

A KECSKEMÉTI VEGYES FELHASZNÁLÁSÚ REPÜLŐTÉR SWOT-ANALÍZISE A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS SZEMSZÖGÉBŐL

SWOT ANALYSIS OF THE MIXED USE OF KECSKEMÉT AIRPORT FROM THE PERSPECTIVE OF PASSENGER TRANSPORTATION

Boldizsár Adrienn¹, Lelkes Zoltán²

¹ Szervezéstudományi és Logisztikai Tanszék, GAMF Műszaki és Informatikai Kar, Neumann János Egyetem, Magyarország

² Informatika Tanszék, GAMF Műszaki és Informatikai Kar, Neumann János Egyetem, Magyarország

Kulcsszavak:

Kecskemét, vegyes felhasználású repülőtér, SWOT-analízis, régiófejlesztés

Keywords:

Kecskemét, mixed-used airport, SWOT-analysis, region development

Cikktörténet:

Beérkezett 2018. október 19.
Átdolgozva 2019. március 4.
Elfogadva 2019. március 18.

Összefoglalás

A kecskeméti MH59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis napjainkban kizárólag katonai céllal üzemel. A városban jelenleg több nagy multinacionális cég is működik, akik igényt tartanak egy közeli polgári repülőtér használatára. A katonai repülőbázisok polgári célú felhasználásának ötlete nem új keletű dolog. A világban számos helyen élnek ezzel a lehetőséggel annak érdekében, hogy csökkentsék a polgári repülőterek terhelését. SWOT-analízis segítségével megvizsgáltuk a kecskeméti repülőtér jelenlegi helyzetét. Napjainkban is komoly törekvések folynak annak érdekében, hogy a bázist vegyes felhasználásúvá alakítsák, vagyis elérhetővé váljon a civil felhasználók számára is.

Abstract

The use of military air bases for civilian purposes is not a new idea, there are many places in the world where they make full use of this possibility to reduce the excessive reliance on the civilian airports. We have examined this kind of usability of military airports at Dezső Szentgyörgyi Air Base, in Kecskemét, Hungary. As a result of our research it seems that it may be the first mixed-service airport in the country. At the same time, an appropriate technical, infrastructural and personal background is indispensable to establish a mixed-use airport. The examination and result of this will be presented in detail subsequently. The implementation of the civilian part would be of course a challenge but everything is set to create a mixed-use air base with relatively little improvements.

1. Problémafelvetés és a SWOT–analízis módszertana

A katonai-civil repülőtér kialakításánál döntő kérdés lehet, hogy lesz-e akkora utazó

¹ Kapcsolattartó szerző. Tel.: +36 76/516-344
E-mail cím: boldizsar.adrienn@gamf.uni-neumann.hu

közönség, melyre érdemes alapozni, érdemes-e a repülőtér ilyen céllal üzemeltetni. Megfelelő marketinggel és stratégiával valós alternatívaként jelenhet meg a budapesti repülőtér mellett. A SWOT-elemzést az 1. Táblázat tartalmazza.

A SWOT egy angol mozaikszó, mely az elemzés lényegére világít rá: [1]

- **S** (Strengths=Erősségek): feltárjuk az elemzés tárgyának erősségeit. Fontos kihangsúlyozni azokat a szempontokat, amelyek egyedivé teszik.
- **W** (Weaknesses=Gyengeségek): a gyengeségek felismerése, és azok kijavításának módjai.
- **O** (Opportunities=Lehetőségek): lehetőségek feltárása.
- **T** (Threats=Veszélyek): veszélyek felfedése, esetlegesen azok kikerülésének lehetőségei.

1. Táblázat. SWOT-analízis a kecskeméti repülőbázisra vonatkozóan

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> - Mercedes gyár jelenléte, és annak távolsága - a város földrajzi helyzete - megközelíthetőség - rendelkezésre áll egy kész repülőtér, futópálya - 24 órás üzem áll rendelkezésre - szakszerű munkaerő, irányítók 	<ul style="list-style-type: none"> - Budapesttől való távolság - Kecskemét turisztikai helyzete - tömegközlekedés hiánya - lakott területhez közel fekszik - nem nyilvános repülőtér kategóriába kerül majd besorolásra
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> - versenyképes menetrend kialakítása, jobb indulási időpontok - kedvezmények - turizmus fellendítése - katalizátorként hatna a régióra, munkahelyteremtés - az újonnan beszerzett szállító repülőgépek is tudnak bérszállításokat végezni 	<ul style="list-style-type: none"> - katonai üzem, készenléti riasztás - a bázis célpontot is jelenthet - munkaerőhiány

2. Erősségek

A következőkben az 1. Táblázatban feltüntetett erősségeket fejtjük ki.

