

---

# A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREK SZEREPE NYUGAT-DUNÁNTÚL IDEGENFORGALMÁBAN

PINTÉR ÁKOS

## 1. BEVEZETÉS

Magyarország kis területe ellenére bővelkedik látnivalókban, idegenforgalmi értékekben. Annak ellenére, hogy számos országgal turistaforgalmát tekintve nem veheti fel a versenyt hazánk, mégis jelentős fogadó országnak számít a nemzetközi turizmus szempontjából. A 2007-es esztendőben Magyarország határait 42,4 millió külföldi látogató lépte át, kereskedelmi szálláshelyeinken pedig 3,4 millió külföldi töltött el legalább egy vendégéjszakát (KSH, 2007). Ez a viszonylag magas vendégszám több tényező kedvező hatásának köszönhető.

Magyarország természeti adottságai az idegenforgalom tekintetében jónak mondhatóak. Az ország éghajlata kedvez a vízparti szezonális üdülő idegenforgalomnak, a változatos domborzat alkalmas kirándulásra, a felszín alatti vizek kiaknázására pedig az utóbbi időben jelentős változáson átesett egészségturizmusunk épül rá. Érdekesség, hogy 2007-ben a 20,1 milliós összes vendégéjszaka szám 13,6%-át (2,7 millió) a gyógyszállodákban éjszakázó vendégek tették ki (KSH, 2007). Emellett Magyarország változatos történelmének fennmaradt egyházi és világi műemlékei szintén érdekesek lehetnek a hazánkba látogató turisták számára, illetve kiemelendő a gasztronómia is. Természeti értékeink közül nemzeti parkjaink, tájvédelmi körzeteink, és fokozottan védett tájaink teszik egyedi desztinációvá hazánkat.

A turizmus kiemelten fontos tényezője a közlekedés, így úgy érzem a közlekedésföldrajzi aspektusok vizsgálata mindenképpen izgalmas és naprakész kutatási témát adhatnak a modern geográfia számára. Tanulmányomban a turizmus és a légi közlekedés lehetséges kapcsolatát kívánom vizsgálni Magyarországon, illetve régiós szinten a Nyugat-Dunántúli Régió példáján.

## 2. A LÉGI KÖZLEKEDÉS SZEREPE AZ IDEGENFORGALOMBAN

Az idegenforgalom több szintéren bonyolódik le. A közlekedési ágazatokat vizsgálva a be- és kiutazó turizmusnál egyaránt számos jelentős tényezőt kell figyelembe venni. Különösen fontosnak tűnik az idő szerepe napjainkban. Úgy gondolom, a gazdaság különböző szektoraiban tevékenykedő emberek szabad idejükben szeretnének a lehető leghosszabb időt értelmesen eltölteni egy utazás során. Így az utazási idő lecsökkentése fontos szempont.

A leggyorsabb közlekedési ágazat a repülés. Középhosszú – itt a 400-500 km-es távolságokra gondolok – utazások esetében a jól kiépített közút, vagy vasút komoly versenytársa a repülésnek, hiszen az ekkora távolságokra történő repülőút teljes ideje a repülőtéri várakozások miatt nem sokkal rövidebb. Hosszabb utazások során azonban – már 500-1000 km-től – a turizmusban a repülés egyértelműen a vezető közlekedési ág, különösen, ha interkontinentális távolságokról beszélünk. A 2007-ben hazánkba látogató külföldiek (42,4 millió fő) 72%-a (30,52 millió fő) a szomszédos országokból érkezett. Így nem véletlen, hogy a legtöbben közúton léptek be Magyarországra – 38,4 millió, 90,5% – azonban a légi úton érkezők száma évről évre növekszik, 2007-ben 2,2 millió, azaz 5,3% volt (KSH, 2007).

Azok az országok, melyek jól kiépített regionális repülőterekkel rendelkeznek, előnyben vannak azokkal szemben, melyeknél esetlegesen csupán a főváros közelíthető meg légi úton. Sajnálatos módon Magyarország azon európai államok sorába tartozik, melyek kevés jól működő regionális repülőtérral rendelkeznek. Ha rangsort állítanánk az Európai Unió belülről, országunk a regionális repülést tekintve a lista hátsó részében állna. Ma már általános elvárás az unió belülről, hogy 200 km-ként legalább egy regionális repülőtér működjön (ERDŐSI F. 2000).

