

PhD-értekezés tézisei

Földtudományok Doktori Iskola

A légi személyközlekedés új trendjeinek vizsgálata a Visegrádi országokban, különös tekintettel, a turizmussal kapcsolatos összefüggésekre

Pintér Ákos

Pécsi Tudományegyetem
Természettudományi Kar

Pécs, 2012.

A doktori iskola neve: **Földtudományok Doktori Iskola**

Vezetője: **Dr. Dövényi Zoltán DSc.**
egyetemi tanár
PTE TTK Földrajzi Intézet
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

A doktori témacsoport címe: **Turizmusföldrajz**

Vezetője: **Dr. Trócsányi András PhD**
egyetemi docens
PTE TTK Földrajzi Intézet
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

A disszertáció tudományága: **Turizmusföldrajz, Közlekedésföldrajz**

Témavezető: **Dr. Csapó János PhD**
egyetemi adjunktus
PTE TTK Földrajzi Intézet
Turizmus Tanszék

1. Témaválasztás és célkitűzés

Értekezésem témaválasztását alapvetően személyes okok határozták meg. A földrajztanári pályát választva szerencsésnek mondhatom magam, amennyiben egyik fő hobbym, az utazás során közel 40 országba eljuthattam, gyakran légi úton – Európán kívüli területeket is beleértve (Észak-Amerika, Ázsia). A globalizáció előnyös és hátrányos jellemzőit egyaránt megtapasztalhattam ezen utazások során. A kisebb regionális légikikötőktől, a nagy csomópont „hub” repülőterekig betekintést nyerhettem a különbségekbe, vezetőkkel, illetékesekkel találkozáva információkat kaptam azok működéséről, a légi hálózatban betöltött szerepükről.

Érdeklődésem idővel a Nyugat-Dunántúl Régió légi közlekedése felé fordult. A jobb megismeréshez bejártam a régió valamennyi repülőterét, mindenütt illetékesekkel személyesen konzultálva kialakulhatott bennem egy kép a működésről, nehézségekről, lehetőségekről. Konferenciákon előadva, illetve cikkek publikálásával igyekeztem a tapasztalataimat bemutatni, közzétenni.

További hazai repülőtereket szekunder források által elemezve gondolkodtam, vajon a környező-, s az újabb kori történelmet tekintve Magyarországhoz hasonló történelmi pályát befutott államokat milyen viszonyok jellemzik a légi közlekedés változásai terén. Végül is így került érdeklődésem középpontjába a Visegrádi országok csoportja. Ezen államokba korábban személyesen is eljutottam, s az ott tapasztaltakat igyekeztem most a kutatómunka során kibővíteni a repülőterek, a légi közlekedés jellemzőinek felkutatásával. A várakozásnak megfelelően különböző érdekességekre, eltérésekre derült fény a kutatómunka során.

A légi közlekedési ágazat korunkban igen dinamikusan fejlődik. Világszerte emelkedik a légi személyközlekedésben részt vevők száma, új légitársaságok, légi szövetségek alakulnak, bővülnek. Az okok között jelentős szerep jut az idegenforgalom fejlődésének. A diszkrecionális jövedelmek növekedése következtében egyre többen engedhetik meg maguknak az utazás e formáját, s vehetik igénybe a repülést szabadidejük eltöltéséhez. Lokálisan a Nyugat-Dunántúl Régióból és Sármellék repülőterének kapcsolatából kiindulva igyekeztem a két gazdasági ágazat közötti összefüggésrendszert nagyobb regionális egységben – Visegrádi államok – is megvizsgálni.

A légi közlekedés, valamint a turizmus ágazataival külön-külön több kutató foglalkozott, s foglalkozik jelenleg is, mind hazai, mind nemzetközi viszonylatban. Azonban a

két ágazat összekapcsolására, összefüggéseinek megállapítására eleddig kevesen, vagy nem vállalkoztak.

A disszertáció során igyekeztünk erről a kapcsolatrendszerrel új információkkal szolgálni, az alábbi részcélok megállapításával:

1. A légi közlekedés és turizmus ágazatainak történelmi alakulását igyekeztünk áttekinteni röviden. Honnan indultak, milyen fejlődési pályát futottak be napjainkig. Az általánosságok felől igyekeztünk a konkrét területek felé haladni.
2. Kelet-Közép-Európa posztszocialista országainak legújabb kori történelme a regionális különbségektől eltekintve közel hasonlóan alakult. A természetföldrajzi akadályok, az éghajlat, a gazdasági fejlettség különbségei az országokat tekintve számottevőek. A légi közlekedés helyzetének változásait kronológiai sorrendben mutatva igyekeztünk a különbségeket bemutatni, ország csoportokra bontva a térséget.
3. A nagyobb térségen belüli konkrét régióra koncentrálva fontos rész cél volt a Visegrádi országok légi személyközlekedési helyzetének felvázolása. Először az országokat külön-külön bemutatva, majd pedig egymással összevetve igyekeztük ismertetni a hasonlóságokat és eltéréseket.
4. Kelet-Közép-Európa posztszocialista országai eltérő problémákkal küzdenek a rendszerváltozás óta eltelt két évtizedben. A politikai változás következtében lehetővé váló nyugatra történő utazások szerepe a légi-turizmus ágazatának gyors növekedésében nyomon követhető. Néhány olyan általunk fontosabbnak gondolt turisztikai vonzerőt igyekeztünk kiemelni, melyek hatással vannak a turizmusra, s ezáltal a repülőterek vonzáskörzeteire.
5. A magyar utazóközönség légi közlekedéssel kapcsolatos elvárásait egy kérdőívben alapuló primer kutatással mértük fel.

2. Kutatási módszerek, a dolgozat szerkezete

Különböző módszerekkel, eszközökkel igyekeztük elérni a célkitűzéseket, a szakirodalmi elemzésektől a dokumentum analízisekig, a szekunder forrásoktól a primer kutatásokig egyaránt. A dolgozat szerkezeti felépítésénél a kronológiára is törekedve a

nagyobb egységektől a kisebbek felé haladtunk. A téma előzményei, a módszerek ismertetése került az első fejezetbe. A felhasznált irodalom között a korábban publikált saját kutatásokra támaszkodtunk. Ugyanakkor a nyomtatott hazai és nemzetközi kiadványok mellett az internetes oldalak friss információi is sok segítséget nyújtottak.

