521 |

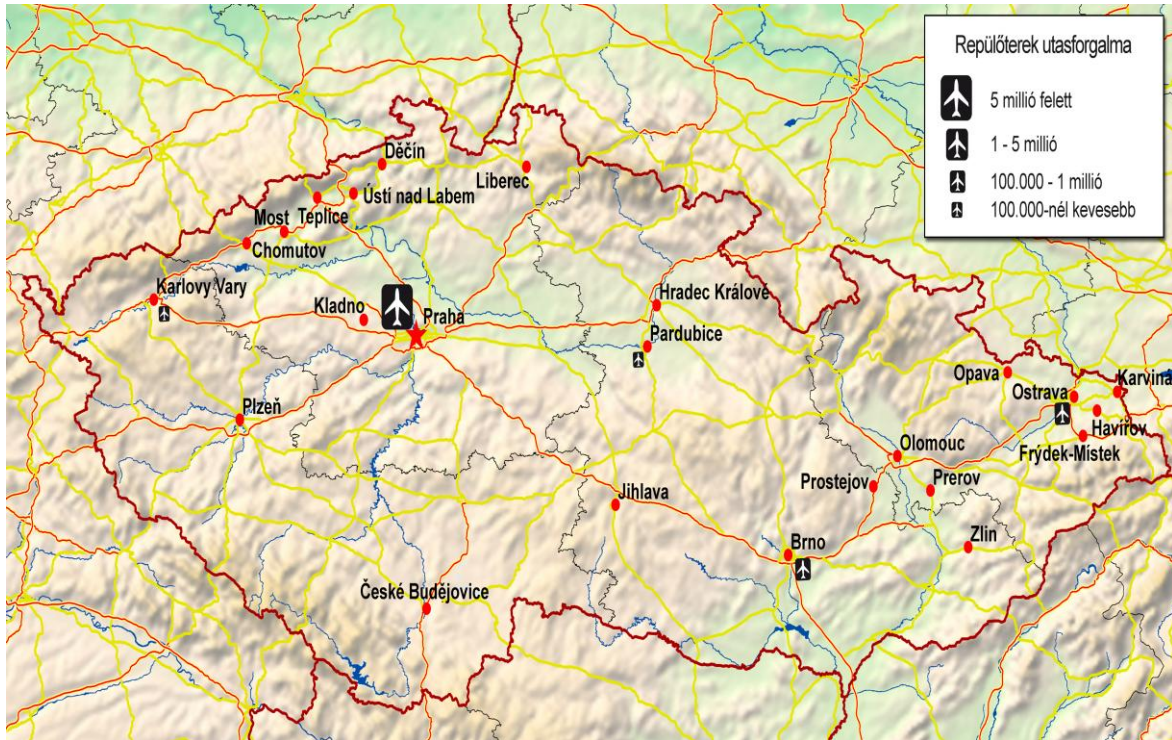
Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

5.4.2.2. A Prága központú csehországi légi forgalom

Az 1993-ban két részre szakadt Csehszlovákia nyugati felén található a nyugat-keleti irányban mintegy 450 km hosszúságban elterülő, Magyarországnál valamivel népesebb, de annál kisebb területű Csehország a térség többi államához képest kiterjedt szárazföldi közlekedési hálózattal rendelkezik, úgy a közút, mint a vasút területén.

A Csehországban regisztrált 75 légitársaság közül hatnak van nemzetközi állandó repülőtéri státusa, közülük pedig jelenleg öt repülőtér bonyolítja le az ország nemzetközi légi személyforgalmát, lévén az Uherské Hradiště melletti Kunovicében található repülőtéren jelenleg nincsen utasszám, azt három repülőgépgyártó cég használja bázisként. A nemzetközi repülőterek térbeli elhelyezkedését, súlyát és forgalmát láthatjuk a 24. ábrán.

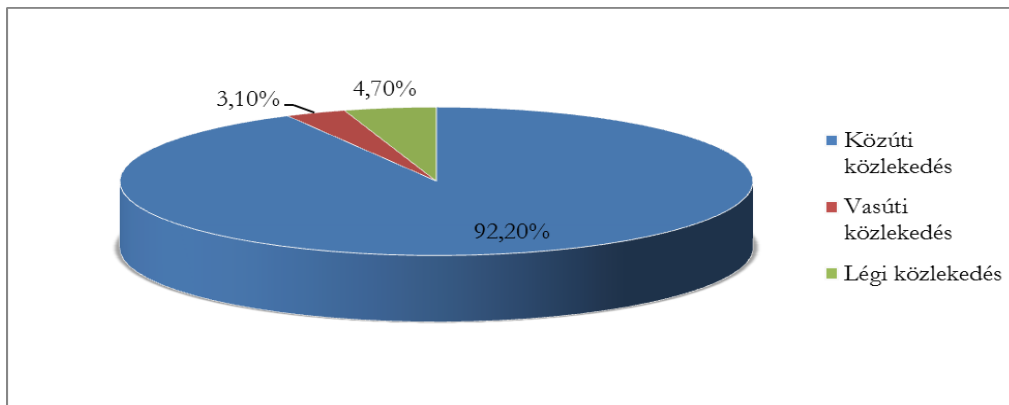
24. ábra: Csehország nemzetközi repülőterei, a légi utasforgalom súlyozásával (2012)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A később elemzésre is kerülő turisztikai vonzerőkben gazdag Csehország mind a természeti, mind az épített-kulturális nevezetességeit tekintve világhírű attrakciókkal rendelkezik. Az országot látogató külföldi turisták döntő hányada – a Lengyelországnál tapasztaltakhoz hasonlóan – közúton érkezik az országba (25. ábra), légi úton mindössze a látogatók nem egészen 5%-a jut el a cseh desztinációkba.

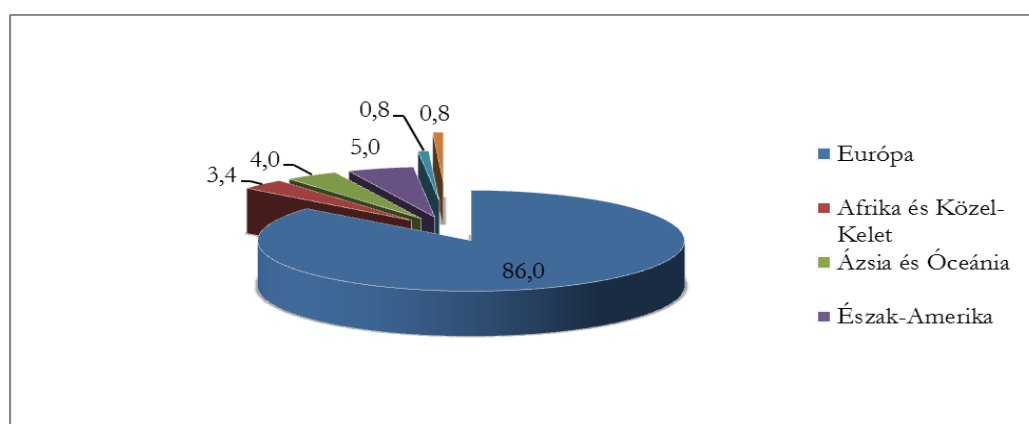
25. ábra: A Csehországba érkező külföldi turisták megoszlása közlekedési ágak szerint, 2010-ben



Forrás: UNWTO adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A légi személyközlekedést tekintve elmondható, hogy az ágazat 2010-ben Csehországban mintegy 31 ezer munkahelyet biztosított, s további 11 ezer főt foglalkoztatott e szektor – döntően a turizmusra gyakorolt – multiplikátor hatásának köszönhetően. Az ez évben Csehországból induló több mint 70 ezer menetrendszerinti légi járat 48 ország 127 városával tartott fenn légi kapcsolatot, 12,5 millió utast – 67%-ukat cseh légitársaság által – szállítva. Belföldi forgalomban 4 ezer járat üzemelt (<http://www.benefitsofaviation.aero/2>). Az induló légi utasforgalom regionális megoszlását a 26. ábra mutatja.

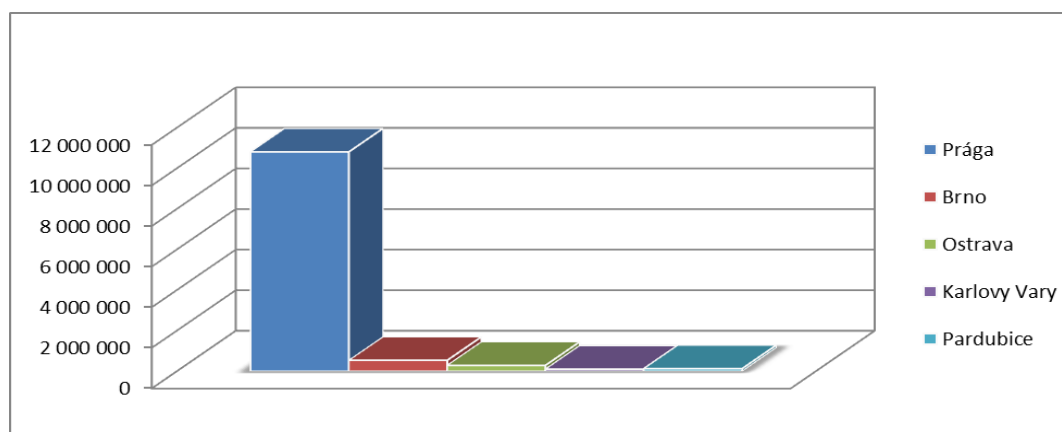
26. ábra: A Csehországból induló menetrendszerinti légi utasforgalom regionális megoszlása, 2010-ben (%)



Forrás: IATA adatokból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Az üzleti- és szabadidős utazások következtében különösen a Prága-Frankfurt am Main (napi átlag 6,8 járat) és a Prága-Párizs CDG repülőtér közötti (napi átlag 9,5 járat) légi forgalom kiemelendő (<http://www.benefitsofaviation.aero/2>). Az ország nemzetközi repülőtereinek utasforgalmáról a 27. ábra tájékoztat.

27. ábra: Csehország nemzetközi repülőtereinek utasforgalma 2012-ben (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A Cseh Köztársaság repülőtereinek regionális vizsgálatakor elmondható, hogy nemcsak a Visegrádi Országok, hanem a teljes vizsgált térség legforgalmasabb repülőterével rendelkezik az 1,3 millió lakosú cseh főváros, *Prága*. Az ország legfontosabb turisztikai desztinációja a főváros, ahová a turistaérkezések közel 40%-a koncentrálódik, ami egyúttal a cseh turizmus egyik fő problémája is (BEHRINGER ZS. – HERBSZT A. – KISS K. – TÖRÖK P. 2002). A „száztornyú város” az európai metropoliszok közül a látogatók által egyik legkedveltebb célállomás – 2011-ben 3,8 millió nemzetközi turistával a Föld 29. leglátogatottabb városa volt (<http://blog.euromonitor.com>). A kulturális (-gazdasági-politikai-oktatási) központban egymást érik a nemzetközi művészeti, zenei rendezvények, a belvárosi nevezetességek viszonylag egyszerű és gyors elérhetősége, a látnivalók relatíve kis egymáshoz mért távolsága pedig kedveznek a gyalogos városnézésnek – „gyalogváros”. Prága méltán híres történelmi központját az UNESCO 1992-ben a Világörökség részének nyilvánította.

A fővárosnak már 1919-ben volt repülőtere – a katonai Prága-Kbely –, azonban a jelenlegi Vaclav Havel (előtte Ruzyně nevű) repülőtéren 1937-ben indult meg a légi forgalom. A térség legforgalmasabb légikikötőjén a szükséges fejlesztések után ma 4 személyforgalmi és két cargo terminál működik. A legrégebbi, 1937-ben megnyitott, ma 4. terminál a VIP utazásokat bonyolítja, az 1997-ben átadott 3. terminál a charter- és üzleti forgalmat végzi. A charterforgalom 32, főként mediterrán desztináció időszakos elérhetőségét teszi lehetővé, melynek közel fele görögországi összeköttetés. A legmodernebb, 2006-ban átadott 2. terminál bonyolítja a Schengen határain belüli légi forgalmat, a Schengenon kívüli forgalom pedig az 1997-ben kialakított 1. terminálról történik.

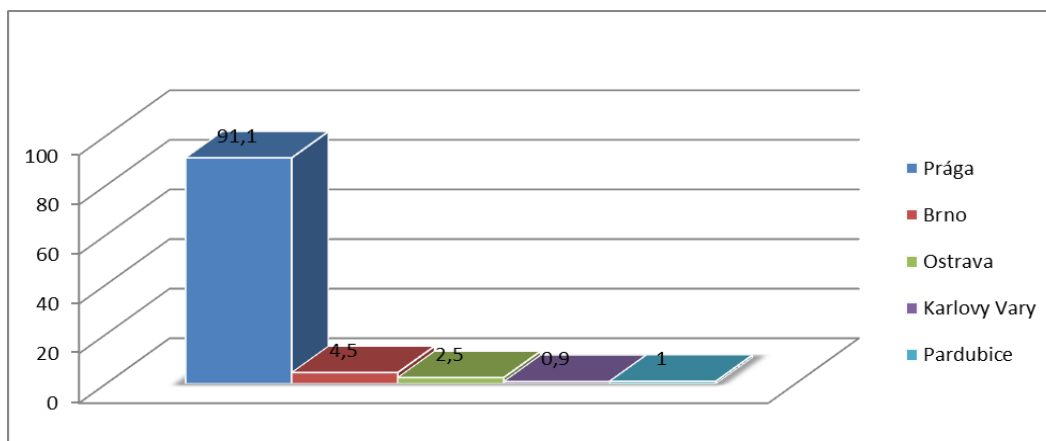
A város kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepére és töretlen fejlődésére utal, hogy utasforgalma évről évre növekedve 2000-2008 között 2,5-szeresére emelkedett. 2012-ben összességében az 52 különböző országgal légi kapcsolatban álló Prága több mint 60 légitársaság által mintegy 132 város légi elérhetőségét biztosította utasai számára. Európán belül a prágai repülőtérről elérhető legtöbb célállomás Görögország (13), Olaszország (14), Oroszország (10), Spanyolország (11), Nagy-Britannia (7), Németország (7) és Franciaország (7) területére esik. A legforgalmasabb desztinációk alapján Párizs (830 ezer utas/év), Moszkva (539 ezer) és Frankfurt am Main (514 ezer) áll az élen, de csupán kevéssel marad el tőlük Amszterdam, London, Róma és Barcelona városa.

Az okok között elsősorban az idegenforgalom, a gazdasági kapcsolatok, a vendégmunkások, a nyelvrokonság (itt elsősorban a szláv orosz nyelvre kell gondolni) szerepét érdemes megemlíteni. A légi úton megközelíthető közel-keleti területek mellett említést érdemel, hogy a koreai Szöul és az észak-amerikai New York metropolisz is közvetlenül elérhető Prágából

repülőgépekkel. A közép-európai mértékkel nézve kiemelkedő méretű és kapacitású repülőtéren új futópálya építését tervezik, azonban megvalósítása csúszik a repülőtér közelében élő lakosok zajemisszió miatti folytonos protestálása miatt.

A cseh repülőterek statisztikai elemzésénél érdemes megemlítenünk, hogy az elsősorban repülőtéri, utasforgalmi, légitársasági statisztikáiról ismert Skytrax cég Prága repülőterét két alkalommal is – 2005, 2007 – Közép- és Kelet-Európa legjobb repülőterének választotta. A 2008-as rekordforgalom – 12,6 millió légi utas – utáni csökkenést követően 2011-ben a repülőtér összforgalma újra növekedett, megközelítve a 11,8 millió utast, ebből a belföldi forgalom 6%-ot tett ki. Prága nemzetközi repülőterének teljesítménye 2011-ben Csehország összes – 12,8 millió fő – légi személyforgalmának közel 93%-át adta. A 2012-es esztendő 8,3%-os forgalom visszaesést mutatott Prága repülőterén (<http://www.prg.aero>). A statisztikák szerint 2012-ben Európa 37. legforgalmasabb repülőtere volt a prágai, 10,8 millió légi utast meghaladó forgalmával. Az ország nemzetközi repülőtereinek utasforgalmi megoszlása a 28. ábrán is látható.

28. ábra: Csehország nemzetközi repülőtereinek légi utasforgalmi megoszlása 2012-ben (%)



Forrás: IATA adatokból szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Csehország legforgalmasabb vidéki repülőtere, a légi utasforgalmát 2000 óta megötszöröző, immáron évi félmillió feletti utast kiszolgáló *Brno*. Az ország második – 450 ezres lélekszámú – nagyvárosa kereskedelméről, egyeteméről, nemzetközi vásáraitól, Moto GP versenypályájáról egyaránt jelentős hírnévre tett szert. A Brno-Tuřany repülőteret az 1950-es években építették, de még az 1980-as években is főként katonai célra használták, polgári légikikötőként 1989-től funkcionál. Az 1995-ben csupán 87 ezer utast kiszolgáló repülőtér forgalma folyamatosan emelkedve 2008-ban már meghaladta a félmillió főt. Az ezután bekövetkező visszaesést 2011-ben rekordméretű légi utas – közel 558 ezer fő – megjelenése követte a repülőtéren. Ez 2010-hez képest bő 40%-os növekedést jelentett. 2012-ben az egy évvel korábbi adathoz képest 4%-kal

csökkent a légi forgalom, mely ekkor közel 535 ezer utast számlált. A charter és magán repülések elsődleges szerepét mutatja, hogy a Brnoból elérhető 25 légi desztináció közül 8 Görögországban, további 12 pedig más mediterrán üdülőhelyen található. Érdeemesnek tartjuk megjegyezni, hogy a menetrendszerinti, állandó összeköttetések száma is növekedett a közelmúltban, s a forgalom immáron öt városba irányul, köszönhetően többek között a Wizz Air és a Ryanair légitársaságoknak (<http://www.airport-brno.cz>).

Az ország keleti csücskében a Szudéták és a Kárpátok határán elhelyezkedő 310 ezer lakosú *Ostrava* – korábban igen jelentős gazdasági-ipari központ – az ország harmadik nagyvárosa. A légi személyszállítás bonyolítása mellett jelentős a cargo (teher) forgalma egyaránt. A kiszolgált légi utasok számát tekintve rekordját 2008-ban elérő – ekkor a repülőtér 350 ezer légi utast számlált, ami az ezredforduló értékének triplája – középkategóriás repülőtere igen jelentős forgalmú, a nehézipar hanyatlása, valamint a közeli Krakkó és Katowice repülőtereinek elszívó hatása ellenére. Azóta megérezve a gazdasági recessziót, csökkenő tendenciát mutattak (2009-ben 307 ezer, 2010-ben 279 ezer, 2011-ben 290 ezer, 2012-ben pedig 288 ezer utas) a statisztikák. A jelenlegi három menetrendszerinti állandó légi összeköttetése – Prága, London és Párizs relációban – mellett a nyári időszak chartereinek szerepe emelkedik ki a forgalomból. Utóbbiak 60% körüli értéket adnak az összes évi légi forgalomból, és döntően – 25 elérhető desztinációjából 12 – görög üdülőhelyekre irányulnak. Az elmúlt években a repülőtéren megforduló utasok 10-15 százaléka használta tranzitként Ostravát (<http://www.airport-ostrava.cz>).

A Csehország nyugati csücskében fekvő híres fürdőváros *Karlovy Vary* repülőtere légi utasforgalom szempontjából – Pardubicehez hasonló értékekkel – országos negyedik-ötödik hellyel büszkélkedhet. A jelenleg félszázezres település repülőterén az ezredforduló óta markáns utasszám-gyarapodást regisztráltak. A forgalom négyszeresére emelkedett a 2000-2008. év közötti időszakban – 20 ezerről, 81 ezer főre –, s a gazdasági válság okozta kisebb megtorpanás után (10 ezer fős visszaesés) 2011-ben a kiszolgált utasok száma már megközelítette a 100 ezres forgalmat (99 ezer utas), majd 2012-ben pedig meg is haladta azt (103 ezer fő).

A repülőtér turisztikai relevanciáját az Érc-hegység délkeleti lábánál futó törésvonalak mentén, utóvulkáni működés eredményeként értékes ásványi anyagokat tartalmazó gyógyvizek felszínre törése is adja (BALOGH F. 2010b), hiszen az ezekre épülő egészség-turisztikai szolgáltatások közül világszerte az egyik legismertebb és legrégibb gyógyfürdői Karlovy Varynak vannak. Az elmúlt évtizedben megfigyelhető jelenség az orosz turisták érdeklődésének növekedése a híres közép-európai fürdőhelyek iránt, ami természetesen nagyban befolyásolja a térségbe légi úton érkezők számát is. Karlovy Vary esetében ez konkrétan azt jelenti, hogy 2012-

ben öt légi desztinációja közül 4 Oroszországban található; a módosabb orosz turisták célállomásként látogatják az üdülőközpontot. 2010-ben a 71 ezres forgalmából Moszkva 54 ezer utast, Szentpétervár 10 ezer főt tett ki a cseh CSA és az orosz Aeroflot légitársaságok által üzemeltetett járatoknak köszönhetően. Az időszakos charterek aránya visszaesett az elmúlt években, az egyedüli Antalya török üdülőhely iránt a nyári időszakban közelítőleg másfélezer utas érdeklődött. A 2011-es jelentős forgalomnövekedést új desztinációk, konkrétan Bécs és Kijev légi menetrendbe történő bekapcsolása okozta (<http://www.airport-k-vary.cz>).

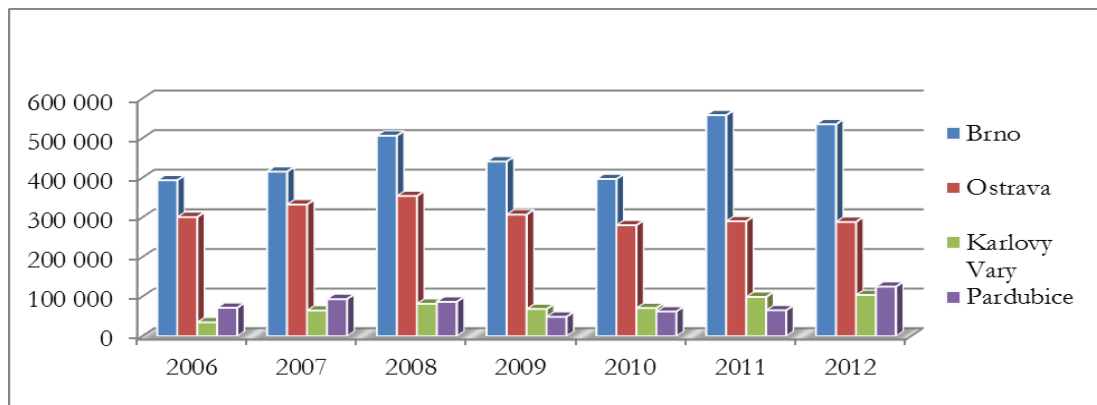
A Karlovy Varyhoz hasonló forgalommal bíró, a Cseh-medencében fekvő *Pardubice* repülőtérének múltja immáron bő 100 évre tekinthet vissza, lévén az első cseh repülőklub itt alakult meg 1911-ben. A repülőtér a két világháború között légi bemutatók rendezésére használták, 1950-90 között pedig kizárólag katonai funkciókat látott el. A polgári repülésre hivatalosan 1995-ben megnyitott repülőtér elsősorban a charter forgalomban játszik fontos szerepet, amennyiben Dél-Európa üdülővárosaiba szállítja utasait.

Emellett orosz turisták Csehországba szállítását teszi lehetővé a Moszkvával és Szentpétervárral fennálló állandó légi kapcsolata. Az orosz utasok súlyát jelzi, hogy a 2007-es évben – ekkor 93 ezer fő feletti volt a légi forgalom – az utasok 85%-a orosz volt. A keletről érkező turisták fontosságát mutatja például, hogy a repülőtér honlapja háromnyelvű, így természetesen oroszul is elérhető. A jelentős forgalomcsökkenést – 2008-ban még 87 ezer, de 2009-ben már csupán 49 ezer utas – követően úgy tűnik a repülőtér légi személyszállítása újból növekedési pályára állt; 2011-ben 65 ezer főt szolgált ki 7 desztinációval tartva légi kapcsolatot, melyből 6 a szezonális charter célállomások száma. 2012-ben pedig 91%-os forgalomnövekedéssel immáron rekord 125 ezer utast szolgált ki, 9 légi desztinációval összeköttetésben állva (<http://www.airport-pardubice.cz>).

Az említett úgynevezett harmadlagos repülőterek jelentős forgalombővülése a jövőben kérdéses elsősorban a több, relatíve közelükben található fontos légi csomópont miatt. Karlovy Vary esetében Prága, Drezda, Lipcse-Halle, esetleg Nürnberg elszívó ereje számottevő, Pardubice számára pedig Prága, Brno és Wroclaw jelentkezik konkurenciaként.

A cseh vidéki repülőterek forgalmának elmúlt évekbeli alakulását mutatja be a 29. ábra.

29. ábra: Csehország vidéki nemzetközi repülőtereinek forgalma 2006-2012 között (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

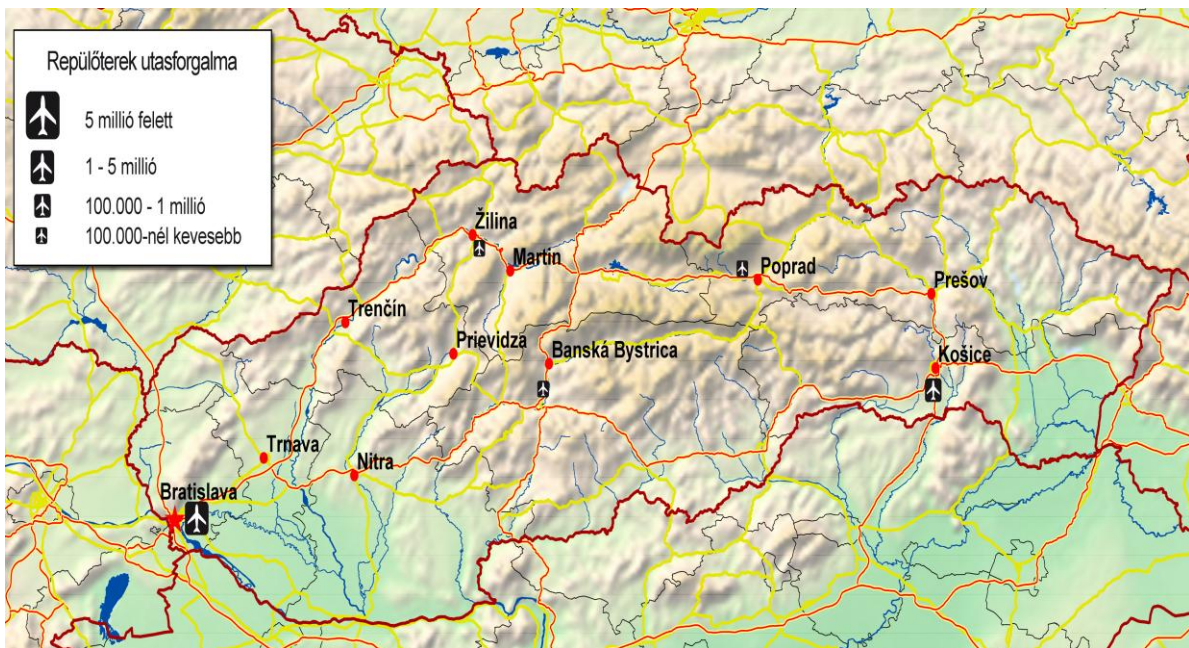
5.4.2.3. A szlovákiai légi közlekedés, mint térségbeli „vesztes”

A poszt-csehszlovák térség keleti részén található Szlovákia gazdasága a privatizáció következtében az ezredforduló óta többé-kevésbé folyamatos növekedést produkál; GÁBRIS GY. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.) (2007). Az állam a többi Visegrádi Országhoz hasonlóan 2004 óta az Európai Unió tagja.

Az országban öt olyan közforgalmú polgári repülőtér működik, melyekről folyamatosan, vagy időszakosan utasszállító repülőgépek közlekednek. A 30. ábrán Szlovákia nemzetközi repülőtereinek földrajzi elhelyezkedése látható.