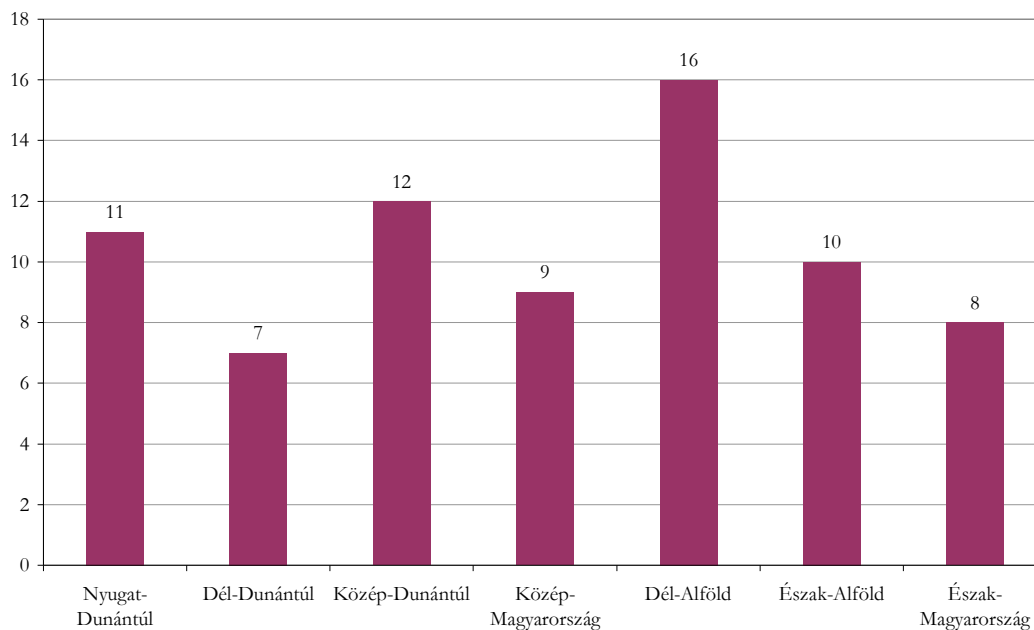
Magyarországon jelenleg 73 repülőtér, illetve fel- és leszállóhely található. Az 1. és 2. ábra Magyarország repülőtereinek földrajzi, regionális eloszlását szemlélteti.