Áttekintettük az adott kor emberének közlekedési lehetőségeit, sajátosságait a szakirodalom felhasználásával. Az öt alpontra bontott fejezet végén került sor a turizmus jelenlegi helyzetének bemutatására a turistaérkezések számának, helyének közelmúltbeli változásaira. A változások ábrákkal történő bemutatása során a globális, egész Földre vonatkozó értékektől haladtunk Európa felé, majd pedig a kutatási téma – Kelet-Közép-Európa, V4-ek – irányába szűkítve a vizsgált egységet.

A következőkben a viszonylag fiatalnak tekinthető közlekedési ágazat, a légi közlekedés bemutatására került sor. A még nem egészen 110 esztendő ágazat kezdeti lépéseitől haladva, s a modern légi közlekedés felé eljutva a technikai változásokra, légitársaságok fajtáira, súlyára, valamint a meghatározó repülőterek összegyűjtésére koncentráltunk.

A negyedik fejezet Kelet-Közép-Európa légi közlekedési helyzetére koncentrál. A közelmúltban viszonylag hasonló történelmi pályát befutott posztszocialista országok légi személyközlekedésében sok hasonlóság, azonban még több különbség tükröződik regionálisan. A fejezetet négy részre felosztva először kronológiai sorrendben a rendszerváltozás előtti időszak légi személyközlekedési jellemzői kerültek bemutatásra. Ezt követően a rendszerváltozás okozta változások, majd az ezredforduló utáni trendek leírása következett. A negyedik egységben az érintett államokat négy részre bontva tárgyaltuk. Az országcsoportok légi személyforgalmi viszonyai három alpontra kerültek államonként röviden bemutatásra. A Balti országok tárgyalása után a Független Államok Közösségének részét képező három kelet-európai ország légi közlekedési jellemzőit vázoltuk fel. A volt Jugoszlávia államainak és más balkáni országoknak bemutatása került a fejezet végére.

Ezután – mintegy keretbe foglalva – került sor a Visegrádi államok légi személyforgalmának országonkénti részletesebb elemzésére. 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 fontossá 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. 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. Kelet-Közép-Európa volt szocialista országai közül a legjelentősebb légi személyforgalmat Lengyelország bonyolítja le. A lengyel légi „boom” bemutatása után Csehország, Szlovákia és Magyarország légi személyközlekedésének közelmúltbeli alakulását vizsgáltuk meg. Az országok bemutatása után került sor a jellemzők több szempontból történő összevetésére, a különbségek feltárására.

A következő fejezetben a Visegrádi országok olyan turisztikai vonzerőit gyűjtöttük össze, melyek meglete jelentős légi utasforgalmat generál a különböző térségekben. A turizmus fontos szerepet játszik a nemzetközi repülőterek utasforgalmát tekintve, hiszen egy idegenforgalmi régió gyors megközelítésének lehetősége abszolút előny más periférikusan elhelyezkedő területtel szemben. Az idegenforgalmi attrakciók megállapításánál a nemzetközi és a globális vonzerőket vettük be elsősorban a kutatásba. A vonzerők és a repülőterek kapcsolatrendszerének alakulásából sikerült összefüggéseket megállapítani, valamint egy mutatót is meghatározni.

A dolgozat zárásaként egy kérdőívben alapuló primer kutatás eredményeit közöltük. A 2011-ben Magyarországon végzett felméréshez az ország szinte minden részéből érkeztek válaszok, s általa a légi közlekedéssel kapcsolatos elvárásokkal, utazási szokásokkal összefüggésben kaptunk érdekes információkat.

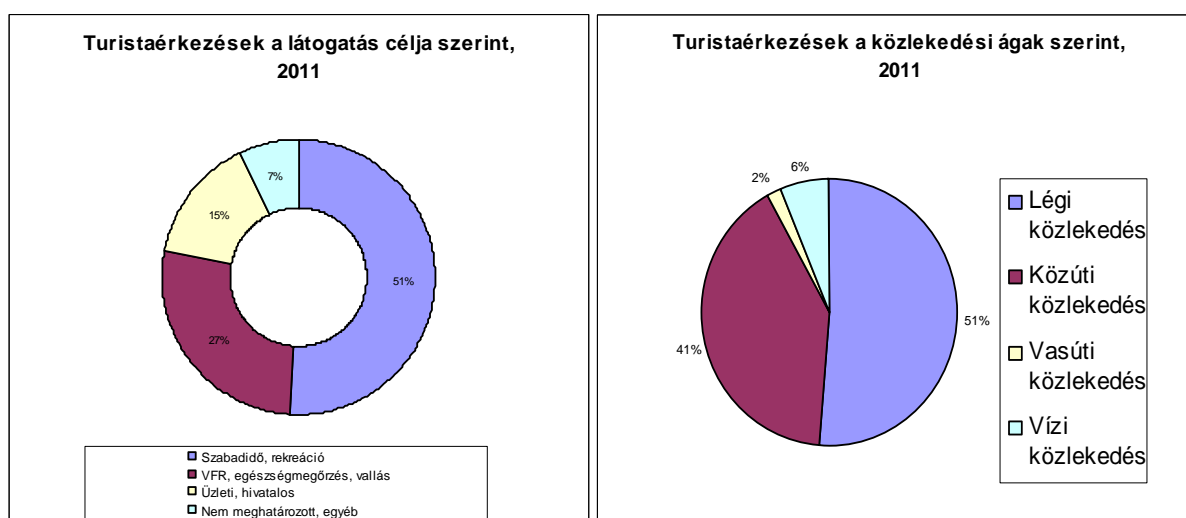
3. Az eredmények összefoglalása

A kutatás új- és újszerű eredményeit, az ágazat turizmussal kapcsolatos összefüggéseit az alábbiakban foglaljuk össze.

