

Novoszáth Péter

## A román regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellemzői

*E tanulmány legfőbb célja az, hogy megvizsgálja, Románia hol tart jelenleg a légi forgalom fejlesztésében. Milyen tényezők játszanak leginkább szerepet a román regionális repülőterek fejlődésében? Igaz-e az, hogy a román regionális repülőterek forgalma kiugróan nőtt az elmúlt években? Vajon a román regionális repülőterek forgalma valóban jóval dinamikusabban fejlődött az elmúlt négy évben, mint a magyar vagy az osztrák repülőterek? Igaz-e az, hogy egyes román regionális repülőterek forgalma mára már jóval meghaladja vonzáskörzetük, gyűjtőterületük nagyságát?*

**Kulcsszavak:** a román repülőterek szövetsége, a vidéki régiók versenyképességének növelése, regionális fejlesztések, regionális repülőterek, román regionális repülőterek, területi fejlesztések

### Bevezetés

A légi közlekedésben tapasztalható rohamos fejlődés nem csupán technikai kérdés, hanem abban politikai, gazdasági-társadalmi, természetföldrajzi okok egyaránt megfigyelhetők. A közép-európai országok helyzete az európai közlekedési térben közlekedésföldrajzi értelemben szerencsésnek mondható, hiszen már régóta az összekötő kapocs szerepét töltik be Nyugat- és a szorosabb értelemben vett Kelet-Közép-Európa között. Az idegenforgalom és a külföldi befektetések rohamos növekedésével a légi közlekedés szerepe is nagyban felértékelődött az elmúlt évtizedekben. Jelenlegi kutatásom alapvetően Közép-Európa lehetőségeit és kihívásait kívánja elemzően feltárni és ismertetni, különös hangsúlyt fektetve a légi közlekedésen belül a regionális repülőterek fejlődésére, katalizátor szerepére egy-egy régióban. A légi közlekedés nyújtotta lehetőségek szinte egyedülállóak, amelyek az Európai Unióban rejlő lehetőségek fokozatos kihasználását is lehetővé teszik. Olyan kapcsolatok alakulhatnak ki országok, régiók, városok között, amelyek az európai fejlődés és a régiók felzárkózásának meghatározó elemei lehetnek. Egyre nyilvánvalóbb, hogy azok az országok, amelyek jól kiépített regionális repülőterekkel rendelkeznek, előnyben vannak azokkal szemben, amelyeknél csupán a főváros közelíthető meg légi úton [1].

E tanulmány célja annak a bemutatása ez irányú kutatásom alapján, hogy Románia hol tart ezen a téren, az ottani jelenlegi fejlődési trendekből milyen tanulságok vonhatók le a magyar vagy akár az egész közép-európai térség regionális repülőter-fejlesztéseire befolyással lévő döntéshozók számára. Mely területeken érdemes és lehetséges közlekedéspolitikai és infrastrukturális együttműködések, közös projekteket szorgalmazni? A mostani

kutatásom alapadatai döntően a különböző repülőterek, légi közlekedési vállalatok légügyi hatóságok, repülőtéri szervezetek adatbázisaiból származnak. Ezen adatokra támaszkodva törekedtem a lehetséges összefüggések, tendenciák feltárására, az ebből származó következmények megállapítására. A repülőterek vizsgálatánál különösen nagy figyelmet fordítottam az utasforgalmi adatok változására és azok okaira.

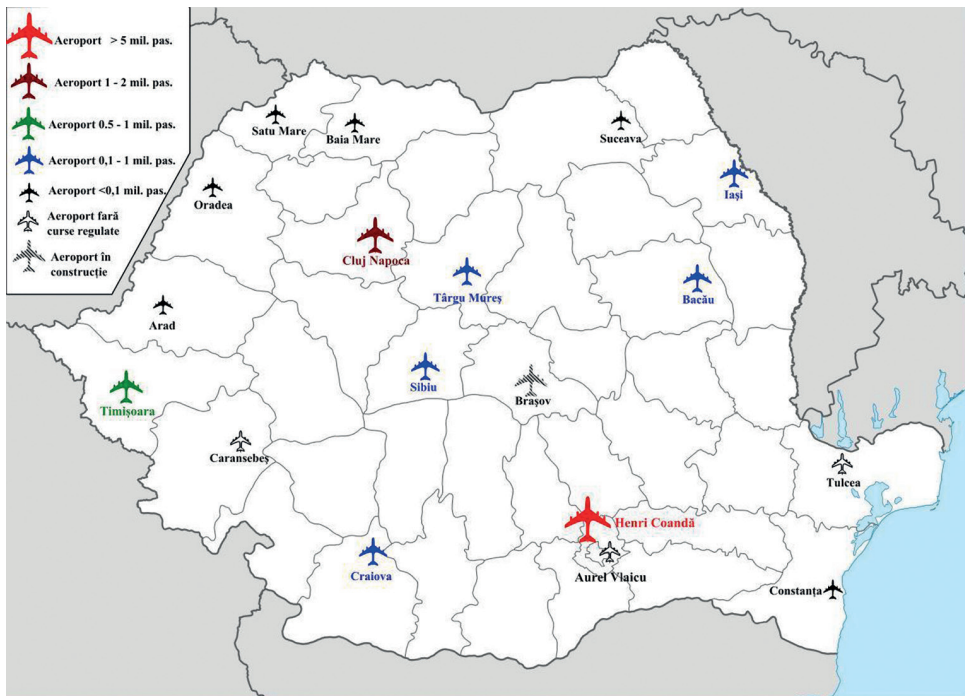
Kutatásom során három hipotézis meglétét is vizsgáltam:

- a román regionális repülőterek utasforgalmának növekedésében jelentős szerepet játszott a turizmus elmúlt évekbeli rendkívül dinamikus növekedése,
- a román regionális repülőterek utasforgalma az elmúlt években lényegesen dinamikusabban nőtt, mint a magyar regionális repülőterek utasforgalma,
- a román regionális repülőterek utasforgalma ma már sokkal jelentősebb, mint sok hasonló vonzáskörzettel rendelkező osztrák és magyar repülőtéré.

## A román regionális repülőterek legfőbb jellemzői

Románia egy viszonylag nagy ország és ezért az egyik helyről a másikra való eljutás sokszor nagyon nehéz lehet (vagy legalábbis hosszú időt vesz igénybe). Ugyanakkor Romániában több repülőtér is található, és ezek közül sok nemzetközi járatokat is kínál. Ez megkönnyíti a tervezett úticélok elérését. Romániában 17 repülőtér van a bukarestivel együtt, közülük jelenleg 16 működik (1. ábra). Tavaly több mint 21 millió 841 ezer utasuk volt a romániai repülőtereknek. Ebből közel 8 millió 21 ezer utas volt a román regionális repülőterek utasforgalma. Ebből az adatból szembetűnő, hogy a román légi közlekedés meglehetősen fővárosközpontú, hiszen a légi utasforgalom 63,28%-át a bukaresti repülőtér bonyolította le és csak a maradék 36,72%-ot a román regionális repülőterek. De ha ezt összevetjük azzal, hogy Magyarországon az összes légi forgalom 97,12%-a kapcsolódott Budapesthez és a légi utasforgalom maradék 2,88%-a a magyarországi regionális repülőterekhez, akkor válik nyilvánvalóvá, hogy mennyire el vagyunk maradva ezen a téren Romániától.

