

Pécsi Tudományegyetem
Természettudományi Kar

Földtudományok Doktori Iskola

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

Pintér Ákos

PhD értekezés tézisei

Pécs, 2014

A doktori iskola neve: **PTE 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. Bevezetés, témaválasztás

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 találkozáskor információkat kaptam azok működéséről, a légi hálózatban betöltött szerepükről.

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.

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. 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 segítették 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. Célkitűzések és 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.

3. A kutatás során használt vizsgálati módszerek

A kutatás során természetesen primer és szekunder forrásokból is 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 poszt-szocialista 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.

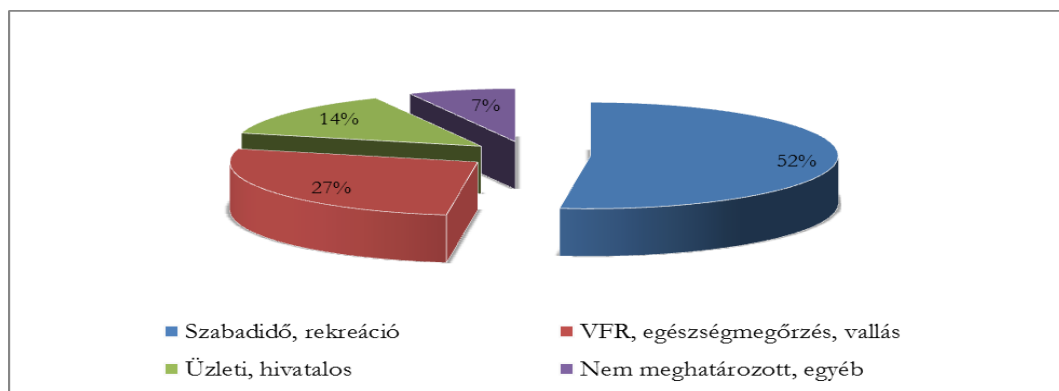
4. Az eredmények összefoglalása

A kutatás új- és újszerű eredményei, az ágazat turizmussal kapcsolatos összefüggései az alábbiakban foglalhatók össze.

4.1 Az idegenforgalom és a légi közlekedés kapcsolatának közelmúltbeli- és jelenlegi alakulása

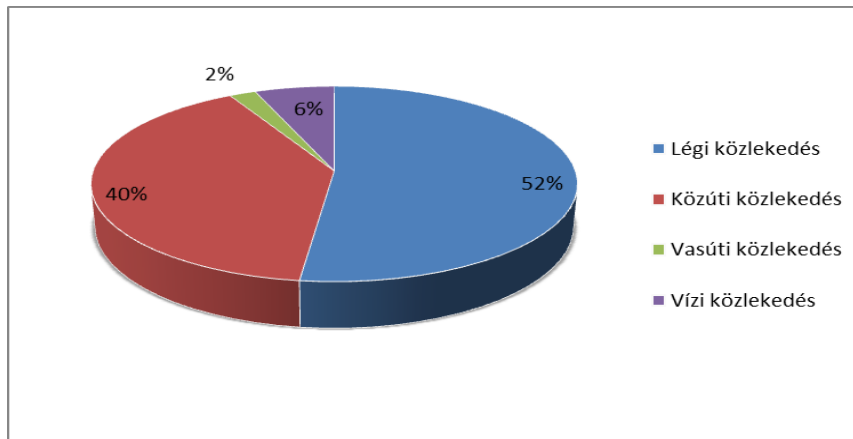
A szakirodalmak elemzéséből kiderül, hogy az idegenforgalom fejlődése és az ágazatban részt vevők száma korábban nem tapasztalt méreteket öltött. A Földön az elmúlt bő másfél évtizedben – az 1996. évi 561 millió fős turistaérkezéshez képest 2012-ben már több mint 1 milliárd főt regisztráltak – közel megduplázódott 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 nagyobbik felét a szabadidős, rekreációs utazások teszik ki (1. ábra). 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 (2. ábra), 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. ábra: Turistaérkezések a Földön 2012-ben, a látogatás célja szerint



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

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



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

Földünk a repülés globális elterjedésével lényegében mintegy „összeszűkült”; 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) diszkont (fapados, ún. „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 turizmusban betöltött szerepe alapján e modell jelentős előretörése mutatható ki a közelmúltban.

