

Novoszáth Péter¹

A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban

Az Európai Unióban a polgári és a katonai repülés fejlesztése kiemelt célkitűzés. Az európai kormányok kiemelt módon támogatják a repülőtéri infrastruktúrák fejlesztésére irányuló befektetéseket tekintettel azok egyre növekvő szerepére az egyes régiók iparának és turizmusának fejlesztésében és védelmében, végső soron az ország gazdasági fejlődésében. Magyarországon, a regionális repülőtereinken az utas- és áruforgalom jelenleg még alacsony szinten folyik, de jelentős növekedés remélhető a jövőben az erre vonatkozó nemzetközi trendek alapján, különösen az üzleti célú és az alacsony költségvetésű repülőgépek egyre növekvő ütemű elterjedésével. A legtöbb európai uniós országban a regionális repülőterek fejlesztése kulcsszerepet játszik az egyes régiók és az ország fejlesztésében.

Kulcsszavak: Ausztria, Horvátország, légi utas- és áruforgalom, Magyarország, regionális repülőterek, Románia

Development of Hungarian Regional Airports in International Comparison

The development of civil and military aviation is a priority objective in the European Union. European governments are particularly supportive of investments in the development of airport infrastructure in view of their growing role in the development and protection of industry and tourism in each region, and ultimately in the economic development of the country. Passenger and freight traffic at our regional airports in Hungary is currently at a low level, but significant growth can be expected in the future based on relevant international trends, especially with the increasing deployment of business and low budget aircraft. In most EU countries, the development of regional airports plays a key role in the development of individual regions and countries.

Keywords: Austria, Croatia, Hungary, passenger and freight traffic, regional airports, Romania

¹ Egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, ÁNTK, Közpénzügyi Tanszék; e-mail: Novoszath.Peter@uni-nke.hu, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8755-6858>

1. Bevezetés

Magyarországon a regionális repülőterek számos nehézséggel küzdenek. Az általuk lebonyolított áruforgalom az ország fejlettségi szintjéhez képest is alacsony szinten van. A területfejlesztésben betöltött szerepük jóval kisebb, mint az Európai Unió legtöbb országában, ugyanakkor a szomszéd országokban, Ausztriában, Horvátországban, Romániában és Szerbiában kiemelt célkitűzés a regionális repülőterek fejlesztése. Elmaradásunk egyre nyilvánvalóbb ezen a területen. Magyarországon az összes légi forgalom 97,12%-a kapcsolódott Budapesthez az elmúlt években, és csupán csak a forgalom maradék 2,88%-a a magyarországi regionális repülőterekhez. Eközben lassan a működőképessége határához közelít a budapesti repülőtér, és a fejlesztések Ferihegyen minden eddiginél sürgetőbbek. A budapesti repülőtér kiugró haszonnal egyre nivótlanabb szolgáltatásokat nyújt, és a teljesítménye is folyamatosan lemarad az osztrák és a román főváros repülőtereitől. Érdemes-e és lehet-e változtatni ezen, és ha igen, akkor hogyan? Tanulmányomban ezt a kérdéskört kívánom körüljárni nemzetközi és hazai példák alapján.

2. Néhány gondolat az Európai Unió regionális repülőtereinek jövőjéről

A regionális repülőterek és légi járatok – amelyek az EU egységes piacának zökkenőmentes működését segítik elő a személyek és áruk régiók közötti mozgatásával – nemcsak közlekedési csomópontként alapvető fontosságúak, hanem a gazdasági növekedés kiváltóiként önmagukban is alapvető fontosságúak. Együttesen kiterjesztik a hagyományos kereskedelmi útvonalak távlatait, és jelentősen serkentik az általuk kiszolgált városok és régiók növekedését. Mivel ezek az infrastruktúrák és szolgáltatások a nagyobb városi területeken kívül élő emberek, illetve az EU egésze számára nagy jelentőséggel bírnak, a szakemberek mély aggodalmukat fejezik ki amiatt, hogy a légi közlekedési jogszabály-javaslatokban az Európai Bizottság rendszerint a nagyobb, csomópontként működő repülőterekre irányítja kizárólag a figyelmét. Ezért az Európai Uniónak olyan ajánlásokat, támogatási szabályokat kell hoznia, amelyek kísérletet tesznek az egyensúly helyreállítására, és felhívják a figyelmet arra, hogy az uniós jogszabályok milyen – nem szándékos, de mégis aránytalan – hatással vannak a regionális repülőterekre és légi járatokra. Egyúttal nyitottnak kell lennie minden olyan vitára és egyéb szakpolitikai megközelítésekre, amelyek javíthatják a regionális repülőterek és légi járatok üzemeltetési és gazdasági hatékonyságát, illetve növelhetik a létesítményeket és szolgáltatásokat igénybe vevő utasok elégedettségét.² A légi közlekedés kis árréssel működő iparág, így életbevágó fontosságú, hogy erős, versenyképes és gazdaságilag életképes uniós légiteret alakítsanak ki. Ez különösen igaz regionális szinten, ahol a legkisebb az árrés. A regionális repülőterek előtt álló gazdasági akadályokon túl nehézségekbe ütközik a légi közlekedés környezetre, zsúfoltságra, védelemre kifejtett hatása is, annak ellenére, hogy a jelenleg kapacitási határuk alatt működő regionális repülőterek vélhetőleg akár jelentősen is csökkenthetnék a zsúfoltságot néhány túlzásfolt csomópontként működő repülőtér esetében, különösen a regionális szolgáltatásokat