3.1. Az idegenforgalom és a légi közlekedés kapcsolatának közelmúltbeli- és jelenlegi alakulása

A szakirodalmak elemzéséből kiderül, hogy az idegenforgalom fejlődése és az ágazatban részt vevők száma korábban nem tapasztalt méreteket öltött. A Földön az elmúlt másfél évtizedben – az 1996. évi 561 millió fős turistaérkezéshez képest 2011-ben már 983 millió főt regisztráltak – 74%-kal nőtt az idegenforgalmi utazásokban részt vevők száma. Az

arányokat tekintve az idegenforgalmi célú utazások kicsit nagyobb fele ma Európába irányul, a másik fele pedig a Föld egyéb kontinenseire. Az UNWTO prognózis szerint a tendenciákat követve, s a jövőben évi 3,3%-os növekedéssel számolva 2030-ra akár 1,8 milliárd fős nemzetközi turistaérkezés szám várható a Földön. A nemzetközi utazások céljai szerint azok felét a szabadidős, rekreációs utazások teszik ki. Emellett még a barát- és rokonlátogatások, egészségmegőrzésre irányuló és vallási utazások szerepe emelkedik ki. A turisták az úti céljaik eléréséhez különböző közlekedési eszközöket használnak fel. A vízi- és szárazföldi közlekedés korábbi meghatározó szerepét mára a légi közlekedés háttérbe szorította, amennyiben az idegenforgalmi utazások több mint fele repülőgépekkel történik. A főként Európában korábban igen komoly jelentőségű vasúti közlekedés szerepe az idegenforgalmi utazások területén jelentős mértékben lecsökkent, összezsugorodott. A nemzetközi légi közlekedés növekedése és a turizmus fejlődése egymást segítő és erősítő folyamatokká váltak a XX. század folyamán és ez folytatódik a XXI. században is.



1-2. ábra. Turistaérkezések a Földön a látogatás célja és a közlekedési ágak szerint

Földünk a repülés globális elterjedésével lényegében mintegy „összezsugorodott”; jelenleg 24 óra alatt a bolygó bármely pontjára eljuthatunk a légi közlekedésnek köszönhetően. A repülés 100. évfordulóján, 2003-ban a Földön 1,6 milliárd fő utazott repülőgépekkel, mely érték 2010-re 2,4 milliárdra növekedett. A Földön jelenleg működő mintegy 270 légitársaság közel fele (133) fapados („low-cost”) légitársaság. A szakirodalom 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, a szállító tevékenységhez szorosan nem kapcsolódó szolgáltatások elhagyásával. A regionális légitársaságok kisebb közhasználatú légikikötők között, illetve a regionális és nemzetközi repülőterek között kisebb és közepes méretű repülőgépekkel szolgáltatnak. 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, a Oneworld és a Sky Team. A szövetségek összehangolják menetrendjeiket, útvonalhálózatukat és földi szolgáltatásaikat, emellett különféle törzsutas-programokkal (Frequent Flyer Programs) igyekeznek megtartani utasaikat. A Földön ma mind a legnagyobb légitársaságok, mind a legforgalmasabb repülőterek tekintetében Észak-Amerika fölénye tapasztalható, az Amerikai Egyesült Államoknak köszönhetően.

3.2. Kelet-Közép-Európa posztszocialista országainak közelmúltbeli légi személyközlekedése

A térség államainak jellemzőit – a 3. ábra szerint – különféle színekkel jelzett egységekre bontva tárgyaltuk.



3. ábra. A kelet- és közép-európai posztszocialista országok, valamint fővárosi repülőtereinek földrajzi elhelyezkedése légi utasforgalmuk súlyozásával

Jelmagyarázat: *sárga*: Balti országok, *kék*: kelet-európai FÁK országok, *zöld*: Visegrádi országok, *piros*: volt jugoszláv és más balkáni országok; a nagyobb körök jelentősebb légi utasforgalmat mutatnak

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. A térség légi forgalma döntő részben – közel 80%-ban – nemzetközi viszonylatban jellemezhető, mely a relatíve kis területű országok miatt érhetőnek 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 légi személyszállításban alapvetően a menetrendszerű járatok dominálnak, melyek az adatok szerint a légitársaságok szolgáltatásainak közel háromnegyedét adják. A rendszerváltozás után a térségben megjelenő diszkont – „fapados” – légitársaságok forgalma az ezredforduló óta jelentősen növekedett. A társaságok számára leginkább a Visegrádi négyek térsége bizonyult megfelelő piacterületnek, lévén ezen államok GDP/fő értéke jelentősen felülmúlja a tőlük keletre elhelyezkedő poszt-socialista országok hasonló mutatóját. A repülőgép-állományok korszerűsítésében, felújításában a Visegrádi országok jelentős előnyt élveznek a keletebbre fekvő államokkal szemben. Az ezredforduló óta jelentkező, a légi közlekedésre irányuló egyre nagyobb kereslet, forgalom ellenére Kelet-Közép-Európa légi közlekedése eltöprel Nyugat-Európához képest. Kelet-Európa lakossága a légi közlekedés vonatkozásában kevésbé mobilizált és „globalizált”. Mindössze egy jelentős csomópont („hub”) repülőteret találunk a térségben – Prága –, kevés a milliós metropolisz, alacsonyabb az aviatikai kultúra színvonala. A repülőterekről elérhető térségek számának tekintetében a Visegrádi négyek megelőzik a többi államot. Természetesen az egyes országok légi közlekedésének sajátosságaiban – földrajzi helyzet, légi közlekedésre rászorultság, turizmus mértéke, kulturális tényezők – komoly eltérések tapasztalhatók.

A konkrét államcsoportokat tekintve a **Balti országok** légi személyközlekedésében hasonlóság, hogy a fővárosi repülőterek utasforgalmi aránya kiemelkedik. A legnagyobb légi forgalmat a térségben az egész Baltikum legjelentősebb légikikötője, Riga nemzetközi repülőtere bonyolítja, míg Litvánia esetében két vidéki repülőtér forgalma is meghatározó, ezzel kissé tehermentesítve a főváros, Vilnius forgalmát.