1. ábra: Magyarország repülőterei

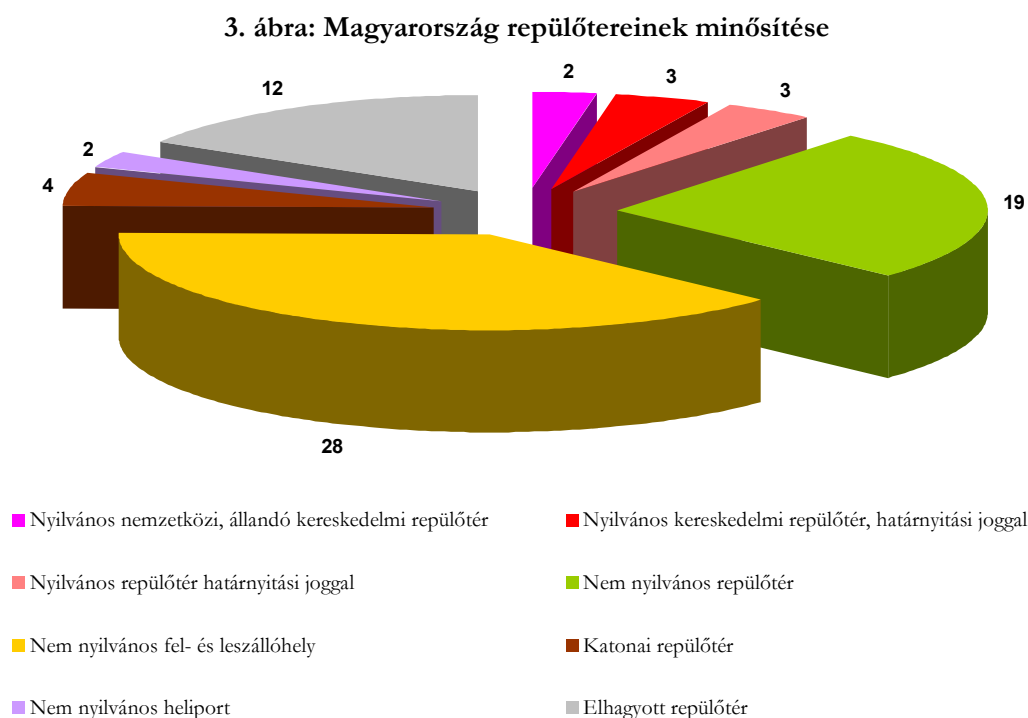


Forrás: Maracsó Média, Internet: [www.hungaryairport.hu](http://www.hungaryairport.hu)

2. ábra: Magyarország repülőterei régióként



A repülőtereket méretük, jellemzőik alapján különféle kategóriákba sorolják. A beosztást a kördiagram szemlélteti (3. ábra).



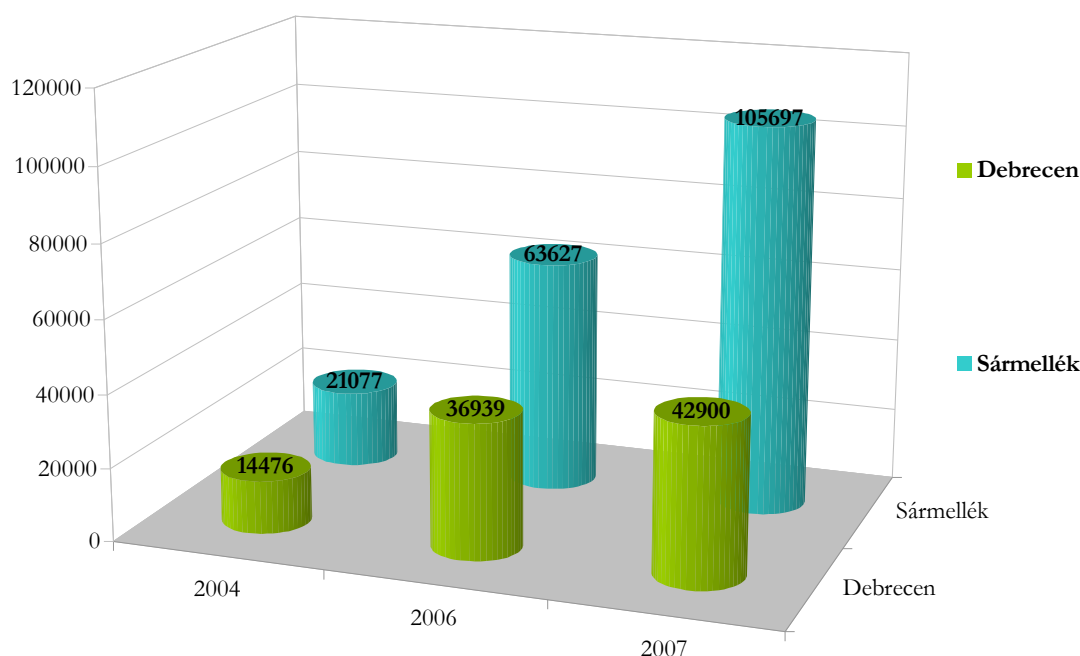
Forrás: Maracsó Média, Internet: [www.hungaryairport.hu](http://www.hungaryairport.hu)

Nyilvánvaló, hogy a reptereknek csak kis százaléka lehet alkalmas nemzetközi légi forgalom lebonyolítására. Többek között a szilárd burkolat, valamint pályafény, utas biztonság, légi irányítás alapvető feltétel. A felsorolt kritériumoknak csak néhány repülőtér felel meg Magyarországon. Ez azonban nem probléma az ország kis területe miatt. Egy esetleges magasabb gazdasági fejlettség sem garantálná sok regionális repülőtér racionális működtetését. A magyarországi repülőterek feladata nem az egymással versengés, hanem az egymás kiegészítése a különböző profilú légitársaságok esetén. Minden repülőtérnek meg kell találnia a megfelelő helyet a légitársaságok rendszerében. Az általam meglátogatott 10 Nyugat-Dunántúli repülőtér elemzése úgy gondolom, hogy azok jobbra sikerrel illeszkednek környezetük gazdasági életébe. Példaként a Győrszentiván-Bőnyei repülőtér leginkább a repülőgép javító műhelyéről, valamint mezőgazdasági permetező funkciójáról ismert. Ezzel ellentétben Fertőszentmiklóson a reklám- és sportcélú repülések, légi-taxi szerepe jelentős, vagy az autós gyorsasági versenyek rendezése is említhető köszönhetően jó minőségű aszfalt burkolatá-