Szlovákia fővárosának – Milan Rastislav Štefánik-ról elnevezett – nemzetközi repülőtere *Pozsony (Bratislava)* északkeleti határában üzemel. A térség egy korábbi repülőtéréről már 1923-ban megindult Prágába a légi közlekedés, a jelenlegi repülőtér azonban 1951-ben került átadásra. A kiváló szárazföldi összeköttetéssel rendelkező Pozsony repülőterén 2008-ig jelentős és folyamatos forgalomnövekedést mutattak a statisztikák. Az ekkor regisztrált 2,2 millió légi utas egyfelől az ezredfordulón mért érték nyolcszorosa, másrészt Szlovákia 2008-as légi személyforgalmának háromnegyed része.

30. ábra: Szlovákia nemzetközi repülőterei, a légi utasforgalom súlyozásával (2012)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Pozitív tendenciaként értelmezhető Szlovákia légi forgalma kapcsán, hogy a vidéki repülőterek térnyerésével az utóbbi években valamelyest csökkent a főváros részaránya. A rekord utaslétszámot hozó esztendő után – hasonlóan a legtöbb vizsgált légikikötőhöz – a visszaesés nem került el Pozsony sem, 2011-ben valamivel 1,5 millió fő feletti utas számot-, 2012-ben pedig 1,4 millió fős értéket mértek a repülőtéren. A gazdasági recesszió mellett kedvezőtlenül érintette az utasforgalmat néhány szlovák légitársaság – SkyEurope és Seagle Air 2009-es, valamint az Air Slovakia 2010-es – többé-kevésbé váratlan megszűnése is. A Slovakian Airlines 2011-es megalakulása, a repülőtérei fejlesztések, új reklámok, üzletpolitika következtében a cég sajtóközlései alapján a 2012. esztendőt a kihívás évének tekintették Pozsony légi közlekedésének számára. Az elmúlt esztendő végül 10,7%-os légiforgalmi visszaesést hozott az előző évhez képest.

A 2012-es évben hat légitársaság szervezésében a repülőtérről 14 ország 24 városa volt légi úton elérhető. A legtöbb utast a Ryanair szállította, nem kevesebb, mint 16 desztinációval kapcsolatot tartva, s közülük London, Milánó, és Dublin volt a legkedveltebb három célállomás sorrendje. Csakúgy, mint Lengyelország esetében, a nyugat-európai angol nyelvterületen dolgozó szlovák vendégmunkások utazásai Szlovákiában is jelentős forgalmat generáltak. A nyári szezon charterei közül 2010-ben Hurgada, 2011-ben pedig Antalya emelkedett ki; utóbbi az összes utas szám 8 %-át tette ki ekkor (125 ezer főt). Emellett az idegenforgalom jelentős súlyát mutatta 2012-ben a többi légi úton elérhető spanyol, horvát és olasz mediterrán (összesen 9) desztináció

is. A charterek közül legtöbben a Ryanair légitársasággal utaztak 2012-ben. Az utasok mintegy 16%-a a július hónapot választotta a repülésre.

Azt is meg kell jegyeznünk, hogy a térbeli közelség nemcsak közlekedésföldrajzi előnyt, hanem Bécs-Schwechat hatalmas repülőterének közelsége miatt versenyhátrányt is jelent Pozsonynak, ugyanis Bécs nagyságrendekkel komolyabb kínálattal bír, s ezért a szlovákok távolabbi területekre történő utazásaikhoz gyakran utóbbit veszik igénybe (<http://www.airportbratislava.sk>).

Szlovákia legforgalmasabb vidéki repülőtere *Kassa (Košice)* határában üzemel. A menetrendszerinti és charterforgalmat belföldi és nemzetközi vonatkozásban egyaránt szolgáló repülőtéren a katonai repülés 1919-ben, a polgári pedig 1924-ben indult meg. A légikikötő felújításai az 1950-es években kezdődtek, az utolsó fejlesztéssel 2004-ben átadott modern utas terminállal pedig jelenleg évi 700 ezer légi utas kiszolgálására vált alkalmassá a nemzetközi repülőtér, mely dátum a katonai repülés végét is jelzi Kassán. Az ezredforduló óta markáns forgalomnövekedést produkáló repülőtéren 2008-ban regisztráltak a legtöbb utast – 591 ezer fő, mely a 2000. év közel ötszörösét jelenti –, de a gazdasági recesszió – és minden bizonnyal a periférikus keleti fekvés és társadalmi-gazdasági szempontból hátrányos térség – következtében a következő évek jelentős visszaesést hoztak e téren, 40%-kal csökkenő forgalommal (2009-ben 352 ezer utas, majd 2010-ben és 2011-ben egyaránt mindössze 266 ezer fő). A repülőtér forgalmának legnagyobb részét a Bécsbe, Prágába, Pozsonyba és Londonba közlekedő menetrendszerinti járatok teszik ki, emellett 5 további légitársaság – főként mediterrán városokba (7) közlekedve – is használja a légikikötőt a szezonális charter forgalomban (<http://eng.airportkosice.sk>).

Szlovákia egyik legjelentősebb idegenforgalmi vonzereje az Északnyugati-Kárpátok kristályos vonulata, a Magas- és Alacsony-Tátra területe (GYURICZA L. 2008). A Magas-Tátrába érkező turisták számának növekedését egy szerencsétlen természeti katasztrófa néhány évre lelassította ugyan, de nem állította meg. (2004. november 19-én a helyenként 170 km/óra feletti széllelkések 50 km hosszán és 2,5 km szélességben letarolták a túlevelű erdőség fáit.) A terület elérhetősége légi úton egyre több városból lehetséges, köszönhetően *Poprád-Tátra (Poprad-Tatry)* repülőterének.

A „Magas-Tátra kapujának”, a térség egyik jelentős idegenforgalmi központjának repülőtere Közép-Európa legmagasabban fekvő – 718 méterrel a tengerszint felett – légikikötője. Történetiségében vizsgálva, a Csorba-tónál (Strbské Pleso) 1970-ben megrendezett északi sívilágbajnokság szolgáltatott jelentős okot a térség infrastrukturális fejlesztésére, amikor szállodákat, éttermeket építettek, felújították a fogaskerekűt, s a repülőteret szilárd burkolattal látták el. Később a légikikötő továbbfejlesztésében szerepet játszott az a tény is, hogy Szlovákia

kandidált téli olimpia rendezésére is, annak ellenére viszont, hogy a pályázat nem lett győztes, a harmadrangú repülőtér fejlesztése sikeresnek mondható.

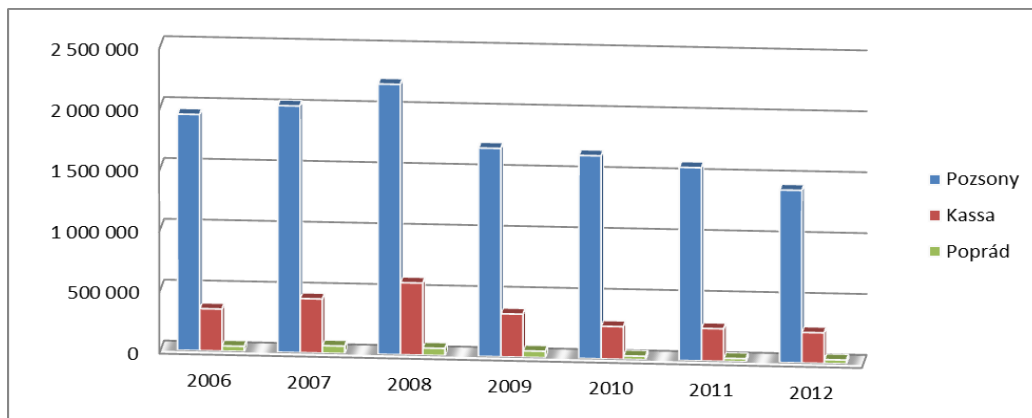
A kiemelkedően vonzó természetföldrajzi adottságokkal rendelkező terület – a közelben található síparadicsomok, kirándulóhelyek, négy nemzeti park mellett gyógyfürdők, UNESCO kulturális világörökségek következtében is – természetesen már évtizedek óta vonzóvá vált az idegenforgalom számára, melyről a közelmúltbeli légiforgalmi adatok is tanúskodnak.

Juraj Rokfalusy – a Poprád-Tátra repülőtér kereskedelmi és üzemeltetési igazgatója – a vele 2011. év júliusában készített interjú során megemlítette, hogy a 2004-es természeti katasztrófa a repülőtér légi személyforgalmát jelentősen visszavetette (2005-ben 18 ezer utas), de már 2007-re bőven megtriplázódott a kiszolgált utasok száma (rekord 60 ezer fő). A 2009-es esztendő még hasonló, valamivel félszázezer feletti utas számot eredményezett, azóta azonban több sajnálatos esemény következtében forgalma felére lecsökkent (2011-ben 24,5 ezer, 2012-ben 30,5 ezer főre).

A gazdasági recesszió következtében szinte minden repülőtér esetében forgalmi visszaesést tapasztaltunk, azonban a szlovákiai diszkont légitársaság, a SkyEurope – mely a Skytrax mérései szerint (<http://www.airlinequality.com>) 2007 és 2008 nyara között Kelet-Európa legjobb-, egész Európa harmadik legjobb diszkont társasága volt – megszűnésével Poprád forgalma igencsak megcsappant. A korábban Londonba közlekedő járatok – melyek igen jó kihasználtsággal működtek, főleg szlovák utasokat, vendégmunkásokat szállítva, de Poprádra látogatott 2008-ban férjével II. Erzsébet királynő is – elmaradását a repülőtér még nem tudta kiheverni. Jelenleg Poprádnak Prágával, Varsóval, Gdanskkal van heti rendszerességgel légi összeköttetése, emellett charterek időszakosan az orosz és ukrán fővárossal, valamint nyaranta Burgasszal létesítenek légi kapcsolatot (<http://www.airport-poprad.sk>).

A fent említett nemzetközi repülőterek utasforgalmának alakulását mutatja be a *31. ábra*. A 2008-as csúcs utáni jelentős forgalomcsökkenés a gazdasági válsággal és a főként annak következtében megszűnő szlovák légitársaságok negatív következményeivel (SkyEurope, Air Slovakia, Seagle Air) magyarázható.

31. ábra: Szlovákia néhány repülőterének utasforgalma 2006-2012 között (fő)



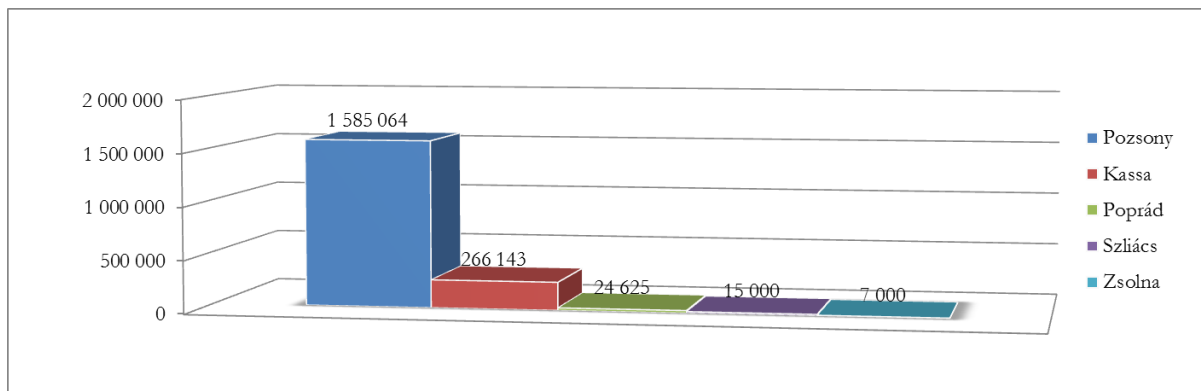
Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Közép-Szlovákiában a Zólyom és Besztercebánya között található, *Szliács (Sliac)* üdülőhely mellett üzemelő regionális légikikötő 1947 óta működik, s 1991 óta rendelkezik nemzetközi repülőtér minősítéssel. A katonai/polgári repülőteret 2009-ben lezárták a futópálya felújítás miatt, s 2011-ben nyitották meg újra a forgalomnak. A nyári charterek ekkor (57 járat) döntően a bolgár Burgaszba (46) közlekedtek, valamint a török Antalyába (10). A kiszolgált 15 ezer feletti légi utas szám biztató a jövőt tekintve, s a tervek között szerepel újabb desztinációk menetrendbe történő beiktatása is. A környék kulturális attrakcióinak, téli, síelésre alkalmas területeinek köszönhetően emelkedhet az idelátogatók száma is a jövőben (<http://www.airportsliac.sk>).

A *Zsolna (Žilina)* melletti, mindössze 1150 méteres szilárd burkolattal ellátott repülőteret 1974-ben adták át hivatalosan a forgalomnak. A repülőtér kevésbé domináns szerepét mutatja, hogy csupán a Czech Airlines társaság működtet légi járatokat hetente háromszor Prágával összekapcsolva a repülőteret. Az ezredforduló óta a repülőtéren alig ezer és 12 ezer (2008) fő között változott a légi utasok száma, s 2011-ben nem érte el a hétezer főt. 2012-ben pedig mindössze 1700 fő volt a légi forgalma. Jelentősebb jövőbeni utas szám növekedésére csak egy kibővített futópályával számíthat, melyet már középkategóriás repülőgépek is képesek használni. A városhoz relatíve közel fekvő, s nagyságrendekkel komolyabb kínálattal rendelkező, csehországi Ostrava, valamint lengyelországi Krakkó és Katowice repülőtere számára Zsolna nem jelenthet komoly konkurenciát (<http://www.letisko.sk>).

Szlovákia nemzetközi repülőtereinek súlyát mutatja be a 32. ábra.

32. ábra: Szlovákia repülőtereinek utasforgalma 2011-ben (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján készítette PINTÉR Á. 2012

5.4.2.4. Az „egyoldalú” magyar légi személyközlekedés

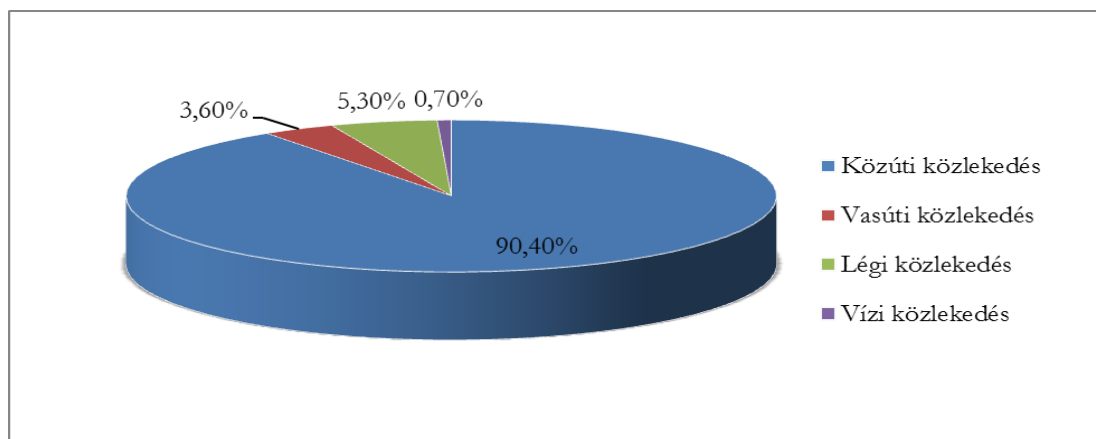
Magyarország közlekedési helyzetével kapcsolatban két alapvető sajátosságot érdemes megemlíteni. Az ország szárazföldi közlekedését – az ország településhálózatában messze kiemelkedő szereppel bíró fővárosának, Budapestnek köszönhetően – sugaras szerkezet jellemzi, mind a vasút-, mind a közúthálózat tekintetében, emellett pedig az átmenő-, tranzitforgalom súlya meghatározó, ezáltal hatalmas terhet ró a szárazföldi közlekedési ágakra (TINER T. 2011a). A központi földrajzi fekvés ellenére a világ légi közlekedésének gerincstruktúrájában hazánk „oldalvíz” helyzetű, azzal, hogy a Nyugat-Európát a Távolság-Kelettel összekötő déli folyosó közelében helyezkedik el, de a nagy hatósugarú repülőgépek közlekedtetése miatt, ebbe a 8000-12000 km-es távolságú közlekedésbe már nem tud bekapcsolódni (ERDŐSI F. 2005b).

Magyarország légi személyközlekedése a főváros Budapest, 2011. márc. 30-tól Liszt Ferencről elnevezett nemzetközi repülőtérének (korábban Ferihegy) szinte kizárólagos országos forgalmi részesedésével – 2012-ben 99%-os arányával – egyedülálló a térségben. Némely kutató ezt kritikus elemként – kritikus infrastruktúra – értelmezi, lévén a repülőtér bármely okból történő esetleges kiesése a nemzetközi közforgalmú kapcsolat kiesését is jelentené (TÓTH J. 2007). Bár Prága repülőtérének aránya is kiemelkedő Csehországban (91%), azonban ott néhány vidéki repülőtér is több száz ezres utasforgalmat bonyolít. A hazai légi közlekedés területi struktúrájának teljesen egyoldalú mivoltát jelzi az is, hogy Magyarországon a többi vizsgált országgal ellentétben jelenleg lényegében nem működik belföldi légi utas forgalom. Az elmúlt időszakban voltak ugyan próbálkozások – például Debrecen és Budapest, vagy Sármellék és Debrecen vonatkozásában –, azonban ezek kereslet híján nem voltak kifizetődők, hamar megszűntek, illetve az újabb és újabb próbálkozások eddig nem hoztak átütő sikert.

A vidéki nemzetközi repülőterek utasforgalma tehát igen csekély az országban, viszont ki kell emelnünk egy másik közlekedésföldrajzi megközelítést is, hiszen Tiboldi Tibor kutatásaiban rámutat, hogy a valós, életképes régiók nélküli Magyarországon az erőltetett repülőtér fejlesztések helyett, a több száz éves fejlődés során létrejött – mára jórészt határainkon túl elhelyezkedő – centrumokkal való együttműködésben kell keresni a régiók felzárkózásának lehetőségét (TIBOLDI T. 2008b). Nemzetközi vonatkozásban egyébként öt olyan repülőtér működik Magyarországon, amely legalább időszakosan légi utasforgalmat bonyolított az elmúlt esztendőben (TINER T. 2011b).

A motiváció tekintetében egy 2005-ben publikált felmérés eredménye szerint a fapados légitársasággal hazánkba utazó turisták közel fele városlátogatási – elsősorban Budapest központú – céllal érkezik, és döntő többségük 3-5 nap itt tartózkodást tervez. A felmérés szerint második helyen a rokonlátogatás áll, a harmadikon pedig az üzleti célú utak szerepelnek (MUNDRUCZÓ GY. 2005). A diszkont légitársaságok közelmúltbeli előretörését jelzi, hogy bővült a repülőgéppel utazók köre Magyarországon; a turisták közel egynegyede és az üzleti utazók 8%-a különben nem utazott volna (KPMG, 2005). A légi közlekedés intenzitásában évszakos ingadozás tapasztalható, amelyet kissé mérsékelnek, a főként nyári üdülési szezonban közlekedtetett charter járatok (VERES L. 2004). A külföldi látogatók közlekedési ágak szerinti megoszlását a 33. ábra szemlélteti.

33. ábra: A Magyarországra érkező külföldi látogatók megoszlása közlekedési ágak szerint (2010)

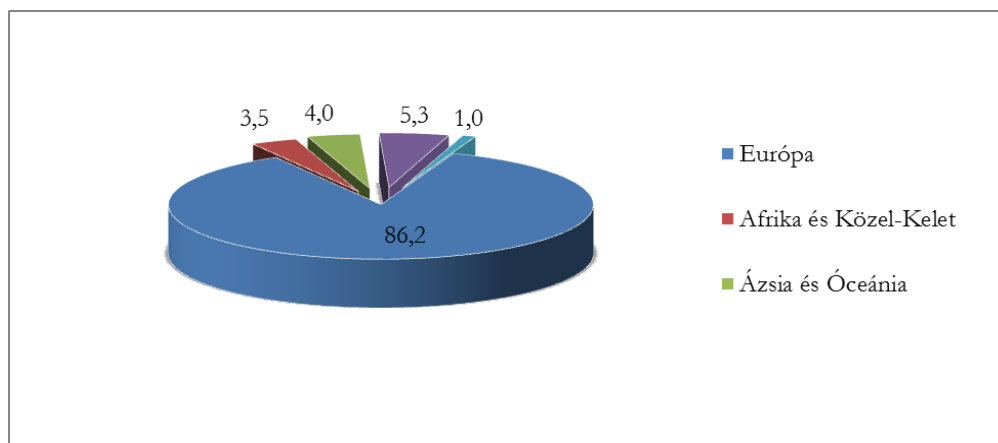


Forrás: UNWTO adatai alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012.

A légi közlekedési ágazat 2010-ben mintegy 37 ezer embernek adott munkát, s további 11.400 munkahelyet generált a repülés más ágazatban – mindenekelőtt a turizmusban. Magyarország légi személyforgalmát 2010-ben 8 millió fő feletti szállított utas, több mint 51 ezer induló menetrendszerinti légi járat, 39 ország 88 repülőterével való kapcsolat jellemezte (34. ábra).

Az utasok nagyobb részét – 5 millió fő – magyar légitársaságok (az akkor még működő Malévet is számítva) szállították (<http://www.benefitsofaviation.aero/3>).

34. ábra: A Magyarországról induló menetrendszerinti légi utasforgalom regionális megoszlása 2010-ben (%)



Forrás: IATA adatokból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Lényegében Magyarország teljes (99%) légi személyforgalmát a *Budapest Liszt Ferenc* nemzetközi repülőtér bonyolítja. A magyar főváros térben legkiterjedtebb közvetlen nemzetközi közlekedési kapcsolatait a légi közlekedés biztosítja (TINER T. 2006). S bár az elmúlt években a visegrádi fővárosok közül Budapest légi személyforgalma növekedett a leglassúbb ütemben, azonban 2012-ben 3 kontinens 38 országának 97 városát felfűző, mintegy 50 légitársaság által kiszolgált 8,5 millió légi utast számláló forgalma Kelet-Közép-Európában Prága és Varsó után a harmadik helyen áll. Az 1950-es évektől többször korszerűsített, bővített repülőtéren három fő (1, 2A, 2B) és egy kis utas terminál (GAT, General Aviation Terminal a magángépeknek) szolgálja/szolgált a légi személyforgalmat.

A műemlékvédelmi szempontok szerint felújított „1” Terminál 2005 szeptembere óta kizárólag a diszkont légitársaságokra koncentrált, egészen a 2012. május 30-i bezárásáig (mely időszakos, s eredetileg 5 évre szól a tervek szerint). Azóta a WizzAir, Norwegian, Germanwings, Jet2 és Easyjet járatai is a 2-es terminálról indulnak. Az 1985-ben megnyílt „2A” Terminál 2008 óta a Schengen határain belüli országokkal tart fenn kapcsolatot, az 1998-ban üzembe helyezett „2B” pedig a Schengenen kívüli desztinációkra összpontosít. A légikikötő személyforgalma igen jelentős volt már az 1960-as évektől. A regisztrált utasok száma az elmúlt pár év stagnálása mellett folyamatosan növekedett – 1960-ban 360 ezer-, 1980-ban 1,8 millió-, 1990-ben 2,5 millió-, 2001-ben 4,6 millió-, 2011-ben pedig rekord 8,9 millió fő – köszönhetően, hogy konkurenciája

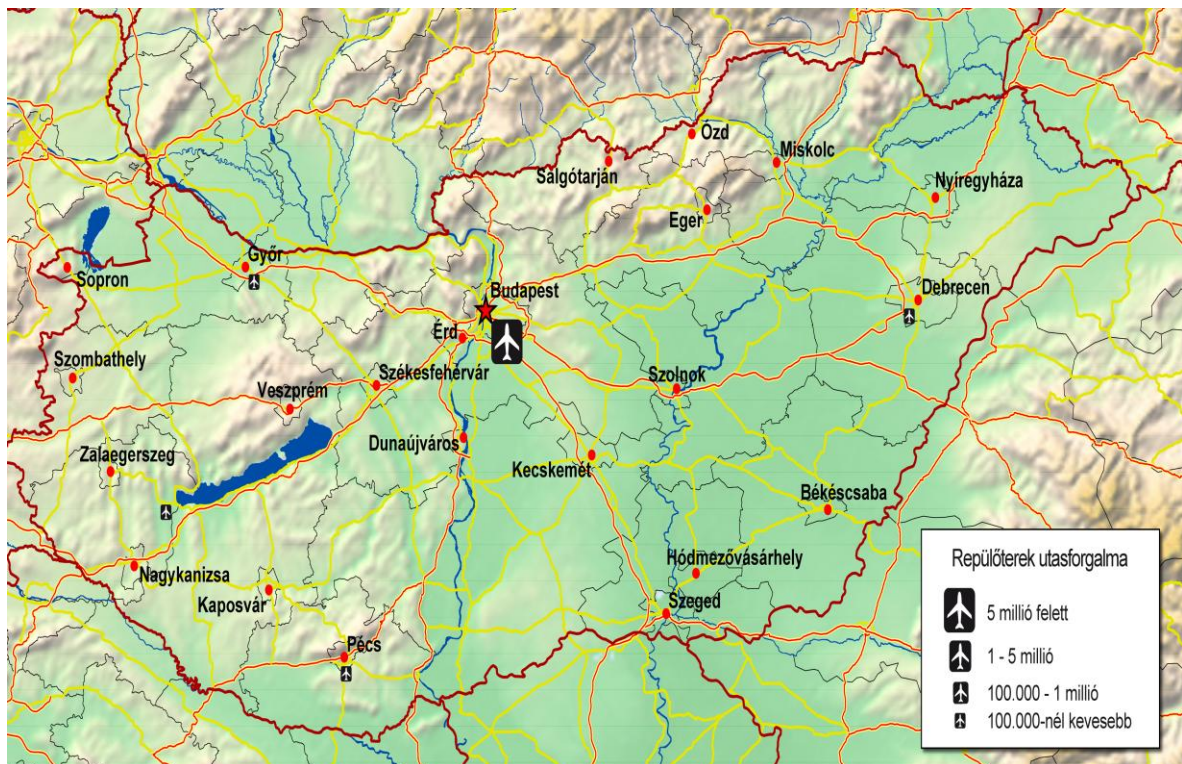
országban belül egyáltalán nem alakult ki, s igen kedvező természeti és kulturális adottságokkal bíró turisztikai desztinációról van szó.

Budapest repülőtere 2012-ben Európa legtöbb fővárosával, közel- és távol-keleti városokkal, és észak-afrikai légikikötőkkel – korábban, a Malév megszűnése előtt észak-amerikai nagyvárosokkal is – egyaránt közvetlen légi kapcsolatban állt. Olaszország után – vele a legerősebb légi összeköttetés 14 város közvetlen elérhetőségét jelenti – Görögország (13), Spanyolország (11), Oroszország (10), valamint Nagy-Britannia (7), Németország (7) és Franciaország (7) következett az elérhető desztinációk alapján. Indítékként a gazdasági kapcsolatoknak, a vendégmunkások utazásainak – elsősorban német és brit városok – és a turizmusnak a szerepe említhető elsősorban. A legtöbb utast Budapest vonatkozásában a német Lufthansa légitársaság szállítja Frankfurt am Main, München és Düsseldorf relációban (<http://www.bud.hu>). Budapestnek a külföldi célállomások közül Londonnal, Párizssal, Frankfurttal és Amszterdammal alakult ki a legintenzívebb légi kapcsolata, részben a diszkont légitársaságok révén, melyek járatait különösen a magyar munkavállalók veszik igénybe (TINER T. 2011c). Észak-Amerika közvetlen légi elérhetősége korábban – 2012. januárig – a Malév által New York és Toronto városaival volt biztosított; utóbbiak esetében a kivándorolt családok rokonlátogatási célokból történő utazásai jócskán megjelentek a forgalmi adatokban.