A legtöbb ember a bukaresti „Henri Coandă” nemzetközi repülőteret ismeri (más néven „Bukarest Otopeni”), mivel ez volt a korábbi neve. Jelenleg az egyetlen működő repülőtér Bukarestben, bár hamarosan, ha elkészül és lehetőség lesz repülni a másik bukaresti repülőtérrel a Baneasárol is, ez a helyzet alapvetően megváltozik. Mivel a Bukarestből Temesvárra való utazás vonattal 9 órát vesz igénybe, és autóval sem rövidebb, miután az autópályák építése még mindig meglehetősen lassan halad Romániában, ezért értelemszerűen felmerül a lehetőség, hogy miért is ne repüljünk közvetlenül Temesvárra vagy Kolozsvárra körülbelül egy óra alatt. Vagyis az országon belüli nagy távolságok és a más közlekedési módok infrastruktúrájának viszonylagos fejletlensége eleve jelentős igényeket generálnak a légi forgalom, elsődlegesen persze a belföldi légi forgalom iránt.



1. ábra  
A román nemzetközi repülőterek elhelyezkedése [2]

### **Regionális repülőtér nemzetközi jelentőséggel – Kolozsvár Avram Iancu nemzetközi repülőtér**

Az Avram Iancu nemzetközi repülőtér (2. ábra) Kolozsváron, Erdély egyik legnagyobb városának központjában található, földrajzilag, gazdaságilag, történelmileg és kulturálisan, a történelmi régió szívében helyezkedik el. A repülőtér az E576-as úton található, körülbelül 10 km-re keletre Kolozsvár városközpontjától és 12 km-re a vasútállomástól. A méret és a helyszín Erdély fő repülőtérévé teszi (Északnyugat-Románia). A Kolozsvári Avram Iancu nemzetközi repülőtér által az utasok számára kínált célállomások változatosak, tekintettel arra, hogy Európában és a Közel-Keleten több mint 20 hazai és nemzetközi úti cél is van 20 célországgal, amelyeket a Tarom, a Wizz Air, a Lufthansa, a Lot Polish Airlines, a Blue Air, a Ryanair, a Turkish Airlines és más légitársaságok üzemeltetnek. Az utasok repülhetnek ide a világ minden tájáról, mivel a repülőtér kapcsolódik a főbb európai csomópontokhoz.



2. ábra  
A kolozsvári Avram Iancu repülőtér [3]

Ez a repülőtér tökéletes választás azoknak, akik az ország északi és északnyugati részén szeretnének belépni az országba. A kolozsvári Avram Iancu nemzetközi repülőtér Kolozs megye Tanácsának 1997 óta fennálló szervezete. Románia második legnagyobb repülőtere és az első a regionális repülőterek között Romániában. Kolozsvárnak valamivel több mint 300 ezer, míg Kolozs megyének mintegy 700 ezer lakosa van. Hasonlítsuk össze a kolozsvári repülőteret olyan osztrák város repülőterével, mint Graz, amely lakosainak száma közel 284 ezer volt 2017-ben. Graz annak a Stájerországnak a székhelye, amelynek a lakossága több mint 1 millió 200 ezer, és amelynek a repülőtere minden évben mintegy 1 millió utasforgalmat bonyolít le, akkor azt tapasztalhatjuk, hogy a Kolozsvári Avram Iancu nemzetközi repülőtér utasforgalma Grazcal szemben már 2017-ben jelentősen meghaladta a 2 és fél milliót (1. táblázat).

1. táblázat  
A kolozsvári repülőtérrel járatokat indító főbb légitársaságok és jelentősebb elérhető úti célok [4]

Légitársaságok	Úti célok
Aegean Airlines	Szezonális charter: Heraklion, Rodosz
Air Bukarest	Szezonális charter: Antalya, Sarm es-Sejk (2019. április 3-tól)
AlMasria Univer-sal Airlines	Szezonális charter: Heraklion, Sarm es-Sejk
Atlas Global	Szezonális charter: Antalya
Blue Air	Bukarest, Dublin, Tel-Aviv – Ben Gurion (2019. június 30-ig) Szezonális: Konstanca Szezonális charter: Antalya, Korfu, Enfidha, Heraklion, Hurghada, Zakynthos
Corendon Airlines	Szezonális charter: Antalya
Ellinar	Szezonális: Heraklion
FlyEgypt	Szezonális charter: Hurghada, Sarm es-Sejk
Freebird Airlines	Szezonális charter: Antalya
LOT	Varsó – Chopin
Lufthansa	Frankfurt, München
Nouvelair	Szezonális charter: Monasztir
Onur Air	Szezonális charter: Antalya
Pegasus Airlines	Szezonális charter: Antalya
Ryanair	London – Southend (2019. április 2-től)
TAROM	Bukarest, Iași Szezonális charter: Antalya, Bodrum, Hania, Korfu, Rodosz, Szkiathosz, Zákint-hosz

Légitársaságok	Úti célok
Turkish Airlines	Isztambul – Atatürk (2019. április 4-ig), Isztambul (2019. április 5-től)
Wizz Air	Barcelona, Bari, Bazel – Mulhouse, Bergamo, Berlin-Schönefeld, Bécs, Billund, Birmingham, Bologna, Charleroi, Köln/Bonn, Doncaster/Sheffield, Dortmund, Dubai – Al Maktoum, Eindhoven, Hahn, Larnaca, Liverpool, London – Gatwick (2019. március 31-től), London – Luton, Lyon, Madrid, Malmö, Málta, Memmingen, Nürnberg, Róma – Fiumicino, Tel-Aviv – Ben Gurion, Treviso, Valencia, Zaragoza
<b>Áruszállítás</b>	
DHL Aviation	Budapest
Silver Air	Temesvár
UPS Airlines	Bukarest – Henri Coandă, Köln – Bonn
TAROM	Bukarest

De ha Felső-Ausztria székhelyét, Linzet vesszük alapul, amelynek a lakossága közel 194 ezer, míg Felső-Ausztria tartománya közel másfél millió lakossal bír is hasonló eredményre juthatunk. A linzi repülőtér utasforgalma ugyanis az elmúlt két évben nem érte el a félmilliót.