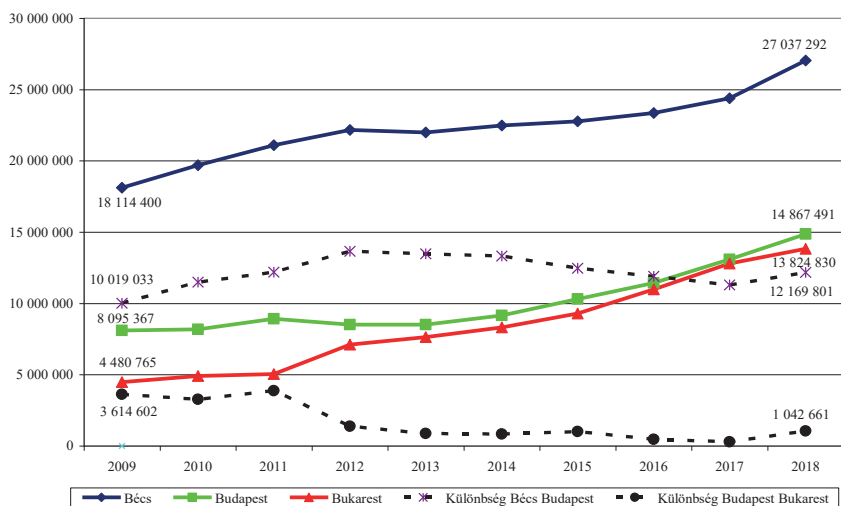
² *Report on the future of regional airports and air services in the EU (2011/2196[INI]).* A7-0094/2012. European Parliament. Elérhető: www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2012-0094+0+DOC+PDF+VO//EN (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

illetően, és ennek következtében az uniós közlekedési hálózatok alapvetően hatékonyabban és a jelenleginél kiegyenlítettebben és zökkenőmentesebben működhetnek.

Az európai regionális repülőtereket és légi járatokat kulcsfontosságú tényezőnek kellene tekinteni egy olyan hatékony és jól működő uniós közlekedési hálózat létrehozásában, amely ösztönzi a kereskedelmet és nagyobb közönség számára biztosít mobilitást. A regionális légi közlekedés létfontosságú szerepet játszhat annak biztosításában, hogy az EU-ban a szabad mozgás ne csak a jelentősebb városokban élő lakosság kiváltsága legyen, hanem az e területeken kívül élő uniós lakosság számára is elérhető legyen, így biztosítva, hogy ezek a városok és régiók nemcsak a nagyobb mobilitás, hanem a növekvő idegenforgalom, az új piacokhoz való hozzáférés és nagyobb beáramló gazdasági beruházások előnyeit is élvezhessék.

3. A bécsi, a budapesti és a bukaresti repülőtér utas- és áruforgalmának alakulása 2009 és 2018 között

Az elmúlt 10 évben a budapesti repülőtér utasforgalma nem felzárkózott, hanem lemaradt a bécsi repülőtér utasforgalmához képest. A két repülőtér utasforgalmában lévő különbség a 2009-es 10 millió 19 ezerről 2018-ra mintegy 12 millió 170 ezerre nőtt. Ugyanekkor a budapesti és a bukaresti repülőtér utasforgalma közötti eltérés jelentősen több mint 2,5 millióval, mintegy 3 millió 615 ezerről 1 millió 43 ezerre csökkent. A budapesti repülőtér utasforgalma 2018-ban 14 millió 867 ezer 491 fő volt, a bécsi repülőtér utasforgalma 14 évvel ezelőtt, 2005-ben lépte át a 15 milliót, vagyis jelenleg már 14 év a lemaradásunk az utasforgalom tekintetében a bécsi repülőtérhez képest.

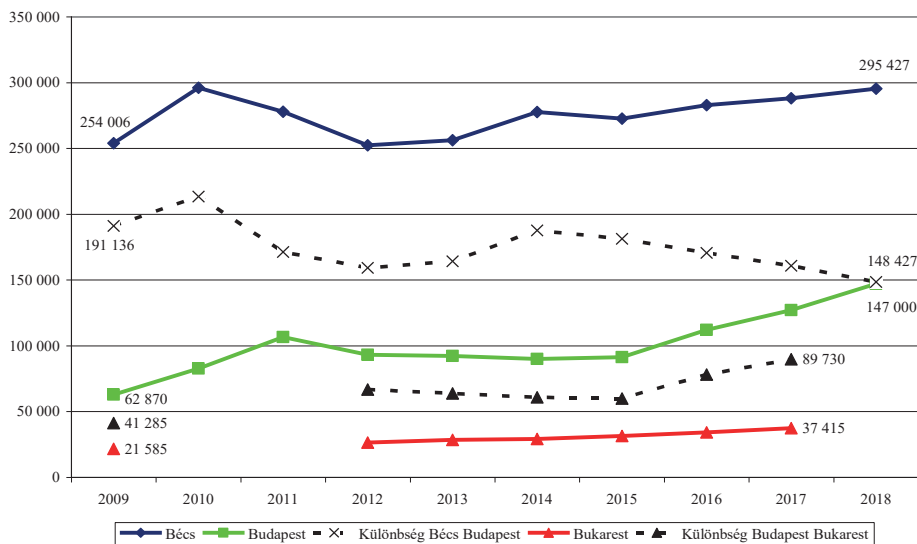


1. ábra

A bécsi, a budapesti és a bukaresti repülőtér utasforgalmának alakulása (fő). Forrás: a szerző szerkesztése a bécsi, budapesti és a bukaresti repülőtér hivatalos utasforgalmi adatainak a felhasználásával: *Traffic results*. Vienna International Airport. Elérhető: www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/traffic_results; *Henri Coandă International Airport*. Wikipedia the Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Coandă_International_Airport; *Forgalmi statisztikák 2020*. Elérhető: www.bud.hu/budapest_airport/letoltheto_dokumentumok/statisztikak/forgalmi_jelentesek (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

Ha ez így folytatódik, mikor fogjuk utolérni ezen a téren Ausztriát? Valószínűleg sohasem. A budapesti repülőtér hasznosítási jogainak privatizációja 2006-ban nemhogy javította volna az esélyeinket a felzárkózásra, éppen ellenkezőleg, csökkentette. Vagyis ma már kimondható, hogy a budapesti repülőtér összes hasznosítási jogának privatizációja egy teljesen elhibázott döntésnek bizonyult. Az osztrákok máig megtartották a többségi állami tulajdoni ellenőrzést a bécsi repülőtér fölött, és mégis növelni tudták velünk szemben megszerzett előnyüket a repülőtéri utasforgalom terén. A románok is megtartották a többségi állami tulajdoni ellenőrzést a bukaresti repülőtér fölött, és mégis jelentős mértékben csökkenteni tudták a lemaradásukat a budapesti repülőtérrel szemben az utasforgalom területén.

