

Novoszáth Péter¹ – Szilágyi Balázs²

A tengerentúli járatok jelentősége a közép-európai regionális repülőterek fejlesztésében

Tanulmányunk legfőbb célja az, hogy megvizsgálja, a tengerentúli járatok, különös tekintettel a Kínából érkező légi járatok milyen szerepet játszanak, játszhatnak egy térség, egy régió fejlesztésében. Hol és milyen módon érdemes és lehet ösztönözni a tengerentúli járatok elterjedését a regionális repülőterek fejlesztésében? A tengerentúli légi járatok milyen előnyökkel járhatnak a légi áru- és utasforgalom fejlesztése vonatkozásában, és egyúttal milyen veszélyeket hordozhatnak magukban egy régió számára? Közismert az, hogy Közép-Európa számos regionális repülőtere tudatosan törekszik a beutazó turizmusának és a légi áruforgalom növelése érdekében tengerentúli járatok nyitására. Melyek a legfőbb tapasztalatai ezeknek az erőfeszítéseknek? Magyarországon hol és milyen módon lenne érdemes belevágni ilyen irányú fejlesztésekbe?

Kulcsszavak: a régiók versenyképességének növelése, a Kínával való gazdasági kapcsolatok fejlesztési lehetőségei, regionális fejlesztések, regionális repülőterek, tengerentúli járatok, területi fejlesztések

The Significance of Overseas Flights in Developing Regional Airports of Central Europe

The main objective of our paper is to examine the role that overseas flights, especially those arriving from China, may play in the development of an area or region. Where and how is it worth motivating the spread of overseas flights in the development of regional airports? How may the development of passenger and freight transport benefit from overseas flights, and what dangers may it bring with itself for a region at the same time? It is well known that several regional airports of Central Europe deliberately endeavour to launch overseas flights in order to increase incoming tourism and freight transport. What experience have been brought by such efforts? Where and how to undertake such investments in Hungary?

Keywords: increasing competitiveness of regions, investment possibilities of economic relations with China, development of regions, regional airports, overseas flights, regional development

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

² Doktoranduszhallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Közigazgatástudományi Doktori Iskola, e-mail: Szilagyibalazs@uni-nke.hu, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2794-6464>

1. Bevezetés

A légi közlekedési ágazat nehéz üzlet. A haszonkulcsok nem magasak, a repülőgépek üzemeltetése és fenntartása nagyon drága, a kormányzati szabályozások, különösen az adózás sokszor rendkívül nehézkes és kiszámíthatatlan. Ezenkívül a kereslet betegségek, recesszió, háború vagy terrorizmus miatt is egyik pillanatról a másikra drasztikusan lecsökkenhet. Ugyanakkor, ha egy légitársaság kiemelkedően nyereséges útvonallal rendelkezik, akkor mindez alapvetően változtathatja meg az adott légitársaság pénzügyi helyzetét. A légitársaságok járatai a célállomások egyedi sajátos keverékét hozzák létre, egyes útvonalak magas napi gyakorisággal működnek, míg mások pedig csak napi egyszeri szolgáltatással. Minden légitársaság számára van egy csoportja a jövedelmező útvonalaknak, ahol akár a versenyelőnyük, akár a piaci körülmények, akár a korlátozott verseny kimagasló bevételt eredményezhetnek számukra. Ezeket az útvonalakat azután minden áron védik, igyekeznek megtartani és folyamatosan fejleszteni.

2. A világ légitársaságainak legnagyobb bevételt hozó útvonalai

Több elemzés is készült már arról, hogy 2019-ben a világ legnagyobb légitársaságai számára mely útvonalak termelték a legtöbb bevételt a világ minden táján,³ illetve mely útvonalak generálták a legtöbb bevételt óránként.⁴ Ezek az elemzések egyaránt az OAG Aviation Worldwide adatbázisa alapján készültek, amelyek segítségével nyomon követhetők azok a légitársaságok által repült útvonalak, amelyek a legtöbb bevételt hozták egy adott időszakban.⁵

Az észak-amerikai útvonalak uralják a globális rangsort. Ugyanakkor a legtöbb bevételt és gyakran a legtöbb kérészt is az Amerikai Egyesült Államok északkeleti része és Európa közötti légi járatok hozták. E járatok közül is kiemelkedik a British Airways légitársaság London Heathrow – New York JFK közötti szolgáltatása, amely 1,15 milliárd dollár bevétellel 2019-ben is elsőnek bizonyult az összes útvonal közül. Ráadásul az óránkénti bevétel mintegy 10%-kal növekedett az előző évhez képest. Mivel a járaton az ülések több mint 30%-a az első és az üzleti osztályon van, ennek az útvonalnak a fontossága és értéke a légitársaság számára egyértelmű.

Mivel az elmúlt évtizedben a tíz legjobb útvonal és légitársaság változatlan maradt, ez rámutat arra, hogy ezek mennyire értékesek a légitársaságok számára (1. ábra). Az óránkénti bevételadatokat elemzése ugyanakkor jelentős eltéréseket is felfed. Míg a legnagyobb bevételt generáló LHR – JFK (London – New York) útvonal óránként 27 159 dollárt hozott a British Airways számára, addig az egyre versenyképesebb YYZ – YVR (Torontó – Vancouver) piac valószínűleg az alacsony költségvetésű légitársaságokkal való verseny hatására mindössze 11 936 dollárt generált óránként az Air Canada számára.

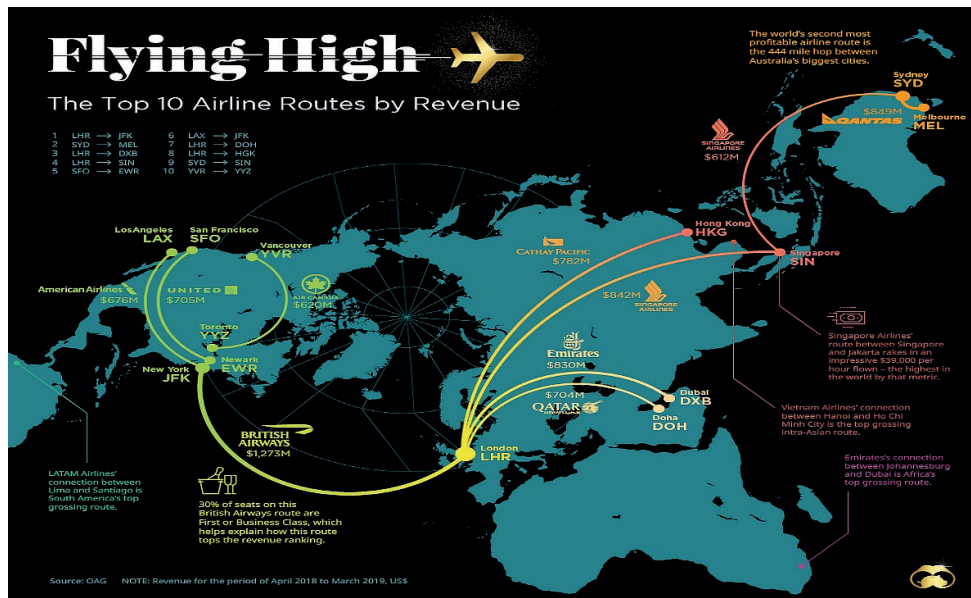
Érdekes módon, az óránkénti bevétel alapján az első tíz útvonal közül kilencnél csökkent a bevétel az előző évhez képest, ami arra utal, hogy valószínűleg a többi légitársaság és a közvetett útvonalak közötti verseny szintje egyaránt intenzív. A rendelkezésre álló kapacitások és az elérhető bevételek közötti összefüggést legjobban a Heathrow-ról induló tíz legfontosabb útvonal magyarázza. E tíz útvonalnak csaknem felét a Oneworld Alliance tagjai üzemeltetik,

³ Nicholas LePan: *Flying High: The Top Ten Airline Routes by Revenue*. Visual Capitalist, 2020.

⁴ John Grant: *Billion Dollar Route – Jewels in the Network*. OAG, 2019.

⁵ OAG Aviation Worldwide: *The world's leading provider of travel data and insight*. 2020.

a Skyteam Alliance tagútvonalainak hiányában. Mindebből jól látszik, hogy a nagy tengerentúli járatokat üzemeltető légitársaságok miért rohannak a rendelkezésre álló résidők kitöltésére, a meglévő fuvarozók pedig mennyire védik hálózatukat.



1. ábra

A világ 10 legnagyobb bevételt termelő kereskedelmi repülési útvonala. Forrás: LePan (2020) i. m.