Kolozsvár repülőtere Románia második legforgalmasabb repülőtere az utasok számát tekintve a Bukaresti Henri Coandă repülőtér után. Ugyanakkor kétségtelen az, hogy Kolozsvár városa körül 170 km-en belül mintegy 3 millió potenciális utas van, akiknek a kiszolgálása manapság nem kis fejtörést okoz a kolozsvári repülőtér vezetőinek. Ez a kihívás eredményezte, hogy rendkívül intenzív fejlesztési programot indítottak útjára 2016-ban, amelynek a fő állomásai az alábbiak voltak [5]:

- A leszálló/felszálló futópálya meghosszabbítása
  - műszaki és gazdasági dokumentáció kidolgozása – megvalósíthatósági tanulmány: 2017;
  - műszaki projekt kidolgozása és a beszerzési eljárások megkezdése: 2017;
  - munkavégzés: 2017–2019;
  - technikai sajátosságok:
    - végleges hossz, hosszabbítás után: 3420 m;
    - szélesség: 45 m + 2 váll 7,5 m;
    - PCN vetített: 105 R/B/W/T;
    - jelzőlámpás II. kategóriájú rádiós navigációs berendezés.
- A légi jármű-parkoló platform felépítése és a kiszolgáló területek kiterjesztése
  - műszaki és gazdasági dokumentáció kidolgozása – megvalósíthatósági tanulmány: 2016;
  - a beszerzési eljárások megkezdése: 2016;
  - a munka ütemezése és végrehajtása: I. szakasz: 2016–2017; II. szakasz: 2017–2018;
  - technikai sajátosságok:
    - kapacitás: I. szakasz: 3 parkolóhely B 737–800 repülőgépek számára;
    - II. szakasz: 3 parkolóhely B 737–800 repülőgépek számára;
    - épített felület: I. szakasz: 27 451 mp, II. szakasz: 17 302 mp;
    - PCN: PCN 80 R/B/W/T – PCN 105 R/B/W/T.
- Az utastermináljának korszerűsítése – az utaskiszolgálás kapacitásának kibővítésével
  - műszaki és gazdasági dokumentáció kidolgozása – megvalósíthatósági tanulmány: 2016;

- a beszerzési eljárások megkezdése: 2016;
- a munka ütemezése és kivitelezése: 2016–2017;
- technikai sajátosságok:
  - belsőépítészeti felület: 1000 mp;
  - kiegészítő kapacitás: 2 új kapu az utas bejárására – 1000 mp.
- ➔ Intermodális közlekedési infrastruktúra fejlesztése az utas- és az áruforgalom számára
  - a műszaki projekt befejezése: 2014;
  - a beszerzési eljárások megkezdése: 2017;
  - a munka végrehajtása: 2017–2018;
  - technikai sajátosságok:
    - rakománykapacitás: 50 ezer tonna évente;
    - a cél teljes felülete: 46 570 mp;
    - rakománycsarnok felszíne: 6188 mp;
    - a következő épületekből áll: rakománycsarnok, platform a kamionok mozgásához és parkolására, biztonsági és ellenőrzési pont, tűzvédelmi tartály és szivattyúhelyiség.

A kolozsvári repülőtér hosszú távú prognózisa szerint 2020-ra 2 millió 890 ezer, 2025-re 3 millió 650 ezer, míg 2030-ra 7 millió utasforgalma lesz a repülőtérnek [6].

### **Traian Vuia Nemzetközi Repülőtér (Temesvár)**

Románia harmadik legnagyobb és legnépszerűbb repülőtere, tökéletes azok számára, akik az ország délnyugati részén vagy Magyarországhoz, vagy Szerbiához közel szeretnének belépni Romániába. A repülőtér Temesvár (Timisoara) északnyugati részén, 12 km-re található a város központjától. A repülőtér Temesvártól Bukarestig vezető E70-es európai út mellett helyezkedik el (3. ábra).

2. táblázat

*A Temesvári repülőtérrel járatokat indító főbb légitársaságok és jelentősebb elérhető úti célok [7]*

Légitársaságok	Úti célok
Aegean Airlines	Szezonális charter: Heraklion
Air Bukarest	Szezonális charter: Antalya, Enfidha (2019. május 25-től)
Blue Air	Szezonális: Bukarest, Constanta Szezonális charter: Antalya, Heraklion, Hurghada, Rodosz, Zakynthos
Corendon Airlines	Szezonális charter: Antalya
Eurowings	Stuttgart (2019. június 3-tól)
FlyEgypt	Szezonális charter: Sarm es-Sejk (2019. június 13-tól)
Freebird Airlines	Szezonális charter: Antalya
Lufthansa	Frankfurt, München
Ryanair	Bergamo, Bukarest
TAROM	Bukarest, Iași Szezonális charter: Antalya, Santorini, Szkiathosz

Légítársaságok	Úti célok
Wizz Air	Barcelona, Bari, Bergamo, Beauvais, Billund (2019. július 3-tól), Bologna, Charleroi, Doncaster/Sheffield (2019. július 1-től), Dortmund, Hahn, Karlsruhe (2019. július 3-tól), London – Luton, Madrid, Memmingen, Nürnberg (2019. július 1-től), Róma – Ciampino, Tel-Aviv – Ben Gurion, Treviso, Valencia
<b>Áruszállítás</b>	
Airest	Budapest
DHL Aviation	Budapest
FedEx Express	Liege, Katowicze
Silver Air	Kolozsvár
UPS Airlines	Köln–Bonn, Szófia

Az utasforgalom növekedése az elmúlt években egyrészt az új célállomásokra induló légi járatoknak a London – Stansted, Berlin, Düsseldorf – Weeze felé és a Ryanair légítársaság által megnyitott célállomásokra – Bukarest, Milano – Bergamo, Brüsszel Charleroi, Frankfurt – Hahn – irányuló megnövekedett forgalomnak köszönhető (2. táblázat).

A repülőtér forgalma az elmúlt tíz évben jelentősen nőtt, habár a Carpatair távozása után egy ideig drámai csökkenés volt tapasztalható. A repülőtér utasforgalma 2010-ben még az első volt a román regionális repülőterek között, amelynek éves utasforgalma meghaladta az egymillió utast. Ekkor még Kolozsvárral fej-fej mellett vetekedett a román regionális repülőterek között a legforgalmasabb címért. Ezt követően azonban 2013-ban és 2014-ben jelentős csökkenés következett be, amikor a svájci tulajdonban lévő román légítársaság nehéz pénzügyi helyzete hatására temesvári bázisa megszüntetésére kényszerült. Ezt követően a Wizz Air vette át a Carpatair helyét a repülőtéren és ezzel a 2015-ig tartó negatív növekedési trend lezárulhatott és újra erőteljes növekedésnek indult a repülőtér forgalma. Ennek eredményeként az utasforgalom 2015-ben már 924 459 fő volt és 2016-ban pedig ismét egymillió fölé 1 160 482 utasra emelkedett. Ezt követő két évben pedig már másfél millió fölé nőtt az utasforgalom.