2.1 A Mercedes gyár jelenléte, és annak távolsága

A gyár jelenléte a városban nem csak az ott dolgozók számára nagy lehetőség, de a repülőtér számára is óriási előnyt jelent. A cég jelenleg stabilan ott van a város életében partnerként működve, így a repülőtér életében is egy biztos pontot jelenthet, ugyan úgy, mint a Győr-Pér Repülőtérnél az AUDI gyár. Nem elhanyagolandó szempont, hogy a bázis és a gyár között relatíve kis távolság van, kb. 7 km (a győri repülőtér kb. 13 km-re van a gyártól, és még így is megéri a használata). A repülőtér szemszögéből ez egy igen fontos tényező, ugyan is a gyárba érkező külföldi mérnökök, üzletemberek igénybe vehetik a repülőtér szolgáltatásait. [2]

2.2 A város földrajzi helyzete

A városnak jók a földrajzi adottságai, ugyan is megközelítőleg az ország közepén található, és viszonylag rövid utazási idővel az ország bármely pontja, vagy éppen bármely határszakasz (kilépő pont) elérhető onnan. [2]

2.3 Megközelíthetőség

Ez az erősség valamilyen szinten összefügg az előzővel, mivel viszonylag jó elhelyezkedésű a város, jó közlekedési hálózat is kapcsolódik hozzá. A város mellett megy el az M5-ös autópálya, mely a fővárost, Kecskemétet és Szegedet köti össze a rőszei határátkelővel. Közvetlenül a

repülőtér mellett megy el a 44-es számú főút, mely Kecskemétet Gyulával köti össze, és jelentős tranzit útvonalat jelent a Románia felől érkezőknek. Az idei év folyamán komoly fejlesztések és munkálatok is indultak az M44 építésével kapcsolatban, melynek segítségével a keleti határszakasz még gyorsabban elérhetővé válik. Ezen kívül nemrég adták át a 445. sz. főút Kecskemét északi elkerülő szakaszt, amely szintén biztosítja a repülőtér gyors elhagyását, valamint közvetlen kapcsolatot az M5-ös autópályával. A bázis nem messze helyezkedik el a városközponttól, kb. 4 km-re, ahol egy helyen található meg a buszpályaudvar és a vasútállomás is. [2]

2.4 Már van egy kész repülőtér, futópálya

Mindenképpen nagy előny, hogy egy meglévő repülőtérrel beszélünk, rendelkezésre áll egy kész futópálya, illetve egyéb alapvető infrastrukturális elemek, amelyek kis kihasználtsággal üzemelnek. A pályát nagyobb utasszállító gépek is tudják használni, például A320. Ennek a típusnak a legnagyobb felszállási úthossza 2090 m, míg például a WizzAir által újonnan alkalmazott A321-esnek 2180 m. [3] Ilyen szinten nincs szükség futópálya hosszabbításra, elég a 2499 m-es hosszúság, és a civil terminál rész kialakításán, illetve elkülönítésén kívül gyakorlatilag minden rendelkezésre áll a repülőtéren.

2.5 Eleve 24 órás üzem van

Ahhoz, hogy a katonai bázis maradéktalanul teljesítse a feladatát, az ott dolgozó katonák 24 órás szolgálatot látnak el. Ez azt jelenti, hogy a repülőtér folyamatosan üzemben van, bármikor lehet azt használni.

2.6 Szakképzett munkaerő, irányítók

Jelenleg a kecskeméti repülőtéren szakszolgálati engedéllyel rendelkező katonák látják el maradéktalanul az irányítással kapcsolatos feladatokat. A jelenlegi jogszabályok szerint még problémát jelent a közös irányítás lehetősége. A katonai légiforgalmi irányítói tevékenység nagyban hasonlít a polgári légiforgalmi irányítói tevékenységhez, sőt, alkalmanként még összetettebb feladatmegoldást igényel, ugyanakkor továbbra sincs lehetőség a katonai szakszolgálati engedélyek nemzetközi szintű elfogadására, illetve a polgári engedélyekkel való együttműködésre. Összességében elmondható, hogy ez a terület a vegyes felhasználás tekintetében még szabályozásra vár, de nem szabad megfeledkezni a repülőtéren dolgozó irányítókról, akik megfelelő jogszabályozási és bérezési keretek között tökéletesen ellátnák a polgári forgalomból adódó feladatokat is.