A transzkontinentális útvonalak uralják az amerikai hazai piacot is a LAX – JFK útvonal például kétszer szerepel az Észak-Amerika tíz legnagyobb bevételt hozó rangsorában. Az American Airlines mellett a Delta Airlinesnak is jól jövedelmezett ezt az útvonalat üzemeltetnie. Annak ellenére, hogy Ázsia gazdasági szuperhatalommá nőtte ki magát, nincsenek olyan utak, amelyek át tudták volna lépni az 1 milliárd dolláros bevételt. A Singapore Airlines Szingapúr (SIN) és a londoni Heathrow (LHR) közötti járata vezet jelenleg az ázsiai járatok listáját, amely 2019-ben 736 millió dollár bevételt generált.

Végző soron természetesen a bevétel önmagában csak egy mérőszám. A tengerentúli, hosszútávú járatoknál alkalmazott széles törzsű géppark egyúttal magas üzemeltetési költségeket is jelent. Ugyanakkor ugyanolyan valószínű, hogy ezeknek a légitársaságoknak a működési nyeresége a saját hálózatában a legmagasabb. A bemutatott elemzések szerint nem valószínű, hogy az elkövetkező néhány évben nagy változás történik e táblázatokban (1. táblázat) vagy azokon kívül, amíg nem történnek jelentős változások a légitársaságok rendelkezésre álló gépparkban, kapacitásokban, ez az, ami leginkább tartósan biztosítja a rangsorban jelenleg előkelő helyeken szereplő légitársaságok számára a megszerzett státuszuk megőrzését.

1. táblázat

A tíz legjobb útvonal a légitársaságok számára a generált bevételek alapján. Forrás: John Grant: *Billion Dollar Route – Jewels in the Network*. OAG, 2019

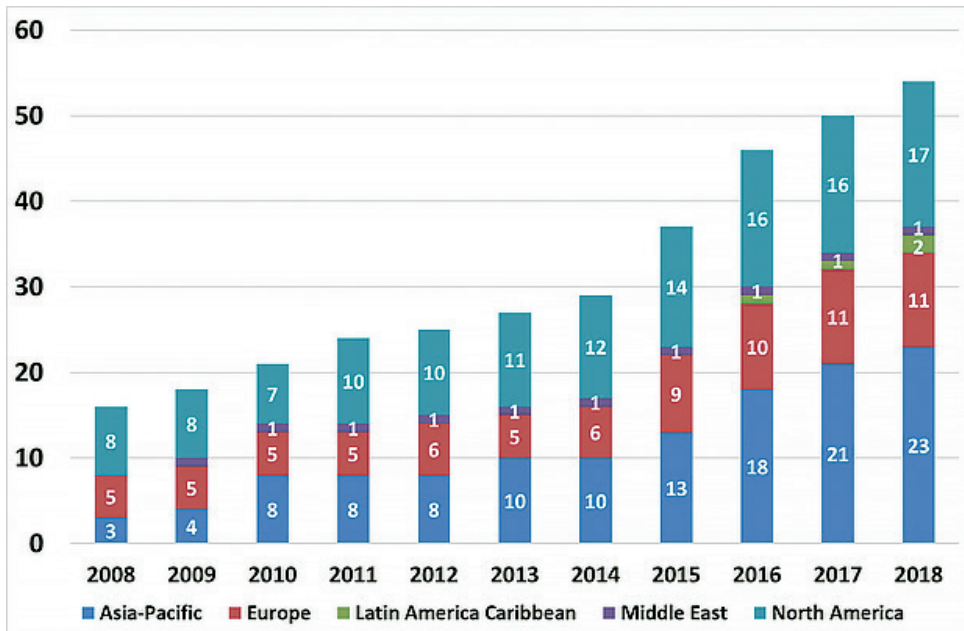
Légitársaság	Repülőtér-pár	Összes bevétel 2017/18 US\$	Összes bevétel 2018/19 US\$	Menetrend szerinti órák 2017/18	Menetrend szerinti órák 2018/19	Egy órára eső bevétel 2017/18 US\$	Egy órára eső bevétel 2018/19 US\$
British Airways	JFK – LHR	1 272 636 497	1 159 126 794	42 116	42 680	30 217	27 159
Qantas Airways	MEL – SYD	849 369 146	861 260 322	35 264	36 229	24 086	23 773
Emirates	LHR – DXB	829 700 504	796 201 645	32 378	31 943	25 625	24 926
Singapore Airlines	LHR – SIN	842 433 414	735 597 614	38 882	39 189	21.666	18 771
United Airlines	SFO – EWR	704 637 035	689 371 368	56 693	53 516	12 429	12 882
American Airlines	LAX – JFK	675 815 760	661 739 788	50 581	50 519	13 361	13 099
Qatar Airways	LHR – DOH	703 998 629	639.122 609	31 264	31 306	22 518	20 415
Cathay Pacific Airways	HKG – LHR	781 892 182	604 595 063	44 205	43 538	17 688	13 887
Singapore Airlines	SYD – SIN	612 294 275	549 711 946	27 847	26 402	21 988	20 821
Air Canada	YVR – YYZ	620 300 509	541 122 509	48 252	45 334	12 855	11 936

Mindazonáltal azt sem szabad elfelejtenünk, hogy az egyre intenzívebb verseny a légi útvonalak piacán egyre több újabb versenytársat fog terelni a legnagyobb bevételt hozó tengerentúli, hosszú távú járatok piacára, illetve egyre több légitársaság fog megpróbálkozni újabb útvonalak megnyitásával a nagyobb haszon reményében.

3. Súlypontváltás a világ leggyorsabban növekvő repülőterei között

Míg 2008-ban 16 olyan repülőtér volt, ahol évente több mint 40 millió utas volt a forgalom, ez a szám 2018-ra 54 repülőtérre nőtt. Összességében ezek a repülőtérrel 2018-ban átlagosan 5,1%-kal növekedtek az egy évvel korábbi utasforgalomhoz viszonyítva. A növekedés ilyen szintje példátlan, különösen azért, mert az e kategóriába tartozó repülőtérrel jelentős része még ma is Észak-Amerika és Európa érett piacain működik. Ugyanakkor az ázsiai-csendes-óceáni térség, amely számos feltörekvő piacnak ad otthont, rendelkezik ma már legtöbb legnagyobb repülőtér-forgalmat lebonyolító csomóponti repülőtérrel. Szám szerint 23 olyan repülőtér van ebben a térségben, amely évente több mint 40 milliós utasforgalmat kezel. Ennek köszönhetően mára már az ázsiai-csendes-óceáni nagy csomópontok a globális légi forgalom 42%-át teszik ki. Észak-Amerika ma már csak a második, 17 megaközponttal (lásd a 2. ábrát). 2018-ban 17 észak-amerikai repülőtér bonyolított le 40 millió utasnál nagyobb forgalmat. Mindez a globális légi forgalom 31%-át tette ki.⁶

⁶ Patrick Lucas: *The eastward shift and the world's fastest-growing airports*. ACI Insights, 2019.



2. ábra

A világ 40 milliós utasforgalmat meghaladó repülőtereinek száma régióként (2008–2018). Forrás: ACI: ACI Annual World Airport Traffic Dataset. 2019. felhasználásával Patrick Lucas: *The eastward shift and the world's fastest-growing airports*. ACI Insights, 2019.

A világ leggyorsabban növekvő repülőtereinek többsége a feltörekvő piacokon helyezkedik el, és ezek jelentős része az ázsiai-csendes-óceáni térségben található. A leggyorsabban növekvő 30 legfontosabb repülőtér közül 12 Kínában vagy Indiában található. A top 30 közül öt indiai. India a liberalizáltabb légi közlekedési piac felé történő elmozdulása és az ország megerősödő gazdasági alapjai egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy a légi közlekedés az egyik leggyorsabban növekvő piaci ágá válnon, a forgalom viszonylag rövid időn belül való rendkívül gyors növekedésével. Bangalore (BLR) és Hyderabad (HYD), két gyorsan növekvő hub repülőtér Indiában, amelyek utasforgalma 29,1%-kal, illetve 21,9%-kal nőtt 2018-ban, és ezzel a világ leggyorsabban növekvő repülőterei rangsorában az első és a harmadik helyet foglalták el a 15 milliónál nagyobb utasforgalmat lebonyolító repülőterek között.

A törökországi mediterrán turizmus és üdülőhelyek egyik fő kapuja az Antalya Nemzetközi Repülőtér (AYT) utasforgalma 2018-ban 22,1%-kal nőtt, ezzel a második helyre került ugyanabban a rangsorban. A nagy orosz repülőtereknél jelentős forgalomnövekedés következett be a 2016-ban tapasztalt gazdasági recessziót követően. A repülőterek forgalmának kiugró növekedését eredményezte a FIFA világbajnokság, amely Oroszországban, 2018 nyarán zajlott. Az orosz fővárost, Moszkvát kiszolgáló két repülőtér a Vnukovo Nemzetközi Repülőtér (VKO) és a Szeremetyevo Nemzetközi Repülőtér (SVO) utasforgalma 2018-ban 18,4%-kal, illetve 14,3%-kal növekedett.