2012. február 3-a keserű dátum a magyar légi közlekedés számára, mivel a 66 éve folyamatosan működő állami légitársaság, a repülőteret bázisként használó Malév csődöt jelentett. A légitársaság bezárása – a 2012. esztendő elején Budapest légi forgalmának közel 40%-át biztosította a Malév – jelentős számú munkahely megszűnését is jelentette s a légitársaság „pótlása”, utasainak más társaságok általi kiszolgálása még csak részben került megoldásra. A repülőteret szintén bázisként használó másik magyar alapítású társaság, a „diszkont” Wizz Air, valamint a Ryanair is kibővítette forgalmi menetrendjét, minél több új célállomást kínálva az utasok számára. Az új útvonalakra történő repülés általuk már 2012. február, március hónapjaiban beindult. (A disszertáció lezárásának időszakában alakult Sólyom Airways-ről jelen munkában még nem kívánunk és nem is lehet érdemben szólni.) A fent említett két légitársaság rendelkezik jelenleg a legtöbb elérhető desztinációval Budapestről; a Wizz Air esetében 33, a Ryanair esetében pedig 21 célállomásról beszélhetünk. A két említett légitársaság igyekszik olyan városokat bevonni a menetrendjeibe, mely a másik által nem elérhető. Jelenleg 8 közös desztinációval rendelkeznek Budapestről frekvenciált európai nagyvárosokba (<http://www.bud.hu>).

A magyar főváros és a vidéki nemzetközi repülőterek országban belüli földrajzi elhelyezkedését mutatja a 35. ábra.

35. ábra: Magyarország nemzetközi repülőterei, a légi utasforgalom súlyozásával (2012)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A sármelléki *Hévíz-Balaton* (korábban FlyBalaton) Repülőtér 1953-ban építették. A kezdetben magyar, később szovjet kézben lévő katonai repülőtér 1991 óta működik a polgári repülést szolgálva. A 2500 méter hosszúságú, jó minőségű bazalt-beton kifutópálya szélessége 60 méter, mely 150-200 fős utasszállító repülőgépek manőverezésére is kiválóan alkalmas. A repülőtér működése során 1991-2005 között lassú fejlődés mutatkozott csupán, melynek oka elsősorban az volt, hogy pályafény és modern légi irányító berendezések hiányában csak nappal és jó látási viszonyok mellett volt lehetséges repülni (PINTÉR Á. 2009; PINTÉR Á. – MAKAI K. 2013), illetve hiányoztak azok a külföldi befektetők, akik a repülőtér használatából megfelelő haszonra tehetnek szert (ZÓKA I. 2006).

Az ezredforduló utánra rendeződtek a tulajdonviszonyok a repülőtéren, s az igazán nagy fejlődés 2004-ben következett be, amikor az ír-magyar társaság, a Cape Clear Aviation kezelésébe került. Megjelentek a diszkont légitársaságok, többek között új, korszerű utas terminál, étterem, parkoló épült a repülőtéren, így a légikikötő iránt folyamatosan növekedett az érdeklődés. A repülőtér 2008-ban érte el legjelentősebb utasforgalmát; ez évben 110 ezer utast szolgált ki. Legnépszerűbb a Londonba közlekedő járat volt, valamint a németországi Frankfurt am Main desztináció.

Azonban a repülőtéren jelenlévő diszkont légitársaságok – melyek közül a Ryanair szállította a legtöbb utast – többsége kivonult az év végére, s a téli időszakban be is kellett zárni a repülőtér. Tervek születtek, hogy 2010 őszére elkészül a térségben – Sávoly településen – egy Moto GP versenypálya, mely jó marketing esetén segíthetett volna a jövőben Sármellék légi forgalmának további növekedésében, azonban ez a befektetés elmaradt, s hogy azóta egyáltalán üzemelhetett a repülőtér, ahhoz a környék jelentős idegenforgalmat generáló településeinek – elsősorban Hévíz és Zalakaros – komoly anyagi összefogására volt szükség.

A negatív tendenciát jelzi, hogy a 2009. évre a forgalom a tizedére esett vissza (ez a 2000. év szintjének felel meg), s azóta is csupán időszakosan működött a repülőtér, elsősorban az említett üdülővárosokba szállítva utasokat, főként német – Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Lipcse, Drezda – városokból, ami nem meglepő, ha figyelembe vesszük, hogy 2003 óta a Magyarországra érkező német látogatók száma hárommillió felett van, s úti céljuk közül a Balaton és környéke a legnépszerűbb (2007-ben a német vendégéjszakák négyötöde realizálódott ebben a régióban) (SULYOK J. 2008a).

A legújabb történéseket elemezve, köszönhetően Hévíz fürdővárosnak – mely perspektívát lát a jövőbeni gazdaságos üzemeltetésére – a repülőtér 2012. áprilisban új, Hévíz-Balaton Airport néven nyitott ki újra. A Mutsch Ungarn Reisen utazási irodának van kiemelt szerepe abban, hogy főként az idősebb korosztályok képviselői érkeznek a térségbe repülővel gyógyüdülés céljából (<http://www.mutsch-reisen.de>, <http://www.hevizairport.com>), mely szegmensből az újabban mind nagyobb hangsúllyal megjelenő oroszországi turistákat is érdemes kiemelni. Az idősek a turisztikai kereslet olyan egyedi szegmensét képezik, mely főként a csoporthoz tartozók életkori sajátosságaiból eredő igények kielégítését kívánják meg (DANN, G. 2001). 2012-ben összességében 19 ezres légi forgalmat bonyolított a Hévíz-Balaton Repülőtér (<http://www.hevizairport.com>).

Debrecen regionális repülőtérén 1930-ban regisztrálták az első hivatalos repülést. A légi személyi közlekedés aztán a második világháború után kezdett fejlődni, kezdetekben még a szovjet légierő felügyelete alatt. A szovjetek 1991-es távozása után a Debrecen önkormányzata által kidolgozott fejlesztési tervek alapján modernizálták a repülőtér, mely 2004-ig mintegy 3,5 milliárd forint költséget emésztett fel.

A magán és kisképes forgalom mellett az elmúlt években a nyári időszak charterei tették ki az utasforgalom (2008-ban 43 ezer, 2009-ben 38 ezer, 2010-ben és 2011-ben 30 ezer, 2012-ben 46 ezer fő) jelentős részét. A kiutaztatás terén az utolsó néhány évben elsősorban Antalya, Burgasz, Hurghada, valamint Monastir desztinációkba szállították a légi utasokat a charter társaságok. A Wizz Air légitársaság jóvoltából 2012 nyaratól indult meg a rendszeres légi forgalom Debrecen és

London-Luton repülőtere között, 2013-tól pedig Eindhoven és Dortmund is elérhetővé vált a légikikötőről. A beutazó forgalom döntő részét német városokból – Drezda, Erfurt, Lipcse, Hamburg – érkező turisták adták, akik elsősorban gyógyüdülés céljából keresték fel a közeli Hajdúszoboszlót (Debrecen tehát már a 3. olyan repülőtér hazánkban ahol a turisták érkezésének komoly motivációjaként az egészségturizmus határozható meg). Az elemzésnél nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy a romániai Nagyvárad repülőtere a határ közelében működik, mely Debrecennél jelentősebb forgalmat bonyolít, s ezért annak nagy konkurenciát jelent. Ennek ellenére a fent említett új desztinációk légi menetrendbe illesztésével 2013-ban 100 ezer fő feletti légi utasforgalmat várnak a repülőtéren (<http://www.debrecenairport.com>).

Győr-Pér nemzetközi regionális repülőtere elsősorban kereskedelmi funkciókat lát el, fejlesztése az AUDI magyarországi gyárának létrehozásával áll összefüggésben (PINTÉR Á. 2010). A 2000 és 2003 között szilárd, 1450 méter hosszú futópályával ellátott repülőtér átalakítási költségeit az AUDI Motor Hungária Kft. és Phare CBC programok biztosították. Az elsősorban kereskedelmet és üzleti turizmust szolgáló légikikötő 2003-ban fogadott először járatokat, s az AUDI németországi – Ingolstadt – központjával jelentős a légi összeköttetése. Időközben 2013-ra a kifutópálya hosszának megnövelése – 2030 méteresre – megtörtént, így nagyobb gépek fogadására is alkalmassá vált a repülőtér.

A repülőtér légi személyforgalmának döntő részét charterjáratok utasai adják. A légi forgalom 2003-tól (2.387 fő) 2007-ig (13.395 fő) folyamatosan növekedett, de később sem csökkenve tízezer utas alá, 2011-ben meghaladta a 18 ezer főt, 2012-ben pedig már közel 30 ezer (29.706) utast számlált. Vadász László ügyvezető igazgató elmondása szerint a közelmúlt legjelentősebb nyári desztinációja – a 2005 nyarától a BAsE Airlines által 30 személyes EMB-120ER típusú gépekkel repülve Győr-Pérről – a montenegroi Tivat volt. A repülőtér közeljövőbeli jelentős forgalomnövekedése nem várható elsősorban a közelben fekvő, illetve közúton gyorsan megközelíthető jelentős forgalmú repülőterek, Budapest, Pozsony és Bécs miatt (<http://www.gyor-perairport.hu>), pedig a repülőtér további fejlesztésének volna létjogosultsága: Tiboldi Tibor (2008a) munkájában – melyben 8 magyarországi fejlesztésre esetleg érdemes repülőteret vizsgál különböző szempontok alapján – a pontrendszer értékei szerint Győr-Pér légikikötője áll az első helyen.

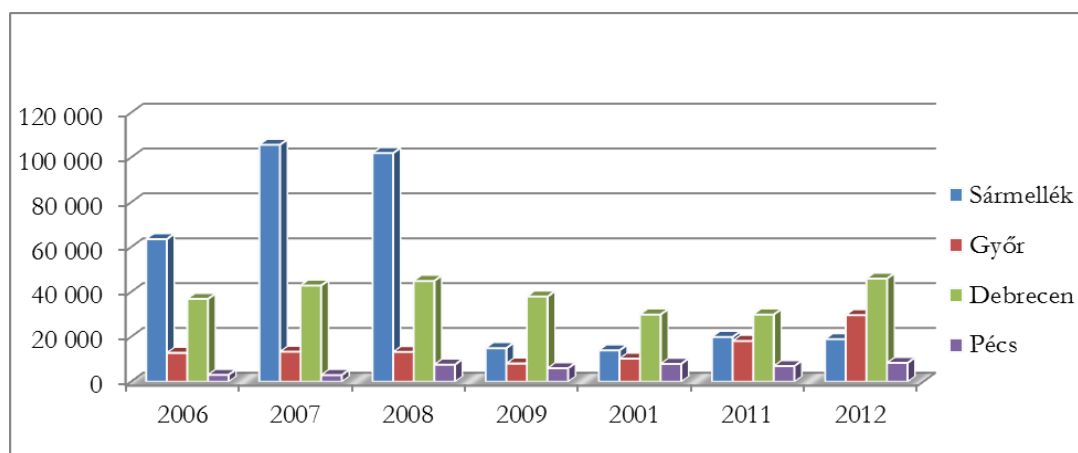
Magyarország nemzetközi repülőterei közül a legkisebb súllyal a dél-dunántúli *Pécs-Pogány* légikikötője rendelkezik, annak ellenére, hogy Pécs 2010-ben Európa Kulturális Fővárosa volt, jelentős turisztikai vonzerőkkel bír, régió központként is funkcionál, illetve a régió számos nemzetközi szintű turisztikai vonzerővel is rendelkezik. Az 1500 méter hosszúságú szilárd futópályával rendelkező repülőtér tehát eddig nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket a légi

személyszállítás terén. Az utóbbi évek nyári időszakában főként mediterrán üdülőterületekre – 2011-ben Korfura és Burgaszba, 2012-ben Burgasz és Zakynthosz desztinációkba – közlekedtek alkalmászerűen a BAsE Airlines – mely egy 1991-ben alapított kis magyar légitársaság Budapest központtal, s az utasok szállítására Embraer-120-as kis repülőgépeket használ – járatai, elenyésző utasforgalmat bonyolítva. A cég 2003 óta szolgálja az idegenforgalmat is, előtte különböző magyar és külföldi repülőterekről többek között postajáratokat, mentőszolgáltatásokat végzett (<http://www.baseairlines.hu>, <http://www.airport-pecs.hu>).

A repülőtér szerény légi személyforgalma 2011-ben – az egy évvel korábbihoz (8 ezer fő) képest 15%-kal csökkenve – hétezer utast szolgáltat ki. Bár az a 2003. évi terv – miszerint a repülőtér utasforgalma 2011-re 100 ezer főre növelhető – nem valósult meg, azonban terv szerint a jövőben is indulnak majd charter járatok a repülőtérrel mediterrán üdülővárosokba. Ennek ellenére a hírek szerint 2013-ban nem használták nyári charter forgalomra sem a repülőtér.

Magyarország vidéki nemzetközi repülőtereinek légi utasforgalmi alakulását mutatja be a 36. ábra.

36. ábra: Magyarország vidéki nemzetközi repülőtereinek légi utasforgalmi megoszlása 2006-2012 között (fő)



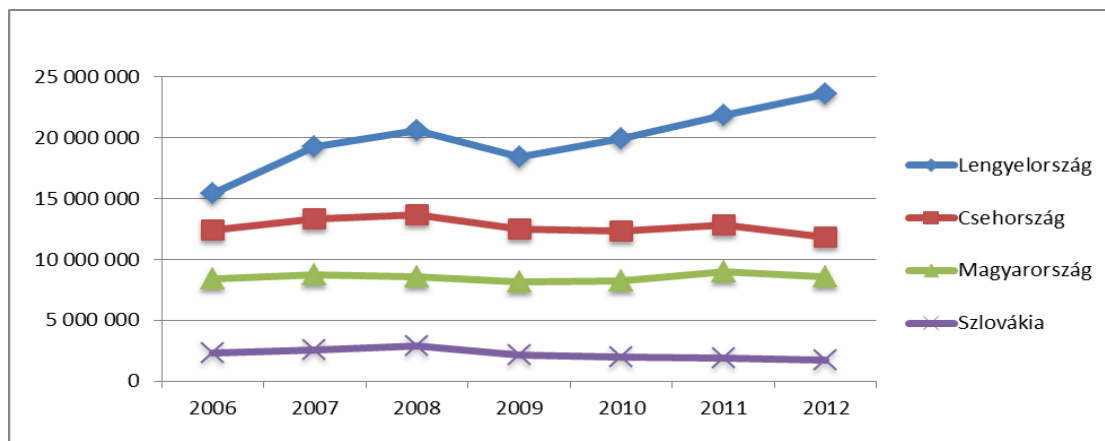
Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

5.4.3. A V4 országok légi közlekedésében tapasztalható különbségek

A fent leírtakból kiderül, hogy a V4 országok közlekedési és idegenforgalmi kapcsolatában több hasonlóság is megmutatkozik. Hasonlóság a turistaérkezésekben, hogy a külföldiek döntő többsége – 90% felett – közúton érkezik a térségbe. Ezt követi a légi közlekedés mintegy 5% körüli értékkel. Hasonlóság szintén, hogy a V4 országok repülőtereiről a menetrendszerinti légi járatok zöme – 85% felett – európai desztinációkba közlekedik.

A Visegrádi Országok légi személyközlekedésének összehasonlítására több tényező is alkalmas. Áttekinthetőbbek közt az éves utasforgalmi adatok, ami alapján rangsorolhatók az államok. E tekintetben összességében Lengyelország bonyolítja a legnagyobb légi forgalmat közülük, s Szlovákia eredményei a legszerényebbek. Ezzel abszolút értékek hasonlíthatók össze, melyet a 37. ábra szemléltet.

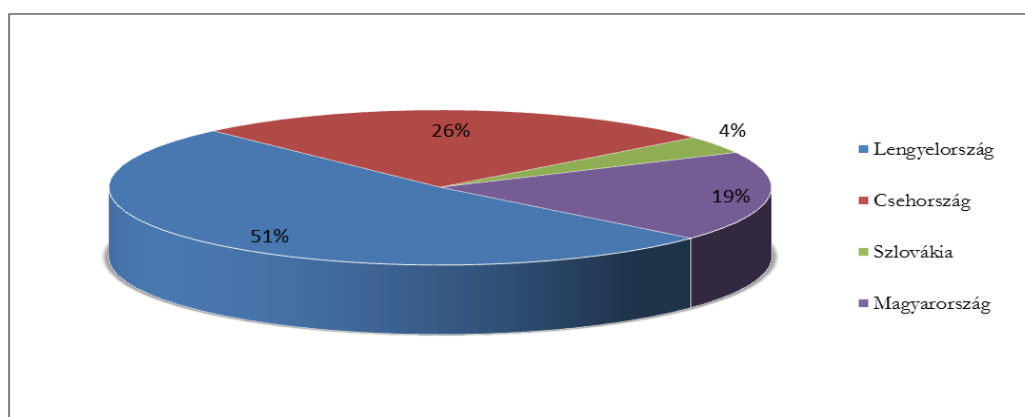
37. ábra: A Visegrádi Országok légi személyforgalmának alakulása 2006-2012 között (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az ábrából jól látszik, hogy a fent már említett „légi boom” következtében Lengyelország szerepe a legmeghatározóbb, amennyiben a térség légi forgalmának közel felét bonyolítja le. Összességében a négy ország 2012-ben 45,8 millió légi utast szolgáltat ki. Ez az érték együttesen valamivel több, mint Európa 5. legforgalmasabb repülőterének, Madridnak (Barajas) 2012-es (45,2 millió fő) légi utasforgalma (<http://www.aena.es>). A 38. ábra a tárgyalt országok légiforgalmi súlyát mutatja be a térségben.

38. ábra: A Visegrádi Országok légi személyforgalmának megoszlása (2012)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Érdekesen alakult az elmúlt években a V4 országok légiforgalmi adatainak arányváltozása. A már említett „légi boom” következtében Lengyelország részesedése több mint 10%-os növekedést ért el 2006 óta, míg a másik 3 állam hasonló értéke folyamatosan csökkent, 3-7% között. A pontos változást az 5. táblázat szemlélteti.

5. táblázat: A Visegrádi Országok részesedése a légi személyforgalomból 2006-2012 között (%)

| Év/ország | Lengyelország | Csehország | Magyarország | Szlovákia |
|-----------|---------------|------------|--------------|-----------|
| 2006 | 40,1 | 32,1 | 21,7 | 6,1 |
| 2007 | 43,9 | 30,4 | 19,9 | 5,8 |
| 2008 | 45 | 29,9 | 18,8 | 6,3 |
| 2009 | 44,7 | 30,4 | 19,8 | 5,1 |
| 2010 | 46,9 | 29,1 | 19,4 | 4,6 |
| 2011 | 47,9 | 28,1 | 19,8 | 4,2 |
| 2012 | 51,6 | 25,9 | 18,8 | 3,7 |

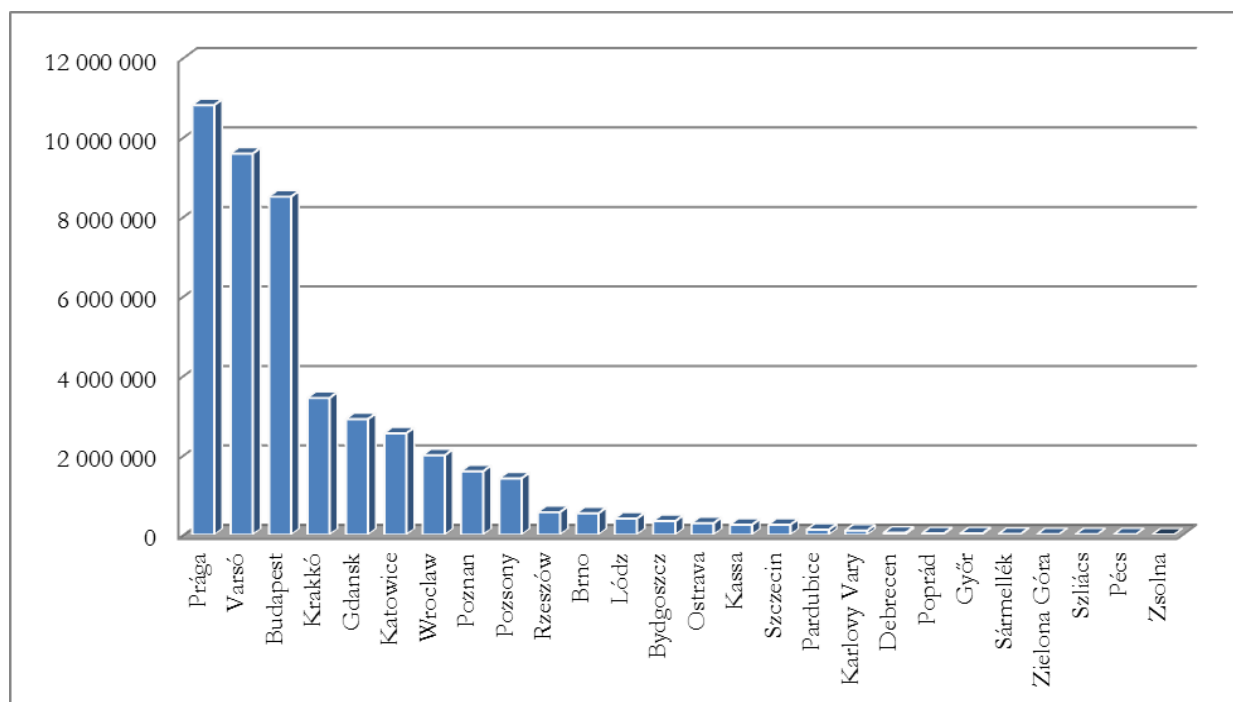
Forrás: A repülőtéri honlapok statisztikai adataiból számította PINTÉR Á. 2013

Megvizsgálhatók továbbá a legforgalmasabb repülőterek forgalmának abszolút mutatói is, ami alapján Prága légikikötője magasan vezet, lemaradva következik utána Varsó és Budapest fővárosok forgalma, majd egyes – főként lengyel – vidéki regionális légikikötők és a szlovák főváros jönnek a sorban. A sort aztán a többi vidéki nagyváros repülőterének légi személyforgalmának értékei zárják. A százezres évi légi utasforgalmat 2012-ben el nem érő regionális repülőterek száma 8 (39. ábra).

Az említett cseh, lengyel és magyar főváros repülőterének együttes forgalma a térség légi személyközlekedésének közel 2/3-át (63%) adja, míg Prága repülőtere egymaga az összforgalom

mintegy negyed részét (23,5%) teszi ki. Látható, hogy a vidéki repülőterek közül a lengyel nagyvárosok súlya meghatározó. Lengyelországon kívül – ahol a 11 nemzetközi repülőtér forgalma közül 10 meghaladja a 100 ezer főt – ezt az éves utasforgalmat 2012-ben négy cseh és egy szlovák vidéki repülőtér érte csak el (39. ábra).

39. ábra: A Visegrádi Országok nemzetközi repülőtereinek utasforgalmi megoszlása 2012-ben (fő)



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az adatok kiértékelésénél és elemzésénél egyértelműen látszik, hogy azok a repülőterek tipizálására alkalmas adatbázissal bírnak. A Visegrádi Országok nemzetközi repülőtereinek utasforgalmi adatai alapján tehát három különböző kategóriát sikerült felállítani. A tipizálás jelen esetben a szerint történt, hogy a főváros repülőtere milyen súlyt képvisel az adott ország légi személyközlekedésében. Ez alapján a következő kategóriákat sikerült megállapítanom (PINTÉR Á. 2012):

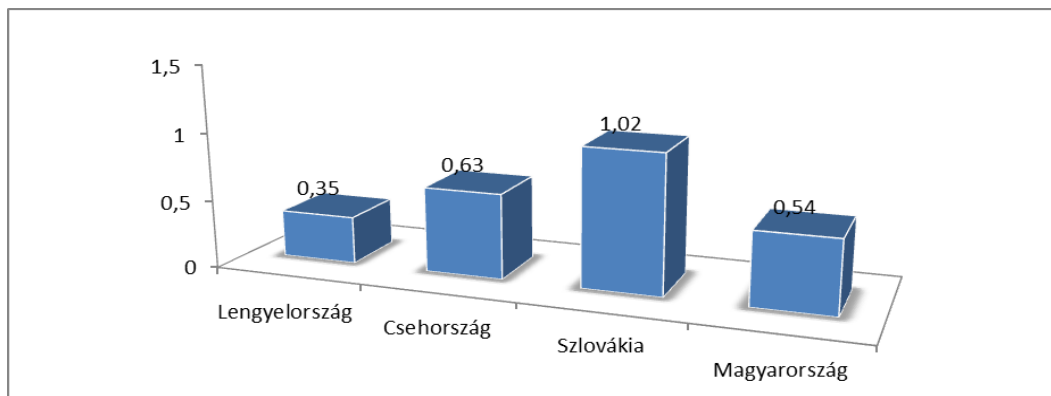
1. *Kulcs szerep:* e kategória esetében az ország szinte kizárólagos légi személyforgalmát a főváros repülőtere látja el. Esetünkben Magyarországról, és a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéréről beszélhetünk. Magyarországon a főváros repülőtere 98,8%-os arányt mutatott 2012-ben az összes légi személyforgalomból, tehát Magyarországon a vidéki nemzetközi repülőterek üzemeltetése – néhány

olyan kivételt képező esztendőktől eltekintve, mint Sármellék esetében a 2008, 2009-es évek, amikor 100 ezer fő feletti éves utasforgalmat regisztráltak rajta – nem tekinthető sikertörténetnek. A (dolgozatban később bemutatott) kérdőívek kiértékeléséből is láthatjuk, hogy a hazai utazóközönség vagy a fővárosi-, vagy a környező országok komoly kínálattal bíró repülőtereit veszi igénybe.

2. *Meghatározó szerep:* ebbe a kategóriába esetünkben Csehország és Szlovákia tartozik. Mindkét államnál a főváros repülőterének súlya igen jelentős, meghatározó az ország légi közlekedésében. Csehországnál Prága 91,1%-os-, Szlovákiában Pozsony pedig 82,9%-os arányt ad az összes légi utasforgalmat tekintve 2012-ben. Ez azt jelenti, hogy e repülőterek kínálatával a vidéki légikikötők nem versenyezhetnek (persze nem is ez a céljuk). Megállapítható azonban, hogy mindkét országban rendelkezésre állnak olyan nagyobb súlyú vidéki nemzetközi repülőterek, melyeken évente több százszázalékos forgalmat – Csehországban Brno és Ostrava, Szlovákiában pedig Kassa – regisztrálnak, s melyek a nemzetközi légi forgalomba szervesen illeszkednek. Róluk európai jelentős „hub” repülőterek válnak légi úton közvetlenül elérhetővé, valamint főként nyári charterek működtetésével a kiutazó turizmust is szolgálják.
3. *Jelentős szerep:* e kategóriába esetünkben Lengyelország példája társítható. A fent leírtaknak megfelelően az elmúlt évtizedben jelentősen átformálódó lengyel légi közlekedésben meghatározó szerep jutott a vidéki centrumok repülőtereinek. Ezen légikikötők előretörésével a főváros, Varsó részesedése 50% alá (a 2006. évi 52,4% után 2012-ben már csak 40,5%) csökkent le az összes légi személyforgalmon belül. Így, bár továbbra is a fővárosi repülőtér a legforgalmasabb az országban, azonban további öt légikikötő forgalma egymillió légi utas/év feletti számmal büszkélkedhet, valamint további négynek legalább évi százszázalékos forgalma van. Ezzel az ország légi közlekedési hálózata (is) policentrikusnak nevezhető.

Az elemzést folytatva megállapítható, hogy az eddigi összehasonlítások abszolút értékeinél többet mondhatnak számunkra a fajlagos mutatók, melyek a vizsgált területegységen található nemzetközi repülőterek számáról (40. ábra) adnak információkat.

