

A turizmus válságjelenségei

Szerkesztette:

Szalai Katalin – Michalkó Gábor – Rátz Tamara

Kodolányi János Egyetem
CSFK Földrajztudományi Intézet
Magyar Földrajzi Társaság
Székesfehérvár–Budapest, 2023

terén. Azonban a modern technológiai alkalmazások beszűrődésével egyre általánosabb lett a technológia-elfogadás más területeken is, mint például robotok, elektromos járművek, mozgásérzékelők, vagy akár intelligens üveg alkalmazása a reptereken, amelyek egyben a gazdaságosságra és fenntarthatóságra vonatkozó célkitűzéseket is támogatják (Macnaughton 2022).

Jelen kutatásunk célja a légitársaságok szerepének azonosítása a repülőterek és azok helyi gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóságára, különösképpen a repülőtereken történő szolgáltatás- és térfogyasztás szempontjain keresztül. A tanulmányban bemutatjuk a repülőterek és a légitársaságok közötti együttműködésben bekövetkezett fő változásokat, a fenntarthatóságot célzó közös kezdeményezéseket, és kvantitatív kutatásunk eredményeinek vizsgálatával rávilágítunk ezen együttműködések szerepére a repülőterek által szerzett, stabilitást célzó egyéb bevételekben.

1. A repülőterek és a légitársaságok közötti együttműködések evolúciója

Az elmúlt évtizedekben a repülőterek és a légitársaságok kapcsolata folyamatos változáson ment keresztül, amelyre számos tényező volt hatással, különböző módon befolyásolva a repülőterek gazdaságosságát és fenntarthatóságát. Ennek kapcsán röviden kitérünk az európai légi közlekedés liberalizációjára, a diszkont légitársaságok megjelenésére, illetve a közelmúlt eseményeinek hatására, köztük kiemelve a Covid19-világjárvány okozta paradigmaváltást.

1.1. A LÉGI KÖZLEKEDÉS LIBERALIZÁCIÓJA

A három évtizedes folyamat 1987-ben indult el az Európai Bizottság döntésével az unión belüli légitársaságokra vonatkozóan, amely három körben valósult meg 1997-ig bezárólag (EC 2007). A liberalizáció elsődleges hatása a tulajdoni viszonyok megváltozását jelentette nemcsak a légitársaságok, de a repülőterek vonatkozásában is. 2010-re az európai repterek több mint ötödét már privatizálták és köz-magán társulások (PPP) működtették, miközben a köztulajdonban maradt repterek 74%-ának üzemelését is valójában a magánszféra vállalatai végezték (ACI Europe 2010). Ezen transzformáció hatása az üzleti döntésekre is hatást gyakorolt a légitársaságoknál látott módon, azaz kereskedelmi döntések kezdtek uralni a fejlesztések és terjeszkedések irányát. Mivel a repterek költségstruktúráját nagyarányú fix költségek és lekötött eszközök jellemzik, nagyon érzékenyek az utasforgalom és ehhez kapcsolódó bevételek csökkenésére és az egyéb partnerszolgáltatók visszavonulására (Starkie 2012).

Másodszorban a liberalizáció hatással volt a repterek és a légitársaságok közötti kapcsolatok alakulására is. A légitársaságok nagyobb szabadságot kaptak a jegyárak, járatgyakoriság, kapacitás és útvonalak megválasztásában, illetve kereslethez történő igazításában, amely a repülőterek növekedésére is hatást gyakorolt. Egyrészt a repülőterek nagyobb befolyást tudtak gyakorolni új útvonalak megnyitására, ezzel együtt kihívás lett a meglévő desztinációk fenntartása (Halpern – Graham 2013). Másrészt a légitársaságok

új, liberalizáció által kiváltott üzleti modelljeinek megjelenésével, mint például diszkont légitársaságok (LCC) térnyerése, újfajta kollaborációk alakultak ki.