Jinan Yaoqiang nemzetközi repülőtér (ZSJN) szolgálja ki Csinant (Jinan), Santung (Shandong) tartomány fővárosát. 2018-ban a Jinan Yaoqiang Nemzetközi Repülőtér Kína 25. legforgalmasabb repülőtere volt 16 611 795 utassal. Mindez annak is köszönhető, hogy a Sichuan Airlines

2016 decemberétől megkezdte non-stop interkontinentális járatok indítását Csinanból Los Angelesbe (2. táblázat).

2. táblázat

Az öt leggyorsabban növekvő repülőtér 2018-ban a 15 milliónál nagyobb utasforgalmat lebonyolító repülőterek között. Forrás: ACI (2019) i. m. felhasználásával Lucas (2019) i. m.

Sor-rend	Város, ország	Kód	Utasok száma 2018-ban	Éves változás	Földrész	Világ rangsor helyezés
1.	Bangalore, India	BLR	32 331 783	29,1%	Ázsia-Óceánia	66.
2.	Antalya, Törökország	AYT	31 953 777	22,1%	Európa	67.
3.	Hyderabad, India	HYD	20 903 930	21,9%	Ázsia-Óceánia	125.
4.	Moszkva, Oroszország	VKO	21 478 486	18,4%	Európa	118.
5.	Csinan, Kína	TNA	16 611 795	16,0%	Ázsia-Óceánia	148.

Az Egyesült Államok középnyugati részén működő légi teherfuvarozási csomópont, a Chicago Rockford International Airport (RFD) volt 2018-ban a leggyorsabban növekvő repülőtér azon repülőterek között, amelyek több mint 250 ezer tonna légi rakományt kezeltek egy évben. Az amerikai repülőtér forgalma 2018-ban 56,6%-kal növekedett, amikor a UPS után az Amazon online kiskereskedelmi óriás e-kereskedelmi teherhordó központjává vált (lásd 3. táblázat). Az amerikai repülőtér 1994 óta a légi teherfuvarozási multinacionális mamut cég, a UPS központi hub repülőtere.

3. táblázat

Az öt leggyorsabban növekvő repülőtér 2018-ban a 250 ezer tonnánál nagyobb áruforgalmat lebonyolító repülőterek között. Forrás: ACI (2019) i. m. felhasználásával Lucas (2019) i. m.

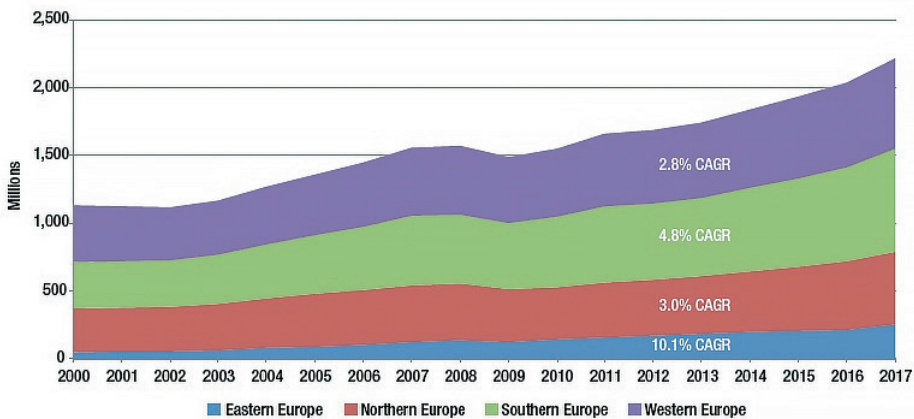
Sor-rend	Város, ország	Kód	Utasok száma 2018-ban	Éves változás	Régió	Világ rangsor helyezés
1.	Rockford IL, Egyesült Államok	RFD	306 332	56,6%	Észak-Amerika	86.
2.	Nairobi, Kenya	NBO	342 759	25,2%	Afrika	80.
3.	Liege, Belgium	LGG	871 956	21,6%	Európa	33.
4.	Xi'An, Kína	XIY	312 639	20,3%	Ázsia-Óceánia	85.
5.	Philadelphia, PA, Egyesült Államok	PHL	503 766	20,0%	Észak-Amerika	61.

2017-ben szintén nyilvánvaló volt az Európában és más régiókban, például Ázsia és a Közel-Kelet közötti távolsági szakaszok nemzetközi forgalmának növekedése. A hosszú távú olcsó üzleti modell növekvő lendülete, különösen a transzatlanti szegmenseken az ipar fontos fejlődését jelentette. Az üzleti modellek elmosódása vagy hibridizációja a hagyományos teljes körű szolgáltatást nyújtó és az olcsó légitársaságok között továbbra is fontos fejlemény az iparban, különösen az európai piacokon. Ennek az új, játékot megváltoztató környezetnek a tüneteként 2017-ben jelentős számú légitársaság csődöt és konszolidációs hullámot látott. Ugyanakkor az Európán belüli piacon létező olcsó légitársaságok, például a Ryanair, az easyJet, a Wizz Air és a Jet2 folyamatos behatolása megmutatja ennek az üzleti modellnek az ellenállóképességét bizonyos piaci szegmensekben. Európán belül azok az útvonalak, amelyek a London Gatwicket (LGW) és a Paris Orlyt (ORY) összekötik a spanyol úti célokkal, mint például a Barcelona (BCN), egyaránt mutattak nagy forgalmat és jelentős növekedést az előző évhez

képest. A London Heathrow (LHR) és Hongkong (HKG) közötti távolsági útvonalon továbbra is robusztus a forgalom.

3.1. Kelet-Közép-Európa az elmúlt évtizedben a növekedés legfontosabb tényezőjévé vált Európában

A Nyugat- és Dél-Európában található repülőterek továbbra is az európai utasforgalom jelentős részét kezelik. Ezek a térségek 2000 óta az egész kontinens forgalmának 64%-át tették ki; átlagos éves növekedési ütemük 2,8%, illetve 4,8% volt. Kelet-Közép-Európa azonban egyre dinamikusabban a kontinens egyik fő szereplőjévé válik. Noha ez a térség a kontinens forgalma egészének mintegy 14%-át teszi ki, a légi közlekedési ágazat rekord növekedése fokozatosan növeli e régió országainak jelentőségét az európai piacon. A jelenlegi előrejelzések szerint a kelet-közép-európai repülőterek elérhetik akár a legmagasabb átlagos utasforgalmat a következő évtizedekben is Európában. A kelet-közép-európai repülőterek 2000 és 2017 között átlagos évi 10,1%-ot meghaladó növekedési rátát értek el, amint azt a 3. ábra is mutatja.



Source: ACI World Airport Traffic Database, 2018

3. ábra

Az utasforgalom fejlődése az egyes európai régiókban (2000-2017). Forrás: ACI: Annual World Airport Traffic Dataset. 2018. felhasználásával Patrick Lucas: Europe's air transport industry – Eastern Europe emerging as major contributor to growth in the last decade. ACI Insights November 1, 2018.

Ez nagyrészt az oroszországi fő kereskedelmi repülőterek gyors növekedésének tulajdonítható, ám más növekvő piacok – például Bulgária, Horvátország, Lengyelország, Románia és Ukrajna – is hozzájárultak e kiemelkedő növekedéshez. Az utasforgalom növekedése 2016 és 2017 között meghaladta a 10%-ot a térség majd minden országában. A térség 2018-ban és 2019-ben is dinamikusán fejlődött és az európai repülés jelentős növekedési központjává vált. Az olcsó légitársaságok egyre növekvő gyakorisága ezeken a piacokon, a javuló gazdasági feltételek mellett az elmúlt években is jelentősen bővítette az európai piacot. A bolgár, horvát, lengyel,

román, ukrán regionális repülőterek nagyon tudatosan igyekeznek bővíteni a repülőtereik elérhetőségét, járatválasztékát. Ennek keretében több repülőtér (például Burgasz, Eszék, Kolozsvár, Split, Zára stb.) is tengerentúli járatok hosszú távú meghonosítására törekszik. A bolgár, horvát, lengyel, román, ukrán közlekedési kormányzatok ebben a törekvésükben maximális segítséget igyekeznek nyújtani ezeknek a repülőtereknek, például a lehetséges fejlesztési források felkutatásában, biztosításában, a repülőterek erőteljes külföldi reklámozásában az ország turisztikai célú marketingje keretében. A bolgár, horvát, lengyel, román, ukrán közigazgatás már korábban felismerte, hogy a regionális repülőterek kulcsszerepet játszanak az idegenforgalom fejlesztésében.⁷