nak. Megint más példát tekintve, Tokorcs repülőtere sétarepülő funkciójával a helyi turizmust szolgálja, hiszen a fűborítású reptér mellé szálláshelyek épültek, étteremmel, sportolási lehetőségekkel. Itt a repülőtér komplexen szolgálja a környék idegenforgalmát.

Ezek után érdemes megvizsgálni jelentősebb repülőtereink létszámadatait, utasforgalmát. Az ország legforgalmasabb repülőtere, Budapest–Ferihegy után idegenforgalmi szempontból Sármellék és Debrecen regionális repülőterek következnek utaslétszámokat tekintve. A 4. ábráról megfigyelhető, hogy előbbi utaslétszámai az utóbbi néhány év sikeres fejlesztéseinek következtében jócskán megelőzik az utóbbit.

4. ábra: Sármellék és Debrecen repülőterének utasforgalma



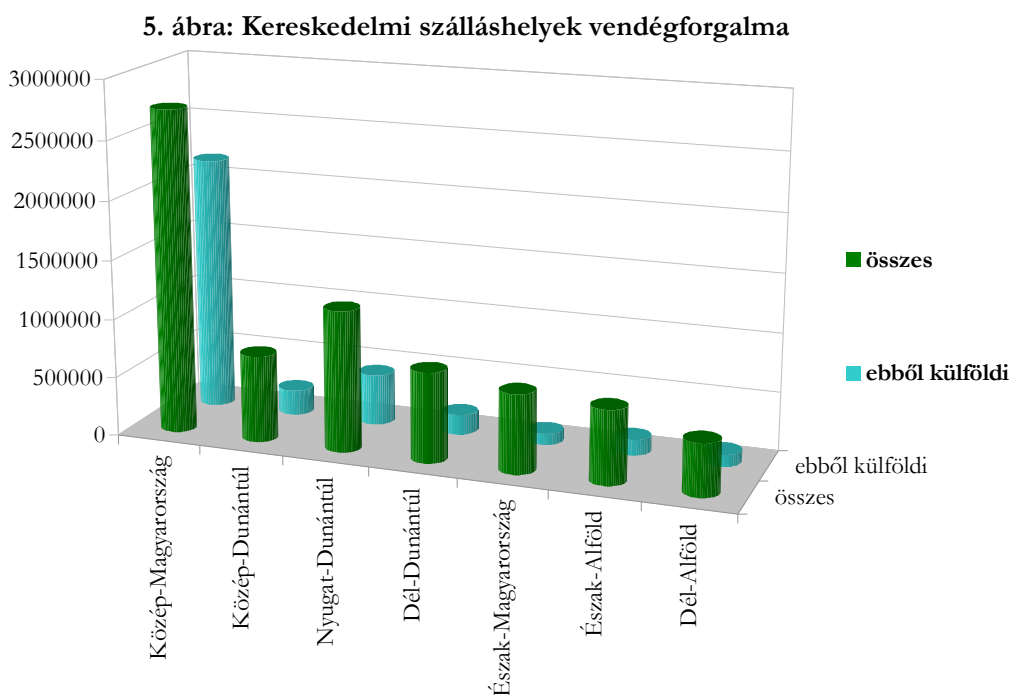
Forrás: KSH

A fejlesztésre érdemes repülőterek tárgyalásánál feltétlenül utalnék TIBOLDI T.: A regionális repülőterek fejlesztési kilátásai a régiók nélküli Magyarországon - című, nemrég megjelent cikkére, melyben a szerző a NUTS 2-es régióinkban megvizsgált 8 fejlesztésre esetleg érdemes repülőteret osztályoz különböző szempontokból adott pontrendszer – külföldi érdekeltségű vállalkozások, nettó átlagkereset, lakosságszám, kereskedelmi szálláshelyadatok, politikai támogatás, háztartások utazási hajlandósága a régiókban – alapján. Az adatok elemzése során a legtöbb pontot Győr-Pér kapta, melynek további fejlesztése egyértelműen indokolt a jövőben, Sármellék és Veszprém-Szentkirályszabadja következik ezután holtversenyben a fejlesztésre javasolt légikikötők közül. A negyedik