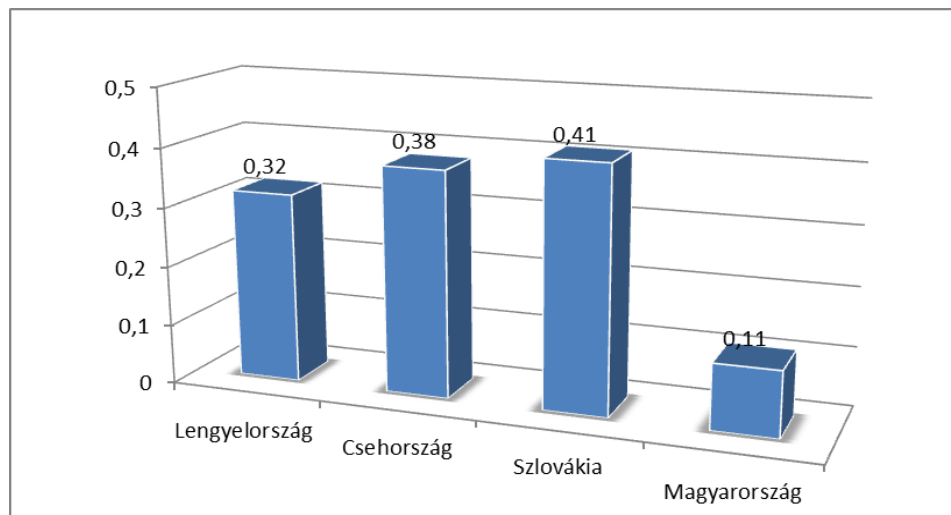
40. ábra: Fajlagos nemzetközi repülőtér sűrűség a Visegrádi Országokban (repülőtér/10 000 km²)



Forrás: A repülőterek és nemzeti statisztikai hivatalok adatbázisaiból szerkesztette PINTÉR Á. 2013

A fenténél valósabb képet kapunk, amennyiben a jelentős forgalommal bíró nemzetközi repülőterek arányát vizsgáljuk területre vetítve a térségben. A különféle áttanulmányozott irodalmak legalább évi százezres légi utasforgalomról tanúskodnak a gazdaságosság szempontjából. A nyugat-európai példák szerint a gazdaságos működtetés egyik követelménye a 150-200 ezer utas/év forgalmiérték-küszöb (ERDŐSI F. 2005). Ennek tudatában a 41. ábrán a vizsgált terület legalább évi százezres utasforgalmat bonyolító repülőterei szerepelnek.

41. ábra: Fajlagos, jelentős forgalmú – legalább évi 100 ezer légi utast kiszolgáló – nemzetközi repülőtér sűrűség a Visegrádi Országokban (repülőtér/10 000 km²)

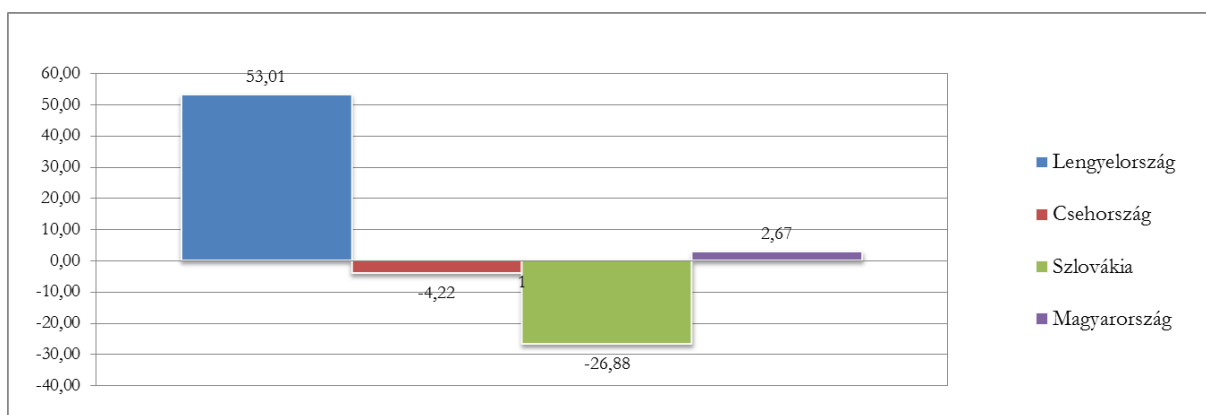


Forrás: A repülőterek és nemzeti statisztikai hivatalok adatbázisaiból szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Az ábra adatait tanulmányozva látható, hogy Magyarország helyzete a legkedvezőtlenebb, míg a többi visegrádi állam között nem találunk markáns különbségeket e téren. Utóbbi államok jelentős forgalmú nemzetközi repülőterekkel való ellátottsága egyértelműen jobb.

Amennyiben az érintett államok közelmúltbeli légi utasforgalombeli változásait vizsgáljuk, láthatjuk, hogy egy nagy nyertese – Lengyelország – és egy vesztese – Szlovákia – van az ágazatnak a térségben. A másik két állam esetében – kis csökkenés Csehországban- (-4,2%), illetve csekély növekedés Magyarországon (2,6%) figyelhető meg – lényeges változás nem történt a kiszolgált légi utasok számának alakulását tekintve. Lengyelország – ahol, mint bizonyítottam policentrikussá váló, nagy fejlődésen átment légi közlekedésről beszélhetünk – mellett érdekes kontraszt Szlovákia jelentős súlyvesztése. A SkyEurope szlovák székhelyű légitársaság 2009-es megszűnése, a Magas-Tátra erdeinek jelentős részét letaroló természeti katasztrófa (2004. november 19.) mindenképp szerepet játszik az ágazat visszaesésében, ami híven tükrözi az ágazat vulnerabilitását. Egy lerontott imázskep visszaállítása, újbóli megerősítése pedig óriási feladat elé állíthatja az adott térség turisztikai szakembereit. A változásokról számszerűsítve a 42. ábra nyújt tájékoztatást.

42. ábra: A V4 államok légi utasforgalmának közelmúltbeli (2006-2012) változása (%)



Forrás: A repülőterek és nemzeti statisztikai hivatalok adatbázisaiból szerkesztette PINTÉR Á. 2013

Konkréten a repülőterek forgalmának alakulását tekintve (6. táblázat) is leszűrhetünk néhány szakmailag is releváns folyamatot és változást. A hat esztendővel korábbi adatokkal összehasonlítva megfigyelhető, hogy a térségben mindössze hét repülőtér – főként szlovák, néhány cseh és magyar – forgalma csökkent, a többi növekedést mutatott. Egyértelmű tendenciaként határozható meg, hogy a 2008-ban kezdődő gazdasági válság a légi közlekedési ágazatot is általánosan negatívan érintette; 2009-re két kivétellel – Rzeszów és Zsolna adatai ekkor is kis növekedést mutattak – szinte minden vizsgált repülőtéren jelentős forgalomcsökkenés – átlagban 10%-os – következett be, illetve légitársaságok megszűnését is regisztrálhattuk a térségben. Legnagyobb mértékben Szlovákia repülőterei veszítettek utas számukból, szinte az ország minden légikikötőjén csökkenést tapasztalva a légi forgalomban. A 2009-es negatív értékek után aztán a repülőterek zömén újra folyamatos növekedést tapasztalhattunk.

A vizsgált időszakban Lengyelország légi személyforgalma markánsan növekedett, azokon több mint 50%-os növekedést regisztráltak – ezért használtam tehát a már korábban említett „lengyel légi boom” (PINTÉR Á. 2012) elnevezést. A lengyel vidéki repülőtereken komoly felújítások folytak az utóbbi fél évtizedben, elősegítve többek között a 2012. évi Labdarúgó Európa Bajnokság helyszíneinek könnyebb elérését is. Amellett, hogy Lengyelország valamennyi repülőterének forgalma jelentősen emelkedett az elmúlt hat évben, Rzeszów légikikötője egyedülálló az egész vizsgált térségben, a tekintetben, hogy 2006 óta minden esztendőben növelte légi utasforgalmát.

Összességében nézve, a négy ország együttesen közel 20%-os (18,8%) légi utas szám gyarapodást ért el az elmúlt években.

A különbségek regionálisan azonban meglehetősen markánsak. A fővárosok közül Varsó forgalomnövekedése megfelel az átlagnak (18,3%), Budapest utasforgalmának minimális növekedése mellett (2,8%) a másik két főváros esetében jelentős csökkenés – Prága (közel -7%), Pozsony (mintegy -27%) – tapasztalható. A már említett lengyel vidéki repülőterek előretörésével szemben a másik 3 államban nem ilyen egyértelmű a képlet. Csehországban 2 vidéki repülőtér esetében nőtt-, 2 esetében csökkent a légi forgalom. Szlovákiában egyedül a kis forgalmú Szliácson emelkedett a kiszolgált utasok száma. Magyarországon pedig a korábban „szebb napokat látott” Sármellék kivételével – ha kis mértékben is – de növekedtek a vidéki repülőterek utasforgalmi adatai.

A vizsgált repülőterek utasforgalmi adatainak közelmúltbeli alakulásáról tájékoztat a 6. táblázat.

6. táblázat: A Visegrádi Országok nemzetközi repülőtereinek közelmúltbeli utasforgalma (fő) és változása 2006-2012 között

| Év / Repülőtér | 2006 | Változás (%) 2006- 2007 | 2007 | Változás (%) 2007- 2008 | 2008 | Változás (%) 2008- 2009 | 2009 | Változás (%) 2009- 2010 | 2010 | Változás (%) 2010- 2011 | 2011 | Változás (%) 2011- 2012 | 2012 | Változás (%) 2006- 2012 |
|-------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|
| Prága | 11 581 511 | 7,38 | 12 436 254 | 1,56 | 12 630 557 | -7,82 | 11 643 366 | -0,74 | 11 556 858 | 2,01 | 11 788 629 | -8,32 | 10 807 890 | -6,68 |
| Varsó | 8 101 827 | 14,40 | 9 268 476 | 2,07 | 9 460 606 | -12,05 | 8 320 927 | 4,70 | 8 712 384 | 7,18 | 9 337 734 | 2,68 | 9 587 842 | 18,34 |
| Budapest | 8 266 677 | 4,00 | 8 597 137 | -1,79 | 8 443 053 | -4,12 | 8 095 367 | 1,17 | 8 190 089 | 8,92 | 8 920 653 | -4,67 | 8 504 020 | 2,87 |
| Krakkó | 2 367 257 | 29,61 | 3 068 199 | -4,70 | 2 923 961 | -8,33 | 2 680 322 | 6,85 | 2 863 996 | 5,24 | 3 014 060 | 14,09 | 3 438 758 | 45,26 |
| Katowice | 1 458 411 | 36,86 | 1 995 914 | 21,60 | 2 426 942 | -2,57 | 2 364 613 | 1,63 | 2 403 253 | 5,86 | 2 544 124 | 0,26 | 2 550 848 | 74,91 |
| Gdansk | 1 256 014 | 36,60 | 1 715 758 | 13,90 | 1 954 177 | -2,23 | 1 910 670 | 16,80 | 2 231 610 | 10,38 | 2 463 222 | 17,98 | 2 906 000 | 131,37 |
| Wroclaw | 865 933 | 47,88 | 1 280 511 | 16,08 | 1 486 442 | -8,14 | 1 365 456 | 21,16 | 1 654 439 | 0,18 | 1 657 472 | 20,46 | 1 996 552 | 130,57 |
| Pozsony | 1 937 642 | 4,46 | 2 024 142 | 9,60 | 2 218 545 | -22,92 | 1 710 018 | -2,59 | 1 665 704 | -4,84 | 1 585 064 | -10,66 | 1 416 117 | -26,92 |
| Poznan | 670 702 | 33,89 | 897 973 | 22,50 | 1 100 000 | -53,54 | 511 097 | 33,67 | 683 160 | 102,64 | 1 384 323 | 15,23 | 1 595 221 | 137,84 |
| Brno | 393 686 | 5,48 | 415 276 | 21,89 | 506 174 | -12,91 | 440 850 | -10,04 | 396 589 | 40,69 | 557 952 | -4,12 | 534 968 | 35,89 |
| Rzeszów | 206 934 | 35,31 | 279 996 | 15,66 | 323 838 | 18,33 | 383 184 | 18,53 | 454 203 | 8,17 | 491 325 | 15,00 | 565 000 | 173,03 |
| Lódz | 206 611 | 63,59 | 338 000 | 0,42 | 339 404 | -9,05 | 308 700 | 27,61 | 393 942 | -1,18 | 389 286 | 3,27 | 402 000 | 94,57 |
| Ostrava | 300 736 | 10,48 | 332 266 | 6,46 | 353 737 | -13,18 | 307 130 | -8,84 | 279 976 | 3,58 | 290 000 | -0,55 | 288 393 | -4,10 |
| Bydgoszcz | 134 094 | 34,04 | 179 746 | 55,88 | 280 182 | -1,81 | 275 097 | 1,11 | 278 150 | 0,50 | 279 536 | 21,64 | 340 024 | 153,57 |
| Kassa | 343 818 | 28,98 | 443 448 | 33,26 | 590 919 | -40,35 | 352 460 | -24,29 | 266 858 | -0,27 | 266 143 | -6,07 | 250 000 | -27,29 |
| Szczecin | 176 670 | 32,90 | 234 800 | 23,51 | 290 000 | -4,63 | 276 582 | -2,90 | 268 563 | -2,41 | 262 089 | -4,61 | 250 000 | 41,51 |
| Karlovy Vary | 34 975 | 84,82 | 64 641 | 26,42 | 81 720 | -16,34 | 68 369 | 3,71 | 70 903 | 39,65 | 99 014 | 4,71 | 103 682 | 196,45 |
| Pardubice | 71 655 | 30,71 | 93 659 | -7,26 | 86 863 | -43,55 | 49 032 | 27,06 | 62 302 | 4,73 | 65 246 | 91,59 | 125 008 | 74,46 |
| Poprád | 41 501 | 45,00 | 60 176 | -3,36 | 58 154 | -11,17 | 51 658 | -46,39 | 27 693 | -11,08 | 24 625 | 23,68 | 30 455 | -26,62 |
| Sármellék | 63 627 | 66,12 | 105 697 | -3,50 | 102 000 | -85,29 | 15 000 | -6,67 | 14 000 | 42,86 | 20 000 | -5,00 | 19 000 | -70,14 |
| Győr | 12 893 | 3,89 | 13 395 | -0,79 | 13 289 | -38,77 | 8 137 | 26,94 | 10 329 | 76,30 | 18 210 | 63,13 | 29 706 | 130,40 |
| Debrecen | 36 939 | 16,14 | 42 900 | 4,90 | 45 000 | -15,56 | 38 000 | -21,05 | 30 000 | -36,67 | 19 000 | 142,11 | 46 000 | 24,53 |
| Szliács | 2 500 | 20,00 | 3 000 | 100,00 | 6 000 | -100,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 15 000 | -33,33 | 10 000 | 300,00 |
| Pécs | 3 074 | -2,41 | 3 000 | 154,40 | 7 632 | -21,38 | 6 000 | 33,33 | 8 000 | -12,50 | 7 000 | 20,00 | 8 400 | 173,26 |
| Zsolna | 10 973 | -2,31 | 10 720 | 14,68 | 12 294 | 0,82 | 12 395 | -20,03 | 9 912 | -31,35 | 6 805 | -74,84 | 1 712 | -84,40 |
| Zielona Góra | 8 316 | -18,96 | 6 739 | -22,29 | 5 237 | -43,57 | 2 955 | 23,08 | 3 637 | 90,82 | 6 940 | 76,89 | 12 276 | 47,62 |
| V4 összes | 38 554 976 | 13,89 | 43 911 823 | 4,18 | 45 746 726 | -9,94 | 41 197 385 | 3,25 | 42 536 550 | 7,00 | 45 513 452 | 0,67 | 45 819 872 | 18,84 |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2013

5.4.4. Kísérlet a turisztikai légi mobilitási potenciál (TULÉMP) meghatározására

Az 5.4-es fejezet lezárásaképpen szeretnék bemutatni, egy általam kidolgozott, a turisztikai célú légi közlekedés országok közötti összehasonlítására szolgáló hányadost, mellyel úgy érzem újabb szempont szerint is lehetséges esetleges összefüggések keresése, vagy egy összehasonlító közlekedésföldrajzi értékelés elmélyítése.

A légi közlekedéssel kapcsolatban publikálásra kerültek korábban olyan mutatók, melyek valamely állam lakosságának légi mobilitását, légi utazási gyakoriságát vizsgálták. Ilyen többek között a légi mobilitási index (air mobility index), mely megmutatja, hogy mennyi repülőút esik egy adott évben egy lakosra az adott országban összességében. Különböző források adatai alapján Európában, 2010-ben ez az érték 2,5 volt, összehasonlításképp a Visegrádi Országok közül a legnagyobb légi forgalmat bonyolító Lengyelországban pedig 0,8 (<http://www.pgs-soft.com>). A mutató tehát a lakosság számát és a légi utazások számát veti össze.

A másik mutató a kapcsolat index (connectivity index) összetett mutatója, amely egy ország légi közlekedési hálózatának minőségi mérésére szolgál, amennyiben az elérhető célállomások száma, a járatszám, a repülőgépeken lehetséges ülések száma benne egyaránt megjelenik, s a Föld jelenlegi legforgalmasabb repülőterének – Atlanta (USA) – adataival történik az összehasonlítás. A kapcsolat index értéke annál magasabb, minél több az elérhető desztinációk száma, a járatok száma, a repülésenként rendelkezésre álló helyek száma és minél nagyobb a célállomás relatív jelentősége (<http://www.benefitsofaviation.aero/1>).

A turizmus és a légi közlekedés kapcsolatára gondolva, a fentiekből kiindulva igyekeztem számokban megmutatkozó összefüggéseket találni. A turisztikai légi mobilitási potenciál, TULÉMP hányadossal véleményem szerint a különböző államokat, illetve térségeket, régiókat (pl. NUTS-2) össze lehet hasonlítani.

Az igen egyszerűen kiszámolható TULÉMP hányadost úgy kapjuk meg, hogy az adott évben az adott államba/területre érkező nemzetközi turisták számát elosztjuk az ország adott évi légi utasforgalmi értékével az alábbiak szerint:

$$TULÉMP = \frac{\text{Nemzetközi turistaérkezések}}{\text{Légi utasforgalom}}$$

A TULÉMP hányados összetevői:

- Az országok/térségek légi éves utasforgalmának értéke az egyik fontos elem, melyet utas számban (fő) adunk meg.
- Az adott államba/területre látogató nemzetközi turisták számát is ismernünk kell a mutatóhoz, mely szintén főben értendő az adott évben.
- Az egyszerű osztásos számolás során kapott értékeket javasolt két tizedes jegyig elvégezni.

A TULÉMP hányados értékelése, jelentősége:

- Egyszerűség: A mutató kiszámítása igen könnyű, egyetlen osztás, nem szükségesek bonyolult matematikai műveletek, teljesen áttekinthető. A hányados lényegében annak a mutatónak a reciproka, amely megadja, hogy egy adott időszakban az összes turistaérkezésből hány százalék jut a légi forgalomra.
- Minél kisebb – zérushoz közelítő – értéket kapunk a számolásunk során, a térségben annál nagyobb a légi közlekedés szerepe a turizmusban. Ez esetben az ország jobban ráutalt a légi közlekedésre. Ilyenkor általában a közutak gyengébb minősége, színvonala valószínűsíthető, vagy kedvezőtlenebb földrajzi fekvés, illetve az ország méretéből adódó okok nehezítik a szárazföldi közlekedést. Utóbbi megállapítás még természetesen további kutatásokat, vizsgálatokat igényel. Az 1-es érték azt jelenti, hogy 1 fő légi utasra 1 nemzetközi turistaérkezést regisztrálunk. A kapott 1-nél magasabb értékek esetében valószínűbb, hogy a jobban kiépített közutak – autópályák, gyorsforgalmi utak –, esetleg gyorsvasutak elszívó ereje érvényesül a közlekedésben. Tehát ez esetben a nemzetközi turisták nagyobb része szárazföldi úton érkezik a területre, s kisebb a légi utasforgalom súlya.
- A mutató véleményem szerint jól használható az idegenforgalom és a légi közlekedés relációjában, bővíthető is akár belföldi-külföldi utas bontásban, s továbbfejleszthető más közlekedési ágakra is a jövőben.

A megvizsgált V4 országok esetében az alábbi TULÉMP értékeket kapjuk, a 2010. évi adatokkal számolva:

- Lengyelország 0,60
- Csehország 0,71
- Szlovákia 0,67
- Magyarország 1,06

Amennyiben az előzőekben elvégzett összehasonlítást összevetjük a TULÉMP adatokkal, egyenes arányosságot tapasztalhatunk az abszolút és fajlagos vonatkozásban egyaránt. A legtöbb prosperáló repülőtérral, legnagyobb forgalommal bíró Lengyelország kedvezőbb légi forgalmi helyzete mellett Magyarország áll a sor végén, mindössze egyetlen jól működő, nagy repülőtérral, a belföldi légi közlekedés teljes hiányával.

A mutató alkalmazhatóságának bizonyítékeként néhány kontroll TULÉMP adatot érdemes megnéznünk más európai országokból, az adatok szintén 2010-ből származnak:

- Szlovénia 1,35
- Horvátország 1,73
- Románia 0,13
- Lettország 0,27
- Németország 0,14

A két délszláv ország magasabb értékeit például a jól kiépített, minőségi közúthálózatuk magyarázza, Románia pedig a gyengébb minőségű szárazföldi összeköttetései miatt szorul rá jobban a légi közlekedésre. Lettország a fejlettebb nyugati térségek elérhetősége okán fejlesztette magasabb szintre – főként fővárosának – légi személy közlekedését. Németország helyzete sajátos, amennyiben a kiemelkedően magas éves légi forgalma – 190 millió szállított utas, mely a V4 államok együttes értékének több mint 4 szerese – mellett magasan fejlett közúti- és vasúti hálózattal egyaránt rendelkezik.

A bemutatott hányados kiterjesztése egy egyszerű osztási művelettel más közlekedési ágazatokra is megoldható. A képlet nevezőjébe téve a közúti-, vasúti-, vagy éppen vízi közlekedési adatokat máris újabb használható értékeket kapunk. A bemutatott hányados ezzel továbbfejleszthetővé válik más közlekedési alágazatokra egyaránt.

További adatok felhasználásával (pl. népsűrűségi érték, lakosságszám, területnagyság, repülőterek száma, GDP/fő) a hányados összetettebb mutatóvá kibővítése is elképzelhető a jövőben, s újabbak létrehozása is megfontolandó a témában.

5.5. A turisztikai vonzerők és a légi közlekedés kapcsolata a Visegrádi Országokban

A turizmus természetesen fontos szerepet játszik a nemzetközi repülőterek utasforgalmát tekintve, hiszen egy idegenforgalmi régió gyors megközelítésének lehetősége abszolút előny más periférikusan elhelyezkedő területtel szemben. Mindenképpen érdekesnek tartom megvizsgálni, hogy a Visegrádi Országok repülőterei és a turisztikai attrakciók területi elhelyezkedése közt kimutatható-e bármilyen szintű összefüggés, vagy kapcsolat, azaz a tárgyalt országok nemzetközi repülőtereinek vonzaskörzetében található vonzerők milyen mértékben játszhatnak szerepet a légi közlekedés alakulásában.

Fontosnak tartom először is a kutatásba bevont vonzerők kiválasztásának módszertani ismertetését. A turisztikai vonzerőleltár készítése alapvetően AUBERT A., PUCZKÓ L. és SZABÓ G. 2007-es munkájának módszertana alapján készült. A turisztikai vonzerők hatókör szerinti értékelésénél az említett kutatók 9 kategóriát állapítottak meg a helyi vonzerőtől a globális vonzerőig. Munkám során a 7-9-es kategória vonzerőit vettem figyelembe, hiszen a nemzetközi repülőterek turistaforgalma alapvetően – bár természetesen nem teljes mértékben – a nemzetközi jelentőségű vonzerők közelségére, vagy elérhetőségére építhet.

A nemzetközi vonzerők lehatárolásánál szintén felhasználtam GYURICZA L. (2008) A turizmus nemzetközi földrajza c. kötetének és AUBERT A., CSAPÓ J. és GYURICZA L. (2005) Nemzetközi turizmusföldrajz egyetemi jegyzetének a tárgyalt országokra vonatkozó attrakcióinak listáját, továbbá saját terepi ismereteimre és az adott országok turisztikai hivatalainak adatbázisaira is hagyatkoztam. A vonzerők értékelési rendszerét a 7. táblázat mutatja be.

7. táblázat: A turisztikai vonzerők hatókör szerinti értékelése

| <i>Vonzerő értékpont</i> | <i>A vonzerő kategória, hatókör</i> | <i>Kiegészítő feltétel</i> |
|--------------------------|---|---|
| 7 | Nemzetközi vonzerő I.: az adott objektumot felkereső látogatók jelentős része külföldről érkezik, ám alapvetően egy speciális vendégkör szegmens számára vonzó (ez természetesen nem zárja ki, hogy belföldiek is látogassák a vonzerőt, de az ő részarányuk alacsonyabb). | Jelentős külföldi vendégkörét speciális érdeklődésű szegmens építi fel (pl. vadász turizmus) |
| 8 | Nemzetközi vonzerő II.: az adott objektumot felkereső látogatók jelentős része külföldről érkezik, akik igen széles piaci szegmentációt reprezentálnak (ez természetesen nem zárja ki, hogy belföldiek is látogassák a vonzerőt, de az ő részarányuk alacsonyabb). | Jelentős külföldi vendégkört vonz, alapvetően a szomszédos országokból és a hagyományos küldő-országokból, kereslete tömeges, ám új piacokat jelen állapotában nem mozgósít, ám erre adottságokkal rendelkezik! |
| 9 | Globális vonzerő: értelmezése annyival lép túl a nemzetközínél, hogy a világ szinte bármely országának lakosai számára attraktív, így szinte távolságtól függetlenül indukálhat az adott desztinációba való utazást. | Országosan csak néhány ilyen létezik, igazi „nagyágyúk”, mint Budapest, Forma 1, Hévíz, Világörökségek, Balaton. |

Forrás: AUBERT A. – PUCZKÓ L. – SZABÓ G. 2007

A vizsgálat során így döntő többségében az UNESCO világörökségi helyszínek, a nemzeti parkok, a legjelentősebb gyógyfürdők és a kulturális turizmus főbb városi helyszínei kerültek meghatározásra.

- Az UNESCO által kijelölt *világörökségi helyszínek* mind a négy visegrádi országban megtalálhatóak, ami fontos helyzeti előnyt teremthet a turizmusban, hiszen a kulturális turizmus középpontjában leggyakrabban az örökségi elemek állnak; a fő cél, e helyszínek minél jobb megőrzése a jövő nemzedékek számára (PROHASKA, S. 1995), illetve egy természeti vagy kulturális értékkel bíró terület világörökséggé nyilvánításával nemzetközi szinten is egyre növekvő ismertségre tehet szert, amely jelentősebb turistaforgalmat eredményezhet (NAGY A. 2002). Összesen 35 világörökség lelhető fel a térségben, melyek két kivételtől eltekintve az UNESCO hármas felosztásából a kulturális világörökség kategóriába tartoznak. Ezen attrakciók bár nem járnak anyagi támogatással az államoknak, azonban a turisták, látogatók számára fontos célterületeket jelentenek-jelenthetnek.