Ezzel egy időben, a repülőtér áruforgalmában is dinamikus növekedés következett be. Amíg a repülőtér teljes éves áruforgalma még 1600 tonna volt 2013-ban, 2018-ra már több mint háromszorosára nőtt. Az előző évi áruforgalom 2014-ben 1937 tonnára (21,1%-kal), 2015-ben 2606 tonnára (34,5%-kal), 2016-ban 3887 tonnára (49,2%-kal), 2017-ben 4586 tonnára (17,9%-kal), 2018-ban pedig 5939 tonnára (29,5%-kal) nőtt. Összehasonlításként a magyarországi regionális repülőterek összes éves áruforgalma a KSH kimutatásai szerint 2017-ben összesen 361 tonna volt.



3. ábra  
A Temesvári nemzetközi repülőtér [8]

Temesvár nemzetközi repülőtérét a többségi állami tulajdonú tőkével rendelkező Traian Vuia részvénytársaság üzemelteti, amely gazdasági alapon szerveződik és működik. A finanszírozás forrásai saját bevételekből, az állami költségvetésből, banki hitelekből, külső szerződésekből vagy az állam által garantált hitelekből származnak, amelyeket a közösségi versenyszabályoknak megfelelően nyújtanak, ezt egészítik ki a hatályos törvények alapján nyújtott vissza nem térítendő külföldi pénzeszközök, valamint a magántőke és más különféle jogilag meg-alapozott források.

Az SN Timisoara Nemzetközi Repülőtér – Traian Vuia SA működését jelenleg elsősorban az alábbi jogszabályok határozzák meg [9]:

- a 15/1990. törvény az állami gazdasági egységek és kereskedelmi társaságok átszervezéséről (közzétéve az 1990. augusztus 8-i Hivatalos Közlönyben);
- Korm. határozat 38/1997. A romániai repülőterek tevékenységének átszervezéséről (közzétéve a Hivatalos Közlöny 34/4. márciusi számában);
- Korm. határozat 521/1998. „A Temesvár Nemzetközi Repülőtér” SA Nemzeti Társaság létrehozásáról (közzétéve a Hivatalos Közlöny 1998. szeptember 7-i 334. számában);
- Korm. határozat 521/1998. „A Temesvár Nemzetközi Repülőtér” SA Nemzeti Vállalat létrehozásáról szóló határozat 2003. évi módosításáról (közzétéve a Hivatalos Közlöny, 2003. februári 93/14. számában);
- Korm. határozat a nemzeti érdekű repülőterek létrehozására vonatkozó egyes normatív jogi aktusok módosításáról (közzétéve a Hivatalos Közlönyben, 2008. október 7-én).

### ***lași Nemzetközi Repülőtér (Jászvásár)***

Ha Moldovába vagy az ország északkeleti részébe szeretne eljutni valaki, ez a repülőtér a legjobb választás. Ez az a repülőtér, amely a forgalom alapján Románia negyedik legnagyobb nemzetközi repülőtere. A Iași repülőtér forgalomgyűjtő területe elsősorban Iași megye

és a szomszédos megyék: Bacaut, Botosanit, Neamt, Suceavat és Vasluit. A szomszédos Moldova is idetartozik, mivel nagyszámú román állampolgára van, és az oda, illetve onnan utazók elsősorban Iași repülőterét használják. Tehát hat romániai megye, az északkeleti régió része, összességében több mint 3,8 millió lakos és 37 000 km<sup>2</sup> terület alkotja a Iași repülőtér vonzáskörzetét és ezért lett Románia északkeleti részének legfontosabb és legnagyobb forgalmú regionális repülőtere (4. ábra).



4. ábra  
A Iași nemzetközi repülőtér [10]

3. táblázat  
A Iași repülőtérrel járatokat indító főbb légitársaságok és jelentősebb elérhető úti célok [11]

Légitársaságok	Úti célok
Aegean Airlines	Szezonális charter: Heraklion
Air Bucharest	Szezonális charter: Antalya, Enfidha (2019. május 25-től)
Austrian Airlines	Bécs
Blue Air	Barcelona, Beauvais, Brüsszel, Bukarest, Köln, London, München, Róma Szezonális: Torino Szezonális charter: Antalya, Korfu, Hurghada (2019. május 24-től)
Corendon Airlines	Szezonális charter: Antalya
TAROM	Bukarest, Kolozsvár, Tel-Aviv – Ben Gurion, Temesvár Szezonális charter: Antalya, Chania, Rodosz
Wizz Air	Beauvais, Bergamo, Billund, Bologna, Catania, Charleroi, Dortmund, Eindhoven, Larnaca, Liverpool, London – Luton, Róma – Ciampino, Tel-Aviv – Ben Gurion, Treviso

A Iași repülőtéren működő legfontosabb légitársaságok a Tarom, a Wizz Air és a Blue Air. A nyári szezonban ezeken kívül a Iași repülőtérrel az Air Bucharest, az Aegean és a Corendon légitársaság üzemeltet charterjáratokat Antalyába, Enfidhába és Heraklionba (3. táblázat).

A repülőtér utasforgalma 2010-óta közel a nyolcszorosára nőtt, 159 615 utasról 1 millió 256 640 utasra. A Iași repülőtér utasforgalma először a története során 2017. november 13-án haladta

meg az 1 millió utast. Az utasforgalom növekedése különösen 2015 után az alacsony költségvetésű légitársaságok, a Wizz Air és a Blue Air térnyerésével gyorsult föl. Ennek hatására nőtt a 2015-ös 381 709 főről az utasforgalom 329,8%-kal 1 millió 200 ezer fölé.

A Iași International Airport 2013-ban hosszú távú, többlépcsős frissítési programot indított. A projekt I. modulja mintegy 57 millió euró értékű beruházás egy új kifutópálya, egy terminálépület és a repülőtéri forgalmi előtér területének kiterjesztése 2015 novemberében fejeződött be. Ezen belül az új 14/32 kifutópálya első 1800 m-es (5906 láb) üzembe helyezése 2014. augusztus 20-án megtörtént, míg a teljes 2400 m hosszúság (7874 láb) 2014. október 16-án lett teljesen működőképes. A 15/33-as régi futópályát taxiúttá alakították át. A harmadik terminálépületet (T3) üzembe helyezték 320 Pax/óra feldolgozási kapacitással, 2015. október 17-én. Egyúttal 2015 októberében egy olyan új projekt indult, amely többek között a meglévő T2 terminál bővítését foglalta magában, megduplázva annak területét. Hosszabb távon a fejlesztési projekt további modulok keretében egy új utasterminál, egy új repülőtéri forgalmi előtér, két gyorsjáratú taxi út, egy áruterminál, egy repülőgépzemanyag-raktár, egy új belépőút és a futópálya 600 méterrel történő kiterjesztését 3000 m hosszúságig tartalmazza [12].