3.2. A koronavírus-járvány miatt jelentősen csökken a légi közlekedés iránti kereslet és a bevételek

A Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) az új koronavírus-kitörés (Covid-19) hatásának kezdeti értékelése szerint az ázsiai-csendes-óceáni térségben a légi közlekedés iránti utasszükséglet teljes évben mintegy 13%-kal csökkenhet. Tekintettel arra, hogy a régió légitársaságainak előrejelzése szerint 2019-ben 4,8%-os növekedés következett volna be, a nettóhatás évi 8,2%-os visszaesés lesz 2019-ben. Ebben a forgatókönyvben ez az ázsiai-csendes-óceáni térségben működő fuvarozók számára 2020-ban 27,8 milliárd dolláros bevételkiesést jelent – ennek nagy részét Kínában nyilvántartott fuvarozók fogják viselni, ebből 12,8 milliárd dollár veszteség csak a kínai belföldi piacon jelentkezik. Ugyanezen forgatókönyv szerint, az ázsiai-csendes-óceáni térségen kívüli fuvarozók várhatóan 1,5 milliárd dolláros bevételkiesést lesznek kénytelenek elkönyvelni. Feltételezve, hogy a keresletcsökkenés csak a Kínához kapcsolt piacokra fog korlátozódni. Ez összességében az elveszített teljes bevételt 29,3 milliárd dollárra tenné. Ezek a becslések egy olyan forgatókönyvön alapulnak, amely feltételezi, hogy a Covid-19 hasonló V alakú hatást fog gyakorolni a keresletre, mint amit a SARS során lehetett tapasztalni. A Covid-19 kitörésének becsült hatása azt is feltételezi, hogy a közegészségügyi vészhelyzet Kínán nem terjed jelentős mértékben túl. Ha szélesebb körben is kiterjed az ázsiai-csendes-óceáni piacokra, akkor a más régiók légitársaságaira gyakorolt hatás nagyobb lesz. Túl korai megbecsülni, hogy ez a bevételkiesés mit jelent a globális jövedelmezőség szempontjából. Még nem tudjuk pontosan, hogyan fog kialakulni a járvány, és hogy ugyanazt a profilt követi-e, mint a SARS esetében. Az érintett kormányok fiskális és monetáris politikát alkalmaznak a káros gazdasági hatások ellensúlyozására. Néhány enyhítést lehet tapasztalni az egyes légitársaságok alacsonyabb üzemanyagárain, attól függően, hogy korábban miként fedezték az üzemanyagköltségeket. A fő prioritás a vírus terjedésének megállítására. A légitársaságok az Egészségügyi Világszervezet (WHO) és más közegészségügyi hatóságok útmutatásait követik annak érdekében, hogy az utasokat teljes biztonságban tartsák. A kereslet hirtelen visszaesése a Covid-19 következtében jelentős pénzügyi hatással lesz a légitársaságokra, különösen azokra, akik különösen ki vannak téve a kínai piacnak. Az IATA jelenlegi becslései szerint a globális forgalmat 4,7%-kal fogja csökkenteni a vírus miatti kereslet-visszaesés. Ellensúlyozva a korábban előre jelzett növekedést, a kereslet első általános

⁷ Novoszát Péter: A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban. *Repüléstudományi Közlemények*, 32. (2020), 1. 111–124.

visszaesését okozhatja a 2008–2009-es globális pénzügyi válság óta. És ez a forgatókönyv 29,3 milliárd dolláros veszteséget eredményezne az utasok bevételében. A 2020-as év egy nagyon nehéz év lesz a légitársaságok számára.

Az IATA értékelése arra is rámutat, hogy a kormányoknak jelentős szerepet kell játszania a válság kiterjedésének megakadályozásában:

A légitársaságok szabványokat és bevált gyakorlatokat dolgoztak ki a Nemzetközi Egészségügyi Szabályzathoz (IHR) kapcsolódóan, hogy hatékonyan és eredményesen kezeljék a közegészségügyi vészhelyzeteket. A légitársaságok tehát attól függenek, hogy a kormányok követik-e az IHR-t, így hatékony globális megközelítést alkalmaznak-e a járvány visszaszorítására. Tanulva a korábbi járványokból a kormányoknak következetesen követniük kell ezeket az előírásokat.

Az egyes kormányoknak jelentős szerepet kell vállalniuk a légi közlekedés megerősítésében. Például a szingapúri kormány 112 millió SGD-t⁸ különített el, pénzügyi támogatások nyújtása érdekében a légitársaságok és az egész repülési ágazat számára. Mindez lehetővé teszi a meglévő légi összeköttetések fenntartását. A légitársaságoknak és a kormányoknak szorosan együtt kell működniük ebben a helyzetben. Közegészségügyi sürgősségi helyzet van, és mindent meg kell próbálni, hogy ez a helyzet ne vezessen gazdasági válsághoz. A repülőtéri költségek csökkentése létfontosságú, a légi összeköttetések fenntartása érdekében. Mindezt az összes kormánynak figyelembe kell vennie és gyorsan kell cselekednie.⁹

A koronavírus-járvány hatásainak számszerűsítésére tett kísérletek hétről hétre más – egyre pesszimistább – eredményeket hoznak. Pár hét leforgása alatt Közép-Európa minden országában megjelent a vírus. Az eleinte részleges zárásokat gyorsan követte Európa légi közlekedésének gyakorlatilag teljes leállása. Ez kihat Közép-Európa minden főbb partnerével fenntartott kapcsolatára. A légi teherszállítás vonatkozásában is elindult némi visszaesés, ami a termelés visszaesésével függ össze. A gazdasági hatások az amúgy is meglévő válságjelenségek felerősödésével mély és hosszan ható következményekkel is járhatnak.

A légi közlekedés jövője e válságos helyzetben a piaci szereplők döntései mellett nagymértékben függ a kormányok és Európát illetően az Európai Unió szerveinek döntéseitől. Szinte teljes újrakezdésről beszélhetünk, mégis érdemes áttekinteni az utóbbi évtized főbb tendenciáit és a 2020-ra korábban tervezett menetrendet.

4. A közlekedés jelentősége Közép-Európa számára

Közép-Európára, Kelet-Közép-Európára vonatkozóan sokféle földrajzi lehatárolás adható. Egy viszonylag új keletű, közlekedési fókuszú megközelítés a Három Tenger Kezdeményezés országait: Ausztriát, Bulgáriát, Csehországot, Észtországot, Horvátországot, Lengyelországot, Lettországot, Litvániát, Magyarországot, Romániát, Szlovákiát és Szlovéniát sorolja Közép-Európához. Mivel kizárólag EU-tagokról van szó, jól kezelhető elemzési keretet ad. Ausztria némileg kilóg a sorból, de a térség közlekedési kapcsolataiban játszott kulcsszerepe miatt és felzárkózási referenciapontként sem hagyható ki. Az Európai Unió tagállamaira korlátozódó

⁸ Szingapúri dollár.

⁹ IATA: *Covid-19 Cuts Demand and Revenues*. Press Release No: 7. 20 February 2020.

elemzés előnye a jobb összehasonlíthatóság, és az Eurostat által közzétett adatok használataának lehetősége.

A vizsgált 12 országban él a Brexit utáni 27 tagú Európai Unió lakosságának 25%-a (csökkenő tendencia mellett),¹⁰ itt termelik meg az EU GDP-jének folyó áron több mint 13%-át vásárlóérték-paritáson közel 20%-át.¹¹ Az Európai Unión belüli (INTRA-EU27) kereskedelem közel 24%-ában (euróban kifejezve) érintett a Három Tenger Térség, az EXTRA-EU külkereskedelemnek több mint 13%-a (a GDP-hez hasonló arány) irányul ide, vagy származik innen. Az EXTRA-EU külkereskedelem esetében valamelyest nagyobb: 16%-os részarányt kapunk, ha a tonnában kifejezett árutömegben belüli arányokat nézzük.¹² Ami az érkező turisták számát illeti, Európán belülről és kívülről is 17% e térség részaránya, az utóbbi kategóriában (Európán kívüli turisták) különösen dinamikus növekedés mellett. Az EU-ból kifelé irányuló utazások töredékes adatai alapján valószínűsíthető, hogy az Európán kívülre irányuló idegenforgalomban a Három Tenger Térségének országai 10% alatti arányt képviselnek.¹³

Több mint egy évtizede látható az új tagállamokból megindult munkaerő-mobilitással összefüggő jelentős közlekedési igény.¹⁴ A növekvő légi utasforgalom jelentős részben ezzel függ össze.¹⁵ Az utóbbi évtizedben a főbb repülőterek forgalma megélnéknült a térségben, és néhány regionális reptér esetében is hasonló tendenciát tapasztalunk. Az Európai Unió és azon belül a szűkebb térség is egyre több légi úton, más földrészről érkező turistát fogad. 2009 és 2019 között megduplázódott az Európán kívülről a mai 27 tagú Európai Unió országaiba érkező turisták száma évi 45 millióról 93 millióra nőtt. Ezen belül a Három Tenger térségbe érkezők száma megháromszorozódott, elérve a 16 milliót. Ezek az adatok a nemzeti statisztikák adatain alapulnak, vagyis a több országot felkeresők többszörösen szerepelnek. A kiutazók számára vonatkozó hiányos statisztikákból az látszik, hogy míg EU27 körből 2013 és 2018 között másfélszeresére, 45 millióra nőtt a földrészt elhagyó turisták száma, a HTK régióból csak 3 millióról 4 millióra nőtt a tengerentúltra utazók száma.