1.2. A DISZKONT LÉGITÁRSASÁGOK MEGJELENÉSE

Az európai fapados forradalom Írországból és az Egyesült Királyságból indult el 1995-ben, amikor az EU harmadik liberalizációs csomagja megszüntette a jegyárakra és útvonalnyitásokra vonatkozó korlátozásokat (Francis et al. 2003). Erre a szabadságra válaszolva alakult meg többek között a Buzz, easyJet, Go, Ryanair, amely több forrásból eredően kivételesen alacsony működési költségekkel tette lehetővé a példátlanul olcsó jegyárakat. Költségmegtakarítást tudtak elérni a repülőgép és az utaskísérő személyzet hatékonyságának növelésével, csak egyfajta repülőgéptípus és egységes utastér használatával, alacsonyabb forgalmú másodlagos repülőterek és fizetős kiegészítő szolgáltatások bevezetésével, üzleti folyamatok újraszervezésével (pl. kizárólagos online és közvetlen értékesítés), és nem utolsósorban a légitársaság–repülőter kapcsolat alapjainak átalakításával (Williams 2001).

A diszkont légitársaságok agresszív költségmenedzsmentje és egyben az általuk garantált magas utasszámok erős tárgyalási pozíciót biztosítanak a repterekkel szemben, amellyel ki tudják alkudni a repülőterei díjak jelentős csökkentését (Francis et al. 2006). Ez a jelenség különösképpen az európai fapados társaságok esetében terjedt el abból adódóan, hogy az úgynevezett „Southwest-hatás” (amerikai Southwest Airlines sikeres diszkont modellje) nem volt teljes mértékben alkalmazható Európában a kevésbé rugalmas munkaerő-piaci feltételek és a légi közlekedés magas fokú kontrollja miatt, így a diszkont légitársaságok a klasszikus reptér–légitársaság kapcsolat alapjait kezdték megkérdőjelezni és átstrukturálni (Guild 1995).

A diszkont légitársaságok által gyakorolt nyomás ugyanakkor a kisebb és másodlagos repterek esetében a legnagyobb, mivel ezeken a repülőtereken a légi közlekedésből származó bevételek tipikusan meghaladják a bevétel 64%-át (Graham 2001). A liberalizáció kapcsán Francis és társai (2003) is kiemelték, hogy hagyományosan a repterek a légitársaságokat tekintették elsődleges ügyfeleiknek a liberalizációt megelőzően a kötelező érvényű jogi megállapodások és egymás közötti repülőter-használathoz és utasszámhoz kapcsolódó pénzügyek miatt, miközben a légitársaságok elsődleges ügyfelei az utasok, akik felé jogi kötelezettségeket tesznek. Ugyanakkor a liberalizáció hatására megnövekvő utasforgalom egyúttal a repterek számára is lehetőséget adott a klasszikus légitársaság–repülőter kapcsolat diverzifikálására egyrészt az egyedi utasok mint bevételi forrás, másrészt a különböző szolgáltatói körök hozzájárulásainak, például parkolás, autóbérlés, reklámozás, kiskereskedelem, bevonásával.

1.3. A COVID19-VILÁGJÁRVÁNY HATÁSA

Az elmúlt évtizedek számos krízishelyzetet generáltak, amelyekben a légi közlekedés jelentős visszaesést mutatott. Ugyanakkor az elszenvedett veszteség és a regenerálódás időszaka eddig mind alulmúlta a 2020-ban kitört Covid19-világjárvány hatását. A pandémia időszakában az elsődleges figyelem a repülőgép és a repülőter biztonsága és az egészséges környezet köré összpontosult. Ezáltal a repterek számára a légitársaságok és

más vállalati partnerek helyett maga az utazóközönség vált a legfontosabb prioritássá. Ezáltal felgyorsult az a paradigmaváltás, amelyben a repülőterek az utasokat tekintik elsődleges ügyfeleiknek, melynek következtében egyre nagyobb erőforrásokat fordítottak az utasok igényeinek megismerésére. Így a világjárvány által kiváltott gazdasági lassulás a repülőtereket arra kényszerítette, hogy olyan technológiai innovációkba fektessenek be, amelyek orvosolják az utazók egészségügyi és biztonsági aggályait, racionalizálják a fix és működési költségeket, és hosszú távon is jelentős megtérülést eredményeznek, biztonságos, hatékony és még magasabb szintű élményt biztosítva az utasok és a repülőtéri személyzet számára.