## Nagyvárad (Oradea) Nemzetközi Repülőtér

Nagyvárad Románia egyik leggyorsabban és leglátványosabban fejlődő városa, összekötő kapu Kelet- és Nyugat-Európa között. Magyarország határától mintegy 10 km-re található. A repülőtér mindössze 6 km-re található a városközponttól, a DN79 országút mentén (5. ábra). A régió fővárosai belátható távolságokra találhatók tőle: Bukarest – 585 km, Budapest – 306 km, Bécs – 551 km, Prága – 837 km, Pozsony – 459 km, Belgrád – 324 km. Ebből is kitűnik, mennyire központi helyen fekszik a város a térségben.

Belföldi menetrendszerinti és charterjáratokat a romániai nemzeti légitársaság, a Tarom és a Blue Air működtetett tavaly Bukarestbe, közvetlen átszállással Jászvárosba, valamint a nyári időszakban a Fekete-tenger partján található Konstancába (Blue Air).

4. táblázat

A Nagyvárad repülőtérrel járatokat indító főbb légitársaságok és jelentősebb elérhető úti célok [13]

Légitársaságok	Úti célok
Air Bukarest	Szezonális charter: Antalya
Almasria Universal Airlines	Szezonális charter: Hurganda
Blue Air	Bukarest Szezonális: Konstanca
Corendon Airlines	Szezonális charter: Antalya
TAROM	Bukarest

A nyugat-romániai reptérről korábban a következő nemzetközi célállomásokra lehetett eljutni a Ryanair menetrendszerinti járataival: heti két járattal Milánóba (Bergamo), Barcelonába (Girona) és a németországi Memmingenbe, heti hárommal pedig Londonba (Stansted) és a német-holland határ közelében lévő Düsseldorfba (Weeze), de 2018 márciusában a légitársaság bejelentette, hogy a repülőtérrel visszavonul. Ez annak ellenére következett be, hogy a helyi tisztviselők azt állítják, hogy a vállalat ex-ante rendszer keretében támogatást kapott,

és a foglalási aránya több mint 85%, illetve 95% volt, és a repülőtér jelentősen alacsonyabb tarifákat alkalmazott, mint a régió többi repülőtere.

A romániai légikikötőt 2016-ban a kontinens legdinamikusabban fejlődő repterének minősítette az ACI (Repülőterek Nemzetközi Tanácsa). Az elmúlt esztendőben a Nagyváradi Nemzetközi Repülőtéren 220 012 utas fordult meg, ami közel három és félszeres növekedést jelentett a 2015-ben regisztrált 63 329 utashoz képest. Az utasforgalom erőteljes növekedése elsődlegesen a különféle új, belföldi és nemzetközi menetrendszerinti és charterjáratok indításának, illetve a járatszámok bővítésének eredményeképpen valósult meg. A járatok száma 2017-ben több mint duplájára nőtt, ami évi közel 3000 járatot jelentett [14]. Mára mindez már a múlt és egyelőre nem tudni, hogy hogyan alakul a repülőtér jövőbeni sorsa (4. táblázat).

Az Oradea NATO Kiválósági Központjában részt vevő valamennyi repülőgép az Oradea nemzetközi repülőterét használja. A repülőtér 2009 áprilisa óta tagja a NATO Kiválósági Központok (COE) hálózatának.

A román közlekedési minisztérium, mint irányító hatóság a 2007–2013 közötti közlekedési operatív program keretén belül, valamint a nagyváradi repülőtér finanszírozási szerződést kötött 2014. február 2-án a nagyváradi repülőtéren „a repülőtéri felületek korszerűsítése és bővítése” projekt megvalósítására.



5. ábra

A Nagyváradi nemzetközi repülőtér [15]

A „repülőtéri felületek korszerűsítése és bővítése” projekt főbb elemei az alábbiak voltak:

- a meglévő kifutópálya teljes felújítása – az új kifutópálya teljes hossza 2100 m szélessége 45 m;
- két gurulót (taxi way) ALFA és BRAVO;
- egy új parkoló 6 darab C kategóriájú repülőgép fogadásához;
- úthálózati besorolás – PCN 55 R/D/W/T – C-kódos repülőgépek fogadására alkalmas repülőtér (3-as kód) –, illetve alkalmanként D-kódos gépek fogadása (referencia repülőgépek Boeing 737 és Airbus 320);
- világítórendszer teljes korszerűsítése – II-es kategóriába való besorolása, amely megfelel az ICAO és RACR szabványoknak;
- új áramszolgáltató üzem kialakítása;
- új vízelvezető-rendszer kialakítása.

A kifutópálya korszerűsítése 2015. október 30-án fejeződött be.

### *Mihail Kogalniceanu repülőtér (Konstanca)*

A Mihail Kogalniceanu repülőtér (IATA: CND , ICAO: LRCK ) Délkelet-Romániában, Mihail Kogalniceanu községében, Konstancától észak-északnyugatra 26 km-re található (6. ábra). A Dobrudzsa régió fő repülőtere, és Konstanca megyéhez, Konstanca kikötőjéhez és a Fekete-tenger üdülőhelyeihez biztosít hozzáférést. A repülőteret Mihail Kogalniceanuról, Románia harmadik miniszterelnökéről nevezték el.

A Mihail Kogalniceanu nemzetközi repülőtér katonai szektora jelenleg a 86. légi bázishoz tartozik és 1999 óta alkalmanként az Amerikai Egyesült Államok Légierője használják.



6. ábra

*A Konstancai nemzetközi repülőtér [16]*

Mihail Kogalniceanu repülőtérét 1960-ban nyitották meg polgári műveletek számára is. Ezt követően 1962-ben a repülőtéren egy 200 utas/óra kapacitású utasterminált építettek, majd öt évvel később 300 utas/óra kapacitására bővült ez a terminál. Egy jelentős bővítés eredményeként 1974-ben tovább nőtt az utasterminál kapacitása, immáron 1000 fő/óra értékre. A repülőtér forgalma 1979-ben elérte a 778 766 utast, amikor a román Riviéra külföldi turizmusa még igen jelentős volt.

A Mihail Kogalniceanu nemzetközi repülőtér forgalma 2017-ben 127 635 utas volt, 2016-hoz képest 34,9%-kal nőtt. Míg 2018-ban az utasforgalom 129 235 volt, ami 2015-höz képest több mint 7 és félszeres növekedést jelentett. A kiugró fejlődés két alacsony költségvetésű légitársaságnak, a Blue Air és a Wizz Air járatnyitásainak köszönhető (5. táblázat).