5. Tengerentúli forgalmú közép-európai repülőterek

Az Eurostat a térség 60 repülőterére vonatkozóan tesz közzé Európán kívülről érkező légi-utas-statisztikát.¹⁶ Ezek adatait megismerve képet alkothatunk a tendenciákról, a regionális repterek szerepéről. Az itt ismertetett adatok szempontjából Oroszország és Törökország Európának számít. Az ilyen értelemben vett Európán kívüli országokat kell „tengerentúli-ként” érteni. Az utasforgalmi adatok minden esetben érkezési adatok. A 60 repülőtér közül öt román (Karánsebes, Konstanca, Nagybánya, Szatmárnémeti és Tulcea) esetében egyetlen utas sem érkezett a 2010-es években Európán kívülről, három esetben csak 2019-ben indultak (Arad, Nagyvárad, Suceava – charterjáratok a mediterrán térségbe). 28 olyan reptér van,

¹⁰ Eurostat: *Population (Demography, Migration and Projections)*.

¹¹ Eurostat: *Annual National Accounts*.

¹² Eurostat: *International trade in goods*.

¹³ Eurostat: *Tourism*.

¹⁴ Frédéric Dobruszkes: New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17. (2009), 6. 423–432.

¹⁵ Aisling Reynolds-Feighan: Air transport accessibility changes in depopulating European states. *Advances in Transport Policy and Planning*, 2. (2018), 15–55.

¹⁶ Eurostat: *Transport*.

amelyik 2010 és 2019 között minden évben fogadott Európán kívüli járatot. Közéjük tartozik a 12 fővárosi reptér.

A térségbe Európán kívülről érkező légi utasok száma 2010 és 2015 között 4 millió körül ingadozott, majd 2019-re gyors növekedéssel 11,5 millióra nőtt. A fővárosi repülőterek esetében 2012 óta folyamatos volt a növekedés, 2017-től már évi 1 millió fölött bővült a tengerentúli utasérkezések száma. A nem fővárosi repterek esetében a 2016 és 2019 közötti gyors növekedést megelőzően nem olvasható ki egyértelmű tendencia, 2018-ban fogadtak először összesen 1 milliót meghaladó utast Európán kívülről.

A térségben három repülőtér fogad évi legalább 1 millió tengerentúli utast: Bécs, Varsó és Prága. E három reptér bonyolítja a 12 országot felölelő térség tengerentúli repülőforgalmának kétharmadát. Bécs hirtelen növekedéssel érte el a 2019-es 4,8 milliós tengerentúli utasszámot. Varsó 2013-ban előzte meg Prágát. Két repülőtér van még, amely legalább félmillió utast fogad a tengerentúlról: Budapest és Bukarest. A hatodik helyezett nem fővárosi légikikötő: Katowice. Kétszázezer felett érkeztek az utóbbi két évben Szófiába és Zágrábba is. Vilnius és a 2018-ig előtte járó Riga is bekerült a tíz legnagyobb tengerentúli forgalmú repülőtér közé 2019-ben, a pozsonyi reptérnek a 12., a tallinnai és ljubljainak csak a 18., illetve 24. hely jutott.

A „vidéki” lengyel repülőterek közt Katowice mellett kiemelés érdemel Krakkó és Poznań, ahol a 2016-os hétezeres tengerentúli érkezés 2019-re 158, illetve 70 ezerre emelkedett. Ezeket országukon belül Wrocław és Gdańsk követi. Bulgáriában a két tengerparti reptér (Burgasz és Várna) 2016-ig együtt több tengerentúli utast fogadott, mint a főváros. Csehországban Brnóban és Ostravában, Szlovákiában pedig Kassán 2016 után megindult némi tengerentúli forgalomnövekedés, de 2019-re megtört a lendület. Romániában a regionális repterek közül Iași, Temesvár és Nagyszében tengerentúli próbálkozásai viszonylag újak, minden tekintetben messze vannak Bukaresttől. Ausztriában Salzburg, Linz és Graz 2019-ben lendületet vett. Horvátországban Dubrovnik említhető meg, Litvániában Kaunas.

6. A Közép-Európába irányuló idegenforgalom

Amint láttuk, a térséget felkereső tengerentúli turisták számának csak a felét, az összes ki- és beutazónak bő harmadát adja ki a térség repülőtereire tengerentúlról (európai átszállás nélkül) érkező (és visszaérkező) turisták száma. Elvileg tehát nem irreális célkitűzés a Három Tenger Térsége tengerentúli légi forgalma két-háromszorosának elérése a jelenlegi válságot követő pár éven belül. A fejlesztésre érdemes desztinációk beazonosítása érdekében vegyük sorra, mekkora forgalmat bonyolít a térség az egyes földrészekkel.

Ázsia az összes beutazónak és a térségbe közvetlenül utazóknak is több mint felét adja. A Közép-Európából Európán kívülre utazók több mint harmadának úti célja ez a földrész. Ezen belül a légi kapcsolatok terén a Közel-Kelet adja a legnagyobb szeletet. Az ázsiai légiutas-érkezések 2019-ben 7,4 millió főt tettek ki (az összes tengerentúli érkezés kétharmadát), ebből 4,9 millió volt a Közel-Keletről (vissza)érkező utas. Közép-Európa és az Arab-félsziget közt egyre inkább ritkaságszámba megy az átszállás. A térségbe érkező kínai, dél-koreai és japán turisták száma 2019-ben együttesen közel 5 millió volt, a tíz évvel korábbi négyszerese, felük kínai. A kiutazókra vonatkozó rendkívül hézagos adatok nagyságrendi elmaradást mutatnak. A távol-keleti relációban kétharmados volt az európai vagy ázsiai átszállással érkezők aránya.

További jelentős desztináció az Egyesült Államok. 2019-ben 1,7 millió utas már átszállás nélkül érkezett Közép-Európába. Az átszállókkal együtt az összes USA-ból jövő turista száma ekkor már gyors növekedéssel 4,8 millió volt, a kiutazóké valamelyest alacsonyabb dinamikával 1 millió felett. Az USA-ból érkezők száma 2018-ban haladta meg a 3 milliót, ami a 2010-es adat duplája. Összességében Közép-Európa és Észak-Amerika közt szinte háromnegyedes arányt képviselnek még a nyugat-európai átszállók. A térségbe érkező tengerentúli turistáknak mindössze 1,5%-a jön Afrikából, a térségből Európán kívülre utazóknak viszont szinte harmadának ez a földrész az úti célja. Jellemzően közvetlen (főként charter-) járatokkal.

A 2019-ben a Három Tenger térségbe érkező 16 millió turistából 4,5 millió jutott Ausztriára, 3 millió Csehországra és közel ennyi Horvátországra. Az 1,5, illetve 1,3 millió tengerentúlit fogadó Magyarországot és Lengyelországot Szlovénia és Románia követte. Bulgária félmillió tengerentúli turistát fogadott. A kiutazókat illetően Ausztria és Lengyelország állt az élen 1-1 millió fővel, Csehország járt a nyomukban.

A közvetlenül tengeren túlról érkező légi utasok 2,1 milliós számával Lengyelország 2018-ban beérte Ausztriát, de az osztrák desztináció népszerűsége 2019-ben ugrásszerűen megnőtt: 4,9 millió tengerentúli érkezést regisztráltak.

A tengerentúlról nem üzleti vagy rokonlátogatási céllal Közép-Európába érkezők körében jellemző célkitűzés, hogy több országot is felkeressenek. A felfedezési vágy és a társadalmi presztízs (büszkélkedés a közösségi médiában azzal, hány országban járt az illető szűken mért szabadsága alatt) is motiválhatja ezt a tendenciát. Jelen sorok íróinak egyike nemrégiben egy vízumközpontot vezetett Kínában, amely több európai ország képviselőjét is ellátta. Az igénylők többsége több európai országot is megjelölt úti célként, nem ritkán 3-4-et. Ennek a jelenségnek a tudományos feldolgozása még várta magára, de desztinációfejlesztés szempontjából döntő körülmény.