A kelet-európai **FÁK országok** közül Ukrajna légi személyforgalma növekedett tekintélyesen a közelmúltban. Az ország évi tízmillió főt kiszolgáló légi személyforgalmán Kijev két nemzetközi repülőtérén kívül döntően további hat jelentős forgalmú vidéki

légikikötő osztozik. Fehéroroszország és Moldova fővárosi repülőtere révén kapcsolódik a nemzetközi légi forgalomba.

Az **egykori Jugoszlávia** országainak légi forgalma megduplázódott ugyan az elmúlt időszakban, azonban a legtöbb jelentősebb forgalmú repülőtér a délszláv háború előtti időszak forgalmát még jelenleg sem éri el. Általánosan elmondható, hogy Montenegró kivételével mindenütt a főváros bonyolítja le egyértelműen a legnagyobb légi utasforgalmat. A kedvező földrajzi adottságainál fogva a posztjugoszláv térség összes légi forgalmának 40%-át Horvátország adja, mely esetében a kedvező klímájú adriai-tengeri üdülőterületek említhetők elsősorban.

A **további vizsgált balkáni államokat** tekintve Albániát fővárosa, Tirana kapcsolja be a nemzetközi „légi vérkeringésbe”. Bulgáriában Szófia mellett a két jelentős fekete-tengeri üdülőhely, Burgasz és Várna emelhető ki. Utóbbi városok évi egymilliónál több utast kiszolgáló légi forgalmát elsődlegesen a szezonális idegenforgalom charter repülőjáratai generálják. A vizsgált balkáni országok közül legnagyobb légi forgalma Romániának van, mely állam az ágazat közelmúltbeli fejlődése alapján is vezető helyen áll. Romániában a repülőterek földrajzi eloszlása meglehetősen egyenletes, a két fővárosi repülőtér az ország légi személyforgalmának 70%-át adja. A vidéki, nagy forgalmú repülőterek dinamikus fejlődése egyaránt megfigyelhető a közelmúltban. Temesvár és Kolozsvár egyenként egymillió fős évi légi forgalma mellett további négy város repülőtere legalább évi százezer légi utast szolgál ki.

3.3. A Visegrádi országok légi személyközlekedése a közelmúltban, valamint az összehasonlító elemzés eredményei

A Visegrádi országok esetében a kutatás alapján egyértelműen kirajzolódik, hogy **Lengyelország** légi személyközlekedése fejlődött a közelmúltban a legdinamikusabban. Az ország légi közlekedésének esetében a „lengyel légi boom” kifejezés a helyénvaló. Különösen érdekes a lengyel vidéki városok jelentős légiforgalmi aránynövekedése az ezredforduló óta, miközben a főváros, Varsó részesedése 74%-ról 44% alá csökkent.

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 okán elsősorban a vidéki kisebb regionális repülőtereket vették igénybe. Az igazán nagy áttörés e téren, Lengyelország 2004. évi Európai Unióhoz történő csatlakozása után figyelhető meg. Addig korábban nem tapasztalt migrációs hullám indult be az Egyesült Királyság és Lengyelország között. S bár az autóbuszos és személygépkocsi 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.

Csehország esetében kiemelendő az egész vizsgált térség legforgalmasabb „hub” repülőterének, a főváros Prágának évi közel 12 millió légi utast kiszolgáló forgalma. Az európai metropoliszok közül a turisták által egyik legkedveltebb célállomás – 2008-ban 4,1 millió turistával a Föld 18. leglátogatottabb városa volt. A főváros mellett eltöri, de összességében jelentős forgalmat bonyolít az országban Brno és Ostrava több százezer utast kiszolgáló repülőtere egyaránt.

Szlovákia esetében szintén a főváros, Pozsony a legforgalmasabb légikikötő. Azonban az ország keleti felében található Kassa is jelentős nemzetközi légi forgalommal rendelkezik, ezzel, mint egy dipólusúvá téve az állam légi közlekedési rendszerét. A 2004. évi Magas-Tátrát sújtó időjárási katasztrófa, majd a gazdasági visszaesés következtében jelentős légi forgalomcsökkenést regisztráltak az elmúlt években az országban összességében.

Magyarország légi személyközlekedési helyzete egyfelől sajátos a térségben, a tekintetben, hogy lényegében az állam szinte teljes légi forgalmát Budapest nemzetközi repülőtere bonyolítja. Ez az országra nézve kritikus elemként is értelmezhető, lévén a repülőtér bármely okból történő esetleges kiesése a nemzetközi közforgalmú kapcsolatok kiesését is jelentené. Másfelől sajátos az ország légi közlekedési helyzete, amennyiben nincsen jelenleg belföldi légi személyforgalom sem. A Visegrádi fővárosok közül Budapest légi személyforgalma növekedett a leglassúbb ütemben az elmúlt években.