Ennek eredményeképpen felgyorsult a reptereken használt érintésmentes technológiák használata, a biometrikus azonosítás bevezetése, a robotok, az elektromos járművek alkalmazása, és olyan fenntartható megoldások kidolgozása, mint például a környezetérzékelés, az innovatív kijelzőtechnológia (mozgásérzékelők) és az intelligens üveg, amely növeli a nappali fényhez való hozzáférést és a kilátást a szabadba (Macnaughton 2022). Ez a digitális átalakulás új lehetőségeket teremtett a már digitálisan elérhető adatok monetizálásával. Ugyanis a reptér nem utazási szolgáltatásainak fejlesztésében kiemelt jelentőséget játszik ezen személyre szabott adatok megléte és ismerete, amely új terepet nyit az érintett egységek közötti együttműködések előtt is (Lennon 2022). Például a mobil eszközök növekvő népszerűségével a mobilmarketing-stratégiák egyre fontosabbak a modern repülőterek számára a nem utazáshoz kapcsolódó szolgáltatások, például a kiskereskedelem ösztönzésében, hozzájárulva a nem repülésből származó bevételek növeléséhez (Wu–Ma 2022). Ezek a bevételek továbbra is kulcsszerepet játszanak majd a repülőterek pénzügyi rugalmasságának fokozásában a Covid19 felépülési időszaka alatt és azt követően.

2. A repülőterek és a légitársaságok együttműködése a fenntarthatóság érdekében

Az előző fejezetben bemutattuk, hogy a liberalizáció és a diszkont légitársaságok megjelenése hogyan alakította át a repülőterek és a légitársaságok kapcsolatait, amelyek a repülőterek fenntarthatóságára vonatkoztatva ellentmondásos helyzetet teremtettek. Habár a liberalizáció racionalizálta a légi közlekedési ágazatot egy hatékonyabb, hosszú távú fenntarthatóságot javító működésre, mégis a globalizációs stratégiákkal kiegészítve túlzott légiforgalmi növekedéshez és pazarló versenyhez vezetett (Goetz–Graham 2004). A fapados légitársaságok láthatóan megteremtették a légi közlekedés egy demokratikusabb dimenzióját, amely megfizethetőbb szolgáltatást és szélesebb körű hozzáférést biztosított az emberek számára ezáltal ösztönözve a mobilitást és további infrastruktúrális beruházásokat, elszigetelt és hátrányos helyzetű régiókat is érintve. Ugyanakkor a kedvező társadalmi hatások, az esélyegyenlőség javítása, a hosszú távú gazdasági fejlődést szolgáló stratégiák egyben alapvető kihívást jelentenek a környezet teherbíró képességére, a környezeti fenntarthatóságra vonatkozóan. A környezeti fogyasztás és kibocsátás túlzott növekedése miatt így a légi közlekedés nem egyeztethető össze

a hosszú távú fenntarthatósági célkitűzésekkel, mivel nem internalizálja a káros hatások költségeit (Upham et al. 2003).

2.1. KÖRNYEZETI FENNTARTHATÓSÁG SZEMPONTJAI

A környezeti fenntarthatóság érdekében elengedhetetlen, hogy az ágazat szereplői jelentőségteljes partnerségeket alakítsanak ki egymással. Horizontális együttműködésre mind a légitársaságok mind a repülőterek részéről látunk kezdeményezéseket. A Star Alliance például három ambiciózus célt tűzött ki a szén-dioxid kibocsátásra vonatkozóan 2050-ig, amelyet két programmal, karbon-semlegességgel és fenntartható üzemanyagok használatával céloznak elérni (Star Alliance 2022). Ugyanakkor vertikális irányban kevésbé jellemzőek ezen a téren a formális kooperációk, amely azzal magyarázható, hogy az iparágon belül jelentős eltérések tapasztalhatóak a környezetvédelmi szakértelem és elkötelezettség vonatkozásában. Például a repülőterek üzemeltetői üzleti okokból kiindulva is sokkal jobban tudatában vannak a környezetvédelmi kérdéseknek, mint a légitársaságok. Az európai repülőterek kapacitásbővítésének legfőbb akadálya sem alapvetően pénzügyi, hanem környezeti megfontolásokból ered. Így Goetz és Graham (2004) három célt javasol a repülőterek, légitársaságok és a szolgáltatás-lánc egyéb érintettjei között létrejövő jövőbeli kapcsolatoknak:

- A légi és a földi kiszolgálásban egyaránt üzemanyag-hatékony, zöld és kevésbé zajos járművek használata.
- A légi közlekedésről fenntartható közlekedési módokra való átállás ösztönzése, ha azok elérhetőek, illetve ezek fejlesztése.
- Légi közlekedés iránti kereslet és/vagy forgalom korlátozása.