5. táblázat

A Konstancai repülőtérrel járatokat indító főbb légitársaságok és jelentősebb elérhető úti célok [17]

Légitársaságok	Úti célok
Blue Air	Szezonális: Beauvais, Bergamo, Brüsszel, Kolozsvár, Nagyvárad, Temesvár
Nordica	Tallinn
TAROM	Satu Mare
Turkish Airlines	Isztambul – Atatürk, Isztambul
Wizz Air	London – Luton

Romániának még 4 repülőtere van, ahol az utasforgalom elérte vagy megközelítette a fél-milliót. A Nagyszebeni repülőtéren 2018-ban már több mint 660 ezer utast regisztráltak, a craiovai és a bákói reptereken is meghaladta az utasforgalom a 400 ezret, míg a szucsávi repülőtér utasforgalma 352 991 fő volt 2018-ban. Összehasonlításként Magyarországon a legnagyobb utasforgalmat a regionális repülőterek közül a debreceni repülőtér érte el, 318 ezer utassal. Romániában 7 olyan regionális repülőtér működik, amely ennél lényegesen nagyobb utasforgalmat volt képes generálni és lebonyolítani a közelmúltban.

## A román regionális repülőterek utasforgalmának alakulása – romániai „légi utas boom”

A romániai regionális repülőterek utasforgalma megkétszereződött 2015-óta, 4 év alatt. A romániai vidéki repülőterek utasforgalma gyorsabb ütemben nőtt ebben az időszakban, mint a bukaresti repülőtéré. A romániai regionális légitársaságok, amíg 2015-ben még valamivel több, mint 4 millió utast fogadtak, addig 2018-ban az általuk lebonyolított utasforgalom már meghaladta a 8 milliót. A Romániában legforgalmasabbnak számító regionális repülőtérnek, a kolozsvári Avram Iancu repülőtérnek tavaly csaknem 2,8 millió utasa volt. A legnagyobb növekedést Konstanca repülőtere érte el, ahol több mint 7 és félszeresére nőtt a repülőtér utasforgalma 2015 és 2018 között. A második legnagyobb bővülést a marosvásárhelyi repülőtér produkálta, ahol közel ötszörösére nőtt az utasforgalom 4 év alatt (6. táblázat).

6. táblázat  
A román regionális repülőterek utasforgalmának alakulása, 2015 és 2018 között [18]

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

\*A Tulcea repülőtér már nem működik egy ideje, míg a Baia Mare repülőtér jelenleg felújítás alatt áll.

Ötödével növekvő kapacitás, erős árverseny és nagy belső piac jellemzi a romániai légi forgalmat, amely jelenleg Európa legnagyobb növekedését produkálja. A leggyorsabban fejlődő légitársaság is Romániában van. Az ACI (Repülőterek Nemzetközi Tanácsa) adatbázisa szerint forgalom tekintetében 23,8%-os növekedéssel Románia a leggyorsabban növekvő légi piac Európában, míg az érkező vagy induló légi járatokon felkínált kapacitását tekintve 20%-os növekedéssel a második a kontinensen (Bulgária után). A tendencia folytatódik az idei első negyedév publikált adatai alapján, és egyre több vidéki repülőtér is látványos fejlődésen megy keresztül.

A piac harmadát a magyar vezetésű Wizz Air uralja, amelyik a főváros mellett tíz vidéki repülőtérre is jelen van, és számos bázist nyitott az országban. A második legfontosabb szereplő a román Blue Air diszkont légitársaság, és csak a harmadik helyezett a súlyos pénzügyi gondokkal terhelt állami Tarom. A sorban következő cégek közül a Ryanair, Európa legnagyobb diszkont légitársaságát érdemes kiemelni, hiszen fokozatosan erősödik az országban, ahol már belföldi járatot is üzemeltet. Az ország nagy méretének és gyér autópálya-, illetve gyorsvasúti hálózatának megfelelően a belföldi repülés egyre dominánsabb szerepet kap: a bukaresti repülőtérre is beleértve 16 jól kiépített infrastruktúrával rendelkező légitársaság versenyre lép az újabb járatokért.

Három légitársaság uralja a romániai fapados ágazat 98%-át, derült ki nem régen az Innovata cég felméréséből, amely szerint a piacvezető a 60%-os részesedéssel rendelkező, magyar tőkéjű Wizz Air. Egyre nagyobb szerepet akar magának a piacból az írországi Ryanair fapados légitársaság is és a harmadik legfontosabb szereplő, a román magántulajdonban lévő Blue Air [20].

Románia esetében 4 városnál (Kolozsvár, Temesvár, Jászvásár és Nagyszeben esetében) nagyobb a repülőtér forgalma, mint a közvetlen vonzáskörzetének lakossága, Ausztria esetében

két város esetében tapasztaltuk ugyanett. Magyarország esetében egyetlen egy repülőtérenél sem volt nagyobb a forgalom, mint a repülőtér vonzaskörzetének lakossága (7. táblázat).

7. táblázat  
Néhány közép-európai repülőtér vonzaskörzetének és repülőtéri utasforgalmának összehasonlítása [19]

	Város lakossága	Vonzaskörzet lakossága	Repülőtér utasforgalma
<b>Ausztria</b>			
Graz	269 997	1 237 000	959 098
Linz	193 814	1 465 000	402 007
Salzburg	146 631	549 263	1 890 164
Innsbruck	124 579	746 153	1 092 547
Klagenfurt	96 640	561 077	216 905
<b>Magyarország</b>			
Debrecen	202 520	537 268	318 342
Nyíregyháza	117 874	562 357	29 430
Cyőr – Pér	129 435	463 201	22 785
Sármellék	1 811	277 290	13 229
Pécs – Pogány	145 011	371 110	4 595
<b>Románia</b>			
Cluj – Kolozsvár	303 047	691 106	2 782 401
Timisoara – Temesvár	306 462	683 540	1 517 309
Iasi – Jászvásár	318 871	772 348	1 256 640
Sibiu – Nagyszeben	425 906	375 992	662 468
Craiova	293 567	660 544	493 056
Bacau – Bákó	172 952	737 512	447 531
Suceava – Szucsáva	105 624	701 830	352 991
Oradea – Nagyvárad	201 547	638 863	220 012
Konstanca	297 503	748 769	129 235
Satu Mare – Szatmár	109 728	329 079	75 692
Targu Mures – Marosvásárhely	142 327	550 846	63 794

A legnagyobb repülőtér a 11 millió utast fogadó bukaresti Henri Coandă – Otopeni légikötő. A budapestivel közel megegyező forgalom számára már kicsi a többször felújított terminál, és elkerülhetetlennek tűnik egy új épület felhúzása. A magyar fővároshoz hasonlóan hiányoznak a hosszú távú járatok Bukarestből is. A Tarom korábban leállította veszteséges járatait, de most újraindításukat tervezi egy Boeing 777-es repülőgéppel, elsősorban az Amerikai Egyesült Államok felé [21].