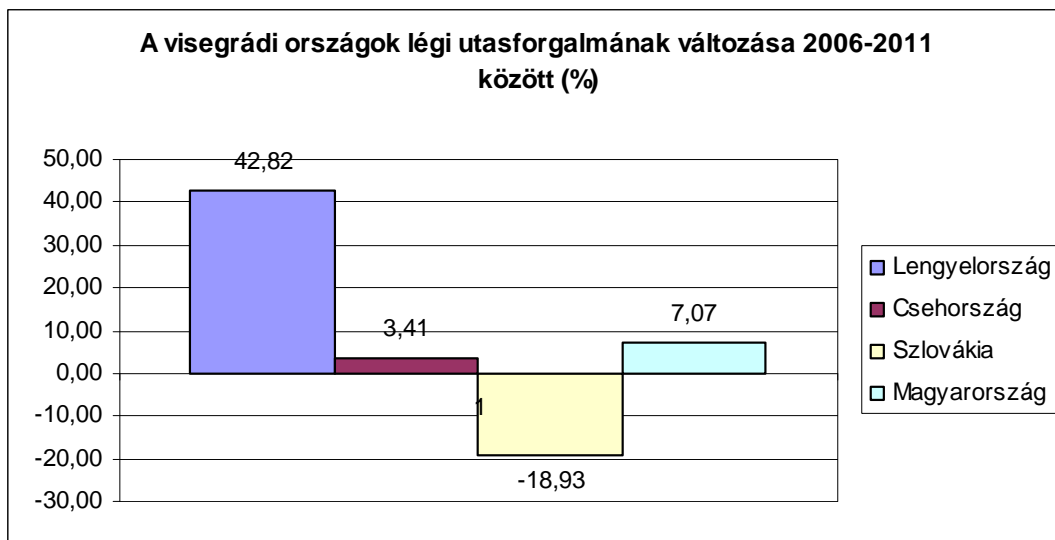
Összehasonlítva a Visegrádi országok légi személyközlekedését az utasforgalmi adatok szerint, egyértelműen a fővárosok túlsúlya érzékelhető. A cseh, a lengyel és a magyar főváros repülőterének aránya a térség légi személyközlekedésének közel 2/3-át (66%) adja, míg Prága repülőtere egymaga az összforgalom több mint negyed részét (26%). A vidéki repülőterek közül a lengyel nagyvárosok súlya meghatározó. Lengyelországon kívül legalább százezres évi utasforgalmat jelenleg két cseh és egy szlovák vidéki repülőtér ér el. A Visegrádi országok nemzetközi repülőtereinek utasforgalmi adatai alapján három különböző kategóriát sikerült felállítani. A tipizálás a szerint történt, hogy a főváros repülőtere milyen súlyt képvisel az állam légi személyközlekedésében:

1. *Kulcs szerep:* e kategória esetében az ország szinte kizárólagos légi személyforgalmát a főváros repülőtere látja el. A V4-ek esetén Magyarországról, s a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéréről beszélhetünk. A magyar főváros repülőtere 99,4%-os arányt mutatott 2011-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.

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 92%-os-, Szlovákiában Pozsony pedig 83,5%-os arányt ad az összes légi utasforgalmat tekintve 2011-ben. Ez azt jelenti, hogy e repülőterek kínálatával a vidéki légikikötők nem versenyezhetnek. Nem is az a céljuk. Azonban 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 turizmust is szolgálják.

3. *Jelentős szerep:* e kategóriába esetünkben Lengyelország példája kapcsolható. 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 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 policentrikusnak is nevezhető.

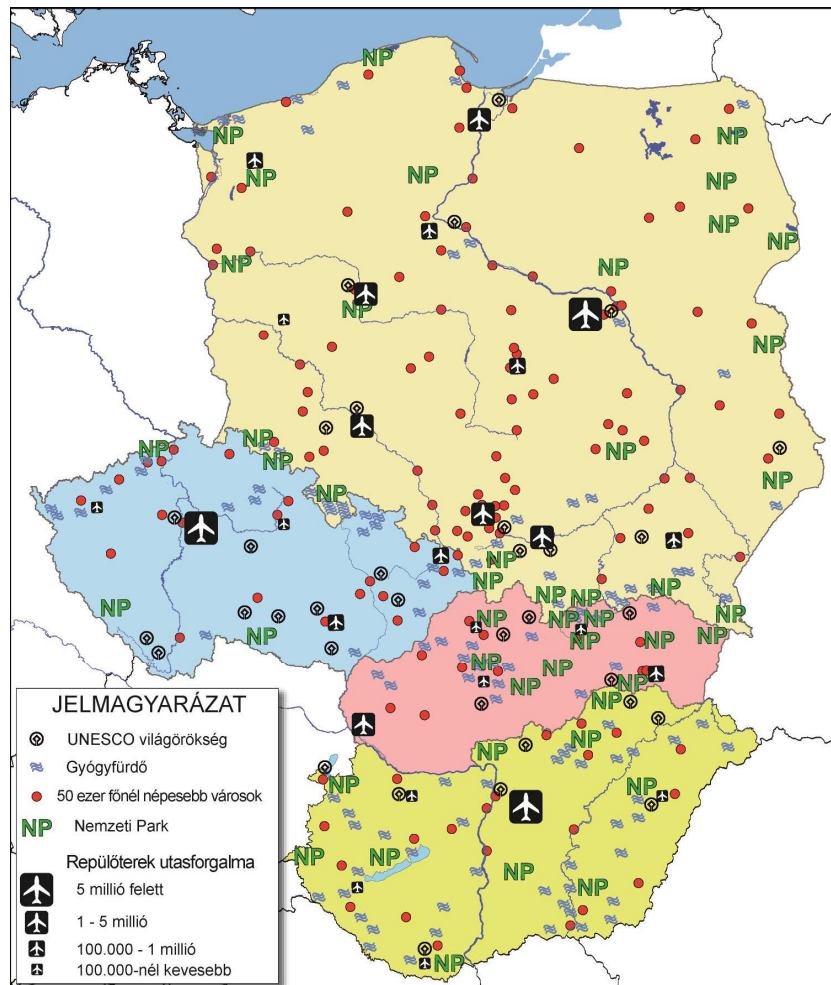
Az abszolút utasforgalmi értékek mellett a fajlagos mutatók – népességszámra, vagy államterületre vetítve – alapján más képet kapunk. Amennyiben a jelentősebb forgalmú repülőtereket – legalább 100 ezer fő/év utasforgalmat tekintve – vesszük számításba, a három hasonló adatokkal bíró állam mellett Magyarország a sor végén található. A közelmúlt légi személyforgalmi változásait tekintve a térségben csupán Szlovákia adatai mutatnak romlást, Csehország és Magyarország esetében kis-, míg Lengyelországnál jelentős növekedést tapasztalunk (4. ábra).