3. Gyengeségek

3.1 Budapesttől való távolság

A budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a kecskeméti repülőbázis között a távolság kb. 97 km, amely személygépjárművel az M5-ös autópályán keresztül hozzávetőlegesen 1 órás utat jelent. Ez a mai világban már nem igazán okozhat problémát a távolság leküzdésében, ugyanakkor ebből előnyre is lehet szert tenni. [2]

3.2 Kecskemét turisztikai helyzete

A térség turisztikai helyzete jelenleg nincs igazán fellendítve. A város a Duna-Tisza közén, a Kiskunság szívében található. Turisztikai céllal inkább belföldi utazások vannak a városban, illetve környékén. A város viszonylag kicsi, kb. 112 ezren lakják. A táj teljesen sík, jellegzetessége a homokos, szikes talaj, amelynek ugyan meg van a maga szépsége, de nem feltétlenül turisztikai látványosság. [4]

3.3 Tömegközlekedés hiánya

Mivel kis városról van szó, a tömegközlekedése nem túl kifejlett. Gyakorlatilag csak busz áll rendelkezésére az utazónak a városban belül helyváltoztatás céljára. A repülőtérhez a 4, 4A és 4C jelölésű buszjáratok tartoznak. Az utóbbi időben ugyan történt a járatok sűrítése és fejlesztése

irányába változás (például meghosszabbították a 4-es busz útvonalát), de egy civil forgalmat is kiszolgáló repülőtérnek ennél jóval nagyobb kapacitásra lesz szüksége. [4]

3.4 Lakott területhez közel fekszik, megnövekedett zajterhelés

A katonai bázis életében jelenleg is komoly gondot okoz a zajterhelés okozta panaszok, gyakorlatilag napiszintű telefonok és bejelentések vannak. A repülőtér üzeméből adódóan a vadászgépek igen komoly zajterhelést okoznak a városlakóknak. Továbbá probléma még, hogy a város gyakorlatilag rátelepült a bázisra, ugyanis az az 1940-es években történő kiépítéskor még jóval távolabb helyezkedett el a városközponttól. [5] A vegyes felhasználás okozta megnövekedett forgalom jóval nagyobb zajterhelést jelentene a kecskemétiak számára, amely további zajvédelmi intézkedéseket is szükségessé tenné.

3.5 Nem nyilvános repülőtér kategóriába kerül majd besorolásra

A 2016. évi törvény légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény szerint a kecskeméti közös felhasználású repülőtér a nem nyilvános repülőtér kategóriába kerül majd besorolásra. A repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének szabályairól szóló 159/2010. (V. 6.) Korm. rendelet hatályos szövege alapján, a nemzetközivé nyilvánított kereskedelmi repülőtereket és a kereskedelmi repülőtereket követő harmadik, vagy alacsonyabb osztályba tartoznak a polgári célú nem nyilvános repülőterek, amelyről legfeljebb vállalati célú légiközlekedési tevékenység végezhető. A nem nyilvános repülőtéren kizárólag a tulajdonos, illetve az üzemben tartó engedélye alapján vehető igénybe. [6]

4. Lehetőségek

4.1 Versenyképes menetrend kialakítása, jobb indulási időpontok

Egy jól megtervezett menetrend nagyon sokat lendíthet egy újonnan induló repülőtér életében. A kecskeméti vegyes felhasználású bázis a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mellett jelenhet meg versenytársként. A budapesti repülőtér menetrendjében a nagyobb forgalomból, illetve a fapados légitársaságok működéséből adódóan vannak igen kedvezőtlen indulási és érkezési időpontokkal rendelkező járatok, amelyek befolyásolhatják az utasok közlekedési viselkedését is. Ha például a kecskeméti repülőtér ezekre a kedvezőtlen időpontokra kínál egy jobb megoldást, mind az utas, mind pedig a légitársaságok számára, komoly konkurenciaként jelenhet meg a piacon.

Megvizsgálva a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér honlapját, egy átlagos, hétköznapi napon összesen körülbelül 30 olyan járatot találtunk, aminél lehetne jobb indulási, vagy érkezési időponttal üzemeltetni. Ha ezeknek akár csak az 1/3-ad részét sikerülne átszabítani a kecskeméti bázisra, viszonylag jó forgalmat lehetne kialakítani már a kezdetekben, melyet a következő számpéldával támasztok alá. Vegyünk példának egy A320-as repülőgépet. Ebben a típusban összesen 150 utas tud helyet foglalni. Tegyük fel, hogy az év 365 napjában ennyi utas minden nap közlekedik a repülőtéren azzal a 10 járattal, amit sikerült áttelepíteni a bázisra. Egy nap összesen $10 \cdot 150$, azaz 1500 ember érkezik, vagy indul el a bázisról. Ez az év 365 napján $365 \cdot 1500$, vagyis 547500 fő, ami már egy igen jelentős létszámnak számítana egy ekkora repülőtér életében.