## A román repülőterek szövetsége (AAR – Asociatia Aeroporturilor din Romania)

A Romániai Repülőterek Szövetsége (AAR) 1999-ben jött létre, a Román Kormány 26/2000. számú rendelete alapján. Ez egy munkáltatói szövetség, a magánjog alapján működő jogi személy, autonóm, nem kormányzati és nem politikai célból tevékenykedő szervezet. Jelenleg az éves

tevékenységi jelentése alapján 16 állandó tagja (a romániai polgári repülőterek) és 10 társult tagja (a légitársasági szolgáltatásokat végző jogi személyek) van. A szövetség a romániai polgári repülőterek, valamint a Romániában és külföldön működő egyéb jogi személyek számára is nyitva áll, amelyek tevékenysége összeegyeztethető a szervezet céljával és funkcióival. A Romániai Repülőterek Szövetségének legfőbb céljai a következők:

- együttműködés, kölcsönös segítségnyújtás, repülőtéri érdekek előmozdítása, információcsera a repülőterek műszaki és gazdasági üzemeltetése területén,
- valamint az egyesület tagjainak képviselete és kérésére védelme a hatóságokkal való kapcsolatokban, gazdasági szereplőkkel, intézményekkel, szervezetekkel és szövetségekkel, szakszervezetekkel és más fizikai és jogi személyekkel folytatott tárgyalásai során.

A fő célkitűzések elérése érdekében a szervezet legfontosabb éves tevékenységei:

- saját és csoportos stratégiákat hoz létre és alakít ki a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és a Nemzetközi Repülési Tanács (ACI) ajánlásai alapján;
- együttműködik a Román Polgári Repülési Hatósággal és a Közlekedési Minisztériumon belül működő Légitársasági Főigazgatósággal;
- biztosítja a román jogszabályok, a szakmai etika és a tisztességes versenyszabályok betartását;
- közös erőfeszítések révén biztosítja a repülőterek státuszát, és a más országok hasonló repülőtereivel való összevetést tükröző repülőtéri díjak nemzeti és nemzetközi szinten történő elfogadtatását, karbantartását, valamint;
- támogatja a repülésbiztonsági és biztonsági protokollok tárgyalását nemzeti szinten;
- elősegíti az egyesület tagjainak érdekeit a nemzetközi gazdasági együttműködés területén;
- szervezi a kiadványok cseréjét a repülőterek területén;
- konferenciákat, szimpóziumokat, vitákat, szemináriumokat, kiállításokat, munkahelyi látogatásokat, tapasztalatcserét és szakosodási tanfolyamokat szervez;
- időszakos kiadványokat tesz közzé, tájékoztató jelleggel;
- kérésre műszaki, gazdasági, jogi, vezetői és szakértői tanácsadást végez;
- együttműködik a közlekedési minisztériummal, a hatóságokkal és a megyei tanácsokkal a célkitűzéseinek megvalósítása érdekében;
- a tagok által a törvény által előírt egyéb szolgáltatásokat nyújt.

## Összefoglaló megállapítások

Kutatásom során három hipotézis meglétét is vizsgáltam, mindhárom előzetesen felállított feltételezésem a kutatás folyamán igazolást nyert:

- A román regionális repülőterek utasforgalmának növekedésében jelentős szerepet játszott a turizmus elmúlt évekbeli rendkívül dinamikus növekedése – az országon belüli nagy távolságok és a más közlekedési módok infrastruktúrájának viszonylagos fejletlensége eleve jelentős igényeket generálnak a légi forgalom, elsődlegesen persze a belföldi légi forgalom iránt. Ugyanakkor a romániai regionális repülőterek utasforgalmának megkétszereződését 2015 óta, 4 év alatt ez önmagában nem indokolja. A romániai repülőterek európai viszonylatban is jelentős növekedést értek el,

a Repülőterek Nemzetközi Szövetsége, az ACI kimutatásai szerint. Ez pedig elsősorban annak köszönhető, hogy az alacsony költségvetésű légitársaságok, elsősorban a Wizz Air, a Blue Air és újabban a Ryanair járatnyitásai jelentős többletkeresletet generáltak a légi forgalomban, lehetővé téve a be- és kiutazó turizmus korábbiaktól eltérő kiugró fejlődését. Tehát végeredményben a fapados légitársaságok sorozatos járatnyitásai ösztönözték a repülőterek forgalmának és a be- és kiutazó turizmus ugrásszerű fejlődését. A román repülőtéri forgalom kimagasló emelkedése azonban nem jöhetett volna létre a repülőterek és légiforgalmi irányítás jelentős fejlesztései nélkül, amelyek megvalósítása a forgalom növekedésének fontos előfeltételei voltak.

- A román regionális repülőterek utasforgalma az elmúlt években lényegesen dinamikusanabbban nőtt, mint a magyar regionális repülőterek utasforgalma. Magyarországon az összes légi forgalom 97,12%-a kapcsolódott Budapesthez és a légi utasforgalom maradék 2,88%-a a magyarországi regionális repülőterekhez. Romániában is meglehetősen főváros központú ma még a légi utasforgalom, mivel 63,28%-át a bukaresti repülőtér bonyolította le és csak a maradék 36,72%-ot a román regionális repülőterek. De ebből az összevetésből is szembetűnő, hogy mennyire el vagyunk maradva ezen a téren is Romániától. A romániai regionális repülőterek utasforgalma megkétszereződött 2015-óta, 4 év alatt és 2018-ra elérte a 4 milliót, nálunk jelenleg a regionális repülőterek utasforgalma összességében még a félmilliót sem éri el és az utasforgalom növekedése is lényegesen szerényebb volt, mint Romániában. Magyarországon 2015-óta mintegy 200 ezerrel nőtt a regionális repülőterek utasforgalma. Nálunk a legnagyobb utasforgalmat a regionális repülőterek között a debreceni repülőtér érte el 318 ezer utassal. Romániában 7 olyan regionális repülőtér működik, amely ennél lényegesen nagyobb utasforgalmat volt képes generálni és lebonyolítani a közelmúltban. Ezzel egy időben, a román repülőterek áruforgalmában is dinamikus növekedés következett be. Például a temesvári repülőtér áruforgalma 2013 és 2018 között több mint háromszorosára, 5939 tonnára nőtt. Összehasonlításként a magyarországi regionális repülőterek összes éves áruforgalma egy évben ma még nem éri el az 500 tonnát.
- A román regionális repülőterek utasforgalma ma már sokkal jelentősebb, mint sok hasonló vonzaskörzettel rendelkező osztrák és magyar repülőtér esetében. Románia esetében 4 városnál (Kolozsvár, Temesvár, Jászvásár és Nagyszeben esetében) ma már sokkal nagyobb a repülőtér forgalma, mint a közvetlen vonzaskörzetének lakossága, Ausztria esetében két város esetében tapasztaltuk ugyanezt, míg Magyarország esetében egyetlen város esetében sem.