4. ábra. A Visegrádi államok légi utasforgalmának közelmúltbeli változása

3.4. A turisztikai vonzerők és a légi közlekedés kapcsolata a Visegrádi országokban

A turizmus fontos szerepet játszik a nemzetközi repülőterek utasforgalmát tekintve, hiszen egy idegenforgalmi régió gyors megközelítésének lehetősége abszolút előny más periférikusan elhelyezkedő területtel szemben. A vizsgálat arra irányult, 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 vonzáskörzetében található vonzerők milyen mértékben játszhatnak szerepet a légi közlekedés alakulásában. A turisztikai vonzerőleltárba elsősorban a nemzetközi és globális vonzerőket soroltuk be. Az UNESCO által kijelölt, s a térségben található világörökségi helyszínek (35 db), az aktív pihenésre kiváló lehetőségeket nyújtó nemzeti parkok (46 db) mellett a jelentősebb gyógyfürdőket, valamint a vonzáskörzetekhez tartozó 50 ezer főnél népesebb városokat is besoroltuk (5. ábra).



5. ábra. A Visegrádi országok repülőtereinek és főbb turisztikai attrakcióinak területi megoszlása

Az elkészült vonzerőleltár, 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:

1. Nagy légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, magas értékekkel bíró turisztikai attrakciókkal (pl. Budapest, Krakkó, Katowice)
2. Nagy légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, csekély mértékű turisztikai attrakciókkal (pl. Varsó, Gdansk, Poznan)
3. Kis volumenű légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, magas értékekkel bíró turisztikai attrakciókkal (Poprád, Zsolna, Szliács, Pardubice, Győr, Sármellék)
4. Kis volumenű légi utasforgalmat lebonyolító repülőtér, csekély mértékű turisztikai attrakciókkal (Lódz, Szczecin, Bydgoszcz, Zielona Góra)

Ezután, megvizsgálva a turisztikai attrakciók mellett a nemzetközi repülőterek vonzáskörzetében – 50 és 100 km-re légvonalban – található népesebb városok elhelyezkedését is, az adatokból általánosan az alábbi észrevételeket sikerült megállapítanunk:

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 egymillióssal rendelkeznek, s politikai, gazdasági vezető szerepük jelentős vonzó tényező, komoly légi forgalmat generálva.

2. A vidéki területek vonatkozásában 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 repülőterei 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 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 okán inkább azokat választják utazásaikhoz. Erre példa Lengyelország esetében Lódz (Varsó közelsége), vagy Szczezin (Berlin) esete, Csehországban pedig Pardubice és Karlovy Vary (Prága). Szlovákiában Zsolna esetében Ostrava, vagy Poprád lehet „forgalom elszívó” hatású, míg hazánkban Debrecennek (Nagyvárad) és Pécsnek (Eszék, Zágráb) jelentenek konkurenciát az országhatár közelében elhelyezkedő külföldi nemzetközi repülőterek. Másik eset, amikor a repülőteret súlya annak következtében kisebb az elvártnál, hogy a szárazföldi közlekedés jó kiépítettségű – elsősorban az autópálya hálózatnak következtében, leginkább hazánk 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.

3.5. Turizmus légi mobilitási potenciál (TULÉMP) mutató

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. A mutató tehát a lakosságszámot és a légi utazások számát veti össze.

A turizmus és a légi közlekedés kapcsolatára gondolva, a fentiekből kiindulva igyekeztünk számokban megmutatkozó összefüggéseket találni. A turizmus légi mobilitási potenciál, TULÉMP (angolul TOAMP: Tourism Air Mobility Potential) mutatóval véleményünk szerint a különböző államokat, illetve térségeket, régiókat (pl. NUTS-2) össze lehet hasonlítani. Az igen egyszerűen kiszámolható TULÉMP/TOAMP mutatót 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:

$$\text{TULÉMP/TOAMP} = \frac{\text{Nemzetközi turistaérkezések (International Tourist Arrives)}}{\text{Légi utasforgalom (Air Passenger Traffic)}}$$

A TULÉMP/TOAMP mutató 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/TOAMP mutató értékelése, jelentősége:

- Egyszerűség. A mutató kiszámítása igen könnyű, hozzá nem szükségesek bonyolult matematikai műveletek, teljesen áttekinthető.
- Minél kisebb – zérushoz közelítő – értéket kapunk a számolásunk során, a térségben annál nagyobb a légi közlekedés szerepe a turizmusban. Az ország jobban ráutalt a légi közlekedésre. Ez esetben általában a közutak gyengébb minősége, színvonala valószínűsíthető, vagy természetföldrajzi akadályok

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 – 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 véleményünk szerint jól használható az idegenforgalom és a légi közlekedés relációjában, továbbfejleszhető más közlekedési ágakra is akár a jövőben.

A megvizsgált V4 országok esetében az alábbi TULÉMP/TOAMP 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/TOAMP adatokkal, egyenes arányosságot tapasztalhatunk az abszolút és fajlagos vonatkozásban egyaránt. A legtöbb prosperáló repülőtérrel, legnagyobb forgalommal bíró Lengyelország kedvezőbb légi forgalmi helyzete mellett Magyarország áll a sor végén, mindössze egyetlen jól működő, hatalmas repülőtérrel, a belföldi légi közlekedés teljes hiányával.

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

Szlovénia	1,35
Horvátország	1,73
Románia	0,13
Lettország	0,27

A két délszláv ország magasabb értékeit például a jól kiépített, minőségi közúthálózatuk magyarázza, Románia pedig a természetföldrajzi akadályok, s a gyengébb minőségű szárazföldi összeköttetése miatt szorul rá jobban a légi közlekedésre. Lettország a FÁK

szövetségen belüli periférikus elhelyezkedése, s a fejlettebb nyugati térségek elérhetősége okán fejlesztette magasabb szintre – főként fővárosának – légi személy közlekedését.

Véleményünk szerint a kapott értékeket figyelembe véve közepesen fejlett országok esetében megfelelően használható a TULÉMP/TOAMP index. Érdeemes lehet a jövőben a vizsgált régiónál gazdaságilag jóval fejlettebb, valamint azoktól elmaradottabb térségekkel is az adatok összevetése. További adatok felhasználásával (népsűrűségi érték, lakosságszám, területnagyság, repülőterek száma) a mutató további javítása, bővítése is elképzelhető a jövőben, s újabbak létrehozása is megfontolandó a témában.