A repülőtéri áruforgalom esetében annyiban kétségtelenül más a helyzet, hogy a budapesti repülőtér áruforgalma nem távolodott, hanem közeledett a bécsi repülőtér áruforgalmához.



2. ábra

A bécsi, a budapesti és a bukaresti repülőtér áruforgalmának alakulása (tonna). Forrás: a szerző szerkesztése a bécsi, budapesti és a bukaresti repülőtér hivatalos utasforgalmi adatainak a felhasználásával: Traffic results. Vienna International Airport. Elérhető: www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/traffic_results; Henri Coandă International Airport. Wikipedia the Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Coand%C4%83_International_Airport; Forgalmi statisztikák 2020. Elérhető: www.bud.hu/budapest-airport/letoltheto_dokumentumok/statisztikak/forgalmi_jelentesek (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

A különbség a bécsi és a budapesti repülőtér között 2009-ben még 191 ezer 136 tonna volt, míg 2018-ra ez a különbség 148 ezer 427 tonnára csökkent. Ugyanakkor a két repülőtér áruforgalma közötti eltérés ma nagyobb, mint a budapesti repülőtér teljes 2018. évi áruforgalma, amely 147 ezer tonna volt. A bécsi repülőtér áruforgalma 1998-ban már meghaladta az évi 150 ezer tonnát, tehát az elmaradásunk ezen a téren több mint 20 év a bécsi repülőtérhez képest. Vagyis a repülőtéri áruforgalom esetében nagyobb a budapesti repülőtér elmaradása a bécsitől, mint az utasforgalom esetében. És egyáltalán nem jelent gyógyírt számunkra az sem, hogy az áruforgalom területén a bukaresti repülőtér nem felzárkózott a budapesti repülőtérhez,

hanem leszakadt attól. A budapesti és bukaresti repülőtér közötti különbség a repülőtéri áruforgalom esetében a 2009. évi 41 ezer 285 tonnáról 2017-re 89 ezer 730 tonnára nőtt.

4. A budapesti repülőtér főbb jellemzői napjainkban: javuló jövedelmezőség ellenére romló szolgáltatások

A budapesti repülőtér azonban nem csupán a forgalmi teljesítmény vonatkozásában nem zárkózott föl Európa élvonalához, hanem a repülőtéren uralkodó állapotok vonatkozásában sem. A magyar és külföldi utasok beszámolóiból, értékeléseiből lesújtó, áldatlan, Európához nem méltó állapotok rajzolódnak ki, de a magyar légiközlekedési és turisztikai szakmában is hasonló vélemény alakult ki. Ezt támasztja alá többek között az is, hogy dr. Schneller Domonkos, a Miniszterelnökség Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztésének végrehajtásáért felelős helyettes államtitkára súlyos kritikát fogalmazott meg az Airportal.hu internetes kiadványban erről: „Könnyen juthat arra a következtetésre az egyszerű ember, hogy mi, magyarok mintha kevésbé lennénk fontosak. Mintha a kétsebességes Európa leállósávjában vesztgelnénk. Nekünk nem jár építészeti minőség, nem jár tiszta WC és benne szappan, papír, tisztaság. Nekünk bádogváros, karám jár, folyamatos és bosszantó zsúfoltság mindenütt. Nekünk babakocsival vagy csomagokkal is csak a lépcsőzés jár a karámig vagy a karámtól a kijáratig, se lift, se mozgólépcső, ahogy bárhol Európában. Nekünk kerozingózós várakozás a tűző napon, csapó eső és tumultus jár, meg kiabálás, az jár. Hallottunk már olyat máskor is persze, hogy nekünk minőségben kevesebb is elég [...]”³

A forgalomnövekedést Ferihegy nem tudta kezelni, a zsúfoltság egyre csak nőtt és mára már szinte elviselhetetlen állapotok alakultak ki. Ezt csak úgy tudják kezelni, hogy egyre inkább áttevődik a forgalom éjszakára. Ám ez jelentősen megnöveli a zajterhelést. Folyamatosan beszállásra várakozó utasok állnak sorban a pult előtt a diszkont-légitársaságok járataival utazó utasok számára kiépített könnyűszerkezetes csarnokban, bádogterminálban. A diszkont-légitársaságok utasait kiszolgáló bádogépületeket immáron több mint öt éve, 2014 májusában nyitották meg Ferihegyen. Azóta a magyar és a külföldi utasok panaszáradata mellett kormányzati oldalról is egyre több kifogás történt a budapesti repülőteret üzemeltető Budapest Airport felé a bádogépülettel kapcsolatban. A 270-277-es számú nyolc repülőgép-állóhelyet és a 2A terminált összekötő, részben fedett folyosókból és az utasok várakozására szolgáló „csarnokból” álló komplexum szigetelése, klimatizálása és szellőzése nem megfelelő, nyáron hőség, télen pedig hideg van az „ideiglenesnek” szánt épületben. Intenzívebb esőzéskor a víz befolyik a forgalmi előtér egykori gurulóútjának és állóhelyeinek betonjára felhúzott komplexumba. Az épületben nincs elegendő ülőalkalmatosság, és kulturált mellékhelyiség sem áll rendelkezésre. A csúcsidejakokban az épület kapacitása szűkös, az utasok embertelen körülmények között, kigyózó sorokban kénytelenek várakozni a kordonok között hidegben, hőségben.⁴ A kormány 2019. áprilisában ultimátumot adott a repülőtér üzemeltetőjének. Amennyiben 2019. december 31-ig nem távolítják el a bádogterminált, akár rendeleti úton

³ Így látja a budapesti repülőtér állapotát a Miniszterelnökség helyettes államtitkára. [Airportal](https://airportal.hu/igy-latja-a-budapesti-repter-allapotat-a-miniszterelnokseg-helyettes-allamtitkara/), 2019. Elérhető: <https://airportal.hu/igy-latja-a-budapesti-repter-allapotat-a-miniszterelnokseg-helyettes-allamtitkara/> (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

⁴ A vártnál hamarabb tűnhetnek el a budapesti repülőtér bádogtermináljai. [Origo](http://www.origo.hu/gazdasag/20190801-ferihegy-badogterminal-uj-fejlemeny.html), 2019. Elérhető: www.origo.hu/gazdasag/20190801-ferihegy-badogterminal-uj-fejlemeny.html (A letöltés dátuma: 2019. 10. 02.)

is be fogják tiltani az épület használatát.⁵ Lett volna ugyan forrás a szükséges korszerűsítésekre, hiszen a repülőteret üzemeltető társaság mérlegadatai szerint, 2018-ban a cég mintegy 25 milliárd forintos eredményt ért el. A tulajdonosok azonban a teljes adózott eredményt osztalékként kivették a cégből.