## Felhasznált irodalom

- [1] P. Novoszát, „A regionális repülőterek szerepe és fejlődése Magyarországon,” *Repüléstudományi Szemelvények*, pp. 79–118. 2018.
- [2] A térkép eredetije a maps Romania honlapon található, szabadon letölthető, [Online]. Elérhető: <https://hu.maps-romania.com/rom%C3%A1n-rep%C3%BCl%C5%91t%C3%A9r-t%C3%A9r%C3%A9k%C3%A9p>
- [3] <http://airportcluj.ro/airport-information/Accesul-utilizarea-infrastructurii-aeroportuale>

- [4] Wikipedia The Free Encyclopedia, „Cluj International Airport,” Saját szerkesztés, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/Cluj\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Cluj_International_Airport)
- [5] Cluj Avram Iancu International Airport R.A., 2018, [Online]. Elérhető: [http://airportcluj.ro/fisiere/userfiles/Prezentare\\_AIAC\\_EN-October\\_2018.pdf](http://airportcluj.ro/fisiere/userfiles/Prezentare_AIAC_EN-October_2018.pdf)
- [6] Az előrejelzés megtalálható a repülőtér honlapján: Cluj Avram Iancu International Airport, „Passenger traffic forecast 2019–2035,” [Online]. Elérhető: [http://airportcluj.ro/about-the-airport/evolutie-traffic-si-date-statistice/trafic-de-pasageri-2000-2012?id\\_limba=2](http://airportcluj.ro/about-the-airport/evolutie-traffic-si-date-statistice/trafic-de-pasageri-2000-2012?id_limba=2)
- [7] Wikipedia The Free Encyclopedia, „Timișoara Traian Vuia International Airport,” Saját szerkesztés, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/Timi%C8%99oara\\_Traian\\_Vuia\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Timi%C8%99oara_Traian_Vuia_International_Airport)
- [8] „Szárnyal a temesvári nemzetközi repülőtér,” *turizmusonline.hu*, 2015. július 13. [Online]. Elérhető: [http://turizmusonline.hu/kozlekedes/cikk/szarnyal\\_a\\_temesvari\\_nemzetkozi\\_repuloter](http://turizmusonline.hu/kozlekedes/cikk/szarnyal_a_temesvari_nemzetkozi_repuloter)
- [9] A Temesvári Nemzetközi Repülőtér honlapja, „Timisoara Traian Vuia Airport,” [Online]. Elérhető: <http://aerotim.ro/legislatie/>
- [10] Naruvis, „Iasi International Airport,” [Online]. Elérhető: [www.bizilla.com/country-wise-airports/romania/iasi-international-airport.html](http://www.bizilla.com/country-wise-airports/romania/iasi-international-airport.html)
- [11] Wikipedia The Free Encyclopedia, „Iasi International Airport,” Saját szerkesztés az oldal adatainak felhasználásával, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/Iasi\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Iasi_International_Airport)
- [12] Iasi Airport, „Development and modernization,” 2012, [Online]. Elérhető: <https://web.archive.org/web/20130318075301/http://www.aeroport.ro/index.php/en/plecari/articol/development-and-modernization.html>
- [13] Wikipedia The Free Encyclopedia, „Oradea International Airport,” Saját szerkesztés az oldal adatainak felhasználásával, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/Oradea\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Oradea_International_Airport)
- [14] „Újabb sikeres évet zárt a Nagyváradi Repülőtér,” *turizmus.com*, 2018. január 7. [Online]. Elérhető: <https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/ujabb-sikeres-ebet-zart-a-nagyvaradi-nemzetkozi-repuloter-1155426>
- [15] „Újabb sikeres évet zárt a Nagyváradi Nemzetközi Repülőtér,” *turizmus.com*, 2018. január 7. [Online]. Elérhető: <https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/ujabb-sikeres-ebet-zart-a-nagyvaradi-nemzetkozi-repuloter-1155426>
- [16] A kép forrása: „ATSA Industry SRL din Brașov a semnat, din nou, cu Aeroportul Mihail Kogălniceanu (document),” *ziuconstanta.ro*, 19, Aug 2017. [Online]. Elérhető: [www.ziuconstanta.ro/informatii/combaterea-criminalitatii-in-achizitiile-publice/atsa-industry-srl-din-brasov-a-semnat-din-nou-cu-aeroportul-mihail-kogalniceanu-document-637035.html](http://www.ziuconstanta.ro/informatii/combaterea-criminalitatii-in-achizitiile-publice/atsa-industry-srl-din-brasov-a-semnat-din-nou-cu-aeroportul-mihail-kogalniceanu-document-637035.html)
- [17] Wikipedia The Free Encyclopedia, „Mihail Kogălniceanu International Airport,” Saját szerkesztés az oldal adatainak felhasználásával, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/Mihail\\_Kog%C4%83lniceanu\\_International\\_Airport](https://en.wikipedia.org/wiki/Mihail_Kog%C4%83lniceanu_International_Airport)
- [18] Wikipedia The Free Encyclopedia, „List of the busiest airports in Romania,” Saját szerkesztés az oldal adatainak felhasználásával, [Online]. Elérhető: [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_the\\_busiest\\_airports\\_in\\_Romania](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Romania)
- [19] Saját szerkesztés a Google Maps és az érintett repülőterek honlapjainak és éves beszámolóinak alapján.

- [20] A. Kőrössy, „Versengenek a fapados légitársaságok,” *Krónika*, 2016. május 27. [Online]. Elérhető: <https://kronika.ro/gazdasag/versengenek-a-fapados-legitarsasagok>
- [21] T. Schulek, „Jelentősen bővül a román légi piac,” *KözlekedésVilág*, 2017, július–augusztus, [Online]. Elérhető: [www.kozlekedesvilag.hu/2017/10/02/jelentosen-bovul-roman-legipiac/](http://www.kozlekedesvilag.hu/2017/10/02/jelentosen-bovul-roman-legipiac/)

## MAIN FEATURES OF THE OPERATION AND DEVELOPMENT OF ROMANIAN REGIONAL AIRPORTS

*The main purpose of this study is to examine where Romania is currently in the developing air traffic. What factors play the most role in the development of Romanian regional airports. Is it true that the air traffic of Romanian regional airports has grown remarkably in recent years? Did the air traffic of Romanian regional airports really develop much more dynamically over the last four years than the Hungarian or Austrian airports? Is it true that the air traffic of some Romanian regional airports is now well over the size of their catchment area and collection area?*

**Keywords:** *increasing the competitiveness of rural regions, regional airports, regional development, Romanian regional airports, regional development, the association of Romanian airports*

---

Novoszáth Péter (CSc)  
Egyetemi docens  
Nemzeti Közszolgálati Egyetem  
Államtudományi és Közigazgatási Kar  
Közpénzügyi Kutatóintézet  
[Novoszath.Peter@uni-nke.hu](mailto:Novoszath.Peter@uni-nke.hu)  
<https://orcid.org/0000-0002-8755-6858>

Peter Novoszath, PhD  
Associate Professor  
National University of Public Service  
Faculty of Science of Public Governance and  
Administration  
Research Institute of Public Finance  
[Novoszath.Peter@uni-nke.hu](mailto:Novoszath.Peter@uni-nke.hu)  
<https://orcid.org/0000-0002-8755-6858>

---



<http://journals.uni-nke.hu/index.php/reptudkoz/article/view/249/176>

VÁKÁT OLDAL