4.2 Kedvezmények

Az utazó közönség számára különböző kedvezményekkel tehetjük vonzóvá a repülőteret. Ezeket a kedvezményeket két részre oszthatjuk. Egyrészt vonatkozhatnak magára a repülőtérré, illetve a repülésre. Ilyen lehet, ha például a kecskeméti repülőtér összedolgozva a különböző légitársaságokkal, olcsóbb jegyet tud biztosítani az utasoknak. Ha megvalósulnának a tervek, és valóban lenne utasforgalom is a bázison, az esetleges légitársaságok, akik jelen lehetnek a repülőtéren, kis repülőtéri illeték mellett valószínűleg tudnának ilyen kedvezményt biztosítani, és esetleg alálicitálni a budapesti áraknak.

Kezdetben maga a repülőtér is ajánlhatna különböző lehetőségeket azoknak a légitársaságoknak, akik használni kívánják a bázist, így odacsábítva azokat. Szóba jöhet például annak a helynek a kialakítása, ahol a fapados légitársaságok várakoztatják az utasaikat. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren több fapados légitársaság is úgy oldotta meg ezt a problémát, számukra a legköltséghatékonyabb módon, hogy egy pár darab „sör sátrat” állítottak fel az utasok fogadására. Ezek igen kényelmetlenek, nem lehet sehol sem leülni, sem mosdóba menni, pedig az esetleges késések miatt akár több órát is itt tölthet az ember. Télen hideg, nyáron pedig meleg a sátor. Igaz, ezt a megoldást valóban a diszkont társaságok használják annak érdekében, hogy csökkentsék a költségeiket, és még alacsonyabban tarthassák a jegyárakat. Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy manapság egyre jobban elterjedtek ezek a társaságok, és egy olyan kis repülőtéren, mint amilyen a kecskeméti lehet, nagy valószínűséggel ezek a társaságok lehetnek jelen. A kialakításnál érdemes lehet erre odafigyelni, és ha nem is luxuskörülményeket biztosítva, de ezeknek a légitársaságoknak ki lehetne építeni egy ingyenesen használható várakozó és beszállító helyet ezzel számukra és az utasok számára is vonzóbbá téve a repülőteret.

A kedvezmények további lehetősége lehet a repüléshez kapcsolódó egyéb, kiegészítő szolgáltatások. A repülőtér környékén jelenleg semmilyen nagyobb kapacitású parkoló terület, vagy parkoló ház nincs kiépítve, pedig az elengedhetetlen. Egy hosszabb utazás során nem mindegy, hogy az utas hol és milyen áron hagyja ott személygépjárművét, ha azzal közelítette meg a repülőteret. Ennek a kiépítése után a budapesti repülőtér környékén lévő parkolóknál lehetne olcsóbb helyeket biztosítani úgy, hogy például egy hosszabb utazás során, amikor az autót sokáig kellene egy helyben hagyni, megérje ebből a szempontból Budapest helyett Kecskemétet választani.

Korábban gyengéséggként említettük azt, hogy a Budapest és Kecskemét közötti távolság elég kicsi, gyakorlatilag egy óra alatt meg lehet tenni. Ugyan akkor ebből a közelségből előnyt is lehet kovácsolni, ha például Budapestről rendszeres buszjáratokat indítunk közvetlenül a repülőtérre, összegyűjtve az egyes járatok utasait. Budapest azért is lenne jó megoldás, mert az ország közlekedési hálózata alapvetően úgy van kialakítva, hogy gyakorlatilag bárholnan fővárosunkat tudjuk a legegyszerűbben elérni. A buszjáratok jegyeit ki lehet úgy alakítani, hogy megérje ezt a szolgáltatást választani például személygépjármű helyett, mégis kényelmes utazást biztosítva az utasoknak már a repülés előtt.