1. táblázat

A Budapest Airport Zrt. főbb eredményadatainak alakulása (ezer €). Forrás: Kiegészítő melléklet a Budapest Airport Zrt. 2018. december 31-i éves beszámolójához. Budapest Airport Zrt. 2019. április 9.

Év	Értékesítés nettó árbevétele	Üzleti tevékenység eredménye	Adózás előtti eredmény	Adófizetési kötelezettség	Adózott eredmény
2008	149 804	22 869	-112 546	-	-112 546
2009	155 063	52 440	-35 403	-	-35 403
2010	162 675	50 671	-35 964	418	-36 383
2011	179 836	54 380	-36 239	-	-36 239
2012	176 682	53 709	-36 288	-	-36 288
2013	183 062	72 111	-31 091	50 521	-31 142
2014	195 656	61 292	-44 756	-3 917	-44 752
2015	213 402	99 929	-3 266	2 419	-5 686
2016	235 261	116 598	18 002	3 562	14 440
2017	260 965	132 707	35 447	2 964	32 483
2018	297 081	170 592	79 689	3 295	76 394

A Budapest Airportot még az akkori MSZP–SZDSZ kormány adta el egy brit befektetői csoportnak 2006-ban, mivel az államadósság és a költségvetési hiány kiugróan magas volt, és csak ilyen privatizáció útján tudtak akkor pénzt szerezni. A brit befektető, a BAA International Ltd. ekkor 75 évre szerezte meg a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetési jogát 464,5 milliárd forintért. A Budapest Airport Zrt. privatizációját később az Országgyűlés erre a célra létrehozott bizottsága is vizsgálta. Ez a bizottság többek között megállapította, hogy a szocialista–szabad demokrata kormányzás idején fel sem merült a 2005-ben 11 milliárdos eredményt produkáló társaság állami kézben tartása lehetőségként. A privatizáció révén a későbbi tulajdonos számára a szükséges fejlesztések átütemezésének szankció (kötér) nélküli lehetősége teremtődött meg. A privatizációt követően a korábban megfogalmazott célokkal ellentétben a Feriegyi Nemzetközi Repülőtér a környező országok repülőtereivel szembeni lemaradása jelentősen nőtt. A repülőtér nem vált forgalomelosztó (*hub*)⁶ repülőtérre, a várt fejlesztések egy jelentős része elmaradt, mint például a repülőtér és a városközpont közötti vasúti összeköttetés, avagy csak évtizedes késéssel valósult meg így a stratégiai fontosságú cargobázis és az alacsony költségvetésű légitársaságokat kiszolgáló színvonalas utasterminál is.⁷

⁵ A kormány szabadulna a fapadosoknak épített bádogtermináltól Feriegyen. Origo, 2019. www.origo.hu/gazdasag/20190426-a-kormany-szabadulna-a-fapadosok-miatt-epített-bádogterminaltól-feriegyen.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

⁶ A repülőtéri „hub”-konceptió azt jelenti, hogy a különböző repülőterek hálózatából kiinduló járatok a központi repülőtérre nagyjából egyidőben érkeznek, így az egymás mellett álló repülőgépeknél gyorsan megoldható az utasok és poggyászok cseréje a repülőgépek között. Lásd bővebben: Erdei Tamás – Farkas József – Novoszáth Péter: *Repülőterek működése és fejlődése*. Budapest, Dunaprint, 1998.

⁷ Jelentés a MALÉV Zrt. és a Budapest Airport Zrt. szocialisták és szabad demokraták általi privatizációjának körülményeit, továbbá a MALÉV Zrt. visszaállamosításának folyamatát, valamint jelenlegi fizetésektelenségét és felszámolását előidéző, 2002–2010 között meghozott intézkedéseket, illetve az ebben az időszakban felmerülő döntéshozói felelősség kérdéskörét vizsgáló bizottság vizsgálatának eredményéről. Országgyűlés Hivatala 9/9530 2012. december 20.

A privatizációt követően alig egy év múlva a BAA eladta a tulajdonrészét a német Hochtief AirPort GmbH-nak. Ezt követően 2013 szeptemberében egy kanadai állami nyugdíj-alap, a Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments) vásárolta meg a Hochtief Csoport részesezésének 100%-át. Jelenleg a budapesti repülőteret irányító konzorciumnak (Airport Holding Kft.), három tagja van: az AviAlliance GmbH (PSP Investments), a Caisse de dépôt et placement du Québec és a Malton Investment Pte. Ltd.⁸

A repülőtér jelenlegi vezetését nem különösebben érdekli, hogy a kormány vagy az önkormányzat mit tervez a repülőtérrel. Hosszú éveken át fennálló tűrhetetlen állapotok közül indultak el és érkeznek meg az utasok a repülőtérre. Pedig a repülőtér jelenleg Magyarország kapuját jelenti minden nagyobb magyarországi esemény, mint a vizes világbajnokság, avagy a futball Európa-bajnokság alatt és minden turisztikai szezonban. Emiatt ha az a repülőtér vezetőin múlik, az utasok beléptetésénél vagy a schengeni övezetből kilépve az útiokmánykezelésre várakozva még hosszú éveket óriási sorokban vesztegeltek volna. Miközben azt látták, hogy a csomagjukat a rakodók játékszerként dobálják le és föl, vagy éppen ki is fosztják. Az egyik panasz például arról szólt, hogy az illető utas még a gépen ült, amikor az ablaka alatt megkezdődött a csomagok kirakodása, így mobiltelefonjával felvehetette, ahogy a bőröndjét dühösen hajítja a targoncára a rakodó. Mások tapasztalatai szerint is erősen kifogásolható a földi kiszolgálást végző alvállalkozók, elsősorban a csomagkezelést végzők munkája. A lopások pedig akkor is bosszantók és elfogadhatatlanok, ha évente mindössze 100-120 csomag kifosztása miatt indult nyomozás a repülőtéren.⁹