A regionális légitársaságok kisebb közhasználatú légitársaságok 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.

4.2. Kelet-Közép-Európa poszt szocialista országainak közelmúltbeli légi személyközlekedése

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 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 szolgáltatás említhető.

A légi személyszállításban alapvetően a menetrendszerű járatok dominálnak, melyek az adatok szerint a légitársaságok szolgáltatásainak közel háromnegyedét adják. A rendszerváltás 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 szocialista országok hasonló mutatóját.

A repülőgép-állományok korszerűsítésében, felújításában a V4 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-Európaéhoz 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.

4.3. 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 az általam használt „lengyel légi boom” kifejezés helyénvalónak tűnik. Különösen érdekes a lengyel vidéki városok jelentős légiforgalmi aránynövekedése az ezredforduló óta, miközben a főváros, Varsó részesedése 74%-ról 40% körülire 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 autóbuzsós és személygépkocsis utazások száma is jelentősen megnőtt ekkor a két állam között, légi utazásaikhoz döntően a diszkont légitársaságokat – elsősorban a Ryanairt – vették igénybe a lengyel vendégmunkások.

Csehország esetében kiemelendő az egész vizsgált térség legforgalmasabb „hub” repülőterének, a főváros Prágának 2012-ben közel 11 millió légi utast kiszolgáló forgalma. Az európai metropoliszok közül a turisták által egyik legkedveltebb célállomás – 3,8 millió nemzetközi turistával – 2011-ben a Föld 29. leglátogatottabb városa volt. A főváros mellett eltörpül, de összességében jelentős forgalmat bonyolít az országban Brno és Ostrava több százezer utast kiszolgáló repülőtere egyaránt. A főként gyógyturizmust szolgáló – újabban döntően orosz középosztálybeli turisták által látogatott – Karlovy Vary repülőterének markáns forgalomnövekedése mellett Pardubice légikikötőjének utasforgalma is már évi 100 ezer fő kiszolgált utas fölé emelkedett.

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 főként Poprád repülőterének forgalmát érintette negatívan. A gazdasági válság következtében fellépő általános légi forgalomcsökkenés az ország valamennyi nemzetközi repülőterének közelmúltbeli forgalmát visszavetette. A korábban jelentős szerepet betöltő szlovák légitársaságok – mindenek előtt a SkyEurope – megszűnésével az elmúlt évek légi utasforgalmi alakulását tekintve Szlovákia a „térség vesztesének” is tekinthető.

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 és egyedülálló az ország légi közlekedési helyzete a térségben, amennyiben nincsen jelenleg belföldi légi személyforgalom sem.

Összehasonlítva a Visegrádi Országok légi személyközlekedését az utasforgalmi adatok szerint, egyértelműen a fővárosok túlsúlya érzékelhető. A cseh, a lengyel és a magyar fővárosi

repülőtér 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. A vidéki repülőterek közül a lengyel nagyvárosok súlya meghatározó. Lengyelországon kívül legalább százezres évi utasforgalmat jelenleg négy cseh és egy szlovák vidéki repülőtér ér el.

A Visegrádi Országok nemzetközi repülőtereinek utasforgalmi adatai alapján három különböző kategóriát sikerült felállítani. Az adatok kiértékelésénél és elemzésénél egyértelműen látszik, hogy azok a repülőterek tipizálására alkalmas adatbázissal bírnak. A besorolás 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 Repülőtérrel beszélhetünk. Magyarországon a főváros repülőtere 98,8%-os arányt mutatott 2012-ben az összes légi személyforgalomból. Tehát az országban 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 bemutatott kérdőívek kiértékeléséből is láthatjuk, hogy a hazai utazóközönség vagy a fővárosi-, vagy a környező országok komoly kínálattal bíró repülőtereit veszi igénybe.