Pécs-Pogány esetleges fejlesztése indokolt lehet a jövőben. Azonban a további két reptér, az 5. Debrecen és a 6. Szeged további fejlesztése nem javasolt, ott inkább a határokon túli regionális központokkal való együttműködésben látja a szerző a megoldást, végül Nyíregyháza és Miskolc repülőterei azt bizonyítják, e repterek jövőbeni fejlesztése nem indokolt. (TIBOLDI T. 2008)

### 3. A NYUGAT-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ LÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK KOMPLEX ELEMZÉSE

Magyarország beutazó turizmusát tekintve az elvégzett statisztikai adatok elemzéséből egyértelműen kiderül, hogy Budapest és tágabb értelemben a Közép-Magyarországi NUTS 2-es régió első helye szembevetendő. A főváros idegenforgalmon belüli súlyát jelzi, hogy 100 turista forintból 70-et Budapesten költenek el a turisták (RÓNA I. 2009). Az ország régióinak kereskedelmi szálláshely adatait szemlélteti az 5. ábra.

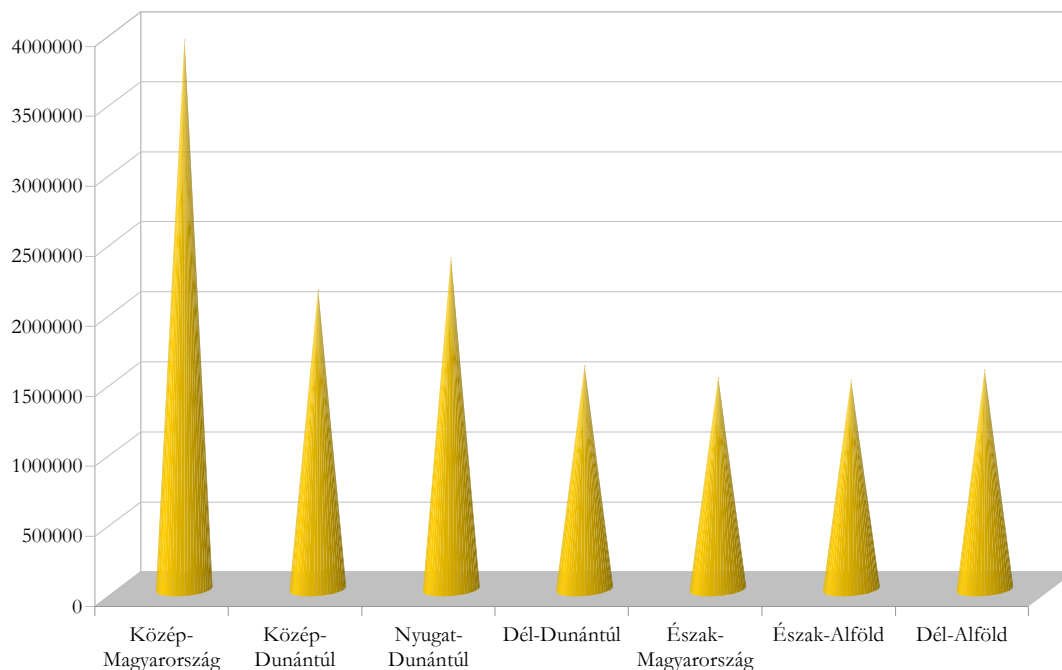


Forrás: KSH

Az ábrát tanulmányozva jól látható, hogy a vendégek megoszlását – mind a külföldiek, mind az összes vendégszámot tekintve – második helyen a Nyugat-Dunántúli régió található a rangsorban, a 2006-as esztendőben például közel 1,2 millió fővel. Ebben a magas vendégszámban természetesen a régióhoz tartozó balatoni partszakasz vendégfogadásra alkalmas megannyi szálláshelye is meglátja a térség gyógyfürdőivel együtt. A patinás régi szálláshelyek mellett a térségben rendkívül sok, modern