5. A magyar regionális repülőterek utas- és áruforgalmának alakulása

A magyar regionális repülőterek többségénél a teljes utasforgalom jelentősen lecsökkent 2008 és 2018 között. Leginkább szembetűnő ez a tendencia a sármelléki repülőtér esetében, amely esetében a 2007-es 106 ezer főről 2018-ra 12 ezer fő alá csökkent az éves utasforgalom. Mindez azért különösen szomorú, mivel a Hévíz – Balaton Airport közelsége az ország leglátogatottabb attrakcióihoz jelentős részben hozzájárulhatna a repülőtér fenntartható fejlődéséhez. A közelben lévő gyógyfürdők és a Balaton akár az egész éven át tartó légi forgalmat is biztosítani tudnák. De ezzel szemben ma még a bécsi repülőtér forgalmát növelik.¹⁰

Kedvező ugyanakkor, hogy jelentős növekedésnek indult az utasforgalom a debreceni repülőtéren 2012-től, ennek eredményeképpen a 2011. évi 19 ezer főről 2018-ban már több mint 376 ezerre emelkedett a debreceni repülőtér utasforgalma. A többi magyar nagyobb regionális repülőtéren ugyanakkor évek óta stagnál az utasforgalom növekedése. Lásd részletesebben az alábbi táblázatban!

⁸ Kiegészítő melléklet az Airport Hungary Tanácsadó Kft. 2018. december 31-i éves beszámolójához. Airport Hungary Tanácsadó Kft. 2019. április 11.

⁹ Varga István: *Gyurcsány Ferenc hagyatéka – Botrányos állapotok Ferihegyen – a tulajdonosok kitalicskazzák a rekordhasznót*. Pesti Srácok, 2019. Elérhető: <https://pestisracok.hu/gyurcsany-ferenc-hagyateka-botranynos-allapotok-ferihegyen-a-tulajdonosok-kitalicskazzak-a-rekordhasznot/> (A letöltés dátuma: 2019. 10. 02.)

¹⁰ Novoszát Péter: *A regionális repülőterek szerepe és fejlődése Magyarországon*. In Szilvássy László (szerk.): *Repüléstudományi Szemelvények*. Szolnok, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Repülő Intézet, 2018. 79–118. Elérhető: www.repulestudomany.hu/kiadvanyok/RepSzem-2018.pdf (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

2. táblázat

A magyar regionális repülőterek utasforgalmának alakulása (fő). Forrás: a szerző szerkesztése a Szállítás, közlekedés. Repülőterek forgalmi adatai című táblázata utasforgalmi adatai alapján. Központi Statisztikai Hivatal. Elérhető: www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes (A letöltés dátuma: 2020. 06. 10.)

Év	Debrecen	Nyíregyháza	Győr – Pár	Sármellék	Pécs – Pogány
2008	42 650	n. a.	14 177	102 131	n. a.
2009	25 060	31 345	8 770	15 075	6 791
2010	24 415	29 591	11 112	14 828	6 201
2011	19 135	13 488	18 976	18 191	7 200
2012	47 746	17 137	30 314	18 831	5 400
2013	129 231	15 863	31 274	25 015	3 946
2014	145 709	7 840	33 817	28 588	2 341
2015	172 212	27 320	29 437	15 748	2 582
2016	284 965	34 313	21 454	17 663	3 644
2017	318 342	29 430	22 785	13 229	4 595
2018	376 041	22 030	20 076	11 466	5 345

Ha az áruforgalom alakulását vizsgáljuk meg részletesebben, akkor szembeűnő az, hogy míg a magyar regionális repülőterek utasforgalma tekintetében még öt hazai repülőtér esetében van meglehetősen gyér, de már értékelhető forgalom, addig ugyanez az áruforgalom vonatkozásában már csak három magyar regionális repülőtérrel mondható el. Dinamikus fejlődést ezen a téren kizárólag csak a Győr – Pár repülőtér áruforgalma mutat, ahol 2018-ban az összes áruforgalom már megközelítette az 598 ezer kg-ot. A debreceni repülőtéren 2014-ben 115 kilogrammra csökkent az összes áruforgalom. Kedvező, hogy 2015-óta újra növekedésnek indult, de máig meglehetősen szerény maradt. 2015-ben már meghaladta az éves forgalom a 13 ezer kg-ot, de jócskán elmaradt a debreceni repülőtér esetében mindeddig csúcshatár számító 2011. évi 270 ezer 956 kg-tól. A sármelléki repülőtéren az áruforgalom 3 128 kg volt 2018-ban, ami szintén jóval kevesebb, mint e repülőtér vonatkozásában máig csúcshatár számító 2007. évi 695 ezer 295 kg. Összehasonlításképpen a magyar regionális repülőterek összes áruforgalma 2018-ban csupán 600 906 kg volt, vagyis még meg sem közelítette a sármelléki repülőtér 2007. évi teljesítményét.

A debreceni repülőtér célja, hogy Debrecen is felkerüljön a légi teherszállítás térképére, mivel Budapest mellett bőven elférne egy ilyen szolgáltatás, amely a debreceni és a közeli városokban működő vállalkozások mellett a távolabbi, akár a határ túloldalán lévő – ukrainai vagy romániai – cégek ilyesfajta igényeit is ki tudná elégíteni. A fuvaroztatók szempontjából ehhez arra lenne szükség, hogy csaknem napi szinten közlekedjenek áruszállító gépek Debrecenből az európai nagyvárosokba.