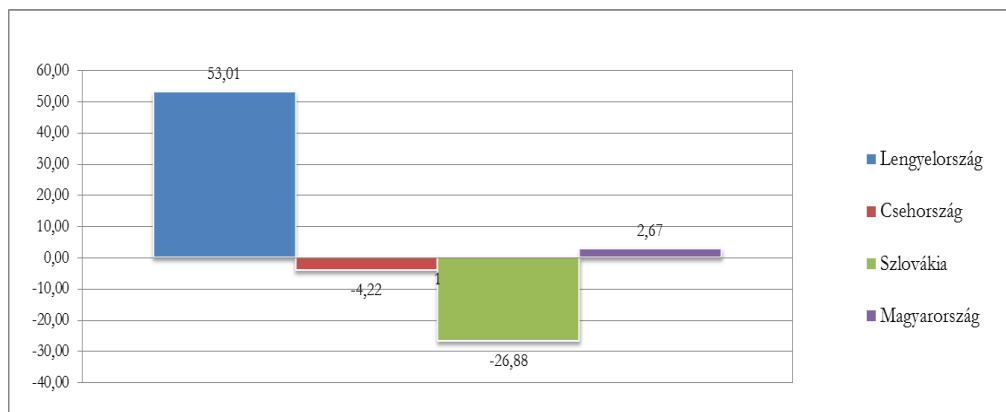
2. Meghatározó szerep: ebbe a kategóriába esetünkben Csehország és Szlovákia tartozik. Mindkét államnál a főváros repülőterének súlya igen jelentős, meghatározó az ország légi közlekedésében. Csehországnál Prága 91,1%-os-, Szlovákiában Pozsony pedig 82,9%-os arányt ad az összes légi utasforgalmat tekintve 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 százezres 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 társítható. A fent leírtaknak megfelelően az elmúlt évtizedben jelentősen átforgalmazó 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 százezres forgalma van. Ezzel az ország légi közlekedési hálózata (is) policentrikusnak nevezhető.

A közelmúlt légi személyforgalmi változásait tekintve a térségben Szlovákia adatai mutatnak jelentős romlást, Csehország és Magyarország esetében mindössze minimális változást-, míg Lengyelországnál jelentős növekedést tapasztalunk (3. ábra). Összességében elmondható, hogy az elmúlt hat esztendőben közel 20%-os légi utasforgalmi növekedést regisztrálhattunk a vizsgált térségben. A fejlettebb Nyugat-Európától való elmaradást mutatja azonban, hogy 2012-ben a V4-ek nemzetközi repülőtereit összesen használó 45,8 milliós légi utas szám közel megegyezik Madrid-Barajas repülőtérének 2012-es forgalmával.

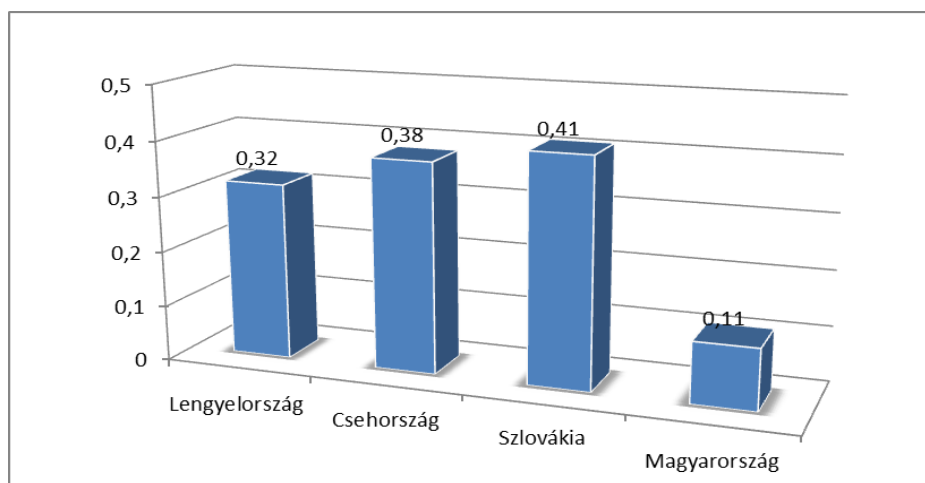
3. ábra: A V4 államok légi utasforgalmának közelmúltbeli (2006-2012) változása (%)



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

Az abszolút utasforgalmi értékek mellett a fajlagos mutatók – területegységre vetítve – alapján más képet kapunk. Amennyiben a jelentősebb forgalmú repülőtereket – legalább 100 ezer fő/év utasforgalmat tekintve – vesszük számításba (4. ábra), a három közel hasonló adattal bíró állam mellett Magyarország található a sor végén.