7. Közép-európai repterek, légitársaságok, desztinációk

Az utasszámok mellett a járatszámok is fontos információt hordoznak. 2020. március 20-i keresésünk¹⁷ során a reptéri információk alapján 407 olyan járatot sikerült összeszámolni, amelyek 2020-ban Három Tenger térségének repülőterei és Európán (és Törökországon, Oroszországon) kívüli desztinációk között létesítettek (volna) kapcsolatot. A keresés időpontjában a járatok többsége nem üzemelt. Minden olyan járatot számba vettünk, amelyeket 2020-ban hosszabb-rövidebb ideig üzemeltetni terveztek. Néhány tervezetten megszűnő járatot is, minden tervezett, de meg nem valósult bővítést. Az alábbi elemzés erre az elméleti járáshálóra vonatkozik, amely a 2020-as évek első felében helyreálló légi közlekedés irányainak alapja lehet.

A járatok száma alapján a repülőterek sorrendje eltér az érkezések száma alapján számítottól. Varsó e téren Bécs előtt jár. Prágát nemcsak Budapest, hanem Katowice is megelőzi. Az öt legnagyobb forgalmú repterre 220 járat szállít utasokat más kontinensekről. Az utasok tekintetében 9., illetve 10. Vilnius és Riga a járatok száma alapján 7. és 8. A 9. helyen 11 járatral pedig az utasszám tekintetében a 2018-ban még csak 19. Kolozsvár áll, megelőzve a két és félszer annyi utast fogadó Krakkót. A listát záró tíz repülőterről (Arad, Fiume, Iasi, Kaunas,

¹⁷ A szerzők gyűjtése a vizsgált repülőterek honlapjai és a Wikipédia oldalairól.

Lublin, Marosvásárhely, Rzeszów, Szatmárnémeti, Várna, Zára) csak egyetlen tengerentúli járat szerepel a menetrendben.

A vizsgált 40 repülőtérre 71 légitársaság létesített járatokat más kontinensekről. Nyolc társaság adja a járatok felét. A legtöbb (41) tengerentúli járatot a cseh Smartwings üzemelteti, szoroson követi a lengyel Enter Air 39 tengerentúli járattal. A dobogón van még a LOT is. Az Austrian Airlinest megelőzi a Wizz Air és a Ryanair. 22 légitársaságnak csak egyetlen egy tengerentúli járata van a térségből.

A 88 desztináció közül kiemelkedik Tel Aviv és Gurdaka (Hurghada 62, illetve 57 járattal). A repterek versenyében nagy lemaradással Sarm es-Sejk és Marsza Alam következik (19-19 járat). A városok közt Dubaj lenne a harmadik: két reptere 12 (Al Maktoum), illetve nyolc (International) járatban érintett, a szomszédos Sardzsába is repül két járat. 36 tengerentúli desztinációt csak egyetlen járat köti a Három Tenger térségéhez. A 88 desztináció pontosan fele ázsiai, 26 afrikai, 18 amerikai. A 407 járatból 185 köti össze Közép-Európát Ázsiával, 176 Afrikával, 46 pedig Amerikával. A Tel Aviv-i 62 járatból 15 Wizz Air-járat – ez a tengerentúli Wizz Air-járatok több mint fele. A gurdakai desztinációban nincs hasonlóan kiemelkedő légitársaság, az Air Cairo és a Smartwings is hét járatot üzemeltet ide Közép-Európából. Országokénti bontásban (4. táblázat) még jobban kiemelkedik néhány desztináció, ami kiegészítő keretet ad elemzésünknek.

4. táblázat

A legtöbb közép-európai járatban érintett Európán kívüli országok. Forrás: a szerzők gyűjtése

Sorrend	Ország	Járat
1.	Egyiptom	100
2.	Izrael	75
3.	Tunézia	38
4.	Egyesült Arab Emírségek	30
5.	USA	25
6.	Kína	16
7.	Marokkó	12
8.	Jordánia	11
9.	Kanada	11
10.	Katar	8

5. táblázat

A legtöbb Közép-Európából induló desztinációban érintett Európán kívüli országok. Forrás: a szerzők gyűjtése

Sorrend	Ország	Desztináció
1.	Kína	10
2.	USA	9
3.	Egyiptom	6
4.	Egyesült Arab Emírségek	5
5.	Tunézia	4
6.	Marokkó	4
7.	Thaiföld	3
8.	Kuba	3

Az egyiptomi, izraeli és tunéziai járatok adják a vizsgált kategória felét. Döntően Közép-Európából a mediterrán térségbe irányuló turistaforgalomról van szó. Izrael esetében az idegenforgalom már kevésbé egyirányú, számottevő hivatásforgalom és rokonlátogatás is jelentkezik. Csak egy példa: Romániába több turista érkezik Izraelből, mint az USA-ból és Kínából együttvéve. Egyiptomhoz és Tunéziához hasonló desztináció a középmezőnyben Marokkó és Jordánia. A nagyarányú „nyaralóforgalomban” a desztinációk, légitársaságok és a közép-európai repterek is nagy számban vesznek részt, fejlődésük alapvetően piaci keretek mentén paraméterezhető.

A közel-keleti térségben külön említendők az Egyesült Arab Emírségek repterei és Katar a dohai repülőtérrel. Itt jelentős a tranzitforgalom is Ázsia és Óceánia felé. A Prága–Dubai-International relációban három járat (Emirates, flydubai és Smartwings) verseng. Az Emirates öt fővárost: Bécsset, Budapestet, Prágát, Varsót és (szezonalisan) Zágrábot köti Dubajon keresztül e keleti világhoz. A flydubai fővárosok (Bukarest, Pozsony, Prága, Szófia) mellett két regionális reptérnek (Dubrovnik és Krakkó) is biztosít dubaji összeköttetést. A nagyobb dubaji repülőtérre irányuló forgalmat az Al-Maktoumra közlekedő AirBucharest (Bukarest), GetJet (Vilnius), SMartLynx (Tallinn) és Wizz Air (Budapest, Bukarest, Katowice, Kolozsvár, Szófia), valamint a Sardzsába közlekedő Air Arabia (Bécs és Prága) egészítik ki. Doha esetében mind a nyolc járatot a Qatar Airways üzemelteti, hét fővárosi (Bécs, Budapest, Bukarest, Prága, Szófia, Varsó és Zágráb) járat mellett egy szezonális dubrovnikai indul. Ezen öböl menti reptereken túl más Európán kívüli nagy forgalmú, harmadik országba irányuló átszállóhelyeknek nincs közvetlen kapcsolata Közép-Európával. Kerülhet ilyen szerepbe Közép-Ázsia néhány reptere. Egyelőre Rigából van járat Taskentbe (Uzbekistan Airways) és Almatiba (airBaltic), Budapestről (Wizz Air), Prágából (SCAT) és Varsóból (LOT) pedig Nur-Szultanba.

Gyorsan fejlődő desztinációkat találunk az USA-ban. 2020-ra már 25 járatot tervezett öt légitársaság kilenc amerikai (Boston, Chicago-O'Hare, Los Angeles, Miami, JFK, Newark, Philadelphia, San Francisco és Washington-Dulles) és hét közép-európai repülőtér között. A kilenc desztináció közt Chicago (hat járat), New York (öt járat) és Newark áll az élen. Az öt társaság közt a LOT jár az élen 11 járattal, az Austrian és az American hat-hat járattal követi, a Delta és a United csak egy-egy relációban (Prága–JFK, illetve Prága–Newark) repül. A hét közép-európai reptér között négy fővárosi (Bécs, Budapest, Prága, Varsó) és három vidéki reptér (Dubrovnik, Krakkó és Rzeszów) van. A hét varsói járat mindegyikét és az egyetlen rzeszówi (Newark) járatot a LOT üzemelteti. Bécsből repül mind a hat Austrian Airlines járat. Dubrovnikba egyedül az American repül (Philadelphiából). Prágában a három amerikai társaság osztozik a négy járaton. Budapestről két American és egy LOT, Krakkóból két LOT és egy American járat közlekedik az USA-ba. Az egyetlen járat, amely két társaság kínálatában is szerepel a Krakkó–Chicago. Itt érdemes megemlíteni az USA északi határánál fekvő kanadai repülőterek közép-európai összeköttetéseit is. A nyolc torontói légi járat közül hatot az Air Canada (a bécsi kivételével Air Canada Rouge) üzemeltet, Varsóból a LOT, Zágrábra az Air Transat repül. Monreálba Bécsből (Austrian), Bukarestből (Air Canada Rouge) és Prágából (Air Transat) lehet átszállás nélkül eljutni. Regionális repterekről nem indul Kanadába járat, Budapest kivételével mindenhol (Bécsből, Bukarestből, Prágából, Varsóból, Zágrábból) kettő.