Sok esetben a speciálisan áruszállító repülőgépek mellett a személyszállító járatokon is fuvaroznak üzletszerűen árukat. Akár egy ilyen megoldás is elképzelhető, legalábbis kezdeti lépésként Debrecenben, ahová a Lufthansa heti három alkalommal indít járatokat Münchenből. Amennyiben a német légitársaság növelné kapacitását, illetve a gépei méretét, az is nagy lendületet adhatna a debreceni légi teherszállítás beindításának.

3. táblázat

A magyar regionális repülőterek áruforgalmának alakulása (kg). Forrás: a szerző szerkesztése a Szállítás, közlekedés. Repülőterek forgalmi adatai című táblázata áruforgalmi adatai alapján. Központi Statisztikai Hivatal. Elérhető: www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes (A letöltés dátuma: 2020. 06. 10.)

Év	Győr – Pér	Sármellék	Debrecen
2004	2 690		
2005	17 473		13 430
2006	18 629	3 500	
2007	101 519	695 295	6 508
2008	171 620	502 560	3 770
2009	274 578	46 500	145 803
2010	528 331	264 773	107 020
2011	252 130	317 150	270 956
2012	90 839	7 787	6 088
2013	119 579	19 086	500
2014	146 300	28 065	115
2015	173 770	15 293	13 512
2016	111 350	11 268	–
2017	345 811	15 092	–
2018	597 778	3 128	–

Az áruk Debrecenen keresztüli légi fuvarozása a szállítási idő és a költségek szempontjából kedvezőbb lenne több régiós importörnek, exportörnek.¹¹

6. A román és horvát regionális repülőterek utasforgalmának alakulása

A romániai regionális repülőterek utasforgalma megkétszereződött 2015 óta, négy év alatt. A romániai vidéki repülőterek utasforgalma gyorsabb ütemben nőtt ebben az időszakban, mint a bukaresti repülőtéré. A romániai regionális légi kikötők, amíg 2015-ben még valamivel több mint 4 millió utast fogadtak, addig 2018-ban az általuk lebonyolított utasforgalom már meghaladta a 8 milliót. A Romániában legforgalmasabbnak számító regionális repülőtérnek, a kolozsvári Avram Iancu repülőtérnek tavaly csaknem 2,8 millió utasa volt. A legnagyobb növekedést Konstanca repülőtére érte el, ahol több mint 7 és félszeresére nőtt a repülőtér utasforgalma 2015 és 2018 között. A második legnagyobb bővülést a marosvásárhelyi repülőtér produkálta, ahol közel ötszörösére nőtt az utasforgalom négy év alatt.¹²

¹¹ Diószegi József: A vidéki repterek is szeretnének felkerülni a cargotérképre. Ferihegyen szárnyal a légiáru-szállítás. *Világ gazdaság*, 2017. Elérhető: www.vg.hu/vallalatok/a-videki-repterek-is-szeretnenek-felkerulni-a-cargoterkepre-521011/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

¹² Novoszáth Péter: A román regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellemzői. *Repüléstudományi Közlemények*, 31. (2019), 2. 95–113.

4. táblázat

A román regionális repülőterek utasforgalmának alakulása (fő). Forrás: a szerző szerkesztése a List of the busiest airports in Romania. Wikipedia the Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Romania (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.) adatainak felhasználásával.

		2015	2016	2017	2018	Változás
1.	Cluj Avram Iancu International Airport	1 485 652	1 884 645	2 688 388	2 782 401	187,3%
2.	Traian Vuia International Airport	924 459	1 161 612	1 621 529	1 517 309	164,1%
3.	Iasi International Airport	381 000	881 157	1 146 218	1 256 640	329,8%
4.	Sibiu International Airport	364 492	414 676	503 906	662 468	181,8%
5.	Craiova International Airport	336 694	366 065	447 227	493 056	146,4%
6.	George Enescu International Airport	276 533	287 412	425 733	447 531	161,8%
7.	Stefan cel Mare International Airport	116 947	222 320	262 165	352 991	301,8%
8.	Oradea Airport	63 329	94 594	162 902	220 012	347,4%
9.	Mihail Kogalniceanu International Airport	17 212	57 063	127 635	129 235	750,8%
10.	Satu Mare International Airport	17 169	41 867	60 795	75 692	440,9%
11.	Transilvania Airport	12 925	23 796	10 817	63 794	493,6%
12.	Arad International Airport	8 530	5 375	5 645	11 367	133,3%
13.	Aurel Vlaicu International Airport	8 118	1 057	4 232	5 690	70,1%
14.	Baia Mare Airport	2 359	–	566	2 621	111,1%
15.	Danube Delta Tulcea Airport	394	*	*	158	40,1%
	Összesen	4 015 813	5 441 639	7 467 758	8 020 965	199,7%

A horvátországi repülőterek utasforgalma évről évre dinamikusan növekszik. A legforgalmasabb regionális repülőtér, a spliti repülőtér utasforgalma meghaladta a 3 milliót 2018-ban. Az egyes repülőterek utasforgalmának változására vonatkozó adatokat az alábbi, 5. táblázat tartalmazza.

A horvát regionális repülőterek utasforgalma együttesen gyorsabban nőtt az elmúlt négy évben, mint a fővárosé, a zágrábi repülőtéré. A horvát regionális repülőterek rendkívül széles választékát nyújtják az utasok által elérhető járatoknak. Kutatásom során összesen 470 különféle járatot azonosítottam. A horvát repülőtereken üzemelő légitársaságokra egy sajátos mix a jellemző. A járatok legnagyobb részét a teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságok kínálják, ezen belül is a nemzeti légitársaságok, míg az alacsony költségvetésű légitársaságok által kínált járatok teszik ki a második legnagyobb részt. Charterjáratok adják a harmadik részt ezek aránya elsősorban a kisebb utasforgalmat lebonyolító repülőtereknél nagyon magas.