3.6. A légi forgalomban résztvevő hazai utazóközönség utazással kapcsolatos elvárásai, kérdőíven alapuló konkrét primer kutatási eredmények alapján

A hazai lakosság körében a légi közlekedési szokásokkal kapcsolatban egy tíz kérdésből álló kérdőívet állítottunk össze. A kiküldött 500 kérdőív közül 428 érkezett vissza hozzánk, melyek közül 302 volt értékelhető, lévén utóbbiak voltak azok, akik életük folyamán legalább egyszer utasszállító repülőgépet használtak célállomásuk eléréséhez. Természetesen nem mindenkinek van lehetősége, utasszállító repülőgéppel utazni. Ezért célzottan a repülést már legalább kipróbáló magyar lakosokhoz igyekezünk a további kérdéseinkkel fordulni. A kérdőívek kitöltésére a 2011. esztendőben került sor. A kérdőív első része szociológiai jellemzőkkel volt kapcsolatos, melyből életkorra, nemre, iskolai végzettségre, lakóhelyre vonatkozóan kaptunk adatokat. Ezután a második részben következett a tíz kérdés a légi közlekedéssel, utazási szokásokkal kapcsolatosan. Magyarország 3 megyéjének kivételével szinte minden tájunkról visszaérkeztek értékelhető kérdőívek. A kérdések kitértek arra, hogy a kitöltők milyen gyakorisággal, milyen céllal közlekednek repülőgépekkel, mely repülőtereknek szavaznak bizalmat. Rákérdeztünk, ismerik-e, igénybe veszik-e hazánk regionális repülőtereit utazásaikhoz, mely nagy „hub” repülőtereken szállnak át esetlegesen. Kíváncsiak voltunk, milyen távolságokra utaznak, milyen légitársaságokkal repülnek, s mi motiválja őket a társaságok kiválasztásánál. Végül rákérdeztünk, milyen tényezők zavarják a válaszadók nyugalma a repülőutak során. Tudjuk, jelen kérdőíves mérés nem reprezentatív, azonban érdekes megállapítások alapjául szolgál a további kutatásokhoz.

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

- anyagi és egyéb okok következtében a polgári repülés lehetőségével élő hazai lakosság döntő-, mintegy négyötöd része maximálisan évi egyetlen alkalommal engedheti meg magának az utazás ezen formáját
- az idegenforgalmi célú légi utazások a lakosság körében egyértelmű többségben állnak
- az európai célállomásra történő repülőutak egyértelműen megelőzik a távolabbi desztinációkat
- a hazai lakosság körében Budapest és a környező országok közeli – pl. Bécs –, széles spektrumú kínálattal rendelkező repülőterei mellett teljesen eltörik a regionális légikikötőink szerepe
- a hazai 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

4. Összefoglalás, az eredmények hasznosításának lehetőségei, kutatási perspektívák

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 családok számára is elérhető közlekedési eszközzé vált. Az ágazat fejlődése nem került 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 közlekedésének relációját nem igen kutatták korábban a térségben.

A fellelhető irodalmak, internetes honlapok áttanulmányozásával, feldolgozásával, a primer kutatásokkal az alább felsorolt új- és újszerű eredményeket, konklúziókat sikerült feltárni.

I. Az idegenforgalom közelmúltbeli növekedése a Visegrádi országok légi közlekedésében érezhetően kimutatható

Az összegyűjtött idegenforgalmi vonzerőleltár, a megvizsgált turistaérkezés számok markáns növekedése, a repülőtereken tapasztalt utaslétszám adatok egyértelműen alátámasztják a felállított hipotézist.

II. A légi utasforgalom és a turistaforgalom között összefüggés határozható meg

A korábban publikált mutatószámok után egy könnyen alkalmazható index, a TULÉMP/TOAMP mutató (Turizmus Légi Mobilitási Potenciál, Tourism Air Mobility Potential) használata segítheti a hasonló témájú kutatásokat a jövőben. Továbbfejleszthető, s egyéb adatok (népességszám, államterület, népsűrűség, repülőterek tényleges és fajlagos száma stb.) alkalmazásával új indexek létrehozása is kivitelezhető. A bemutatott mutató véleményünk szerint a gazdaságilag közepesen fejlett országok esetében hiteles, s a vizsgálatokat érdemes lenne tovább folytatni a gazdaságilag fejlettebb és attól elmaradottabb államok esetében is.

III. A V4 országok légi utasforgalmában a fővárosi repülőterek eltérő súllyal bírnak, illetve a V4 országok között a regionális repülőterek életképességével kapcsolatban Magyarország helyzete a legrosszabb

A megvizsgált államok fővárosi repülőtereinek országon belüli súlyával kapcsolatosan sikerült három pontot megállapítanunk. A fővárosi repülőterek ezek alapján az államok légi személyközlekedését tekintve a *kulcs szerepű*-, a *meghatározó szerepű*- és a *jelentős szereppel bíró* kategóriákba sorolhatók. Ezen jellegű tipizálás új tudományos eredménynek tekinthető.

A V4 országok vidéki repülőtereit megvizsgálva egyértelműen bebizonyított, hogy egyedül hazánk nem rendelkezik gazdaságosan működő vidéki regionális repülőterrel, mely kritikus elemként értelmezhető az ország légi közlekedését tekintve.

IV. A repülőterek utasforgalma és vonzáskörzetének nagysága között egyenes arányosság áll fenn

A vizsgálatok bizonyították, hogy a jelentősebb népességgel bíró területeken működő repülőterek légi utasforgalma nagyobb. Azonban itt a turisztikai vonzerők szerepe, a környező nagyobb forgalmú repülőterek megléte, elszívó hatása is érvényesül, a kérdés tehát összetett.