4.3 Turizmus fellendítése

A gyengéségeknél már szintén említettük, hogy a régió turizmusa nincs igazán előtérbe helyezve, és jelenleg inkább a közelben lévő belföldi utazók számára nyújt szórakozást a város és környéke. Ha nem is olyan céllal, hogy az utazóközönség csak azzal a céllal érkezen a városba, hogy a hely turisztikai nevezetességeit nézze meg, azért mindenképpen van lehetőség, hogy azon javítva akár több napot is eltöltsenek a városban a Magyarországra érkező turisták, mintegy állomásként megjelenítve a várost. Utazási irodák akár magyarországi körutazásokat is szervezhetnének, összefogva a repülőtérrel, kezdőpontként Kecskemét és környékét bemutatva. Turisztikai szempontból is érdekes lehet a Mercedes gyár, ugyanis van lehetőség gyárlátogatásra azok számára, akiket érdekel az autógyártás, illetve egy ekkora cég működése. Egy körutazás során Kecskemét és környékén ezeket a nevezetességeket lehet a legérdekesebb megnézni, amely kb. 2-3 napot vehet igénybe. Innen meg lehet szervezni a Balaton felé irányuló utazást, ahol természetesen számos látnivaló van. Balaton után pedig érdemes lehet Budapestre ellátogatni. A Kecskemét-Balaton-Budapest körutazás érdekes és tartalmas élményt nyújthat a külföldről érkező turisták számára is.

4.4 Katalizátorként hatna a régióra, munkahelyteremtés

Egy civil forgalom számára is elérhető repülőtér mindig katalizátorként hat az adott régió életére. Ez valószínűleg Kecskemétre is igaz lenne, fellendítené a turizmust, a szolgáltatások értékét megnövelné. A nagyobb és kisebb cégek számára egyaránt vonzóbbá tenné egy olyan várost, amely saját repülőtérrel rendelkezik, a befektetők számára jó célpont lehetne. Jó példa erre a nemrégiben bejelentett BMW gyár építése Debrecenben, ahogy fontos szempont volt, hogy a

városban már működik egy nemzetközi forgalmat lebonyolító repülőtér. [7] Nem csak közvetve lehetne munkahely teremtő, a repülőtér civil részének működtetésére elengedhetetlen lenne új munkaerő felvétele, ugyan is főleg a földi kiszolgálást, illetve a terminál működtetését nagy valószínűséggel nem az ott dolgozó katonák végeznék, nekik nem ez a feladatuk.

4.5 Az újonnan beszerzett szállítórepülőgépek is tudnak bérszállításokat végezni

A Magyar Honvédség a Zrínyi 2026 Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program keretén belül a fejlesztések egyik kiemelt és fontos területe a Magyar Honvédség merevszárnyú képességének fejlesztése olyan formában, hogy a kiöregedett és sok esetben már üzemképtelen An-26-os repülőgépek helyett a különböző feladatokra specializált flotta álljon a honvédelem rendelkezésére.

Az idei évtől több szállítórepülőgéppel is bővült a flotta. Februárban 2 db A319-es személyszállító repülőgép érkezett a kecskeméti repülőtérre (terveben van egy harmadik is), augusztusban pedig egy Falcon 7X típusú gép. 2026-ig tervben van még további típusok beszerzése is. Mindez akár lehetővé teszi azt is, a Belga Haderő mintájára, akik jóval nagyobb szállítókapacitással rendelkeznek, mint azt szükséges feladatok indokolnák, hogy nem csak a Honvédség feladatait lássák el, hanem azon túlmutatva bérszállításokat is vállaljanak. Ehhez kitűnő kiindulási helyszín lehet a vegyes felhasználású kecskeméti Repülő Bázis. [8]

5. Veszélyek

5.1 Katonai üzem, készenléti riasztás

Nem feledkezhetünk meg arról, hogy a repülőtér eredetileg katonai felhasználású, és feladata az ország légterének védelme. A polgári üzem semmiképpen sem akadályozhatja abban a bázist, hogy maradéktalanul elláthassa a feladatát.

5.2 A bázis célpontot is jelenthet

Egy repülőtér, illetve maga a légiközlekedés alapból ki van téve terrorfenyegetettségnek, nem véletlenül jöttek létre a szigorú biztonsági intézkedések. Egy vegyes felhasználású repülőtér életében ez még nagyobb jelentőséget kaphat, ugyan is, ha egy országot megtámadnak, kiemelt célpontot jelent egy katonai bázis, elsők között lehet a megsemmisítésben, így az ott megforduló civilek is nagyobb veszélyben vannak.