A Közép-Európából Európán kívül repült desztinációk (5. táblázat) közül Kínára jut a legtöbb. Kilenc kínai város (Csengtu, Csungking, Hszian, Kanton, Peking, Sanghaj, Sencsen, Szanja, Ürümcsi) tíz repülőtérének van közvetlen összeköttetése Közép-Európa négy legnagyobb forgalmú repterével (Bécs, Budapest, Prága, Varsó), nyolc légitársaságnak köszönhetően. Prága

egyetlen kínai kapcsolatát a Sichuan csengdui járatának köszönheti, Varsónak csak Pekinggel van közvetlen légi összeköttetése (két LOT a két pekingi reptérre és egy Air China). Budapestről hét, Bécsből hat járat repül Kínába. A légitárságok közül az Air China és a Shanghai Airlines üzemeltet három-három járatot. Az előbbi járatai Pekinget kötik össze Béccsel, Budapesttel és Varsóval, az utóbbi járatai Budapestről ágaznak szét Csengtu, Hszian és Sencsen irányába. A Pekinget és Sanghajt repülő Austrian mellett a China Southern is bécsi desztinációt választott (Kantonból és Ürümsziből). A Hainan két járatának (Bécs–Sencsen, Budapest–Csungking) nincs közös pontja. Charterjáratokkal (Budapest–Szanja) a Sunday kísérletezik. Pekingbe (Capital és Daxing) összesen hat, Sanghajba és Csengtuba két-két járat van, a többi desztinációt csak egy-egy járat kapcsolja Közép-Európához. Ázsia keleti felében megemlíthető még a hét szülői járat, a három thai desztinációba közlekedő hat és a két japán desztinációba repülő három járat. Feltűnő az átszállási lehetőségek szempontjából kiemelkedő Hongkong és Kuala Lumpur közép-európai összeköttetésének hiánya, és hogy olyan csomópontba, mint Szingapúr, csak Varsóból lehet eljutni.

A rendszeres tengerentúli teherszállításban kevesebb szereplőt találunk részben eltérő desztinációkkal. E téren Budapest jár az élen öt járattal. A magyar fővárosból a Cargolux (Almati, Hongkong, Tajpej), a Korean Air Cargo (Szoul) és Qatar Airways Cargo (Doha) szállít. Mind a négy varsói teherjáratot a UPS üzemelteti: Almatiba, Csengtuba, Hongkongba és Sanghajba. A Bécs–Szoul relációban az Asiana Cargo és Korean Air Cargo repül. Az utóbbi társaság Bécs és Delhi között is szállít. Prágából és Zágrábból csak a Qatar Airways Cargo jár (Dohába).

8. Regionális repülőterek lehetőségei Közép-Európában

Az imént bemutatott desztinációknak 40 közép-európai repülőtérről van átszállás nélküli összeköttetése, ezek közül 27 nem fővárosi reptér. Közülük kilenc van Romániában, hat Lengyelországban, három-három Ausztriában, illetve Horvátországban, kettő-kettő Bulgáriában, illetve Csehországban, egy-egy Litvániában és Magyarországon. Néhány további térségbeli repülőtérről van ugyan nemzetközi fogalma, de az nem lép ki a földrajzi Európa országain kívülre. Napirenden vannak regionális reptérfejlesztések is, amelyek megvalósulása évtizedes távlatban új szereplőket is behozhat. A 2020-as évek térségbeli legnagyobb beruházása az új varsói reptér és hozzá kapcsolódó nagy sebességű vasút fejlesztése, amely jelentősen befolyásolhatja a regionális szereplők jövőjét. Az egy lakosra vagy területegységre vetített tengerentúli forgalmat bonyolító repülőterek számát illetően jelentős lemaradásban van a többiekhez képest Magyarország és Szlovákia.

Az imént részletesen vizsgált 407 járatból 126 jut a nem fővárosi repülőterekre. Ezeknek közel fele, 60 Lengyelország vidéki városait köti össze Európán kívüli desztinációkkal. A romániai vidéki városok 28 tengerentúli járata figyelemre méltó már csak a bukaresti 21-gyel összevetve is. A 12 vizsgált ország vidéki városból Európán kívül közlekedő járatainak 95%-át öt ország (Ausztria, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Románia) repterei adják. A Közép-Európa és tengerentúl közötti légi forgalmat bonyolító 71 társaság közül 28 van jelen a regionális reptereken. A 126 járatból 29-et az Enter Air üzemeltet, 14-et a Smartwings, 10-et a Wizz Air. A desztinációk sorát Gurdaka (Hurghada, 31 járat), Tel Aviv (24) és Marsza Alam (11) vezeti.

Ahogy láttuk, Közép-Európa és az Európán kívüli világ közt elsősorban a mediterrán térségbe irányuló üdülési célú forgalmat bonyolító járatok, az erre specializálódott társaságok

adják. Ezek piacát a teljes kiutaztatási idegenforgalmi piac részeként lehet elemezni. A regionális repterek széles köre be tudott ebbe csatlakozni, a piac a többiek előtt is nyitott. Tel Aviv ugyan átmeneti kategóriába sorolható a hivatásforgalom felé, de a regionális repterek esetében a kiutazó és beutazó turisták adják a többséget. Ebbe a városba a 27 vizsgált regionális reptér közül 16 üzemeltet járatot, Krakkóból 4, Katowicéből 3, Burgaszból, Dubrovnikból és Kolozsvárról kettő-kettő.

A LOT a térségben a legnagyobb hagyományos légitársaság, ők üzemeltetik a legtöbb olyan járatot, amely nem a globális léptékkal „közel-külföldi” nyaralóhelyeket célozza. Bár a LOT indít tengerentúli járatot Lengyelországon kívülről is (Budapestről), regionális repülőtérrel csak országon belül – Krakkóból (Chicagóba, New Yorkba, Tel Avivba), Lublinból (Tel Avivba), Rzeszówból (Newarkba) és Wrocławból (Tel Avivba). Az Austrian Airlines és a Czech Airlines csak Bécsből, illetve Prágából repül, külföldi tulajdonosok (Lufthansa, Korean) is korlátozzák hálózatépítésüket. A Bulgaria Air és a TAROM is Szófiából, Bukarestből indítja két-két közel-keleti járatát. A Croatia Airlinesnak Zágrábból és Dubrovnikból is van egy-egy Tel Aviv-i járata.

Az American Dubrovnik és Krakkó számára biztosít tengerentúli kapcsolatot (Chicagóval, illetve Philadelphiával), a flydubai is ebből a két vidéki városból repül haza bázisára. A Wizz Air a regionális repterek közül Katowicét és Kolozsvárt köti össze Dubajjal (Al-Maktoum). A Qatar Dubrovnikot kapcsolja be Dohán keresztül az ázsiai forgalomba. Mint láttuk, Kínába csak fővárosokból lehet repülni. Ez igaz minden Arab-félszigeten túli ázsiai desztinációra.

A fentiekből látszik:

- A közeli, de melegebb tájakra irányuló forgalomban a közép-európai reptereknek már most is nagy a szerepe, a kapcsoló turisztikai kínálat és kereslet növekedésével bővíthető a járatok száma a regionális repterek fokozottabb igénybevételével.
- A térségbeni hagyományos légitársaságok közül egyedül a LOT-nak van Közép-Európa tengerentúli térségekbe történő bekapcsolására stratégiája. Az regionális reptereket is érint, de csak Lengyelországban.
- A térségen kívüli társaságok egyelőre a saját turisztikai kínálatuk alapján Krakkót és Dubrovnikot tudták beazonosítani önálló, nem fővárosi célpontként.
- Az Arab-félszigetet leszámítva ázsiai társaságok egyelőre nem számolnak közép-európai regionális repterekkel.
- A menetrend szerinti interkontinentális áruszállításba ezek a repterek nem kapcsolódtak be.

9. Következtetések

Megfelelő előkészítés és átszállási kapcsolatok esetén kiemelkedő bevétellel kecsegtet a főbb észak-amerikai, a dohai, dubaji, valamint a hongkongi és szingapúri járatok üzemeltetése. Közép-Európa közvetlen kapcsolatai ezekkel a desztinációkkal erősödnek, de Szingapúrba egyelőre csak egy (varsói LOT) járat közlekedik, Hongkonggal pedig nincs közvetlen kapcsolat.

Jelentős átrendeződésnek vagyunk tanúi a legnagyobb forgalmú repülőterek között, amelynek része kínai és más ázsiai repterek gyors növekedése. Közép-Európa egyre több kapcsolatot létesít kínai városokkal.