szálloda, panzió épült. A szezonális idegenforgalmat lebonyolító Balaton mellett fontos szerep jut a gyógyvizekre épült, egész évben jól kihasznált szállodáknak, s a napjainkban oly jelentős wellness- és konferencia hotelek növekvő számának. (A Balaton esetében jelenleg a hazai üdülővendégek részaránya 70% körüli, a többi 30%-ot a külföldi vendégek teszik ki – RÓNA I. 2009). Ha az eddig említetteket kiegészítjük azzal, hogy a szomszédos Ausztria és Szlovénia közelsége is fontos szempont – Ausztriából jelentős a térségbe érkező, az éjszakát nem itt töltő kirándulók száma, akik a különféle egészségmegőrző kezelésekre érkeznek, vagy csupán vásárlásra, anyagi indokkal. A Nyugat-Dunántúli régiót vizsgálva, az EU-27 GDP átlagának körülbelül 70%-ával rendelkezik, Magyarországon csupán Közép-Magyarország előzi meg e téren (102%). Úgy gondolom, nem véletlen a Nyugat-Dunántúli régió második helye a gazdasági mutatók alapján. Érdeemes áttanulmányozni Magyarország régióit egy gazdasági fejlettségi mutató, a GDP/fő értékek szempontjából (6. ábra).

Véleményem szerint a Nyugat-Dunántúli régióknak figyelnie kell idegenforgalmának alakulására, fejlesztésére. Ehhez a közlekedés ágainak további javítása elengedhetetlen.

6. ábra: Magyarország régióinak gazdasági fejlettsége a GDP/fő (HUF) alapján



Forrás: KSH

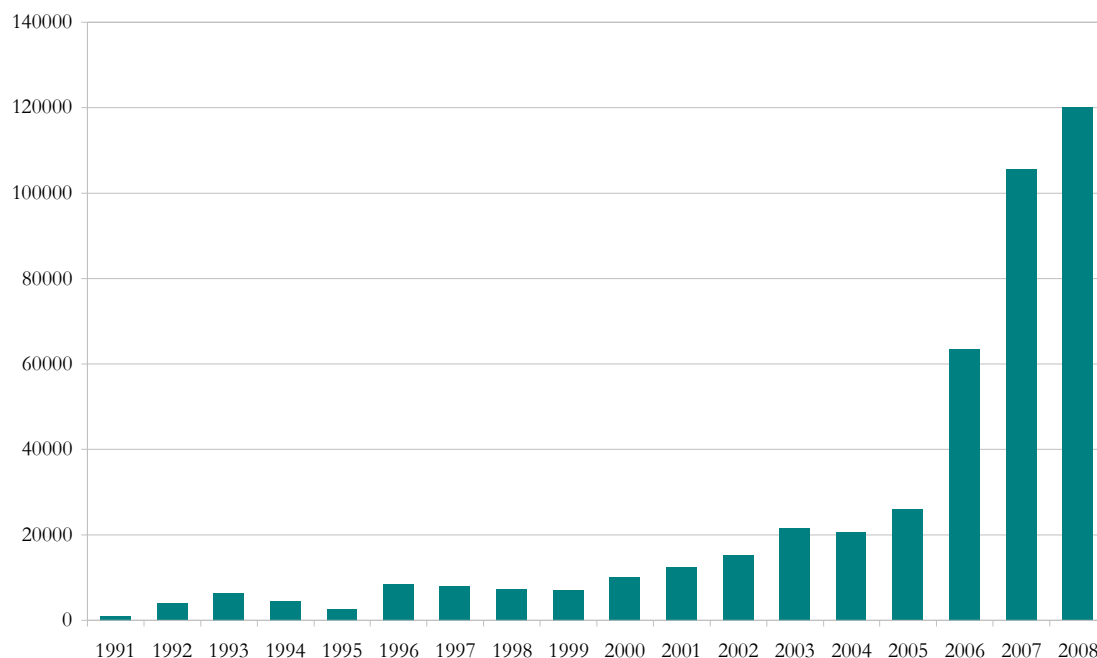
A légi közlekedést tekintve 10 működő repülőtér található a régióban. Szilárd burkolattal közülük három rendelkezik:

- A közel 1000 méteres aszfaltos kifutópályával rendelkező, 1996-ban épült modern **Fertőszentmiklósi** repülőtérnek osztrák tulajdonosa van. A 90%-ban külföldiek által használt repülőtér kedvező infrastruktúrájú területen fekszik. Légi fotózás, reklámrepülés, pilótaképzés, légi taxizás alkotja a fő profilját.
- **Győr-Pér** regionális repülőterének fő mozgatórugója a kereskedelem, az AUDI autógyár használja elsősorban. Az 1450 méteres modern aszfalt kifutópályával rendelkező repülőtérről a folyamatos kereskedelmi használat mellett nyaranta Charter-járatok közlekednek az Adria-tengerre. A jövőben a reptér további fejlesztése várható a lakosság növekvő repülési igényeinek köszönhetően. Ez azonban nagymértékben függ attól a tényről, hogy sikerül-e a repülőtér értékesítése (amely tervbe van véve) a jelenlegi tulajdonos önkormányzatok által.



- Idegenforgalmi szempontból a régió egyértelműen legjelentősebb repülőtere a Sármellék és Zalavár települések között található **FlyBalaton** repülőtér. Az 1953-ban épített katonai repülőtér 1991-óta működik a polgári repülést szolgálva. A 2500 méter hosszú, jó minőségű bazalt-beton kifutópálya szélessége 60 méter. A reptér 150-200 fős utasszállító repülőgépek fogadására kiválóan alkalmas. Mint minden nemzetközi regionális repülőtérnek, a FlyBalatonnak a működtetése is komoly anyagi ráfordítást igényel. A regionális repülőterek – melyek az elérhetőség új minőségét jelentik a régiók számára (ERDŐSI F. 2000) – üzleti vállalkozásként funkcionálnak. Az esetleges állami támogatás mellett szükséges a helyi vállalkozások, idegenforgalmi szálláshelyek, önkormányzatok anyagi hozzájárulása, nélkülük a működtetés esélytelen. A FlyBalaton repülőtér utaslétszámainak alakulását a 7. ábra jól szemlélteti.

7. ábra: A FlyBalaton repülőtér utasforgalma



Forrás: ZÓKA I. nyomán

Láthatóan a repülőtér működése során 1991-2005 között lassú fejlődés mutatkozott csupán. Ennek oka elsősorban az volt, hogy pályafény és modern légi irányító berendezések hiányában csak nappal és jó látási viszonyok mellett volt lehetséges repülni. Emellett hiányoztak azok a külföldi befektetők, akik a repülőtér használatából megfelelő haszonra tehetnek szert. Köztudottan, a regionális repülőterek működtetéséből származó haszon csak évek múltán realizálódik.

A kedvező változás ezután következett be a repülőtér életében. A repülőtér 2005 januárjától az ír-magyar Cape Clear Aviation Repülőtér Üzemeltető és Fejlesztési Társaság működteti. Az új üzemeltető azonnal hozzálátott a szükséges fejlesztési munkálatokhoz. Új, modern terminál, parkoló, vendéglátó egységek épültek, kiegészülve utazási irodával, bankjegy automatákkal, transzfertársaságokkal. Az eddig működő, Sármellékre járatokat hozó légitársaságok mellett új jelent meg: a RYANAIR „fapados” légitársaság. Az új járatok közül a Sármellékről London-Stanstedre és Frankfurt-Hahnra közlekedő járatok utaslétszáma volt kiemelkedő. Az említett desztinációk mellett fontos még Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Köln, Zürich, Amsterdam repülőtereivel való kapcsolat megemlézése utasforgalom szempontjából, a teljesség igénye nélkül. Áttanulmányozva az ábrát a fejlődés szignifikáns különbséget mutat a korábbi esztendőök utaslétszámait tekintve.

Az utaslétszámok további növelése mellett a jövőbeni tervek között szerepel a térségben szórakoztató központ, szálloda, CARGO bázis létesítése is. A repülőtér nagy előnye a jó közúti megközelítése. A repülőtérnek közvetlen csatlakozása van a közelben haladó M7-es autópályához. Negatívum a vasúti közvetlen elérhetőség hiánya.