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

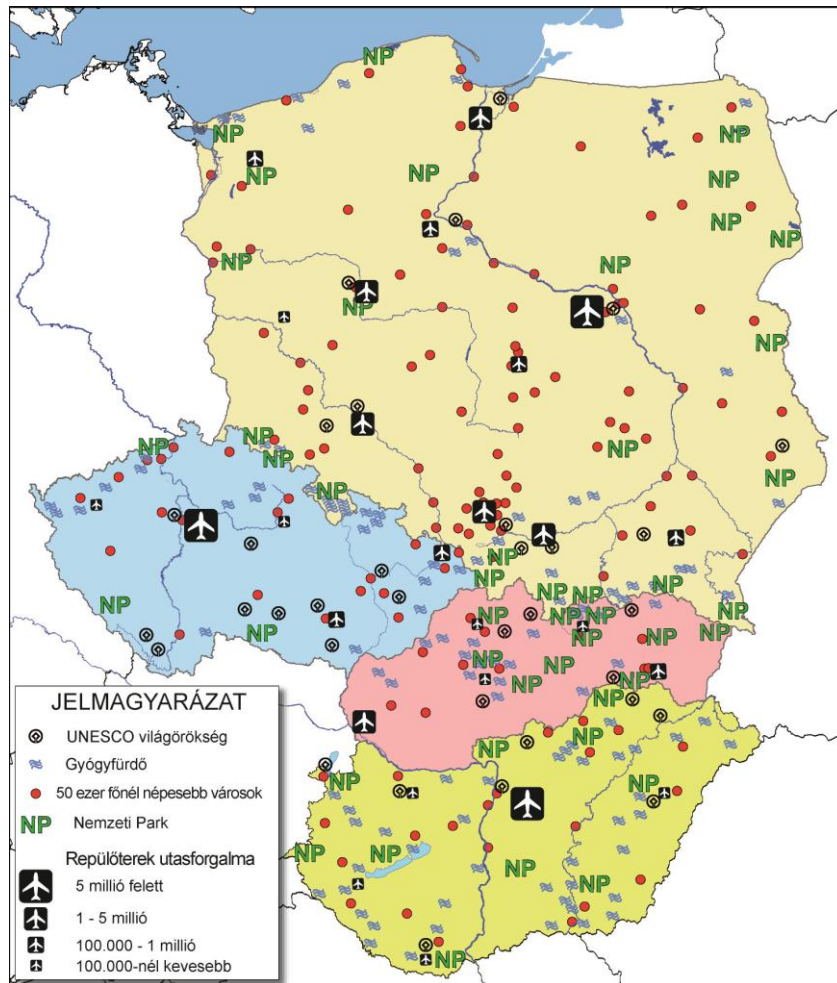


Forrás: A repülőterek és nemzeti statisztikai hivatalok adatbázisaiból szerkesztette PINTÉR Á. 2013

4.4. 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 soroltam 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 besoroltam. Az összeállított lista összesen 564 tételt/vonzerőt tartalmaz. Területi megoszlásukat az alábbi 5. ábra szemlélteti.

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



Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette PINTÉR Á. 2012

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 soroltam:

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

Itt feltétlenül meg kell említenem, hogy vannak olyan városok – elsősorban Prága –, mely a kidolgozott pontrendszerem 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 vonzerőktől, s más közlekedési alágazat (Szczecin – vízi; Lódz – közúti) mögött eltörpül légi közlekedésük.

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 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 V4 országok vidéki területeinek vonatkozásában a legjelentősebb népességtömörülés egyértelműen Felső-Szilézia térsége. A Krakó – 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 repülőtérét igénybe véve – jelentős forgalmat generálnak.

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 – pl. Gdansk, Poznan, Brno.

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 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.

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

A turizmus és a légi közlekedés kapcsolatára gondolva, a továbbiakban 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.

4.6. 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 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 fordultam további kérdéseimmel. Az említett adatokból látszik, hogy a visszaérkezett kérdőíveknek 70,5 %-a volt értékelhető.