5. táblázat

A horvát regionális repülőterek utasforgalmának alakulása (fő). Forrás: a szerző szerkesztése a List of the busiest airports in Croatia. Wikipedia The Free Encyclopedia adatainak felhasználásával: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

		2015	2016	2017	2018	Változás
1.	Zágrábi repülőtér	2 587 798	2 776 087	3 092 047	3 366 310	130,1%
A horvát regionális repülőterek utasforgalma						
2.	Spliti repülőtér	1 955 400	2 289 987	2 818 176	3 124 067	159,8%
3.	Raguzai (Dubrovnik) repülőtér	1 693 934	1 993 243	2 323 065	2 539 412	149,9%
4.	Pólai (Pula) repülőtér	359 426	436 121	595 812	717 187	199,5%
5.	Zárai (Zadar) repülőtér	487 652	520 924	589 841	603 819	123,8%

		2015	2016	2017	2018	Változás
6.	Fiumei (Rijeka) repülőtér	139 718	145 297	142 111	183 606	131,4%
7.	Eszéki (Osijek) repülőtér	28 651	30 605	43 373	67 235	234,7%
8.	Brač repülőtőre	8 809	12 354	21 596	30 170	342,5%
9.	Lošinj repülőtere	12 287	6 402	6 042	6 939	56,5%
	A horvát regionális repülőterek utasforgalma	4 685 877	5 435 583	6 540 016	7 272 435	146,3%
	A horvát repülőterek utasforgalma	7 273 675	8 211 670	9 632 063	10 638 745	155,2%

A horvát regionális repülőterek nagyon tudatosan igyekeznek bővíteni a repülőterek elérhetőségét, járatválasztékát. Ennek keretében több repülőtér (Split, Zára, Eszék) is tengerentúli járatok hosszú távú meghonosítására törekszik. A horvát közlekedési kormányzat ebben a törekvésükben maximális segítséget igyekszik nyújtani ezeknek a repülőtereknek, például a lehetséges fejlesztési források felkutatásában, biztosításában, a repülőterek erőteljes külföldi reklámozásában, az ország turisztikai célú marketingje keretében. A horvát közigazgatás már korábban felismerte, hogy a regionális repülőterek kulcsszerepet játszanak a horvát idegenforgalom fejlesztésében.¹³

Horvátországnál négy város (Split, Raguz, Póla, Zára) esetében tapasztaltuk azt, hogy a repülőtér utasforgalma nagyobb, mint közvetlen vonzaskörzetének lakossága. Románia esetében is négy város (Kolozsvár, Temesvár, Jászvásár és Nagyszeben) esetében nagyobb a repülőtér forgalma, mint a közvetlen vonzaskörzetének lakossága, Ausztria esetében két város esetében tapasztaltuk ugyanezt. Míg Magyarország esetében egyetlen egy város esetében sem nagyobb a repülőtér utasforgalma, mint a repülőtér vonzaskörzetének lakossága.

6. táblázat

A horvát, a magyar, a román és az osztrák regionális repülőterek utasforgalmának és vonzaskörzetének az összehasonlítása (fő). Forrás: a szerző szerkesztése a Google Maps, az érintett repülőterek és települések honlapjainak és éves beszámolóinak alapján

	Város lakossága	Vonzaskörzet lakossága	Repülőtér utasforgalma
Ausztria			
Graz	269 997	1 237 000	959 098
Linz	193 814	1 465 000	402 007
Salzburg	146 631	549 263	1 890 164
Innsbruck	124 579	746 153	1 092 547
Klagenfurt	96 640	561 077	216 905
Magyarország			
Debrecen	202 520	537 268	318 342
Nyíregyháza	117 874	562 357	29 430
Cyőr – Pér	129 435	463 201	22 785
Sármellék	1 811	277 290	13 229
Pécs – Pogány	145 011	371 110	4 595
Románia			
Cluj – Kolozsvár	303 047	691 106	2 782 401

¹³ Novoszát Péter: *A regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellegzetességei Közép-Európában*. Kézirat. Budapest, HHK Katonai Műszaki Doktori Iskola, 2019.

	Város lakossága	Vonzáskörzet lakossága	Repülőtér utasforgalma
Timișoara – Temesvár	306 462	683 540	1 517 309
Iași – Jászvásár	318 871	772 348	1 256 640
Sibiu – Nagyszeben	425 906	375 992	662 468
Craiova	293 567	660 544	493 056
Bacau – Bákó	172 952	737 512	447 531
Suceava – Szucsáva	105 624	701 830	352 991
Oradea – Nagyvárad	201 547	638 863	220 012
Konstanca	297 503	748 769	129 235
Satu Mare – Szatmár	109 728	329 079	75 692
Targu Mures – Marosvásárhely	142 327	550 846	63 794
Horvátország			
Split	178 192	452 841	3 124 067
Raguza – Dubrovnik	42 615	122 257	2 539 412
Póla – Pula	57 053	207 939	717 187
Zára – Zadar	75 082	169 853	603 819
Fiume – Rijeka	128 624	290 579	183 606

7. Összefoglaló megállapítások, javaslatok

E cél elérése érdekében a jövőben az intermodalitás javítását kiemelten kellene kezelni, előnyben részesítve a nemzeti és regionális hatóságok, valamint a légitársaságok által támogatott partnerségi megállapodások megkötését. A regionális repülőterek, amelyek gyakran az egyedüli hatékony összeköttetést biztosítják az adott régió és az Európai Unió többi része között, igen fontosak. Regionális repülőterekre Európa kevésbé fejlett, korszerű út- vagy vasúthálózattal nem, vagy nem a legkorszerűbb és leghatékonyabb rendszerekkel rendelkező régiókban is szükség van.

A megfelelő légi közlekedési összeköttetések fontosak a helyi gazdaság és az idegenforgalom fejlődése, a befektetők odavonzása és az utasok és áruk gyors szállítása szempontjából. A regionális repülőterek a mobilitás növekedésében és az interregionális kapcsolattartásban, az egyes régiók vonzóbbá tételében különösen jelentős szerepet töltenek be. Az idegenforgalom a gazdasági válsággal szemben nagyobb ellenállóképességet mutat, emiatt kiemelt figyelmet kellene fordítani minden olyan gazdaságpolitikai tényezőre és intézkedésre, mint amilyen a légi közlekedés és a repülőtéri infrastruktúrák, amelyek annak fejlődését vagy megfelelő működését elősegíthetik.