A repülőtér üzemeltetője a magas költségek – főleg a légi irányítás és az utas biztonsági rendszer működtetésének díjai – fedezéséhez 2007-ben, 2008-ban is marketingszerződéseket kötött az idegenforgalmi térség nagyobb fogadó településeinek jelentősebb kereskedelmi szálláshelyeivel; nagyobb hévízi, keszthelyi, zalakárosi, kehidai, tapolcai hotelekkel. Érdekes, hogy csak a Lufthansa cég évente háromezer olyan vendéget hoz német városokból, akik üdülésre, gyógykezelésre érkeznek Hévízre, s ötvenezer éjszakát töltenek el a településen (LUKÁCS F. 2009). S mivel a gyógykezelésre érkező turisták zöme az idősebb korosztályok lakosaiból kerül ki, ők a hosszú utat szívesebben teszik meg a gyorsabb és kényelmesebb repülőgép segítségével, mintha autóbusszal, egy egész napon át, vagy esetleg transzforszállás következtében megnőtt költségekkel, fáradtan érnék el úti céljukat.

Természetesen az önkormányzatok támogatása is nélkülözhetetlen, így többek között Hévíz, Keszthely, Zalakáros, Nagykanizsa, Balatonyörök is szerepet vállalt a költségek fedezésében.

A térség egyéb kedvező adottságai mellett a FlyBalaton repülőtér megléte és működése is szerepet játszott abban, hogy Sávoly település határában megindulhatott a **Balatonring** építése, melyet egy spanyol nagyvállalat kivitelez. A versenypályán a jövőben többek között nemzetközi motorversenyek (MOTO GP) rendezése is a program részét képezi, melyre külföldről igen jelentős nézősereg várható (A legutóbbi hírek szerint ez utóbbi program 2009-ben nem kerül megrendezésre). A versenyekre érkező turisták számának alakulását egy a térségben jól működő regionális repülőtér megléte igen komolyan befolyásolja.

## 4. KÖVETKEZTETÉSEK

Úgy gondolom, hogy a régió rendelkezik azokkal a potenciálokkal, melyek következtében egy regionális repülőtér optimális működtetése a jövőben is megoldható. A jelenlegi kedvezőtlen nemzetközi gazdasági helyzet nemcsak a családok anyagi helyzetében, hanem a repülőterek, repülőjáratok működtetésében is komoly nehézségeket okoz. Valószínűsíthető azonban, hogy a turisták zöme inkább a második és harmadik utazásról, városlátogatásról mond le, mint a nyári vízparti üdülésről és gyógykezelésről, ezért a térség idegenforgalma talán nem csökken majd drasztikusan a jövőben sem. Amennyiben a külföldi küldő városokat vizsgáljuk, a nehéz gazdasági helyzet a Nyugat-Dunántúli régió, s a Balaton üdülőkörzet számára akár pozitív is lehet, hiszen valószínűleg a távolabbi desztinációk helyett a közelebbi helyeket keresik majd fel a turisták.

Véleményem szerint a FlyBalaton repülőtér jövőbeni működtetése jócskán túlmutat közvetlen környékének idegenforgalmi szerepén, s megtartása nem csupán a Nyugat-Dunántúli régiónak, hanem az egész országnak közös érdeke.

## 5. FELHASZNÁLT IRODALOM

- ERDŐSI F. 2000: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- LUKÁCS F. 2009: *FlyBalaton: Hogyan tovább?* Monitor, Közéleti lap, 2009.02.04. pp. 6-7.
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2007*. Központi Statisztikai Hivatal, 2008. [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- MARACSKÓ Média Internet: [www.hungaryairport.hu/airport.php](http://www.hungaryairport.hu/airport.php)
- RÓNA I. 2009: Szóbeli közlés /2009.02.04./
- Területi Statisztikai Évkönyv, 2006*. Központi Statisztikai Hivatal, 2007
- TIBOLDI T. 2008: *A regionális repülőterek fejlesztési kilátásai a régiók nélküli Magyarországon*. Területi Statisztika, 2008. július, pp. 476-493.
- Zala Megyei Statisztikai Tájékoztató, 2003/1-2*. Központi Statisztikai Hivatal, Zala Megyei Igazgatósága, Zalaegerszeg, 2003
- ZÓKA I. 2006: *A FlyBalaton repülőtér jelene és jövője a régió gazdaságának fejlesztésében*. Tanulmány, 2006.