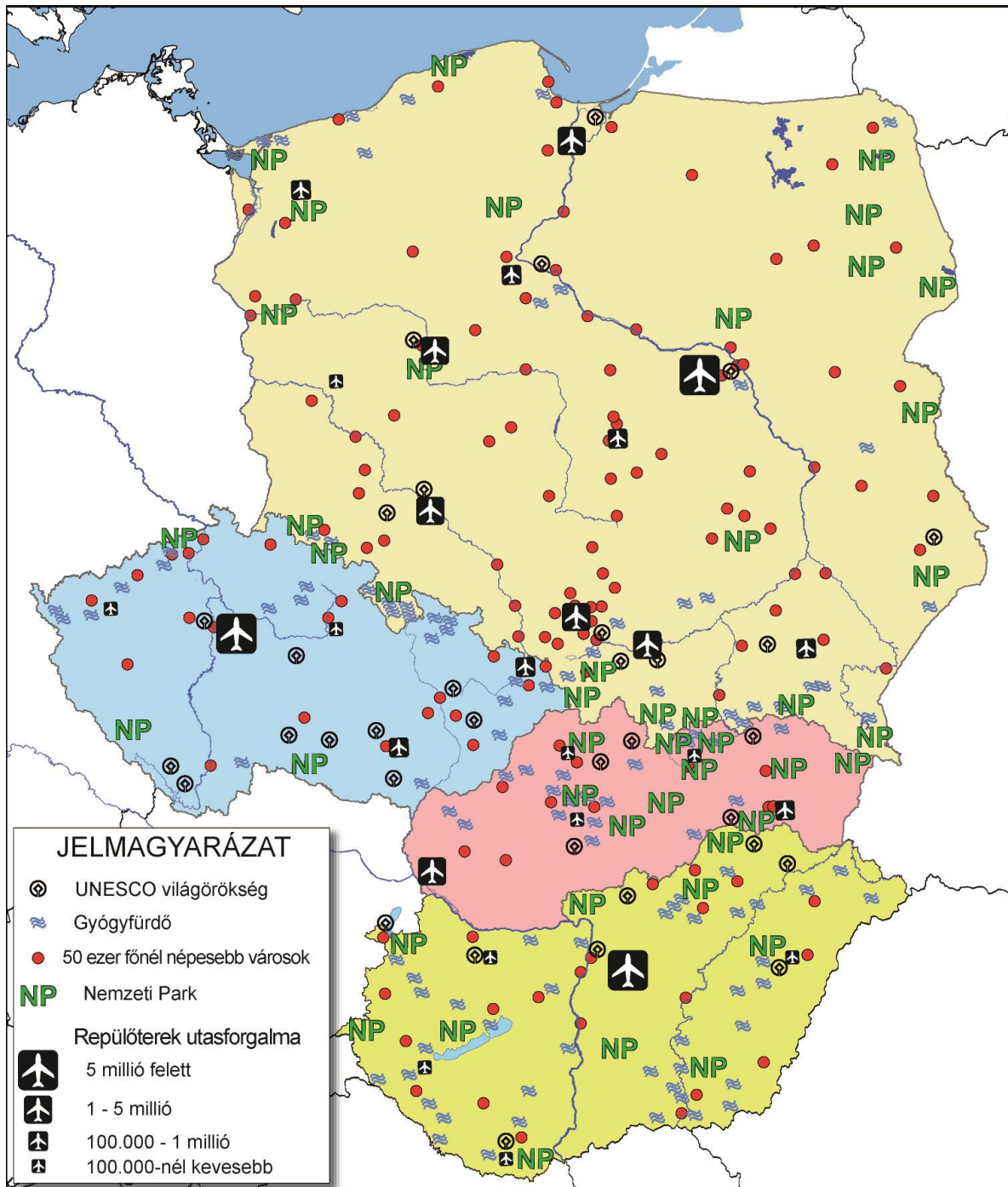
- Az aktív turizmus és az ökoturizmus legmagasabb színvonalú bázisai a *nemzeti parkok*, ahol viszonylag nagy területeken, az ökoszisztémát még nem változtatta meg lényegesen az ember (negatív antropogén hatások), megelőzhető vagy megszüntethető a károsító emberi tevékenység, illetve amely terület a tudományos kutatást, a közművelődést és a turizmust is szolgálja (BALOGH F. 2010a). A térség 46 nemzeti parkjának fele Lengyelországban található, Csehországban mindössze négy nemzeti parkot alakítottak ki, azonban ezek kiterjedése nagyobb. Azt is meg szeretném jegyezni, hogy a természet közeli állapot megőrzése fontos feladat az országok számára éppen ezért ez esetben a „bemutatva megőrzés” elvét szem előtt tartva működhet a turizmus az egyes védett területeken.

- A *gyógyfürdők*, gyógy üdülőterületek szintén kedveltek a turisták körében. A mozgásszervi megbetegedésekben szenvedők panaszai nagy százalékban enyhíthetők a gyógyvizes kezelésekkel. Utóbbi lehetőséggel az idősebb korosztályok tagjai élnek leginkább – szenior turizmus (MICHALKÓ G. 2010). A szenior turizmus, mint turisztikai termék az idősek viszonylag jól körülhatárolható keresleti sajátosságaira épül (HUANG, L. – TSAI, H. 2003). Mivel az egészségi állapot romlása elkerülhetetlen velejárója az öregedésnek, így a megelőzés és a gyógyítás az egészségturizmusban való részvételt generálja (FLEISCHER, A. – PIZAM, A. 2002). Időskorban ezért sokkal nagyobb a gyógy-, mint például a városi turizmusban való részvétel valószínűsége, így az érintettek nagyobb eséllyel preferálják a termálfürdővel rendelkező területeket (JANG, S. – WU, E. 2006). Csehország és Magyarország neves gyógyfürdőit tekintve a hagyományos küldőpiacok (Németország, szomszédos országok) mellett leginkább az orosz fizető vendégek növekvő érkezését mutatják a közelmúltbeli statisztikák. Az említett két országon kívül gyógyfürdővel természetesen Szlovákia és Lengyelország is rendelkezik, a turizmusban beöltött súlyuk és ismertségük azonban alacsonyabb Magyarországnál, vagy Csehországnál. Az egészségturizmus más turisztikai termékekkel összehasonlítva számos előnnyel bír; egyfelől, mert a gyógyturisták a kezeléseket kötött időtartama miatt általában hosszabb ideig tartózkodnak a helyszínen (magasabb fajlagos költségek), másrészt pedig az egészségturizmus nem függ az évszaktól, vagy az időjárástól, emiatt a turizmusra jellemző szezonális hatások itt nem érvényesülnek (SZŰCS M. 2005).

- A legjelentősebb kulturális központok, városok önmagukban is számottevő turista forgalmat generálnak, ezért az idegenforgalmi szálláshelyeken eltöltött éjszakák alapján is rangsorolhatók a térségek. Dolgozatomban az 50 000 főnél népesebb településeket vettem figyelembe, hiszen ekkora méret felett már „természetes”, hogy egy bizonyos fokú turisztikai vonzerővel (városi turizmus, kulturális turizmus, üzleti turizmus) rendelkezni fognak ezen települések. A kulturális turizmusban a termék központi elemét alkotó vonzerő, a kultúra két részre, az úgynevezett belső és külső körre osztható fel. A belső kör a művészeteket és a múlt örökségét jelenti, a külső kör pedig az életstílust és a kreatív iparágakat – mint például divat, média, design – foglalja magában (SULYOK J. 2005).

A világörökségi helyszíneket, nemzeti parkokat, gyógyfürdőket, jelentősebb városokat és a V4 nemzetközi repülőtereit egyaránt bemutató, összeállított lista összesen 564 tételt/vonzerőt tartalmaz (mellékletek). Területi megoszlásukat az alábbi *43. összefoglaló ábra* szemlélteti.

43. ábra: A Visegrádi Országok repülőtereinek és főbb turisztikai attrakcióinak területi megoszlása



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A bemutatott turisztikai attrakciók földrajzi elhelyezkedését és a repülőterek kapcsán értékelhető elérhetőségüket a 8. táblázat mutatja be.

8. táblázat: A Visegrádi Országok repülőtereiről légvonalban elérhető nemzetközi jelentőségű turisztikai attrakciók (leszámítva a fogadótelepülést, ami minden esetben nemzetközi jelentőségű vonzeróval rendelkezik)

| Lengyelország nemzetközi repülőterei | A repülőtérrel elérhető nemzeti parkok (db) | | A repülőtérrel elérhető UNESCO világörökségek (db) | | A repülőtérrel elérhető jelentősebb gyógyfürdők (db) | | A repülőtérrel elérhető 50 ezer főnél népesebb városok száma (db) | | Összes attrakció (db) | |
|--------------------------------------|---|-----------------|--|-----------------|--|-----------------|---|-----------------|-----------------------|-----------------|
| | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül |
| Varsó | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 7 | 6 | 10 |
| Krakkó | 1 | 5 | 4 | 4 | 1 | 11 | 6 | 27 | 12 | 47 |
| Katowice | 0 | 1 | 1 | 4 | 0 | 5 | 18 | 30 | 19 | 40 |
| Gdansk | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 | 6 | 4 | 11 |
| Wroclaw | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 6 | 3 | 10 | 5 | 20 |
| Poznan | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 2 | 8 |
| Rzeszów | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 | 6 | 2 | 15 |
| Lódz | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 10 | 6 | 11 |
| Szczecin | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 5 | 2 | 3 | 5 | 10 |
| Bydgoszcz | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 7 | 5 | 11 |
| Zielona Góra | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 1 | 9 |
| Csehország nemzetközi repülőterei | A repülőtérrel elérhető nemzeti parkok (db) | | A repülőtérrel elérhető UNESCO világörökségek (db) | | A repülőtérrel elérhető jelentősebb gyógyfürdők (db) | | A repülőtérrel elérhető 50 ezer főnél népesebb városok száma (db) | | Összes attrakció (db) | |
| | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül |
| Prága | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 7 | 2 | 9 | 3 | 19 |
| Brno | 0 | 1 | 2 | 8 | 1 | 6 | 1 | 5 | 4 | 20 |
| Ostrava | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 15 | 10 | 30 | 14 | 48 |
| Karlovy Vary | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 6 | 2 | 12 | 6 | 19 |
| Pardubice | 0 | 2 | 3 | 6 | 3 | 12 | 2 | 7 | 8 | 27 |
| Szlovákia nemzetközi repülőterei | A repülőtérrel elérhető nemzeti parkok (db) | | A repülőtérrel elérhető UNESCO világörökségek (db) | | A repülőtérrel elérhető jelentősebb gyógyfürdők (db) | | A repülőtérrel elérhető 50 ezer főnél népesebb városok száma (db) | | Összes attrakció (db) | |
| | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül |
| Pozsony | 1 | 2 | 0 | 4 | 0 | 8 | 2 | 7 | 3 | 21 |
| Kassa | 1 | 10 | 2 | 4 | 1 | 13 | 2 | 6 | 6 | 33 |
| Poprád | 5 | 11 | 2 | 4 | 8 | 19 | 1 | 6 | 16 | 40 |
| Zsolna | 2 | 5 | 0 | 4 | 5 | 18 | 3 | 17 | 10 | 44 |
| Szliács | 2 | 8 | 2 | 4 | 6 | 19 | 3 | 7 | 13 | 38 |
| Magyarország nemzetközi repülőterei | A repülőtérrel elérhető nemzeti parkok (db) | | A repülőtérrel elérhető UNESCO világörökségek (db) | | A repülőtérrel elérhető jelentősebb gyógyfürdők (db) | | A repülőtérrel elérhető 50 ezer főnél népesebb városok száma (db) | | Összes attrakció (db) | |
| | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül | 50 km-en belül | 100 km-en belül |
| Budapest | 2 | 4 | 1 | 2 | 4 | 17 | 2 | 7 | 9 | 30 |
| Sármellék | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 | 20 | 2 | 5 | 9 | 28 |
| Debrecen | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 12 | 3 | 7 | 10 | 24 |
| Győr | 1 | 3 | 1 | 3 | 4 | 14 | 2 | 10 | 8 | 30 |
| Pécs | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 11 | 2 | 4 | 7 | 17 |
| Vonzerők összesen (db.) | | | | | | | | | | 564 |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Az elkészült vonzeróleltár, a vonzerők és a repülőterek területi elhelyezkedése valamint az elérhetőségi adatok alapján a Visegrádi Országok repülőtereit a turizmussal való kapcsolatuk alapján az alábbi kategóriákba sorolhatjuk (9. táblázat):

1. *Nagy légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, magas értékekkel bíró turisztikai attrakciókkal (pl. Budapest, Krakó, Katowice) (1. csoport)*

Itt feltétlenül meg kell említenünk, hogy vannak olyan városok – elsősorban Prága –, mely a pontrendszerünk alapján kisebb értéket (19 pont) kapott ugyan, azonban a fenti regionális elemzésekből kiderül, hogy mégis ebbe a kategóriába tartozik, önmagában is magasan a vizsgált régió legjelentősebb turistaforgalmával.

2. *Nagy légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, csekélyebb mértékű turisztikai attrakciókkal (pl. Varsó, Gdansk, Poznan) (2. csoport)*

Ezek a városok annak ellenére, hogy nem tartoznak a legnagyobb turista attrakciókkal rendelkezők közé – talán a Balti-tengeri Gdansk kivétel –, nagyobb népességtömörülések jellemzik őket, melyek jelentős légi forgalmat generálnak a nemzetközi repülőterek számára.

3. *Kis volumenű légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, magas értékekkel bíró turisztikai attrakciókkal (pl. Poprad, Zsolna, Szliács, Pardubice, Győr, Sármellék) (3. csoport)*

Azok a repülőterek tartoznak ebbe a kategóriába, melyek közelében ugyan jelentős turista vonzerők találhatóak, azonban vagy kicsi a vonzáskörzetük, vagy jó a szárazföldi elérhetőségük, illetve közelükben nagyobb kínálattal bíró repülőterek működnek. Az említettek következtében e repülőtereken jelentősebb légi utasforgalom nem realizálódik.

4. *Kis volumenű légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, csekély mértékű turisztikai attrakciókkal (pl. Lódz, Szczecin, Bydgoszcz, Zielona Góra) (4. csoport)*

Ezen kategóriába tartozó repülőterek távolabb fekszenek a jelentősebb nemzetközi turisztikai vonzeróktól, s más közlekedési alágazat (Szczecin – vízi; Lódz – közúti) mögött eltörpül légi közlekedésük.

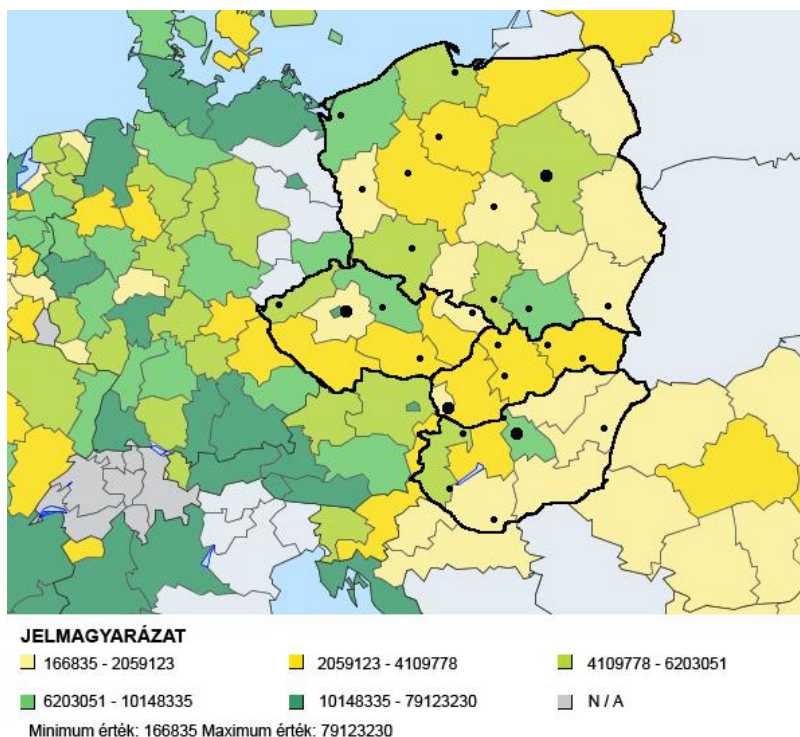
9. táblázat: A V4 országok repülőtereinek csoportosítása az elkészült vonzerőleltár, a vonzerők és a repülőterek területi elhelyezkedése, valamint az elérhetőségi adatok alapján

| 1. csoport | 2. csoport | 3. csoport | 4. csoport |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Prága • Budapest • Krakkó • Katowice • Wroclaw • Brno • Pozsony | <ul style="list-style-type: none"> • Varsó • Gdansk • Poznan • Rzeszów | <ul style="list-style-type: none"> • Ostrava • Karlovy Vary • Pardubice • Kassa • Poprád • Zsolna • Szliács • Győr • Sármellék • Debrecen • Pécs | <ul style="list-style-type: none"> • Lódz • Szczecin • Bydgoszcz • Zielona Góra |

Forrás: Saját szerkesztés

A továbbiakban érdekesnek tartjuk megvizsgálni a turisztikai kereslet egyik legfontosabb mutatójának (vendégéjszaka-szám regionális vetületben)(44. ábra) és a légi közlekedési központok kapcsolatát. Összehasonlításképpen láthatjuk a térségtől nyugatra eső, nagyobb gazdasági fejlettségű területek adatait is.

44. ábra: A NUTS-2 régiók összes turista szálláshelyén eltöltött teljes vendégéjszakák száma (nap) a V4 országokban és a nemzetközi repülőterek térbeli kapcsolata (2011)



Forrás: Eurostat térképi adatbázis (2012)

Az ábráról kitűnően láthatjuk, hogy a sötétebb zölddel jelzett, frekvenciáltabb területek repülőtérrel való ellátottsága jobb. Ebből következik, hogy a turisták az egyszerűbben, gyorsabban megközelíthető régiókat szívesebben látogatják. A fővárosok környezete – Pozsony kivételével – frekvenciáltabb, mellette a kulturális központok térségében, a magashegységi- és tengerparti területeken töltenek el több időt a turisták.

A kutatás folytatásaként mindenképpen érdemes áttekinteni a vonzásokörzetek népességét, a nagyobb városok repülőterekhez való távolságát. Ez alapján érdekes megállapítások tehetők. A 10. táblázat azt hivatott bemutatni, hogy a nemzetközi repülőterek vonzásokörzetében a nagyváros mellett mekkora a városi települések aránya. A repülőterek környezetében található nagyobb népességgel bíró központok kerültek be az alábbi táblázatba, valamint a légikikötők utasforgalmi adatai.

10. táblázat: A V4 országok nemzetközi repülőtereinek utasforgalma és a vonzásokörzetükben elhelyezkedő közép- és nagyvárosok száma

| Repülőtér | Ország | A repülőtérrel elérhető 50 ezer főnél népesebb városok száma (db) | | Légi utasforgalom 2012-ben (ezer fő) |
|--------------|---------------|---|-----------------|--------------------------------------|
| | | 50 km-en belül | 100 km-en belül | |
| Varsó | Lengyelország | 3 | 7 | 9 588 |
| Krakko | Lengyelország | 6 | 27 | 3 439 |
| Katowice | Lengyelország | 18 | 30 | 2 551 |
| Gdansk | Lengyelország | 3 | 6 | 2 906 |
| Wroclaw | Lengyelország | 3 | 10 | 1 996 |
| Poznan | Lengyelország | 1 | 6 | 1 595 |
| Rzeszow | Lengyelország | 2 | 6 | 565 |
| Lodz | Lengyelország | 6 | 10 | 402 |
| Szczecin | Lengyelország | 2 | 3 | 250 |
| Bydgoszcz | Lengyelország | 3 | 7 | 340 |
| Zielona Gora | Lengyelország | 1 | 7 | 12 |
| Prága | Csehország | 2 | 9 | 10 808 |
| Brno | Csehország | 1 | 5 | 535 |
| Ostrava | Csehország | 10 | 30 | 288 |
| Karlovy Vary | Csehország | 2 | 12 | 103 |
| Pardubice | Csehország | 2 | 7 | 125 |
| Pozsony | Szlovákia | 2 | 7 | 1 416 |
| Kassa | Szlovákia | 2 | 6 | 250 |
| Poprad | Szlovákia | 1 | 6 | 30 |
| Zsolna | Szlovákia | 3 | 17 | 2 |
| Szliacs | Szlovákia | 3 | 7 | 10 |
| Budapest | Magyarország | 2 | 7 | 8 504 |
| Sármellék | Magyarország | 2 | 5 | 19 |
| Debrecen | Magyarország | 3 | 7 | 46 |
| Győr | Magyarország | 2 | 10 | 29 |
| Pécs | Magyarország | 2 | 4 | 8 |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR A. 2013

Az adatokból általánosan az alábbi észrevételeket sikerült megállapítani:

1. Azok a repülőterek, melyek közelében több nagyobb városi település helyezkedik el, nagyobb légi utasforgalommal bírnak. Pozsony kivételével a fővárosok így külön kategóriát képviselnek, lévén önmagukban is legalább egymillió népességszámmal rendelkeznek, s politikai, gazdasági vezető szerepük jelentős vonzó tényező, komoly légi forgalmat generálva.
2. A vidéki területek vonatkozásában – például Lengyelország esetében – a legjelentősebb népességtömörülés egyértelműen Felső-Szilézia térsége. A Krakkó – Katowice – Ostrava települések által bezárt háromszög rendkívül sűrűn lakott, a korábban meghatározó szerepű nehézipari körzetben egymást érik a városok. Ez önmagában is jelentős forgalmat gerjeszt különösen úgy, hogy a nehézipari munkájukat veszítették külföldön próbálkoznak elhelyezkedni új munkahelyeken, s e vendégmunkások utazásai – főként Krakkó és Katowice repülőterét igénybe véve – jelentős forgalmat generálnak. Ostrava légi utasforgalma a kisebb repülőtéri kínálata miatt csökkenő tendenciát mutatva is jelentős.
3. Némely nagyváros repülőtere, frekventált földrajzi elhelyezkedésének, vagy kulturális szerepének következtében úgy is igen jelentős légi forgalmat bonyolít, hogy közelében a nagyobb városok száma és súlya elenyésző – Gdansk, Poznan, Brno, Kassa.
4. Vannak a térségben olyan nemzetközi repülőterek, melyek légi utasforgalmi súlya a „magváros” népességéhez, vonzáskörzetéhez képest igen kis jelentőségű. Utóbbi esetben két okot érdemes említeni.
 - Egyfelől arról van szó, hogy közelükben olyan forgalmas, nagy kínálatú repülőterek működnek, melyekkel nem képesek versenyezni, s az utasok a nagyobb kínálat következtében inkább azokat választják utazásaikhoz. Erre példa Lengyelország esetében Lódz (Varsó közelsége), vagy Szczecin (Berlin) esete, Csehországban pedig Pardubice és Karlovy Vary (Prága). Szlovákiában Zsolna esetében Ostrava, vagy Poprád lehet „forgalom elszívó” hatású, míg Magyarországon Debrecennek (Nagyvárad) és Pécsnek (Eszék, Zágráb) jelentenek konkurenciát az országhatár közelében elhelyezkedő külföldi nemzetközi repülőterek.

- A másik eset, amikor a repülőtér súlya annak következtében kisebb az elvártnál, hogy a szárazföldi közlekedés jó kiépítettsége – elsősorban az autópálya hálózatnak köszönhetően, leginkább Magyarország esetében – miatt a nagy kínálatú repülőterek elszívják az utasokat. Győr vonatkozásában Pozsony, Bécs-Schwechat és Budapest repülőtere a frekventáltabb, Sármellék, de még Pécs és Debrecen esetében is Budapest jó és gyors szárazföldi megközelíthetősége az ok. Pozsony esetében pedig egyértelműen Bécs „hub” nemzetközi repülőtere okozza az arányvesztést.

5.6. A magyarországi légi utasok utazással kapcsolatos elvárásai (kérdőíves felmérés)

Dolgozatom elkészítésekor mindenképp célul tűztem ki egy primer kutatáson alapuló rész kutatás elvégzését is, melyben a légi forgalomban résztvevő hazai utazóközönség utazással kapcsolatos elvárásait szerettem volna felmérni. Véleményem szerint annak ellenére, hogy jelen kérdőíves felmérés nem teljesen reprezentatív, azonban érdekes megállapítások alapjául szolgál a dolgozat előbbi eredményeihez társítva és a jövőbeni kutatásaim kapcsán is.

5.6.1. A vizsgálat módszere, a megkérdezettek köre

A hazai lakosság körében a légi közlekedési szokásokkal kapcsolatban egy tíz kérdésből álló kérdőívet – lásd a mellékletben – állítottam össze. A kiküldött, kiadott 500 kérdőív közül 428 érkezett vissza, melyek közül 302 volt értékelhető, lévén utóbbiak voltak azok, akik életük folyamán legalább egyszer utasszállító repülőgépet használtak célállomásuk eléréséhez.

Természetesen – többek között a magasabb jegyáraknak köszönhetően –, nem mindenkinek van lehetősége utasszállító repülőgéppel utazni, ezért célzottan a repülést már legalább kipróbáló magyar lakosokhoz igyekeztem a további kérdéseimmel fordulni. Az említett adatokból látszik, hogy a visszaérkezett kérdőíveknek 70,5 %-a volt értékelhető.

A kérdőívek kitöltésére a 2011. esztendőben került sor. A kérdőíveket igyekeztem minél nagyobb példányszámban eljuttatni a különböző helyszínekre, melyek általában postai úton érkeztek vissza, vagy személyes találkozó alkalmával töltöttem ki őket. Emellett természetesen az elektronikus – e-mail – úton kitöltött és visszaérkezett kérdőívek is feldolgozásra kerültek. Meg szeretném továbbá jegyezni, hogy mint azt a 45. ábra is mutatja, a megkérdezettek többsége a Dunántúlról került ki, azonban úgy érzem a területi eloszlás a kérdőív értékét nem befolyásolta.

A kérdőív első része szociológiai jellemzőkkel kapcsolatos, melyből életkorra, nemre, iskolai végzettségre, lakóhelyre vonatkozóan kaptunk adatokat. Ezután a második részben további tíz kérdés következett a légi közlekedéssel, utazási szokásokkal kapcsolatosan.

A kitöltők között döntően a 14-60 év közötti korosztályt érintette a megkérdezés, s mindössze néhányan tartoztak a 60 év feletti korosztályba. 14 év alattiakat nem kérdeztem a légi közlekedéssel kapcsolatosan.

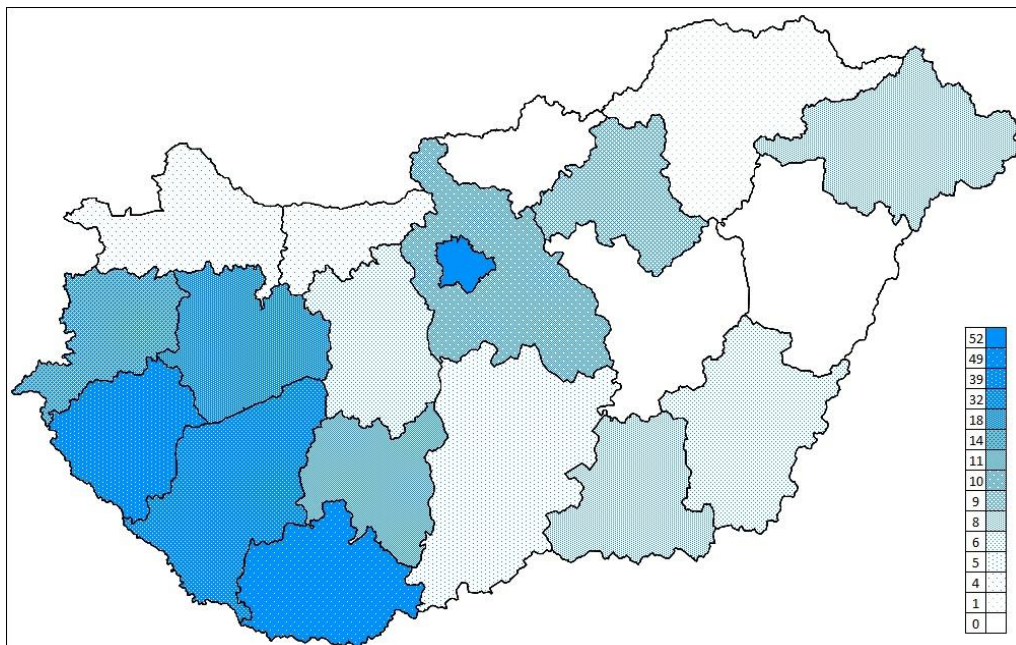
A megkérdezettek helyileg Magyarország 75 településéről adtak a témával kapcsolatban számunkra fontos információkat. A főváros, Budapest mellett Magyarország 19 megyéje közül

mindössze 3-ból nem érkezett vissza kitöltött kérdőív. Természetesen kisebb-nagyobb aránytalanságok a kérdőívek száma alapján kivehetők, lévén a Dunántúli megyékből több válaszadót találunk. A fővárosi kitöltők súlya arányos Budapest hazánkban belüli népességszámával. A városok között jelentős a megyeszékhelyek száma is, amennyiben 15 megyeközpontból érkeztek vissza kitöltött kérdőívek.