V. A hazai lakosság nagyobb hányada gazdasági helyzeténél fogva ritkán vesz részt a légi személyközlekedésben, amennyiben igen, akkor pedig döntően az idegenforgalmi célú utazásokat választja

A primer kutatás során alkalmazott kérdőíves módszer rámutatott, hogy a hazai lakosság döntő része – főként pénzügyi okból – csak ritkán engedheti meg magának a repülést, mint közlekedési lehetőséget. A megkérdezettek nem egész ötöd része, mindössze 18%-a repül évente egy alkalomnál gyakrabban. Az idegenforgalmi célú repülőutak mellett eltörlődik az üzleti és egyéb légi utazások aránya.

VI. Egy térség (vagy NUTS 2-es régió) idegenforgalmi súlyát a régió nemzetközi repülőterével kapcsolatban álló desztinációk turizmusban betöltött szerepe és száma (koncentrációja), valamint az időszakos charter járatok mennyisége egyértelműen befolyásolja (egyenes arányban)

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, az utasok által kedvelté. A nemzetközi jelentőségű idegenforgalmi attrakciókkal rendelkező területek kedvezőbb helyzete egyértelműen kirajzolódik.

Az értekezés megállapításai, a dolgozatban közölt eredmények hasznosak lehetnek Kelet-Közép-Európa közlekedésével, gazdasági folyamataival foglalkozó kutatók számára, illetve érdekességekkel szolgálhatnak az idegenforgalomban érdekelt személyeknek is. A turizmus – mint a Földön jelentős légi forgalmat generáló ágazat – dinamikus növekedésével a vizsgált térségekben egyértelműen számolni kell, s főként Lengyelország esetében – mely a legnagyobb légi személyforgalom növekedéssel jellemezhető a közelmúltban – szükséges a további vizsgálatok elvégzése.

Saját kutatási pályám során is tervezem a téma további figyelemmel kísérését. A kérdőíves felmérés kiterjesztése szükséges a többi Visegrádi államra is, melynek megléte

esetén újabb érdekességek születhetnek az összevetésekből. A TULÉMP mutató – melynek továbbfejlesztése indokolt lehet más közlekedési ágakra is – továbbfejlesztése is terveim közt szerepel, hogy még több aspektusból, adatból kiindulva segítse a kutatómunkát a jövőben az idegenforgalommal, közlekedési ágazatokkal, területfejlesztéssel foglalkozó szakemberek számára egyaránt.

5. Publikációs jegyzék

A disszertáció alapjául szolgáló publikációk

PINTÉR Á. 2012: *Lengyelország légi személyközlekedésének közelmúltbeli dinamikus növekedése, a lengyel légi „boom” legfrissebb trendjei.*

In: Közép-európai Közlemények (KEK), Szeged, 5/17, 2012/2, pp. 130-137.

PINTÉR Á. 2012: *Recent characteristics and trends of the air passenger traffic in the Yugoslav Successor States.* Társadalomföldrajzi kihívások a XXI. század Kelet-Közép-Európájában, Nemzetközi földrajzi konferencia, Beregszász, 2012. márc. 29-30. I. kötet, pp. 150-158.

PINTÉR Á. 2010: *Az európai poszt szocialista országok légi személyközlekedésének jellemzői, változásai a közelmúltban.* In: Acta Beregsasiensis, IX. évfolyam, 2/2010, pp. 205-222.
http://kmf.uz.ua/hun114/letoltes/acta/Acta_Beregsasiensis_2010_2.pdf

PINTÉR Á. 2010: *A légi személyközlekedés jellemzői, trendjei az Európai Unió újonnan csatlakozott (2004-2007) tagállamaiban.* Modern Geográfia, Pécs, 2010/2, 18 p.

<http://www.moderngeografia.eu/?p=873>

PINTÉR Á. 2009: *A regionális repülőterek szerepe Nyugat-Dunántúl idegenforgalmában.*

Modern Geográfia, Pécs, 2009/2, 12 p.

<http://www.moderngeografia.eu/?p=827>

PINTÉR Á. 2007: *A Nyugat – Dunántúli Régió repülőtereinek jelentősége, hatása a térség fejlődésére.* I. Terület- és Vidékfejlesztési Konferencia, Kaposvári Egyetem, 2007. március 2-3. CD kötet

PINTÉR Á. 2003: *A regionális repülőterek területfejlesztő hatása, különös tekintettel a Sármelléki Repülőtér helyzetére.* In: Kis M, Gulyás L, Erdélyi E (szerk.), Európai Kihívások II, Tudományos Konferencia, Szeged, 2003.05.16. Kötet, pp. 341-344.

Konferencián elhangzott előadások:

PINTÉR Á. 2012: *A jugoszláv utódállamok légi személyközlekedésének közelmúltbeli jellemzői, trendjei.*

Tudományos Konferencia, Beregszász, 2012. március 29-30.

PINTÉR Á. 2011: *Lengyelország légi személyközlekedésének közelmúltbeli dinamikus növekedése, a lengyel légi „boom” legfrissebb trendjei.* Régiók a Kárpát-medencén innen és túl, Nemzetközi Tudományos Konferencia, Kaposvár, 2011. október 28.

PINTÉR Á. 2011: *A jugoszláv utódállamok legforgalmasabb repülőterei.* Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban, Nemzetközi Tudományos Konferencia, Pécs, 2011. február 24-25.

PINTÉR Á. 2007: *A Nyugat – Dunántúli Régió repülőtereinek jelentősége, hatása a térség fejlődésére.*

I. Terület- és Vidékfejlesztési Konferencia, Kaposvár, 2007. március 2-3.

PINTÉR Á. 2003: *A regionális repülőterek területfejlesztő hatása, különös tekintettel a Sármelléki Repülőtér helyzetére.* Európai Kihívások II, Tudományos Konferencia, Szeged, 2003. május 16.

Egyéb publikáció

MOLNÁR R. – PINTÉR Á. 2012: *A „Himalája országa” egy évtized távlatából; avagy Nepál a XXI. században.* Pannon Palatinus, Geopolitika, 2012. 05. 07.

<http://www.pannonpalatinus.hu/?cat=37>