Közép- és Kelet-Európa légi forgalma dinamikusan növekedett a 2010-es években, ebbe fokozatosan kapcsolódnak bele regionális repülőterek is. A regionális reptereket érintő járatindításokat a helyi kormányzati szereplők is támogatják.

A koronavírus-járvány gyakorlatilag teljesen leállította a légi közlekedést. Azok a társaságok, amelyek képesek túlélni több hónapot bevétel nélkül, újraindíthatják járataikat. A válság jelentős átrendeződést hozhat a légi közlekedésben.

Közép-Európa tengerentúli idegenforgalma (ki- és beutazások) gyorsabban bővül, mint a légi forgalom ugyanezekben a relációkban. A ki- és beutazók többsége jelenleg a térségen kívül, Európában átszállva utazik. A közép-európai fővárosok tengerentúli összeköttetései gyorsan bővülnek. A regionális repterek esetében jelentős egyenetlenségek és lemaradás jellemző. A teherszállításban még nagyobb a lemaradás, öt fővárosi repülőteret leszámítva csak eseti jelleggel van Európán belüli átrakodás nélküli tengerentúli szállítás.

Az Európán kívüli térségbe irányuló közép-európai légi személyszállítás döntő többsége az észak-afrikai és közel-keleti üdülőhelyekre irányul, nagy számú piaci szereplővel, a regionális repterek növekvő bevonásával. Ez a folyamat tisztán üzleti alapon fenntartható.

Észak-Amerikával egyre több közvetlen kapcsolat létesül. A ki- és beutazók szempontjai egyaránt befolyásolják a fejlődést. Megindult a regionális repterek bekapcsolódása is, de ehhez a leginkább érintett közép-európai városok (Krakkó és Dubrovnik) erős turisztikai kínálata is kellett.

Ázsián belül Kína vált a fő légi közlekedési partnerré. A növekvő számú járatok Kína minden táját érintik, de Közép-Európában csak néhány fővárost. A teherszállításban is kiemelt desztináció Kína. Ázsia felé hidat képez Doha és Dubaj, néhány közép-európai regionális repteret is bevonva. Az átszállás, illetve átrakodás lehetőségét kínálva megjelentek a színen közép-ázsiai repterek is.

A közép-európai társaságok közül egyedül a LOT képes regionális reptereket is bevonva a mediterrán térségnél és az Arab-félszigetnél messzebbre repülő tengerentúli járatokat indítani. Közép-Európa jobb lefedéséhez további társaságnak kellene megjelenni hasonló ambíciókkal. Az amerikai és főleg a kínai légitársaságok itteni fejlődése erősen függ a turisztikai kínálattól. Különösen a kínai turistákra jellemző, hogy utazásuk során több országot is felkeresnek. Útítervük összeállításánál döntő tényező, hogy az adott desztinációból mely továbbiakba lehet gyorsan eljutni.

Ákár új regionális repülőterek is bekapcsolódhatnak a transzatlanti forgalomba. A Hévíz-Balaton Airport példáján bemutatva: a meglévő balatoni és gyógyfürdői kínálat fejlesztése mellé szükség van gyors autóbuzos bécsi és budapesti kapcsolatra, minimum prágai és krakkói (de akár dubrovnikai, kolozsvári, észak-olaszországi, salzburgi, mostari stb.) légi átszállási lehetőségeire.

A regionális repterek tengerentúli kapcsolataira kimutatható érdemi kereslet, azonban Lengyelország kivételével a tőkeerős, hagyományos üzleti modellt követő társaság és a közép-európai térségen belüli gyors közlekedési kapcsolatok hiányában a kínálatnak komoly korlátai vannak. Ezek leküzdése túlmutat a regionális repterek üzemeltetőinek hatáskörén.

Felhasznált irodalom

- Dobruszkes, Frédéric: New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17. (2009), 6. 423–432. Online: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.005>
- Grant, John: *Billion Dollar Route – Jewels in the Network*. OAG, 2019. Online: www.oag.com/blog/billion-dollar-route-jewels-in-the-network
- IATA: *Covid-19 Cuts Demand and Revenues*. Press Release No: 7. 20 February 2020. Online: www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-02-20-01/
- LePan, Nicholas: *Flying High: The Top Ten Airline Routes by Revenue*. Visual Capitalist, 2020. Online: www.visualcapitalist.com/top-airline-routes-by-revenue/
- Lucas, Patrick: *Europe's air transport industry – Eastern Europe emerging as major contributor to growth in the last decade*. ACI Insights, 2018. Online: <https://blog.aci.aero/europe-air-transport-industry-eastern-europe-emerging-as-major-contributor-to-growth-in-the-last-decade/>
- Lucas, Patrick: *The eastward shift and the world's fastest-growing airports*. ACI Insights, 2019. Online: <https://blog.aci.aero/the-eastward-shift-and-the-worlds-fastest-growing-airports/>
- Novoszátth Péter: A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban. *Repüléstudományi Közlemények*, 32. (2020), 1. 111–124. Online: <https://doi.org/10.32560/rk.2020.1.8>
- OAG Aviation Worldwide: *The world's leading provider of travel data and insight*. 2020. Online: www.oag.com/
- Reynolds-Feighan, Aisling: Air transport accesibility changes in depopulating European states. *Advances in Transport Policy and Planning*, 2. (2018), 15–55. Online: <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.09.002>

Internetes források

- ACI: *ACI Annual World Airport Traffic Dataset*. 2019. Online: <https://store.aci.aero/product/annual-world-airport-traffic-dataset-2019/>
- Arad International Airport. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Arad_International_Airport
- Bratislava Airport. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Bratislava_Airport
- Brno-Tuřany Airport. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Brno%E2%80%93Tuřany_Airport
- Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér. Wikipédia, a szabad enciklopédia, é. n. Online: https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_Liszt_Ferenc_nemzetk%C3%B6zi_rep%C3%Bcl%C5%91t%C3%A9r
- Burgas Airport. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Burgas_Airport
- Cluj International Airport. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Cluj_International_Airport
- Copernicus Airport Wrocław. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Copernicus_Airport_Wroc%C5%82aw

- Debreceni nemzetközi repülőtér.* Wikipédia, a szabad enciklopédia, é. n. Online: https://hu.wikipedia.org/wiki/Debreceni_nemzetk%C3%B6zi_rep%C3%BCl%C5%91t%C3%A9r
- Dubrovnik Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik_Airport
- Eurostat: *Population (Demography, Migration and Projections).* Online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/data/main-tables>
- Eurostat: *Annual National Accounts.* Online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/data/database>
- Eurostat: *International trade in goods.* Online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>
- Eurostat: *Tourism.* Online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/tourism/data/database>
- Eurostat: *Transport.* Online: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>
- Graz Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Graz_Airport
- Henri Coandă International Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Coand%C4%83_International_Airport
- Iași International Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Ia%C8%99i_International_Airport
- Katowice Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Katowice_Airport
- Kaunas Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Kaunas_Airport
- Kraków John Paul II International Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Krak%C3%B3w_John_Paul_II_International_Airport
- Leoš Janáček Airport Ostrava.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Leo%C5%A1_Jan%C3%A1%C4%8Dek_Airport_Ostrava
- Linz Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Linz_Airport
- Ljubljana Jože Pučnik Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Ljubljana_Jo%C5%BEE_Pu%C4%8Dnik_Airport
- Lublin Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Lublin_Airport
- Oradea International Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Oradea_International_Airport
- Poznań-Ławica Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Pozna%C5%84%E2%80%93%C5%81awica_Airport
- Riga International Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Riga_International_Airport
- Rijeka Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Rijeka_Airport
- Rzeszów Jasionka Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Rzesz%C3%B3w%E2%80%93Jasionka_Airport
- Salzburg Airport.* Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Salzburg_Airport

- Satu Mare International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Satu_Mare_International_Airport
- Sibiu International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Sibiu_International_Airport
- Sofia Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Sofia_Airport
- Suceava International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Suceava_International_Airport
- Tallinn Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Tallinn_Airport
- Târgu Mureş International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/T%C3%A2rgu_Mure%C8%99_International_Airport
- Timișoara Traian Vuia International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Timi%C8%99oara_Traian_Vuia_International_Airport
- Václav Havel Airport Prague*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/V%C3%A1clav_Havel_Airport_Prague
- Varna Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Varna_Airport
- Vienna International Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_International_Airport
- Vilnius Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Vilnius_Airport
- Warsaw Chopin Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Chopin_Airport
- Warsaw Modlin Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Modlin_Airport
- Zadar Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Zadar_Airport
- Zagreb Airport*. Wikipedia, The Free Encyclopedia, é. n. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Zagreb_Airport