A kérdőívet kitöltők zöme városlakó; számuk valamivel meghaladja a 2/3-os arányt. Ez valamennyire érthető, s a témával kapcsolatosan egyértelmű általánosítás is megfogalmazható. A primer kutatásból mindenképpen megfigyelhető, hogy a községekben, szórványokban lakók élőhelyükhöz történő ragaszkodása, „röghöz kötöttsége” nagyobb. Még ha anyagilag meg is engedhetnék a légi közlekedést, utazást maguknak, akkor sem igen vállalkoznak gyakran repülésre; többek között ingóságaik, állataik feletti állandó gondoskodásuk okán. A városi lakosság e téren egyértelműen motiváltabb és mobilisabb.

Összességében a kitöltők lakóhelyeit tekintve valamivel több, mint kétharmad részük városi rangú településen él, a többiek pedig községekben, illetve szórványokban laktak. Az a 24 fő, aki nem nevezte meg lakótelepülését, a válaszadók pontosan 8%-át teszi ki. A kérdőívet kitöltők lakóhelyeinek regionális megoszlásáról a 45. ábra nyújt információkat.

45. ábra: A megkérdezettek lakóhely szerinti regionális megoszlása, a NUTS-3 egység, azaz a megyék alapján (fő)



Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

A nagyobb részben Magyarország nyugati felén végzett primer kutatást mutatja, hogy a Duna vonalától keletre fekvő településekről beérkezett kérdőívek aránya az összesnek körülbelül az 1/6-od részét teszi ki. Ez konkrétan 22 hazai települést érint a Dunántúl 50 feletti értékével szemben. Regionális bontásban Budapest (17,3%-os aránnyal), Baranya megye (16,3%), Zala megye (13%) és Somogy megye (10,6%) adta a legtöbb kitöltőt, további legalább 5%-os mutatót ezen felül még Veszprém megye (6%) ért el. Az összes kitöltő közel 2/3-ad része (63,2%) az imént felsorolt területeken él.

A kérdőívet megválaszolóknak nemek szerinti arányát tekintve a női kitöltők voltak többen, mintegy 10%-kal (nők, férfiak aránya 55%, ill. 45%).

Természetesen tisztában vagyok azzal, hogy a kérdőív 302 fős létszáma a megkérdezettek körében nem reprezentatív, azonban azt gondolom, hogy ez a mennyiség alkalmas volt alapvető információk gyűjtésére, így a lakosság légi utazással kapcsolatos motivációival és döntéseivel kapcsolatban releváns információkhoz jutottam.

5.6.2. A felmérés eredményei

A kérdőíven tíz különböző légi közlekedéssel kapcsolatos kérdést adtam meg. Az alábbiakban a kérdőíven feltett kérdéseket és a kapott válaszok megoszlását, levonható következtetéseket tekintem át.

1. Utazott-e már utasszállító repülőgépen?

Az első kérdés konkrétan a repülőgéppel történő utazásra irányult. Azokat a válaszadókat, akik még soha nem utaztak repülőgéppel, nem vettem be a mérésbe. A visszaérkezett 428 kérdőív 70,5 %-a adott igen választ erre a kérdésre. Lévén a további kérdéssor már csak a légi utasforgalomban már részt vettek számára készült, ezek alapján a legalább egy alkalommal már utasszállító repülőgéppel közlekedő 302 fő válaszait vettem alá a további vizsgálatnak.

2. Milyen gyakran utazik/ utazott repülőgépen?

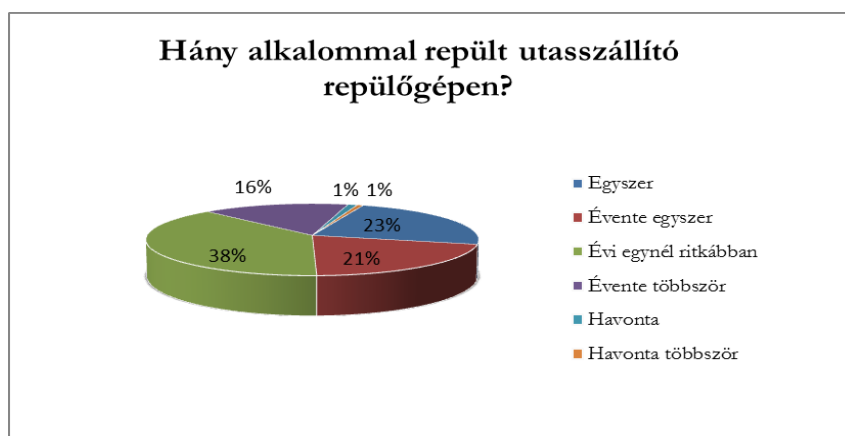
Először is kíváncsi voltam, hogy milyen gyakorisággal repül a megvizsgált utazóközönség. A válaszok közül az évi egy alkalomnál ritkábban repülők voltak egyértelmű többségben, ami a megkérdezettek több mint harmadát jelenti. Ez annyit tesz, hogy az utazók többsége nem csupán

kipróbálja, hanem lehetőségéhez mérten alkalomadtán igénybe is veszi a légi közlekedés szolgáltatásait.

A kitöltők közel negyed része (23%) csupán kipróbálta a légi személyközlekedést, lévén mindössze egyetlen alkalommal utazott eleddig repülőgéppel. A megkérdezettek ötöde évente átlagban egy alkalommal veszi igénybe a légi közlekedést, többnyire turisztikai motivációval felvértezve. A nemek arányát tekintve az első két esetben nőtöbbség látható, azonban ez azzal is összefügg, hogy a kitöltők között a nők 10%-kal nagyobb arányt képviselnek. Nagyobb különbség a nemek között a légi személyközlekedést mindössze egyetlen alkalommal kipróbáló személyek esetében van, ahol közel 2/3-os a nők aránya.

A felmérésben részt vevők hatod része évente többször utazik repülőgéppel. Itt már megfordul az arány a nemeket tekintve, s a férfiak kerülnek egyértelmű többségbe. A havonta, vagy annál sűrűbben repülővel utazók esetében – 1-1%-os arány – már csupán férfiakat találunk, amennyiben mindössze néhány üzletember, pilótaképzésben érintett személy említhető példaként (46. ábra).

46. ábra: A megkérdezettek utazási gyakorisága



Forrás: A kérdőívek adataiból készítette PINTÉR Á. 2012

3. Milyen céllal utazik/ utazott repülőgépen?

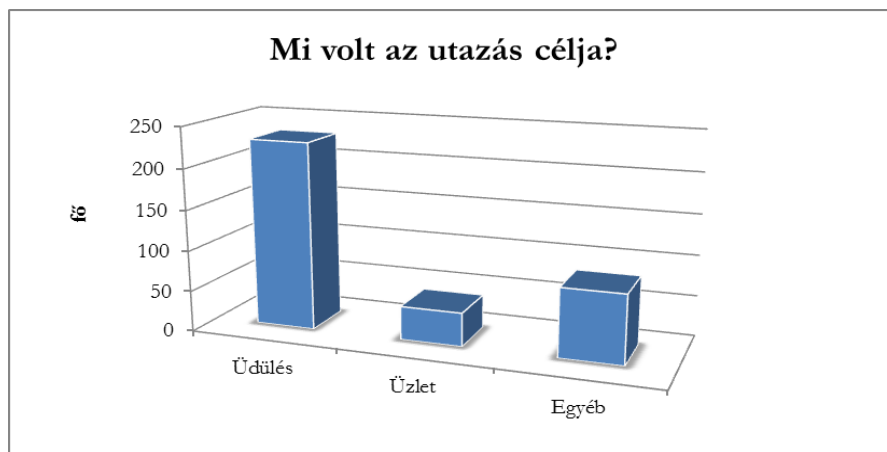
Az alábbiakban azt a kérdést igyekeztem megvizsgálni, hogy milyen céllal veszik igénybe a repülést a válaszadók. Az üdülés és az üzleti célú válaszok mellett az egyéb kategória lett megadva, amelyen belül kifejezhető volt a tényleges profil. Több választ lehetett adni a kérdésre.

Az előzetesen vártak megfelelően az üdülés célú válasz volt a legnépszerűbb, lévén a kitöltők több mint háromnegyede (76,6%) bejelölte ezt az opciót. Ez nem véletlen; ma a szabadidő eltöltésében komoly szerep jut a turizmusnak, az utazók pedig szabadidejükből a lehető

legkevesebbet kívánnak a célállomásuk elérésére fordítani, ezáltal előnyben részesíthetik a légi utazásokat.

A válaszadók mindössze 13,6%-a írta be az üzleti utazást, ami nagyjából érthető, amennyiben a megkérdezettek hatoda dolgozik vállalkozói, vagy vezetői beosztásban. Az egyéb kategóriát a kitöltők valamivel több, mint negyede (28%-a) választotta, melyen belül a legtöbb válaszadó a külföldi munkát, a tanulmány utakat, illetve a barát- és rokonlátogatásokat nevezte meg (47. ábra).

47. ábra: A légi utazások célja



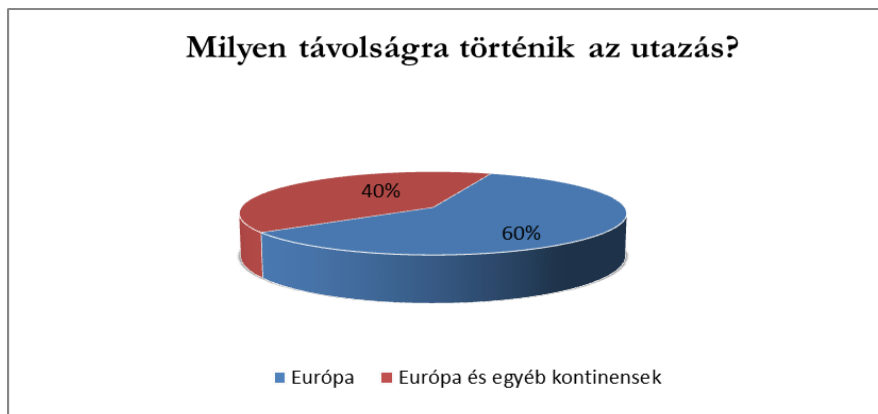
Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

4. Milyen távolságokra utazik/utazott repülőgépen?

A következőkben arra voltam kíváncsi, hogy a megkérdezettek közül milyen arányt képviselnek az „öreg kontinensre”, illetve a távoli földrészekre utazók. Elmondható, hogy a kapott eredményekben összességében a vártnál talán kisebb különbség mutatkozott, amennyiben a válaszadók 60%-a nevezte meg a csak európai célállomást, 40%-uk pedig Európán kívüli desztinációkra is repült már. Itt mindenképpen érdemes megjegyezni, hogy az észak-afrikai népszerű nyári mediterrán üdülőhelyek is emelik az Európán kívüli válaszok számát.

A nemek arányában a távoli célállomásokra repült kitöltők között nincs szignifikáns különbség, ami a 10%-kal több női válaszadót tekintve a férfiak kicsivel nagyobb arányát jelenti. Az európai városokba repülőkhöz megfigyelhető női többség nagyjából konvergál a kitöltés nemi arányaival. Érdekesebb, hogy a női kitöltők 62,2%-a csak európai célállomásra utazott, ami a férfiak esetében mintegy 5%-kal kevesebb, 57,3%-os. Tehát a kérdőív 302 fő értékelhető válaszadója alapján a nők valamivel jobban preferálják a közelebbi európai célállomásokat, a légi személyközlekedés tekintetében (48. ábra).

48. ábra: Európán belüli és a kontinensen kívüli utazások aránya



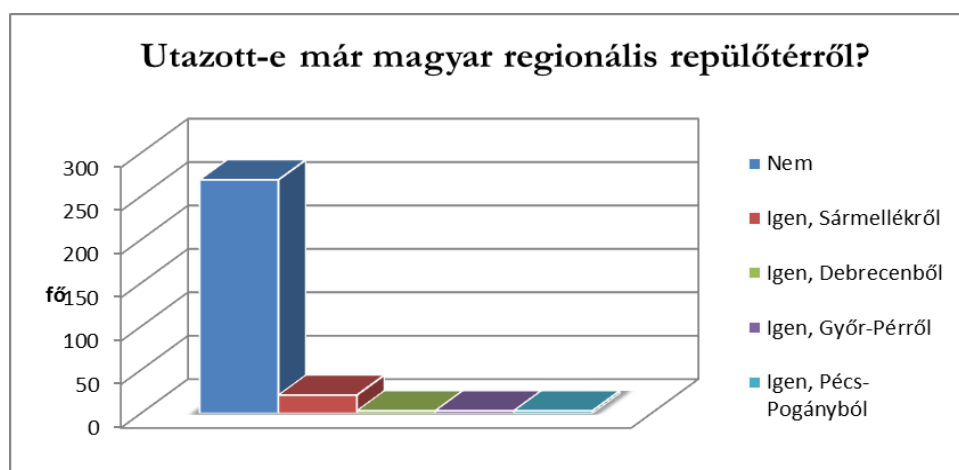
Forrás: A kérdőívek adataiból készítette PINTÉR Á. 2012

5. Utazott-e már hazai regionális repülőtérrel? Ha igen, melyikről?

Hazánkban a főváros, Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtere mellett még további regionális légitársaságokról is legalább időszakosan lehetőség nyílik nemzetközi polgári légi közlekedésre. A sármelléki Hévíz-Balaton-, a debreceni-, a győr-pécsi- és a pécs-pogányi repülőterek is igénybe vehetők nagyrészt charter forgalomra a nyári szezonban. Azonban a megkérdezetteknek csupán elenyésző, pontosan 10%-a utazott valamely hazai regionális repülőtérrel indulva.

A regionális repülőterek tekintetében a sármelléki a legnépszerűbb a maga 70%-os arányával, majd ezt követi Debrecen, Pécs és Győr egyenként 10%-os értékével. Az utazó közönség egyfelől egyelőre bizalmatlan a kisebb regionális repülőterekkel szemben, másrészt ezen repülőterek csekély kínálata nem versenyezhet a környező nagy légitársaságokkal, mindenképp a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel (49. ábra).

49. ábra: A regionális repülőterek súlya



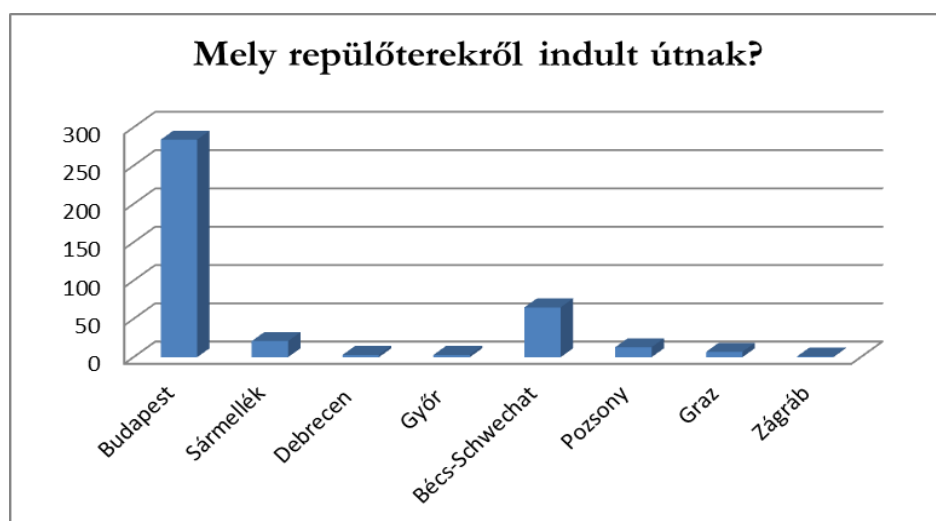
Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

6. Mely megadott repülőterekről indul/indult már útjai során?

Az előző kérdésnél megadott magyarországi repülőterek mellett az utazók egy része országhatárainkon túli városok repülőtereit vette igénybe indulásához, erre összpontosítottam tehát a következő kérdésnél. A nyolc repülőteret megnevező válaszadók jelentős része a fővárosunk repülőtéréről már utazott, pontosan 94,6%-uk. Második helyre Bécs-Schwechat repülőtere került, melyet a kitöltők 21,6%-a vett igénybe már utazásához. Ebben egyfelől érezhető a dunántúli kitöltők túlsúlya, valamint az osztrák főváros hatalmas kínálattal bíró „hub” repülőterének szerepe egyaránt.

Ezután nagy űr következik, Sármellék (7%), Pozsony (4,3%) és Graz (2,3%) repülőtere említhető még, a többi desztináció szerepe pedig elenyésző. A kérdésnél több válasz megadására is lehetőség nyílt. A nemek arányával kapcsolatban elmondható, hogy a Budapestről repülőkön kívül – ahol is a nők aránya nagyobb (54,5%), azonban ennyivel több a női kitöltő – jelentősebb különbség a férfiak javára Bécs (a megkérdezett utasok 62%-a férfi), Pozsony (69%) és Sármellék (60%) repülőtereinek esetében tapasztalható. A férfiaknak eszerint talán kevésbé jelent problémát egy másik kiinduló repülőtér előzetes szárazföldi megközelítése (50. ábra).

50. ábra: A kiindulási repülőterek (fő)



Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

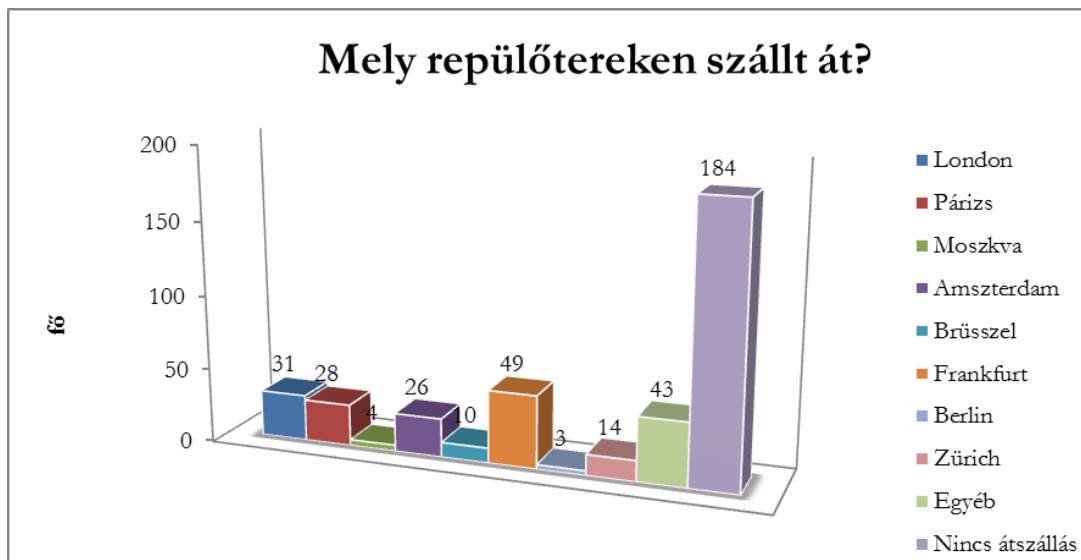
7. Átszállások esetén mely megadott európai városokból indul/indult tovább távolabbi célállomásokra?

A következőkben arra kerestem választ, hogy az általában távoli desztinációkba repülő átutazások esetén melyik repülőterekről folytatják utazásukat. Ezúttal megjelöltem többek között a nagyobb nyugat-európai „hub” repülőtereket, s a kitöltőknek lehetőségük nyílt további, a listán nem szereplő érintett városok beírására.

A megadott nyolc repülőtér mindegyikére érkeztek válaszok, s rajtuk kívül még további 17 várost neveztek meg a válaszadók. Érdekes és jelentős különbséget találtam a nemek aránya valamint az átutazásos légi utazások relációjában. A megkérdezett férfiak alig több mint fele (52,2%) nem szállt még át repülőgépes utazása során, tehát közvetlen járatokkal utazott. Ebből következik, hogy a férfi kitöltők másik fele viszont már átutazásos repülőútra is vállalkozott. Egészen más helyzetet találtunk a női válaszadók esetében. A nők több mint kétharmad része (67,7%) még sohasem vállalkozott átutazásos repülőútra, csupán a maradék 1/3-uk.

Kicsit előbbre tekintve, s a következő kérdésre is ránézve jól látható, hogy a hölgyek inkább a gyorsabb, kényelmesebb megoldásban, a közvetlen repülőútkban gondolkodnak a nyaralást, vagy egyéb célú utakat tekintve. A férfiaknak ebből a szempontból kevésbé jelent gondot a hosszabb, átutazásos repülőút. Emellett a férfiak átutazásainak magasabb arányában szerepet játszanak az üzleti utazások is, amennyiben a különböző cégek meghatározott légitársaságokkal állnak kapcsolatban, melyek nem minden európai nagyvárosba repülnek közvetlenül, csak átutazással (51. ábra).

51. ábra: Az átszállásoknál leginkább igénybe vett csomópont „hub” repülőterek



Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Az ábrából jól kivehető, hogy Európa legforgalmasabb repülőtereivel bíró nagyvárosai – Frankfurt am Main, London, Párizs, Amszterdam – a legnépszerűbbek az utasok körében az átszállások tekintetében. Kelet-Európa rendszerváltozás utáni súlyvesztésére utal Moszkva szinte már elenyésző tranzit szerepe. Az egyéb kategóriában München, Róma, Milánó, Bécs és Isztambul aránya érdemel még említést.

8. Mi motiválja elsősorban a légitársaságok kiválasztásánál?

Primer kutatásaim tekintetében talán ez a kérdés, és az arra adott válaszok tűnnek az egyik legfontosabbnak és leghasznosabbnak. A megadott négy motiváció típus közül több választ is bejelölhettek a kitöltők.

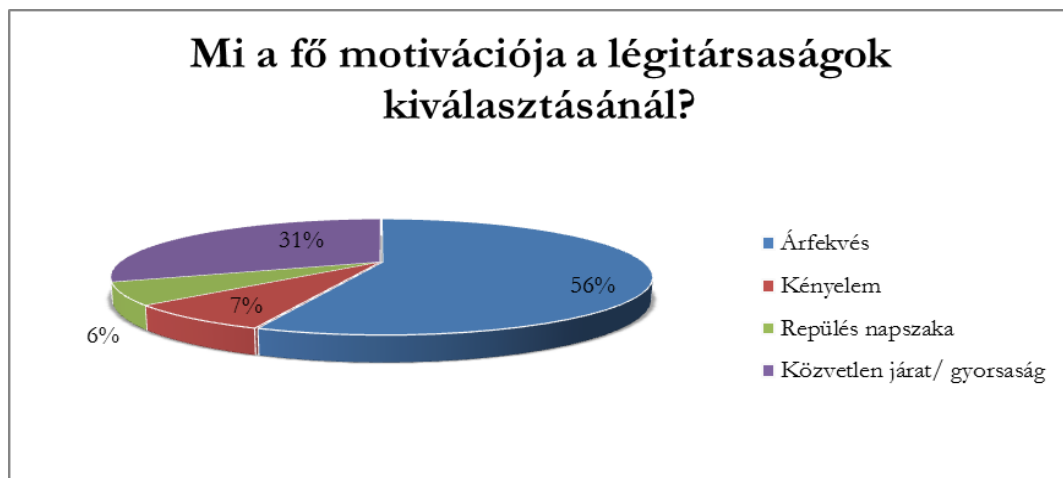
Az nem volt kérdéses, hogy első helyen az utazás árfekvése szerepel majd; a válaszadók több mint 70%-a be is jelölte ezt az opciót. Itt szükséges megjegyezni azonban, hogy a megkérdezettek közel fele (48,3%) alkalmazotti beosztásban dolgozik. Valószínűleg egy vállalkozók, üzletemberek között történő felmérés más eredményt mutatna e téren. Mindenesetre az ún. „ár-érzékeny utasok” (MARTINEZ-GARCIA, E., ROYO-VELA, M. 2010) alkották a legnagyobb réteget.

A kitöltők több mint harmadának (38,3%) fontos szempont még a gyorsaság, a közvetlen járatok megléte. Ezen kérdésekben nem találtam szignifikáns különbséget a nemek között, a több női kitöltő miatt valamivel több a női válasz.

A harmadik helyen a felmérésben részt vevők nem egész 10%-ánál a kényelem opció került megjelölésre. Ez nem igazán meghatározó, amennyiben a korábbiakban láthattuk, hogy a közvetlen, rövidebb utazások vannak túlsúlyban. Néhány órás repülőút pedig ezek szerint nem jelent komolyabb problémát az utasoknak.

Végezetül a kitöltők 7,6%-ánál válik jelentőssé, hogy milyen napszakban utaznak. Utóbbi esetben érdekes a férfiak kétharmados többsége. Náluk merülhet fel leginkább problémaként ez az opció (52. ábra).

52. ábra: Motiváció a légitársaságok kiválasztásánál



Forrás: A kérdőívek adataiból készítette PINTÉR Á. 2012

9. Milyen konkrét légitársaságokkal utazik/ utazott általában?

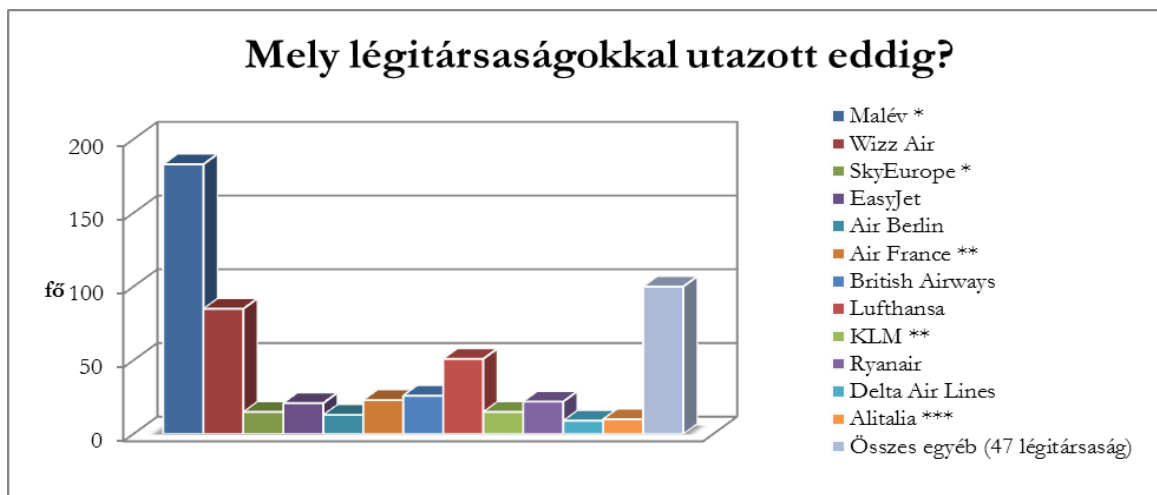
Az utolsó előtti kérdésben igyekeztem a konkrét légitársaságokra rákérdezni. Indokolt megjegyezni, hogy a 2011. esztendő óta vannak olyan légitársaságok – pl. Malév, SkyEurope – a felsorolásban, melyek már nem működnek, azonban itt természetesen még szerepelnek. A 302 érvényes válasz szerint 59 különböző légitársaság repülőgépeivel utaztak a kitöltők. Legalább 3%-os részarányt 12 légitársaság esetében találtunk.

Az összesített eredményeket tekintve a Malévvle utaztak a legtöbben, a megkérdezettek 61%-a. A másik magyar érdekeltségű légitársaság, a Wizz Air került a második helyre, a válaszadók több mint negyedével (28,3%). Európa második legnagyobb légitársaságával, a Lufthansával utaztak még meglehetősen sokan, konkrétan a kitöltők 17%-a. Ezután nagyobb lemaradással, 7-9% közötti aránnyal a British Airways, az Air France, a Ryanair és az EasyJet légitársaságok következnek. A kitöltők adatai szerint 4-5%-os részarányt ért el az Air Berlin, a ma már nem létező SkyEurope és a KLM. Utóbbi 2004-től Air France-KLM néven Európa legnagyobb

légitársasága részének számít. A megkérdezettek legalább 3%-a által igénybe vett Alitalia és Delta légitársaságok aránya érdemel még konkrét számszerű említést.