Rendkívül jelentősek a regionális repülőterek innovációs klaszterek létrejöttének mozgatórugójaként betöltött szerepük miatt is, különösen a fejlett régióktól földrajzilag távoli területeken csökkentik az induló vállalkozások földrajzi fekvésből adódó költségeit. A regionális repülőterek gazdasági jelentősége a regionális gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés szempontjából, különösen a kevésbé fejlett vagy hátrányos helyzetű régiókban kiemelkedő.

Rendkívül fontos lenne az intermodális közlekedési megoldások alkalmazása. Fejleszteni kellene a regionális repülőterek közötti vasúti vagy közúti tömegközlekedési összeköttetéseket, a regionális repülőterek a nemzeti és európai közlekedési hálózatokba való jobb integrációjuk elősegítése, valamint a központi repülőterek kapacitásproblémáinak enyhítése érdekében is.

A regionális repülőterek és a környező városok közötti vasúti vagy városi vasúti összeköttetés fejlesztése előnyös lehet környezeti szempontból, és egyúttal elősegítheti a regionális közlekedési rendszerek egészének észszerűsítését is. A regionális repülőterek hozzájárulhatnak az utas- és áruszállítás torlódásainak elhárításához – ezáltal is tehermentesítve a túlsúlyolt repülőtereket, valamint a légi közlekedési összeköttetések diverzifikálását. Ezért az illetékes hatóságoknak olyan tervekre kellene javaslatokat tenniük, amelyek a meglévő regionális repülőterek fejlesztését és hatékonyabbá tételét célozzák.

Felhasznált irodalom

- Diószegi József: A vidéki repterek is szeretnének felkerülni a cargotérképre. Ferihegyen szárnyal a légiáru-szállítás. Világgazdaság, 2017. 05. 17. Elérhető: www.vg.hu/vallalatok/a-videki-repterek-is-szeretnenek-felkerulni-a-cargoterkepre-521011/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Erdei Tamás – Farkas József – Novoszáth Péter: *Repülőterek működése és fejlődése*. Budapest, Dunaprint, 1998.
- Jelentés a MALÉV Zrt. és a Budapest Airport Zrt. szocialisták és szabad demokraták általi privatizációjának körülményeit, továbbá a MALÉV Zrt. visszaállamosításának folyamatát, valamint jelenlegi fizetéképtelenségét és felszámolását előidéző, 2002–2010 között meghozott intézkedéseket, illetve az ebben az időszakban felmerülő döntéshozói felelősség kérdéskörét vizsgáló bizottság vizsgálatának eredményéről. Országgyűlés Hivatala 9/9530/2012. december 20.
- Kiegészítő melléklet a Budapest Airport Zrt. 2018. december 31-i éves beszámolójához*. Budapest, Airport Zrt., 2019. április 9.
- Kiegészítő melléklet az Airport Hungary Tanácsadó Kft. 2018. december 31-i éves beszámolójához*. Airport Hungary Tanácsadó Kft. 2019. április 11.
- A kormány szabadulna a fapadosoknak épített bádogtermináltól Ferihegyen*. Origo, 2019. Elérhető: www.origo.hu/gazdasag/20190426-a-kormany-szabadulna-a-fapadosok-miatt-epített-bádogterminaltól-ferihegyen.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Novoszáth Péter: *A regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellegzetességei Közép-Európában*. Kézirat. Budapest, HHK Katonai Műszaki Doktori Iskola, 2019.
- Novoszáth Péter: A regionális repülőterek szerepe és fejlődése Magyarországon. In Szilvássy László (szerk.): *Repüléstudományi Szemelvények*. Szolnok, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Repülő Intézet, 2018. 79–118. Elérhető: www.repulestudomany.hu/kiadvanyok/RepSzem-2018.pdf (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Novoszáth Péter: A román regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellemzői. *Repüléstudományi Közlemények*, 31. (2019), 2. 95–113. DOI: <https://doi.org/10.32560/rk.2019.2.7>
- Report on the future of regional airports and air services in the EU (2011/2196(INI))*. A7-0094/2012. European Parliament. Elérhető: www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2012-0094+0+DOC+PDF+V0//EN (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

Internetes források

- Forgalmi statisztikák 2020*. Elérhető: www.bud.hu/budapest_airport/letoltheto_dokumentumok/statisztikak/forgalmi_jelentesek (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Henri Coandă International Airport*. Wikipedia the Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Coand%C4%83_International_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Így látja a budapesti repülőtér állapotát a Miniszterelnökség helyettes államtitkára*. AIRportal, 2019. Elérhető: <https://airportal.hu/igy-latja-a-budapesti-repter-allapotat-a-miniszterelnokseg-helyettes-allamtitkara/> (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- List of the busiest airports in Croatia*. Wikipedia the Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- List of the busiest airports in Romania*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Romania (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Szállítás, közlekedés*. Repülőterek forgalmi adatai című táblázata utasforgalmi adatai alapján. Központi Statisztikai Hivatal. Elérhető: www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes (A letöltés dátuma 2019. 08. 18.)
- Traffic results*. Vienna International Airport. Elérhető: www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/traffic_results (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)
- Varga István: *Gyurcsány Ferenc hagyatéka – Botrányos állapotok Ferihegyen – a tulajdonosok kitalicskázzák a rekordhasznót*. Pesti Srácok, 2019. Elérhető: <https://pestisracok.hu/gyurcsany-ferenc-hagyateka-botranynos-allapotok-ferihegyen-a-tulajdonosok-kitalicskazzak-a-rekordhasznot/> (A letöltés dátuma: 2019. 10. 02.)
- A vártnál hamarabb tűnhetnek el a budapesti repülőtér bádogtermináljai*. Origo, 2019. Elérhető: www.origo.hu/gazdasag/20190801-ferihegy-badogterminal-uj-fejlemeny.html (A letöltés dátuma: 2019. 10. 02.)