A kérdőívek kitöltésére a 2011. esztendőben került sor. A kérdőív első része szociológiai jellemzőkkel kapcsolatos, melyből életkorra, nemre, iskolai végzettségre, lakóhelyre vonatkozóan kaptam adatokat. Ezután a második részben további tíz kérdés következett a légi közlekedéssel, utazási szokásokkal kapcsolatban. 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 kapcsolatban. A megkérdezettek helyileg Magyarország 75 településéről adtak a témával kapcsolatban fontos információkat. A főváros, Budapest mellett Magyarország 19 megyéje közül mindössze 3-ból nem érkezett vissza kitöltött kérdőív. 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. A kérdőívet megválaszolók 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 juthattam.

Az elemzett 302 fős légi közlekedési tematikájú kérdőívűből 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 eltörpül 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.

5. Összefoglalás

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 „összeszűgödő” 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 szembevetve 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 milliőről (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 súlyal 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 állapítottam meg. A fővárosi repülőtereket ezek alapján az államok légi személyközlekedését tekintve a *kulcs szerepű*-, a *meghatározó szerepű*- és a *jelentős szereppel bíró* kategóriákba soroltam be. A repülőterek ilyen jellegű tipizálása új tudományos eredménynek tekinthető.

A V4 országok vidéki repülőtereit elemezve szembevetünk, 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 közt kimutatható az összefüggés, azaz a tárgyalt országok nemzetközi repülőtereinek vonzáskörzetében található vonzerők szerepet játszhatnak a légi közlekedés alakulásában is.*

A feldolgozott adatokból készült elemzés szerint bizonyítható, hogy a jelentősebb népességgel, nagyobb vonzaskörzettel bíró városok közelében működő repülőterek légi utasforgalma nagyobb. A milliós nagyvárosok, fővárosok esetében maga a magváros is jelentős légi forgalmat generál. A nagyobb vonzaskörzettel 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 esetében – kivételeket is láthatunk. Ez esetben hiába a nagyobb vonzaskörzet, 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 – főként diszkont légitársaságok által üzemeltetett – 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 emelkednek ki – szerepe mellett eltörpül az üzleti és egyéb légi utazások aránya. A kitöltők 76,6%-a elsősorban a turizmussal összefüggésben utazik repülőgépen.

6. 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.

Publikációs jegyzék

A disszertáció alapjául szolgáló publikációk

PINTÉR Á. 2013: *A légi közlekedés és a turizmus összefüggéseinek vizsgálata a Visegrádi Országok viszonylatában.* Geográfus Doktoranduszok XIII. Országos Konferenciája, Szeged, 2013. nov. 21-22, CD kötet, ISBN 978-963-306-240-1, 15 p.

PINTÉR Á. – MAKAI K. 2013: *The tourism importance in the surrounding of the Hévíz-Balaton Airport region.* Georgikon for Agriculture, 2013, 17/2, HU ISSN 0239 1260, pp. 1-19.

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, ISSN 1789-6339, pp. 130-137.

PINTÉR Á. 2010: *Az európai poszt-szocialista országok légi személyközlekedésének jellemzői, változásai a közelmúltban.* In: Acta Beregsasiensis, IX. évfolyam, 2/2010, ISBN 978-966-2595-01-7, 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, ISSN 2062-1655, 18 p.

PINTÉR Á. 2009: *A regionális repülőterek szerepe Nyugat-Dunántúli idegenforgalmában.* Modern Geográfia, Pécs, 2009/2, ISSN 2062-1655, 12 p.

PINTÉR Á. 2007: *A Nyugat – Dunántúli Régió repülőtereinek jelentősége, hatása a térség fejlődésére.* I. Terület- és Vidékfejlesztési Konferencia, Kaposvári Egyetem, Kaposvár, 2007. március 2-3. Dél-dunántúli Régió, Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht., CD kötet, ISBN 978-963-06-2261-5, pp. 121-126.

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.

CSAPÓ J. – MARTON G. – PINTÉR Á. – SZABÓ K. 2013: The „bottomless pit” effect – An analysis of tourism development funding in the Ormánság (A feneketlen kút hatás – Az Ormánság turisztikai fejlesztési támogatásainak komplex elemzése).
(Megjelenés alatt, közlésre elfogadva: Szociális Szemle, 2013. dec.)

Konferencián elhangzott előadások:

PINTÉR Á. 2013: *A légi közlekedés és a turizmus összefüggéseinek vizsgálata a Visegrádi Országok viszonylatában.* Geográfus Doktoranduszok XIII. Országos Konferenciája, Szeged, 2013. nov. 21-22.

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. 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 publikációk

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>

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.