Az egyesült államokbeli Delta Air Lines és a Northwest Airlines fúziójából 2009-ben létrejött a Föld legnagyobb légitársasága, mely „Delta” néven üzemel tovább. A továbbiakban megnevezett 47 légitársaság aránya teljesen elenyésző, néhány fő írta be ezeket mindössze a felsorolásban. A nemek aránya és az utazásokhoz igénybe vett légitársaságok között nem találtunk jelentősebb összefüggést, a több női kitöltő okán a megnevezett társaságoknál is kis nőtöbbség látható. Talán a KLM esetében érdekes, hogy ott a nemek közötti arány a férfi utasok javára 80%-os (53. ábra).

53. ábra: Az utazáshoz igénybe vett légitársaságok súlyozása a megkérdezettek szerint



Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Megjegyzés: * ma már nem létező légitársaság, ** a 2004-es fúzió után új név: Air France – KLM, *** az Alitalia 2008-ban csődbe ment, majd újraindították

10. Repülőgépes utazásai során milyen tényezők zavarják nyugalmát?

A kérdőívet olyan kérdés zárta, amelyben rákérdeztem, vajon milyen tényezők zavarják a kitöltőket az utazásuk során.

Örömteli, hogy a megkérdezettek közel ötödének (19%) semmilyen problémát nem jelent a reptér megközelítése, a biztonsági intézkedések sora, vagy éppen a várakozások időtartama. Nekik kuriózum egyáltalán a légi személyközlekedésben való részvétel lehetősége is. Ebbe a kategóriába főként azok a válaszadók tartoznak, akik csupán kipróbálták, esetleg néhány alkalommal repültek eleddig.

A megkérdezettek valamivel több, mint felének (56,3%) a repülőtéri várakozás hasznos eltöltése jelenti a problémát leginkább. Ez valóban érzékeny terület, lévén a késéseket nem lehet előre kiszámítani, az utasok ezzel a repülőtéren szembesülhetnek csupán.

A repülőtéri biztonsági intézkedések körülbelül az utasok ötöd részénél (19%) okoz kellemetlenségeket. Itt érdemes a férfiakat kiemelni, úgy tűnik náluk ez a tevékenység érzékenyebb terület, hiszen a megkérdezettek között 20%-os különbség mutatkozik a férfi kitöltők javára.

Szintén nem elhanyagolható kérdés a repülőterek megközelítésének problematikája sem. Ez a különböző légikikötők esetében más és más színvonalú természetesen, azonban lévén a megkérdezettek nagy százaléka Budapestről indul, így e tekintetben a fővárosi repülőtérünket éri leginkább kritika.

A távolabbra útmegszakításokkal közlekedők esetében fontosabb szempont még az átszállások kérdése. Összesen 40 fő esetében, a megkérdezettek 13,3%-nál merül fel az átszállás problémaként.

A jetlag – ami az időzónaváltás-szindrómát, az úgynevezett „desynchronosis-t” jelenti – okozta problémát összesen a megkérdezettek alig 3%-a jelezte, nyilván a hosszú, nagy kelet-nyugati irányú repülőutakkal összefüggésben. A továbbiakban még egy-két egyéb kategóriába sorolt észrevételre került sor, a kitöltők 1%-ánál (54. ábra).

54. ábra: Zavaró tényezők a légi közlekedésben (fő)



Forrás: A kérdőívek adataiból szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Az elemzett 302 fős légi közlekedési tematikájú kérdőívből az alábbi következtetéseket vontam le:

- anyagi és egyéb okok következtében a polgári repülés lehetőségével élő magyar lakosság döntő-, mintegy négyötöd része maximálisan évi egyetlen alkalommal engedheti meg magának az utazás eme formáját;
- a légi utazások célját tekintve a magyarországi lakosság körében egyértelmű többségben állnak az idegenforgalmi jellegű repülőutak;
- Magyarországról az európai célállomásokra történő repülőutak száma megelőzi a távolabbi desztinációkba történő légi utazásokat;
- a magyar lakosság körében Budapest és a környező országok közeli – pl. Bécs –, széles spektrumú kínálattal rendelkező repülőterei mellett teljesen eltölpül a hazai regionális légikikötők szerepe;
- a magyar lakosság nagyobb hányada az átszállás nélküli, közvetlen repülőutakat preferálja, esetleges átszálláskor pedig Európa legnagyobb „hub” repülőtereinek szavaz bizalmat;
- a nemeket tekintve a nők egyértelmű fölényben vannak a közvetlen repülőutak, átszállás nélküli repülések tekintetében;
- az utazó közönség elsősorban a repülőjegyek árát tartja szem előtt légi utazásai során, mely egyenes arányban áll a gazdasági helyzetével;
- a lakosság a mára már megszűnt Malévvel utazott leggyakrabban, emellett a hazai „fapados” Wizz Air társaságot, valamint a német Lufthansát részesíti előnyben utazásai során, ezt követik az egyéb nagy európai állami társaságok és diszkont légitársaságok;
- az utazóközönséget legfőképpen a repülőtéri várakozási idők zavarják utazásuk során.

6. Összegzés, a vizsgálatok tudományos eredményei

A légi közlekedés korunk dinamikusan fejlődő közlekedési ágazata. A huszadik század eleji kezdeti lépésektől eltelt egy bő évszázad alatt hihetetlen mértékű fejlődés tanúi lehetünk, a modern légi közlekedés következtében „összezsugorodó” Földünk bármely pontjára 24 óra alatt elérhet ma az ember. A hagyományos légitársaságok elterjedése után az 1990-es évektől globálisan is megjelenő diszkont légitársaságok működésével, az ágazat liberalizációjával a repülés a szerényebb anyagi háttérrel rendelkező utazók számára is elérhető közlekedési eszközzé vált. Az ágazat fejlődése nem kerülte el Közép-Európa, azon belül a Visegrádi Országok területét sem. A dolgozat különösen e terület bemutatására koncentrálna a turizmussal kapcsolatos összefüggéseket kereste elsősorban, lévén az idegenforgalom és a légi közlekedés relációját nem kutatták komoly mértékben korábban a térségben.

A fellelhető szakirodalmak, statisztikai adatbázisok áttanulmányozásával, feldolgozásával és a primer kutatásokkal feltárt eredményekkel az alábbi konklúziók vonhatók le, melyekkel a korábban felvázolt hipotézisek nagy részben tézisekké válhattak.

Új- és újszerű tudományos eredmények:

- I. *Az idegenforgalom elmúlt évtizedbeli dinamikus növekedése a Visegrádi Országok légi közlekedésében is érezhetően kimutatható.*

Az idegenforgalom az elmúlt évtizedben a Földön jelentős mértékben növekedett. A turistaérkezések száma 1996 óta több mint 70%-os emelkedést mutatott, s az ezredfordulótól eltelt évtizedben is - 33% - jelentősen gyarapodott. Kelet-Közép-Európa – köztük a Visegrádi Országok – hasonló növekedési pályán voltak.

A légi közlekedési ágazat dinamikus növekedése szembeűnő a térségben. A „lengyel légi boom” általam használt új megnevezést alátámasztja, hogy az ország légi utasforgalma valamivel több, mint egy évtized alatt négyszeresére – 5,8 millióról (2000) 23,6 millióra (2012) – nőtt, mely egyedülálló a térségben. A térségben az ágazatot tekintve legjelentősebb szerepet játszó állam területén különösen a vidéki légikikötők térnyerése figyelemre méltó.

Az összegyűjtött idegenforgalmi vonzerőleltár, a megvizsgált turistaérkezések markáns növekedése, a repülőtereken tapasztalt utaslétszám adatok támasztják alá a felállított hipotézist.

II. *A V4 országok légi utasforgalmában a fővárosi repülőterek eltérő súlyát bírnak, illetve a V4 országok között a regionális repülőterekkel kapcsolatosan Magyarország helyzete a legrosszabb.*

A megvizsgált államok fővárosi repülőtereinek országon belüli súlyát elemezve jelentős különbségek tapasztalhatóak. Az eltéréseket a dolgozatban részletesen kifejtve, itt alább vázolva három pontban állapítottuk meg. A fővárosi repülőtereket ezek alapján az államok légi személyközlekedését tekintve a *kulcs szerepű*-, a *meghatározó szerepű*- és a *jelentős szereppel bíró* kategóriákba soroltuk be. A repülőterek ilyen jellegű tipizálása új tudományos eredménynek tekinthető.

A V4 országok vidéki repülőtereit elemezve szembevetjük, s egyértelműen bizonyított, hogy egyedül Magyarország nem rendelkezik gazdaságosan működő, legalább évi 100 ezres utasforgalmat bonyolító vidéki regionális repülőterrel, mely kritikus elemként értelmezhető az ország légi közlekedését tekintve.

III. *A Visegrádi Országok repülőterei és a turisztikai attrakciók területi elhelyezkedése között kimutatható az összefüggés, azaz a tárgyalt országok nemzetközi repülőtereinek vonzáskörzetében található vonzerők szerepet játszanak a légi közlekedés alakulásában is.*

A 8. táblázat adataiból készült elemzés szerint bizonyítható, hogy a jelentősebb népességgel, nagyobb vonzáskörzettel bíró városok közelében működő repülőterek légi utasforgalma nagyobb. A milliós nagyvárosok, fővárosok esetében maga a nagyváros is jelentős légi forgalmat generál. A nagyobb vonzáskörzettel bíró vidéki ipari-, üdülő- és kulturális központok repülőterei is jelentősebb légi forgalmat mutatnak.

Némely esetben azonban itt – pl. a jól kiépített szárazföldi közlekedési elérhetőségük okán, vagy a környező nagyobb forgalmú repülőterek elszívó hatása miatt, pl. Karlovy Vary, Zsolna, Győr – kivételeket is láthatunk. Ez esetben hiába a nagyobb vonzáskörzet, több környékbeli nagyváros, a repülőterek utasforgalma mégis kisebb.

A megvizsgált internetes honlapok adataiból, a repülőterek elemzéseiből láthatjuk, hogy mely idegenforgalmi desztinációk kerülnek be legalább időszakosan a légi menetrendekbe, s mely repülőterek válnak ezáltal meghatározóvá, s az utasok által kedvelté. A nemzetközi jelentőségű idegenforgalmi attrakciókkal rendelkező területek frekvenciáltabb, kedvezőbb helyzete egyértelműen kirajzolódik. Látható az elemzésekből, hogy a megvizsgált V4 országok nemzetközi repülőterei időszakosan döntően a mediterrán területekkel állnak jelentősebb légi kapcsolatban.

Utóbbi térségben működő repülőterek forgalmuk jelentős hányadát a nyári időszak repülőjáratainak köszönhetik.

IV. A repülőgépes utazást már kipróbált magyar lakosság döntő része, több mint 3/4-e főként gazdasági helyzeténél fogva ritkán – maximum évi egy alkalommal – vesz részt a légi személyközlekedésben, akkor is döntően az idegenforgalmi célú utazásokat választva.

A primer kutatás során alkalmazott kérdőíves módszer rámutatott, hogy a repülőgépekkel is utazó magyar lakosság legnagyobb hányada – főként pénzügyi okból – csak elvétve engedheti meg magának a repülést, mint közlekedési lehetőséget. A megkérdezettek nem egész ötöd része, mindössze 18%-a repült évente egy alkalomnál gyakrabban.

A kérdőívek eredményei rávilágítottak, hogy az idegenforgalmi célú repülőutak – melyek közül az átszállás nélküli, közvetlenül elérhető célállomások kiemelkednek – szerepe mellett eltörpül az üzleti és egyéb légi utazások aránya. A kitöltők 76,6%-a elsősorban a turizmussal összefüggésben utazik repülőgépen.

7. A kutatás jövőbeni irányai

Véleményem szerint a Visegrádi Négyek légi közlekedésének elemzésén túl szükséges lehet még a feltárt eredmények, megállapított összefüggések kiterjesztése, azoknak más közlekedési ágazatok eredményeivel való összevetése a jövőben, hiszen mint azt bizonyítottam a bevezető fejezetekben, ezt a területet még kevésbé kutatták le a közlekedésföldrajzos, illetve turizmusföldrajzos kutatók. Érdekes lehet tehát a többi közlekedési ágazatnak is az átfogó térségbeli vizsgálata, többek közt annak a megállapítására, hogy milyen arányban, milyen mértékben játszanak szerepet a V4-ek turizmusában.

A leírt mutatóhoz, hányadoshoz hasonló kialakítása, s a már ismert indexek felhasználása is segítségünkre lehet a jobb összevetésben. A turistaérkezéseket és a változásokat regionálisan pontosan nyomon követve rávilágíthatunk akár hiányosságokra, akár a jövőben fejlesztendő területekre is, ami a közlekedési ágazatok helyzetét, infrastruktúráját illeti. Optimális esetben az ágazatok fejlesztésével – vagy csupán megfelelő fórumokon a figyelmet ráirányítva a problémás területekre – az idegenforgalmilag eddig még kevésbé kiaknázott területek turizmusának további növekedését érhetjük el.

Jövőbeni kutatási terveim közt szerepel még a primer kérdőíves munka folytatása is, hiszen a többi térségbeli országgal való összehasonlítás során újabb érdemi eredmények szülehetnek, amelyekből újabb összefüggések tárhatók fel. Ennek következtében tehát a megszületett munka továbbfejlesztése indokoltnak tűnik, mind a közlekedési-, mind az idegenforgalmi ágazatokat tekintve.

8. Irodalomjegyzék

1. A V4 országok régióinak IV. fórumának ajánlásai, 2007. 1 p.
http://www.szekesfehervar.hu/index.php?pg=news_38308 (2013.08.11.)
2. AIR TRANSPORT ACTION GROUP 2004: *The economic & social benefits of air transport*.
http://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf 30 p. (2012.10.22.)
3. ALDERIGHI, M. – CENTO, A. 2004: *European airlines conduct after September 11*. Journal of Air Transport Management, 2004, 10/2, pp. 97-107.
4. AUBERT A. 2010: In Tóth J. (szerk.) *Világföldrajz: A globális turizmus jellemzői és trendjei geográfiai megközelítésben*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2010, pp. 646-666.
5. AUBERT A. – PUCZKÓ L. — SZABÓ G. 2007: *A Dél-dunántúli régió turisztikai magterületeinek lehatárolása*. p. 38.
6. AUBERT A. – CSAPÓ J. – GYURICZA L. 2005: *Nemzetközi turizmusföldrajz*. Egyetemi jegyzet. A kétciklusú képzés bevezetése a magyar felsőoktatásban a természettudományi szakokon. Alkalmazkodás a munkaerőpiac igényeihez. HEFOP-3.3.1-P-2004-06-0016/1.0 Pécs, PTE TTK FI 165 p.
7. BAGWELL, P.S. 1974: *The Transport Revolution from 1770*. B.T. Batsford Ltd. London, 460 p.
8. BALOGH F. 2010a: *Idegenforgalmi földrajz I. Magyarország*.
Képzőművészeti Kiadó, 2010, 376 p.
9. BALOGH F. 2010b: *Idegenforgalmi földrajz II. Nemzetközi idegenforgalmi földrajz*.
Képzőművészeti Kiadó, 2010, 200 p.
10. BEHRINGER ZS. – HERBSZT A. – KISS K. – TÖRÖK P. 2002: *Közép-Kelet-Európa turizmusa*.
Turizmus Bulletin, 2002/1, pp. 23-30.

11. BIEGER, T. – WITTMER, A. 2006: *Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments*. Journal of Air Transport Management, 2006, Vol. 12, Issue 1, pp. 40-46.
12. BOGNÁR A. 2006: *A repülőterek gazdálkodásának és szabályozásának néhány időszerű kérdése*. Közlekedéstudományi Szemle, 56/12, 2006, pp. 458-471.
13. BOROS F. 2003: *A Visegrádi Együttműködés és perspektívája*. Külügyi Szemle, 2003/2. pp. 79-83.
14. BURRELL, K. 2011: *Going steerable on Ryanair: cultures of migrant air travel between Poland and the UK*. Journal of Transport Geography 17, pp. 1023–1030.
15. BUTTON, K. 1999: *The Usefulness of Current International Air Transport Statistics*. Journal of Transportation and Statistics, 1999, May Issue, pp. 71-92.
16. CENTO, A. 2009: *The Airline Industry: Challenges in the 21st Century*. Physica-Verlag, Heidelberg, 2009, 184 p.
17. CENTRAL STATISTICAL OFFICE (POLAND), 2013: *Transport. Statistical Information and Elaborations*.
http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tc_transport_activity_results_in_2012.pdf 278 p.
(2013.03.22.)
18. CRISTUREANU, C. – BOBIRCA, A. 2007: *Airports Driving Economic and Tourism Development*. The Romanian Economic Journal, 10/25, pp. 31-44.
19. CSAPÓ J. 2009: *Az Európai Unió turizmusának térbeli folyamatai és trendjei*. Egyetemi jegyzet. Pécs, 2009, 143 p.
20. CSISZÁR CS. 2006: *Telematikailag integrált személyközlekedés*. Közlekedéstudományi Szemle, 56/12, 2006, pp. 447-457.
21. ČULKOVÁ, K. – DUDITŠOVÁ, D. – ZUBALOVÁ, J. 2012: *Development of tourist traffic financing in V4 countries*. Acta Geoturistica, 2012/1, pp. 8-15.

22. DALLEN, J. 2007: *Sustainable Transport, Market Segmentation and Tourism: The Looe Branch Line Railway, Cornwall, UK*. Journal of Sustainable Tourism, 15/2, pp. 180-189.
23. DANN, G. 2001: *Senior tourism*. Annals of Tourism Research, 28/1, pp. 235-238.
24. DOBRUSZKES, F. 2006: *An analysis of European low-cost airlines and their networks*. Journal of Transport Geography, 2006, Vol. 14, Issue 4, pp. 249-264.
25. DORRUSZKES, F. 2009: *New-Europe, new low-cost air services*. Journal of Transport Geography 17, 2009, pp. 423-432.
26. DORRUSZKES, F. – VAN HAMME, G. 2011: *The impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: an empirical analysis*. Journal of Transport Geography 19, 2011, pp. 1387-1398.
27. DUDÁS G. 2010: *A légi közlekedési szektor liberalizációja és az európai fapados piac*. Tér és Társadalom 24, 2010/1, pp. 137-154.
28. DUVAL, D.T. 2007: *Tourism and transport. Modes, Networks and Flows*. Aspects of Tourism Texts. Channel View Publications, 2007, 327 p.
29. DUVAL, D.T. 2013: *Critical Issues in Air Transport and Tourism*. Tourism Geographies, 2013, Vol. 15, No. 3, pp. 494-510.
30. ERDŐSI F. 1997: *A légi közlekedés földrajza. Egyetemi tankönyv*. University Press, Pécs, 1997, 371 p.
31. ERDŐSI F. 1998: *Légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. I–II. kötet*. MALÉV Rt, Budapest, 1998, 425 p, 344 p.
32. ERDŐSI F. 2004: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. 2. javított és bővített kiadás. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2004, 640 p.

33. ERDŐSI F. 2005a: *A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői*. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Földrajzi Intézet, Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, 2005, 124 p. (Balkán füzetek, 3.)
34. ERDŐSI F. 2005b: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2005, 504 p.
35. ERDŐSI F. 2006: *A gyors közlekedés helyzete és kilátásai Kelet-Európában*. Tér és Társadalom 20/4, 2006, pp. 15-30.
36. ERDŐSI F. 2007: *Kelet-Európa országainak légi közlekedése*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 2007, 384 p.
37. ERDŐSI F. 2009a: *Kelet-Európa közlekedése*. Dialog-Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2009, 544 p.
38. ERDŐSI F. 2009b: *A modal split alakulása Kelet-Európában*. Közlekedéstudományi Szemle, 59/4, 2009, pp. 4-11.
39. ERDŐSI F. 2010a: *A Visegrádi országok vasúti közlekedése. Lengyelország, Csehország és Szlovákia*. MÁV Zrt, Budapest, 2010, 335 p.
40. ERDŐSI F. 2010b: *Closing up, Keeping up or Lagging Behind? The Fundamental Problems and Spatial Differences of Air Transport in Eastern Europe*. Centre for regional studies of Hungarian Academy of Sciences. Discussion Papers No.80 Pécs, 2010, 45 p.
41. FLEISCHER, A. – PIZAM, A. 2002: *Tourism constrains among Israeli seniors*. Annals of Tourism Research, 29/1, pp. 106-123.
42. GÁBRIS GY. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.) 2007: *Európa regionális földrajza 1-2*. ELTE Eötvös Kiadó Kft, Budapest, 782 p.
43. GILBERT, R. – PERL, A. 2009: *Transport Revolutions – Moving People and Freight Without Oil*. Earthscan, 351 p.

44. GILLEN, D. – GADOS, A. 2008: *Airlines within airlines: Assessing the vulnerabilities of mixing business models*. Research in Transport Economics, 2008, Vol. 24, Issue 1, pp. 25-35.
45. GILYÁN CS. 2008: *A Magyarországra repülőgéppel érkező külföldi turisták utazási szokásai*. Turizmus Bulletin, 2008/2, pp. 64-66.
46. GRANT, R.G. 2007: *Flight: The Complete History. 100 Years of Aviation*. DK Publishing, New York, 453 p.
47. GYURICZA L. 2008: *A turizmus nemzetközi földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2008, 320 p.
48. HERBST, J. 2006: *The History Of Transportation (Major Inventions Through History)*. Lerner Publications Group, 56 p.
49. HOSSÓ F.S. 2012: *A V4-ek gazdasági kapcsolatai magyar szemmel az európai uniós csatlakozás előtt és után*. In: Közép-Európa gazdasági potenciálja és lehetőségei. Antall József Tudásközpont, Budapest, pp. 5-24.
50. HOYLE, B.S. 1998: *Modern Transport Geography*. Wiley, 374 p.
51. HUANG, L. – TSAI, H. 2003: *The study of senior traveller behaviour in Taiwan*. Tourism Management, 24/5, pp. 561-574.
52. HUGHES, H. – ALLEN, D. – WASIK, D. 2003: *The significance of European capital of culture for tourism and culture; the case of Krakow 2000*. International Journal of Arts Management, 5 (3), pp. 12–23.
53. HUNZIKER, W. – KRAPF, K. 1942: *Grundriss der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre*. Polygraphischer Verlag, Zürich
54. ILLÉS I. 2002: *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2002, 364 p.

55. JANG, S. – WU, E. 2006: *Seniors' travel motivation and the influential factors: an examination of Taiwanese seniors*. *Tourism Management*, 27, pp. 306-316.
56. JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2003: *A nagysebességű vasút mint a légi közlekedés alternatívája*. *Turizmus Bulletin*, 2003/1, pp. 54-57.
57. JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. (szerk.) 2009: *Nemzetközi közlekedés és turizmus*. Bologna-Tankönyvsorozat, Aula Kiadó, 2009, 470 p.
58. JOHNSON, C. – IUNIUS, R. F. 1999: *Competing in Central Eastern Europe: perspectives and developments*. *International Journal of Hospitality Management*, 18/1999, pp. 245-260.
59. KANE, R.M. 2012: *Air Transportation*. Kendall Hunt Publishing Company, 729 p.
60. KESKENY L. 2012: *A húszéves visegrádi együttműködés külpolitikája*. In: Közép-Európa gazdasági potenciálja és lehetőségei. Antall József Tudásközpont, Budapest, pp. 48-71.
61. KISS K. – TÖRÖK P. 2001: *Az egészségturizmus nemzetközi keresleti és kínálati trendjei*. *Turizmus Bulletin*, 2001/3, pp. 7-14.
62. KNOWLES, R.D. – SHAW, J. – DOCHERTY, I. 2008: *Transport Geographies: mobilities, flows and spaces*. Blackwell Pub., 293 p.
63. KONEČNÁ, A. – MICHALOVÁ, V. – NOVACKÁ, L. 1999: *Služby a cestovný ruch*. Sprint, Bratislava, 1999, 420 p.
64. KPMG Tanácsadó Kft, 2005: *A diszkont légitársaságok szerepe napjaink turizmusában*. *Turizmus Bulletin*, 2005/2, pp. 48-54.
65. LAMPERTNÉ A.I. – RAFFAY Z. – VERES L. 2010: *Légi közlekedés*. In: Veres L. (szerk.): *Turizmus és közlekedés*. Pécsi Tudományegyetem. <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html#d6e2015> (2012.05.11.)

66. LEGEZA E. – SELYMES P. 2010: *A légi közlekedés haszna és haszonélvezői*. Közlekedéstudományi Szemle 60/4, 2010, pp. 42-50.
67. LEGEZA E. – SELYMES P. 2011: *A légi személyszállítás értékképző folyamatai*. Közlekedéstudományi Szemle 61/6, 2011, pp. 38-44.
68. LENGYEL M. 1986: *A turizmus állandó és új tényezői, valamint motivációi*. Doktori értekezés, Budapest, 1986.
69. LENGYEL M. 2004 (1992): *A turizmus általános elmélete*. Heller Farkas Főiskola, Budapest, 2004, 525 p.
70. LUMSDON, L. – DOWNWARD, P. – RHODEN, S. 2006: *Transport for tourism: Can Public Transport Encourage a Modal Shift in the Day Visitor Market?* Journal of Sustainable Tourism, 14/2, pp. 139-156.
71. MARTINEZ-GARCIA, E. – ROYO-VELA, M. 2010: *Segmentation of low-cost flights users at secondary airports*. Journal of Air Transport Management, Vol. 16, Issue 4, 2010, pp. 234-237.
72. MICHALKÓ G. 2001: *Turizmus és területfejlesztés*. In: Beluszky P.–Kovács Z. (szerk.) A terület és településfejlesztés kézikönyve. CEBA Kiadó, Budapest. pp. 113–120.
73. MICHALKÓ G. 2004: *A turizmuselmélet alapjai*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 2004, 218 p.
74. MICHALKÓ G. 2007: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2007, 288. p.
75. MICHALKÓ G. 2010: *Boldogító utazás – a turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 2010, 122 p.
76. MICHALKÓ G. 2011: *Turizmus*. In: Magyarország térképekben. Kocsis K., Schweitzer F. (szerk.), MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, p. 224.

77. MUNDRUCZÓ GY. 2005: *A diszkont légi járatokkal Budapestre érkező külföldi turisták jellemzői.* Turizmus Bulletin, 2005/2, pp. 55-61.
78. NAGY A. 2002: *A Világörökséghez tartozó helyszínek turisztikai infra- és szuprastrukturája.* Turizmus Bulletin, 2002/4, pp. 49-51.
79. O'CONNELL, J.F. – WILLIAMS, G. 2005: *Passengers' perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines.* Journal of Air Transport Management, Vol. 11, Issue 4, 2005, pp. 259-272.
80. O'CONNELL, J. F. 2011: *Air Transport in the 21st Century – Key Strategic Development.* Ashgate Publishing Ltd., 457 p.
81. PATE, J.M. – BEAUMONT, P.B. 2006: *The European Low Cost Airline Industry: The Interplay of Business Strategy and Human Resources.* European Management Journal, Vol. 24, Issue 5, 2006, pp. 322-329.
82. PELS, E. 2008: *Airline network competition: Full-service airlines, low-cost airlines and long-haul markets.* Research in Transport Economics 1, pp. 68-74.
83. PINTÉR Á. 2009: *A regionális repülőterek szerepe Nyugat-Dunántúl idegenforgalmában.* Modern Geográfia, Pécs, 2009/2, 12 p.
84. PINTÉR Á. 2010: *A légi személyközlekedés jellemzői, trendjei az Európai Unió újonnan csatlakozott (2004-2007) tagállamaiban.* Modern Geográfia, Pécs, 2010/2, 18 p.
85. PINTÉR Á. 2012: *Lengyelország légi személyközlekedésének közelmúltbeli dinamikus növekedése, a lengyel légi „boom” legfrissebb trendjei.* Közép-európai Közlemények (KEK), Szeged, 5/17, 2012/2, pp. 130-137.
86. PINTÉR Á. – MAKAI K. 2013: *The tourism importance in the surrounding of the Hévíz-Balaton Airport region.* Georgikon for Agriculture, 2013, 17/2, pp. 1-19.
87. PROBÁLD F. 2000: *Európa regionális földrajza.* ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2000, 580 p.