5.3 Munkaerőhiány

Hazánkban jelenleg is komoly gondot okoz a munkaerőhiány, illetve a potenciális munkavállalók kivándorlása az országból. Ami korábban lehetőségként volt megemlítve, hogy katalizátorként hatna a régióra, az ugyanakkor veszélyként is megjelenhet, ha a közös felhasználású repülőtér üzemeltetése akkora friss munkaerőt igényelne, amelyet a régió nem képes ellátni.

6. Stratégiai elemzés, összegzés

Az elemzés eredményességének és felhasználhatóságának egyik kulcs kérdése, hogy a kapott tényezők tekintetében hogyan tudjuk a veszélyeket és gyengeségeket minimalizálni, valamint az erősségeket megszilárdítani, és a lehetőségeknek teret adni, maximalizálni.

A bázis jellegéből adódóan nem vonatkoztathatunk el attól, hogy egy elsődlegesen katonai felhasználású repülőtérrel van szó. Ugyanakkor egy ilyen kis ország esetében egy katonai támadás valószínűleg kihatna az egész országra, nem csak a repülőtéren jelenlévőket érintené. A katonai üzemnek köszönhetően, illetve a nem kereskedelmi üzemből adódóan a feladatok nagy részét a bázison dolgozó katonák fogják ellátni. Következésképpen a munkaerőhiány nagy valószínűséggel nem jelentene azonnali gondokat, de a későbbiekben, ha betölti a katalizátor szerepet a régióban, komoly problémát is okozhat, így mindenképpen érdemes odafigyelni erre a tényezőre.

A gyengeségek nagy részéből kiderült, hogy előny, valamint számos lehetőség is kovácsolható, mint például a fővárosunkhoz való helyzete a városnak. A katonai felhasználásnak

köszönhetően a repülőtér üzemeltetése piaci szemszögből nézve jelenleg veszteséges, mivel semmilyen bevételforrása nincs, a funkcióját viszont el kell látnia. A lehetőségek között bemutatott kedvezmények jól szemléltetik, hogy ha nem is a legnagyobb profit megszerzése a cél, a gazdaságos üzemeltetés szinte mindenki számára előnyös lenne, kezdve az egyes légitársaságoktól fogva egészen az utasokig. A lassan zsúfoltá váló budapesti repülőtér mellett a kecskeméti vegyes felhasználású bázis komoly alternatívát jelent a fapados légitársaságok számára.

A város többek között a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft-nek köszönhetően jelentős fejlődésen ment keresztül az utóbbi évtizedben, amely indokoltá teszi a katonai bázis megnyitását a civil forgalom előtt. Nem utolsó szempont, hogy akár komoly bevételi forrásként is tekinthető a vegyes felhasználás mind a Magyar Honvédség, mind pedig Kecskemét város életében. A bemutatott erősségek olyan tényezőket tartalmaznak, amelyek teljes mértékben alátámasztják azt, hogy miért logikus döntés megnyitni az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis a polgári forgalom számára is. Összességében elmondható, hogy a kecskeméti repülőtér közös felhasználásának kialakítása nem véletlenül került a kiemelt beruházások közé.

Köszönetnyilvánítás

Köszönettel tartozunk a kutatás támogatásáért, amely az **EFOP-3.6.1-16-2016-00006 „A kutatási potenciál fejlesztése és bővítése a Neumann János Egyetemen” pályázat keretében valósult meg**. A projekt a Magyar Állam és az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával, a Széchenyi 2020 program keretében valósul meg.

Irodalomjegyzék

- [1] SWOT elemzés. [Online]. Available: <http://www.nefmi.gov.hu/main.php> [Megtekintés: 16-July-2018]
- [2] Kecskemét földrajzi helyzete. [Online]. Available: <https://www.google.com/maps/@46.9015846,19.6795728,14.08z> [Megtekintve: 01-Aug-2018]
- [3] Airbus repülőgépek adatai. [Online]. Available: <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family.html> [Megtekintve: 10-Aug-2018]
- [4] Kecskemét Megye Jogú Város Honlapja. [Online]. Available: <http://kecskemetsz.hu/> [Megtekintve: 06-Aug-2018]
- [5] MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis. [Online]. Available: <http://mh59.hu/> [Megtekintve: 11-Aug-2018]
- [6] 2016. évi törvény a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról
- [7] BMW Group Gyár Debrecen. [Online]. Available: <https://www.bmwgroup-plants.com/debrecen/hu.html> [Megtekintve: 15-Aug-2018]
- [8] Magyar Honvédség. [Online]. Available: <https://honvedelem.hu/hirek> [Megtekintés: 29-Aug-2018]