88. PROHASKA, S. 1995: *Trends in cultural heritage tourism*. In M. Conlin, & T. Baum (Eds.), *Island tourism: Management principles and practice*, New York: Wiley, pp. 33-51.
89. RODRIGUE, J-P. 2013: *The Geography of Transport Systems*. New-York: Routledge, 2013, 416 p.
90. RONDO, C. 1998: *A világgazdaság rövid története a kőkorszaktól napjainkig*. Budapest, Maecenas, 518 p.
91. SCOTT, D. – LEMIEUX, C. 2010: *Weather and Climate Information for Tourism*. *Procedia Environmental Sciences*, 1/2010, pp. 146-183.
92. SELYMES P. 2011: *A légi személyszállítás értékképzési folyamatának modellezése*. PhD disszertáció, BME, Budapest, 2011. 130 p.
93. SHIFTAN, Y. – BUTTON, K.J. – NIJKAMP, P. 2007: *Transportation Planning*. Edward Elgar Publishing, 642 p.
94. SOMOGYI B. 2010: *A vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolata, valamint a területi fejlődésre gyakorolt hatásmechanizmusa*. *Turizmus Bulletin*, 2010/3, pp. 17-25.
95. STEMPOWSKI, R. 1995: *Sailing in the Same Direction: Central Europe, Eastern Europe and the Russian Federation Reintegrate into the World System*. *The RUSI Journal* („Royal United Institute Defence Studies”), Vol. 140, Issue 1, 1995, pp. 23-36.
96. SULYOK J. 2005: *Kulturális turizmus az európai városokban*. *Turizmus Bulletin*, 2005/3, pp. 18-29.
97. SULYOK J. 2008a: *A Balaton régió turizmusa a számok tükrében, különös tekintettel a német, a dán és a cseh vendégforgalom alakulására*. *Turizmus Bulletin*, 2008/1, pp. 36-41.
98. SULYOK J. 2008b: *Európa kiutazó turizmusa 2007-ben*. *Turizmus Bulletin*, 2008/3, pp. 62-65.
99. SZABÓ P. 2009: *Európa térszerkezet különböző szemléletek tükrében*. *Földrajzi Közlemények*, 133. évf. 2. sz. pp. 121-134.

100. SZÚCS M. 2005: *A magyarországi gyógyfürdők versenyképessége – Egy magyar és egy ausztriai létesítmény összehasonlító elemzése.* Turizmus Bulletin, 2005/3, pp. 42-48.
101. TAKÁCS G. 2010: *A Visegrádi Négyek és az európai integráció.* http://www.publikon.hu/application/essay/296_1.pdf pp. 139-157. (2011.11.03.)
102. TIBOLDI T. 2007: *Marketing of a lowcost airport.* Journal of Airport Management, UK/London, 2007, Volume 1, Number 4.
103. TIBOLDI T. 2008a: *A regionális repülőterek fejlesztési kilátásai a régiók nélküli Magyarországon.* Területi Statisztika 11, 48/4, 2008, pp. 476-494.
104. TIBOLDI T. 2008b: *Az önkormányzatok szerepe a regionális repülőterek fejlesztésében.* Tér és Társadalom, 22/4, 2008, pp. 135-149.
105. TINER T. 2006: *A közlekedési kapcsolatok szerepe Budapest nemzetközi jellegének erősítésében.* In: A népességtől a természeti erőforrásokig/szerk.: Kiss Edit Éva, Sopron, Nyugat-Magyarországi Egyetem, pp. 189-208.
106. TINER T. 2007: *Transport and Traffic.* In: South Eastern Europe in Maps. 2nd revised and expanded edition / ed.: Kocsis, Károly, MTA-Kossuth Kiadó, Budapest, pp. 107-125.
107. TINER T. 2011a: *A főutak forgalomterhelése (2008).* In: Magyarország térképekben. Kocsis K., Schweitzer F. (szerk.), MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, p. 190.
108. TINER T. 2011b: *Repülőterek (2009).* In: Magyarország térképekben. Kocsis K., Schweitzer F. (szerk.), MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, p. 194.
109. TINER T. 2011c: *Budapest-Ferihegy nemzetközi légiforgalma (2010 nyár).* In: Magyarország térképekben. Kocsis K., Schweitzer F. (szerk.), MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, p. 196.
110. TÓTH J. 2007: *A légi közlekedési infrastruktúra kritikus elemeinek elemzése, értékelése.* Repüléstudományi Közlemények. Különszám, 2007. április 20. 6 p.

111. TÓTH-KARDOS K. 2009: *A válság hatása a légi közlekedésre*. Turizmus Bulletin, 13/4, 2009, pp. 66-69.

112. TÓTH Z. 2002: *Transznacionális európai régiók, európai közlekedési hálózatok és a turizmus lehetséges szerepe a területi fejlődésben*. Turizmus Bulletin, 2002/4, pp. 42-48.

113. UNWTO Tourism Highlights, 2013 Edition. 16 p.

http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights13_en_hr_0.pdf
(2013.08.13.)

114. VERES L. 2004: *Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában*. Doktori értekezés, Magyar Közlekedési Kiadó, 2004, 164 p.

115. VERES L. ET AL. 2011: *Turizmus és közlekedés*. (E-turizmus). Pécsi Tudományegyetem, 2011.
<http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html> (2012.10.20.)

116. WEAVER, A. – DUVAL, D.T. 2008: *'International and transnational aspects of the global cruise industry'*. In Hall, C.M. and Coles, T.E. (eds) *International Business and Tourism: Global Issues, Contemporary Interactions*, London: Routledge.

117. WORLD AIRLINE REPORT, 2005. <http://atwonline.com/atw-world-airline-report-electronic-package-2005> (2013. 01.25.)

118. ZÓKA I. 2006: *A Fly Balaton repülőtér jelene és jövője a régió gazdaságának fejlesztésében*. Kézirat, 2006, p. 25.

Internetes források:

Lengyelország

119. <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics/passengers>
(2013.03.05.)

120. <http://www.modlinairport.pl/> (2013.03.06.)

121. <http://www.krakowairport.pl/en> (2013.03.05.)

122. <http://www.katowice-airport.com/en/airport/annual-statistics> (2013.03.07.)
123. http://www.airport.gdansk.pl/airport/statistic/turnover_of_passengers (2013.03.09.)
124. <http://airport.wroclaw.pl/en/airport/about-the-airport/traffic-statistics/> (2013.03.10.)
125. <http://www.airport-poznan.com.pl/en/airport/statistics.html> (2013.03.08.)
126. <http://www.rzeszowairport.pl/?lang=en> (2013.03.06.)
127. <http://www.airport.lodz.pl/en/about-airport/statistics> (2013.03.09.)
128. <http://www.airport.com.pl/en/show/flight-statistics/year/2011> (2013.03.09.)
129. <http://plb.pl/en/contents/159> (2013.03.08.)
130. <http://lotnisko.lubuskie.pl/index.php?strona=information-for-passengers> (2012.03.06.)
131. <http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Poland-2011.pdf> /1 (2013.08.18.)

Csehország

132. <http://www.airport-k-vary.cz/en/> (2013.03.10.)
133. <http://www.airport-pardubice.cz/?lang=en> (2013.03.10.)
134. <http://www.airport-ostava.cz/UserFiles/File/Vyrocnizpravy/VZ2010.pdf> (2013.03.11.)
135. <http://www.airport-brno.cz/index.php?id=43&lang=en> (2013.03.12.)
136. <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/> (2013.03.11.)
137. <http://blog.euromonitor.com/> (2013.09.20.)
138. <http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Czech%20Republic-2011.pdf/2> (2013.08.22.)

Szlovákia

139. <http://www.airportsliac.sk/images/ckfiles/files/tabu%C4%BEka%202011.pdf> (2013.03.12.)
140. <http://www.letisko.sk/statistical-data> (2013.03.13.)
141. <http://www.airport-poprad.sk/o-letisku.php?lang=en&data=statistiky> (2013.03.14.)
142. http://eng.airportkosice.sk/c/portal_public/layout?p_l_id=26.16 (2013.03.14.)
143. <http://www.airportbratislava.sk/en/about-us/news/last-news/bratislava-airport-concluded-year-2011-with-increased-revenue/> (2013.03.12.)
144. <http://www.airlinequality.com/index.htm> (2013.03.12.)

Magyarország

145. <http://www.baseairlines.hu/hu/> (2013.03.16.)
146. <http://www.airport-pecs.hu/> (2013.03.18.)
147. <http://www.gyor-perairport.hu/airport/> (2013.03.17.)
148. <http://www.debrecenairport.com/>(2013.03.20.)
149. <http://www.hevizairport.com> (2013.03.20.)
150. <http://www.mutsch-reisen.de/?q=news/flughafen-flybalaton-offnet-im-fruhjahr-wieder-seine-pforten> (2013.03.20.)
151. http://www.bud.hu/english/business-and-partners/aviation/aviation_databank/documents_for_all_airlines/2011-traffic-statistics-for-all-airlines-1496.html/ (2013.03.22.)
152. <http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Hungary-2011.pdf/3> (2013.09.20.)
153. http://www.aena.es/csee/ccurl/206/811/anualDefinitivos_2011.pdf (2013.04.12.)
154. <http://www.elfaa.com> (2013.06.10.)
155. http://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements#_2012/2 (2013.05.30.)
156. <http://www.kls2.com/airlines/> (2013.05.20.)
157. <http://www.discountairfares.com> (2013.05.24.)
158. http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/europai_negyes_kozos_dallam (2013.10.08.)
159. <http://www.etn.nl/lcosteur.htm> (2013.09.15.)
160. <http://wizzair.com/hu-HU/Search> (2013.04.22.)
161. <http://www.pgs-soft.com/poland%E2%80%99s-air-mobility-index-on-the-rise.html> (2013.03.25.)
162. <http://www.iata.org/publications/economics/Pages/developments.aspx> (2013. 09.04.)
163. http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/oroszorszagi_roadshow_n_a_v4_ek (2013.10.20.)
164. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/RSI/> (2013.03.26.)
165. <http://www.vilagorokseg.hu/portal/vilagoroksegrol.php?id=20070131183719> (2013.08.30.)

9. Mellékletek

I. Az UNESCO Világörökségek a V4 országokban

| UNESCO Világörökségi helyszínek a Visegrádi Országokban (Évszám: az egyezményhez való csatlakozás időpontja) | | |
|---|--|------------------------------|
| Lengyelország | Terület | Felvétel éve, kategóriája |
| 1976 | | |
| 1 | Krakkó történelmi központja | 1978/ kulturális |
| 2 | Wieliczka sóbányák | 1978/ kulturális |
| 3 | Az Auschwitz-i Koncentrációs Tábor | 1979/ kulturális |
| 4 | Varsó történelmi központja | 1980/ kulturális |
| 5 | Zamosc óvárosa | 1992/ kulturális |
| 6 | Torun középkori városa | 1997/ kulturális |
| 7 | A Német Lovagrend kastélya Malborkban | 1997/ kulturális |
| 8 | Kalwaria Zebrzydowska: a manierista építészeti és parkosított tájkomplexum és a Pilgrimage Park | 1999/ kulturális |
| 9 | A béke templomai Jaworban és Swidnicában | 2001/ kulturális |
| 10 | Kis-Lengyelország déli részének fatemplomai | 2003/ kulturális |
| 11 | Bialowieski Erdő Nemzeti Park * | 1979 és 1992/ természeti |
| | | |
| Csehország | Terület | Felvétel éve/ kategóriája |
| 1993 | | |
| 1 | Prága történelmi központja | 1992/ kulturális |
| 2 | Cesky Krumlov történelmi központja | 1992/ kulturális |
| 3 | Telc történelmi központja | 1992/ kulturális |
| 4 | Nepomuki Szent János zárandoktemplom Zelena Horában | 1994/ kulturális |
| 5 | Kutná Hora: a történelmi városközpont a Szent Barbara templommal és a sedleci Miasszonyunk katedrálissal | 1995/ kulturális |
| 6 | Lednice - Valdice kultúrtáj | 1996/ kulturális |
| 7 | Holašovice történelmi falutelepülés | 1998/ kulturális |
| 8 | Kromeriz kertjei és kastélya | 1998/ kulturális |
| 9 | Litomyšl kastély | 1999/ kulturális |
| 10 | A Szentháromság-oszlop Olomoucban (Olmütz) | 2000/ kulturális |
| 11 | A Tugendhat villa Brnoban | 2001/ kulturális |

| | | |
|---------------------|---|----------------------------------|
| 12 | Trebič Zsidó Negyede és a Szent Procopius Bazilika | 2003/ kulturális |
| | | |
| | | |
| Szlovákia | Terület | Felvétel éve, kategóriája |
| 1993 | | |
| 1 | Vlkolinec (skanzen) | 1993/ kulturális |
| 2 | Banska Stiavnica (Selmezbánya) | 1993/ kulturális |
| 3 | Spissky Hrad (Szepes vára) és a kapcsolódó műemlékek | 1993/ kulturális |
| 4 | Bardejov (Bártfa) városa védett terület | 2000/ kulturális |
| 5 | Az Aggteleki-karszt és a Szlovák-karszt barlangjai * | 1995/ természeti |
| | | |
| | | |
| Magyarország | Terület | Felvétel éve, kategóriája |
| 1985 | | |
| 1 | Budapest Duna-parti látképe, a Budai Várnegyed, az Andrássy út és történelmi környezete | 1987/ kulturális |
| 2 | Hollókő ófalu és táji környezete | 1987/ kulturális |
| 3 | Az ezeréves Pannonhalmi Bencés Főapátság és természeti környezete | 1996/ kulturális |
| 4 | Hortobágyi Nemzeti Park - a Puszta | 1999/ kulturális |
| 5 | Pécsi ókeresztény sírkamrák | 2000/ kulturális |
| 6 | A Tokaji történelmi borvidék | 2002/ kulturális |
| 7 | Az Aggteleki-karszt és a Szlovák-karszt barlangjai * | 1995/ természeti |
| 8 | Fertő / Neusiedlersee kultúrtáj * | 2001/ kulturális |
| | | |

Forrás: <http://www.vilagorokseg.hu> honlap alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012
Megjegyzés: a csillaggal jelölt világörökségi helyszínek átnyúlnak az országhatárokon

II. A Visegrádi Négyek nemzeti parkjai

| Nemzeti parkok a V4 országokban | | |
|--|----|---|
| Lengyelország | | |
| (23) | 1 | Bieszczadzi Nemzeti Park |
| | 2 | Wielkopolski Nemzeti Park |
| | 3 | Swietokrzyski Nemzeti Park |
| | 4 | Roztoczanski Nemzeti Park |
| | 5 | Wigierski Nemzeti Park |
| | 6 | Ujscie Nemzeti Park |
| | 7 | Slowinski Nemzeti Park |
| | 8 | Poleski Nemzeti Park |
| | 9 | Narwianski Nemzeti Park |
| | 10 | Karkonoski Nemzeti Park |
| | 11 | Gór Stolowych Nemzeti Park |
| | 12 | Drawieski Nemzeti Park |
| | 13 | Magurski Nemzeti Park |
| | 14 | Kampinoski Nemzeti Park |
| | 15 | Gorzanski Nemzeti Park |
| | 16 | Wolinski Nemzeti Park |
| | 17 | Tatrzanski Nemzeti Park |
| | 18 | Ojcowski Nemzeti Park |
| | 19 | Biebrzanski Nemzeti Park |
| | 20 | Babiogórski Nemzeti Park |
| | 21 | Pieninski Nemzeti Park |
| | 22 | Bory Tucholskie Nemzeti Park |
| | 23 | Bialowieski Nemzeti Park |
| Csehország | | |
| (4) | 1 | Krkonosé Nemzeti Park |
| | 2 | Podyjí Nemzeti Park |
| | 3 | Sumava Nemzeti Park |
| | 4 | Ceské Svycarsko Nemzeti Park |
| Szlovákia | | |
| (9) | 1 | Mala Fatra (Kis-Fátra) Nemzeti Park |
| | 2 | Velká Fatra (Nagy-Fátra) Nemzeti Park |
| | 3 | Muranska planina (Murányi-fennsík) Nemzeti Park |
| | 4 | Nízke Tatry (Alacsony-Tátra) Nemzeti Park |
| | 5 | Tatransky (Tátra) Nemzeti Park |
| | 6 | Poloniny Nemzeti Park |
| | 7 | Slovensky raj (Szlovák Paradicsom) Nemzeti Park |
| | 8 | Slovensky kras (Szlovák Karszt) Nemzeti Park |
| | 9 | Pieninsky (Pieniny) Nemzeti Park |
| Magyarország | | |
| (10) | 1 | Hortobágyi Nemzeti Park |
| | 2 | Kiskunsági Nemzeti Park |
| | 3 | Bükki Nemzeti Park |
| | 4 | Aggteleki Nemzeti Park |
| | 5 | Fertő-Hansági Nemzeti Park |
| | 6 | Duna-Dráva Nemzeti Park |

| | | |
|--|----|--------------------------------|
| | 7 | Duna-Ipoly Nemzeti Park |
| | 8 | Körös-Maros Nemzeti Park |
| | 9 | Balaton-felvidéki Nemzeti Park |
| | 10 | Órségi Nemzeti Park |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

III. A Visegrádi Országok legjelentősebb (nemzetközi ismertséggel és látogatottsággal bíró) gyógyfürdői

| Jelentősebb gyógyfürdők a V4 országokban | | | |
|---|--------------------|------------------|--------------------|
| Lengyelország (38) | Augustów | Busko-Zdroj | Ciechocinek |
| | Cieplíce Sl. Zdrój | Długopole-Zdrój | Duszniki-Zdrój |
| | Goczalkowice-Zdrój | Horyniec | Inowrocław |
| | Iwonicz-Zdrój | Jastrzebie Zdrój | Kamień Pom. |
| | Kołobrzeg | Konstancin Jez. | Krynica |
| | Kudowa Zdrój | Ladek-Zdrój | Międzyzdroje |
| | Muszyna | Naleczów | Piwniczna Zdrój |
| | Polanica-Zdrój | Pólczyn-Zdrój | Rabka Zdrój |
| | Rymanów-Zdrój | Solec-Zdrój | Solina |
| | Sopot | Świeradów-Zdrój | Świnoujście |
| | Szczawnica Kros. | Szczawno Zdrój | Ustka |
| | Ustroń | Wieliczka | Wysowa |
| | Zakopane | Żegiestów | |
| | | | |
| Csehország (20) | Bilina | Bludov | Františkovy Lázně |
| | Hodonín | Jáchymov | Jeseník |
| | Karlova Studánka | Karlovy Vary | Karviná |
| | Klimkovice | Lázně Bělohrad | Lázně Bohdaneč |
| | Lipova Lázně | Luhačovice | Mariánské Lázně |
| | Poděbrady | Teplíce | Teplíce n. Bečvou |
| | Třeboň | Vel. Losiny | |
| | | | |
| Szlovákia (22) | Bardejovské kúpele | Bojnice | Brusno |
| | Číž | Dudince | Kováčová |
| | Lučivná | Lúčky | Nimnica |
| | Piešťany | Raj. Teplíce | Sklené Teplíce |
| | Sliac | Smokovec | Smerdáky |
| | Štós kúpele | Štrbské Pleso | Tatranská Matliáre |
| | Tatranská Polianka | Trenč. Teplíce | Turč. Teplíce |
| | Vyšné Ružbachy | | |
| | | | |
| Magyarország (58) | Balf | Balatonfüred | Barcs |
| | Békéscsaba | Berekfürdő | Budapest |
| | Bük | Bükkszék | Cegléd |
| | Cellödömök | Cserkeszőlő | Csokonyavisonta |
| | Csongrád | Dombóvár | Dunaföldvár |
| | Eger | Egerszalók | Érd |
| | Fehérgyarmat | Gárdony | Gyomaendrőd |
| | Győr | Gyula | Hajdúböszörmény |
| | Hajdúszoboszló | Harkány | Hévíz |
| | Igal | Kalocsa | Kaposvár |
| | Kehidakustány | Kiskunfélegyháza | Kisvárd |
| | Komárom | Leányfalu | Lenti |

| | | | |
|--|----------------|---------------|-----------------|
| | Makó | Mátraderecske | Mezőkövesd |
| | Miskolctapolca | Mórahalom | Mosonmagyaróvár |
| | Nagyatád | Nyíregyháza | Orosháza |
| | Pápa | Parád | Püspökladány |
| | Sárvár | Sikonda | Siófok |
| | Szarvas | Szeged | Szentes |
| | Szentgotthárd | Szolnok | Tiszaújváros |
| | Zalakaros | | |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

IV. A_z 50 000 főnél népesebb városok a V4 országokban

| 50 ezer főnél népesebb városok a V4 országokban | | | |
|---|----------------------|-------------------------|----------------------------|
| Lengyelország (88) | Bedzin | Belchatów | Biała Podlaska |
| | Białystok | Bielsko-Biala | Bydgoszcz |
| | Bytom | Chelm | Chorzów |
| | Czestochowa | Dabrowa Górnicza | Elbląg |
| | Elk | Gdansk | Gdynia |
| | Gliwice | Głogów | Gniezno |
| | Gorzow Wielkopolski | Grudziadz | Inowroclaw |
| | Jastrzebie Zdroj | Jaworzno | Jelenia Gora |
| | Kalisz | Katowice | Kedzierzin-Kozle |
| | Kielce | Konin | Koszalin |
| | Krakkó | Legionowo | Legnica |
| | Leszno | Lódz | Lomza |
| | Lubin | Lublin | Mielec |
| | Myslowice | Novy Sacz | Olsztyn |
| | Opole | Ostroleka | Ostrowiec Swietokrzyski |
| | Ostrow Wielkopolski | Pabianoce | Piekary Slaskie |
| | Pila | Piotrkov Trybunalski | Plock |
| | Poznan | Pruszków | Przemysl |
| | Raciborz | Radom | Ruda Slaska |
| | Rzeszów | Rybnik | Siedlce |
| | Siemianowice | Slaskie | Slupsk |
| | Sosnowiec | Stalowa | Starachowice |
| | Stargard Szczecinski | Suwalki | Swidnica |
| | Swietochlowice | Szczecin | Tarnobrzeg |
| | Tarnów | Tarnowskie Gory | Tczew |
| | Tomaszów | Torun | Tychy |
| | Varsó | Walbrzych | Wloclawek |
| | Wroclaw | Zabrze | Zamosc |
| | Zawiercie | Zgierz | Zielona Góra |
| | Zory | | |
| | | | |
| Csehország (22) | Brno | České Budějovice | Chomutov |
| | Děčín | Frydek-Místek | Havířov |
| | Hradec Králové | Jihlava | Karlovy Vary |
| | Karviná | Kladno | Liberec |
| | Most | Olomouc | Opava |
| | Ostrava | Pardubice | Plzeň |
| | Prága | Teplice | Ústi nad Labem |
| | Zlín | | |
| | | | |
| Szlovákia (11) | Banská Bystrica | Bratislava | Košice (Kassa) |

| | | | |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------|
| | (Besztercebánya) | (Pozsony) | |
| | Martin (Turócszentmárton) | Nitra (Nyitra) | Poprád |
| | Presov (Eperjes) | Prievidza (Privigye) | Trenčín (Trencsén) |
| | Trnava (Nagyszombat) | Žilina (Zsolna) | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Magyarország (20) | Békéscsaba | Budapest | Debrecen |
| | Eger | Érd | Győr |
| | Kaposvár | Kecskemét | Miskolc |
| | Nagykanizsa | Nyíregyháza | Pécs |
| | Sopron | Szeged | Székesfehérvár |
| | Szolnok | Szombathely | Tatabánya |
| | Veszprém | Zalaegerszeg | |

Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

Tisztelt Hölgyem, Uram!

Egy közlekedésföldrajzi kutatást végezve tisztelettel kérjük, válaszaival segítse munkánkat! A kérdőív név nélküli, önkéntes! Csupán néhány rövid információ megadását kérnénk.

I. Szociológiai jellemzők:

Kérjük, jelölje/adja meg a megfelelő válaszokat az alábbi kérdésekre:

Neme: Nő Férfi

Életkora: _____ év

Iskolai végzettsége:

- 8 általános 8 általános alatt
 gimnázium, szakközépiskola szakmunkásképző iskola
 főiskola, egyetem felsőfokú szakmai végzettség

Foglalkozása

- Tanuló
Alkalmazott
Vezető
Vállalkozó
Nyugdíjas
Munkanélküli

Jelenlegi lakóhelye: Főváros Város Község Tanya

Ha publikus, kérem nevezze meg:

Irányítószám: _____ Település: _____

II. A légiközlekedéssel kapcsolatos felmérés:

A megfelelő részt kérjük, húzza alá, vagy karikázza be!
Néhány kérdésnél több válasz is adható.

1) Utazott-e már utasszállító repülőgépen? Igen Nem
(Amennyiben nemleges a válasza, köszönjük, a továbbiakat már nem kell kitölteni.)

2) Milyen gyakran utazik/utazott repülőgépen?

1 alkalommal, Évente 1 alkalommal, Ritkábban, Évente többször,
Kb. havi rendszerességgel, Ennél is gyakrabban

3) Milyen céllal utazik/utazott repülőgépen?

és pedig: _____

Üdülés

Üzleti

Egyéb

4) Milyen távolságokra utazik/utazott repülőgépen?

Európai- és Európán kívüli célállomásokra egyaránt

Csak

európai

célállomásokra

5) Utazott-e már hazai regionális repülőtérrel? Ha igen, melyikről?

.....

6) Mely megadott repülőterekről indul/indult már útjai során?

Bp-Ferihegy Sármellék Debrecen Győr Bécs-Schwechat Pozsony

Kassa Graz Zágráb Ljubljana BelgrádArad Temesvár

Egyéb és pedig:.....

7) Átszállások esetén mely megadott európai városokból indul/indult tovább távolabbi célállomásokra?

London Párizs Moszkva Amszterdam

Brüsszel Frankfurt Berlin Zürich Egyéb, és pedig:.....

8) Mi motiválja elsősorban a légitársaságok kiválasztásánál?

Árfekvés Kényelem Repülés napszaka Közvetlen járat/gyorsaság

9) Milyen konkrét légitársaságokkal utazik/utazott általában?

Kérjük nevezzen meg néhányat!

10) Repülőgépes utazásai során milyen tényezők zavarják nyugalmát?

Átszállások Repülőtéri várakozások Repülőtéri biztonsági intézkedések

Utazás biztonságossága A repülőterek megközelítése

Jetlag (időzónaváltás-szindróma, „desynchronosis”) Egyéb

Nincsen számomra zavaró tényező

Segítségét tisztelettel köszönjük!

Pintér Ákos
egyetemi tanársegéd
Pannon Egyetem, Georgikon Kar
Keszthely

10. Köszönetnyilvánítás

Ezúton kívánom tisztelettel megköszönni konzulensemnek, Dr. Csapó János Úrnak, a munka elkészítése során nyújtott megannyi segítségét, ötletét, melyek nagy segítségemre voltak az értekezés elkészítésében, végső formájának kialakításában.

Nagy tisztelettel köszönöm Dr. Erdősi Ferenc Professor Úr segítségét, akitől többszöri személyes konzultációink alkalmával közlekedésgéogrjzi vonatkozásban igen sokat tanulhattam.

Köszönetem fejezem ki továbbá Dr. Dövényi Zoltán Professor Úrnak, aki a doktori iskola vezetőjeként lehetőséget adott számomra a téma feldolgozására, az értekezés elkészítésére.

Köszönöm tisztelettel Dr. Anda Angéla Professor Asszony tanácsait, javaslatait, a dolgozat megírásához nyújtott mindennemű segítségét.

Köszönet illeti ezúton Incze László Urat, és Sándor Tamás kollégámat, akiknek számítástechnikai, térkép ábrázolási ismerete nagyban segítette munkámat.

Végezetül nagyon köszönöm családomnak, mindenekelőtt a szüleimnek és testvéremnek a támogatását, akik mindvégig mellettem állva minden eszközzel támogattak PhD tanulmányaim folyamán.