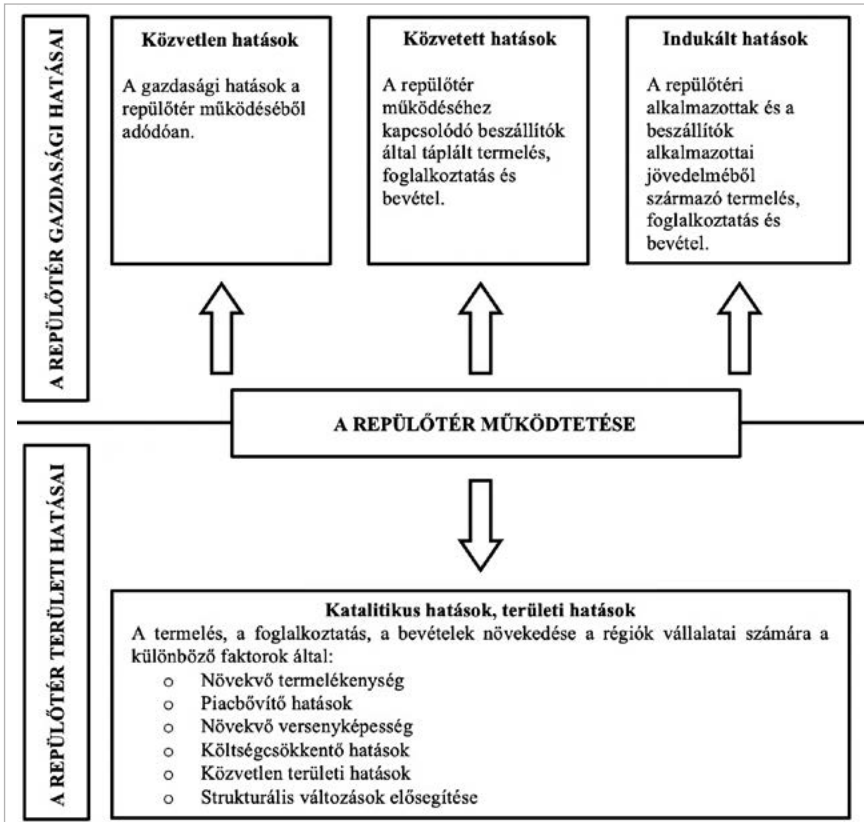
Mindezen törekvéseket a légi közlekedés jótékony hatásainak fenntartása, illetve csökkentésének minimalizálása mellett szükséges megvalósítani a keresleti oldal kellő támogatása érdekében. A légi közlekedési iparágat alapjaiban megrengető Covid19-világjárvány sokak szerint éppen emiatt tekinthető lehetőségnek a légi közlekedés fenntartható átalakításában. Például a nagy nemzeti légitársaságoknak nyújtott állami mentőcsomagok pozitív következménnyel is járhatnak abban az esetben, ha a légitársaságok szigorúbb környezetvédelmi előírások betartásával ellensúlyozzák a nyújtott támogatásokat (Abate et al. 2020, Akbar–Kisilowski 2020).

2.2. TÁRSADALMI ÉS GAZDASÁGI FENNTARTHATÓSÁG SZEMPONTJAI

Az ACI Europe (2015) elemzése szerint az európai repterek 2014-ben összesen 1,7 millió közvetlen álláshelyet hoztak létre közvetlenül a reptereken, nemzetgazdasági szinten pedig összesen 4,5 millió munkahely jött létre a közvetlen és indukált hatásokat is figyelembe véve. Ugyanakkor a légi közlekedés hatása nemcsak a repülőterek jövedelmében és foglalkoztatásában jelentkezik közvetlenül, hanem tovább gyűrűzik a desztináció szélesebb köreibbe is. Az ACI Europe (2015) tanulmányában a gazdasági és szociális hatások négy csoportját különbözteti meg (1. ábra):

- Közvetlen hatás: a repülőtér beruházásai és működése miatt közvetlenül generált jövedelem és foglalkoztatás.

- Közvetett hatás: a repülőtér beszállítói láncában résztvevő vállalkozások által generált foglalkoztatás és jövedelem.
- Indukált hatás: a direkt és indirekt jövedelmek elköltésével generált multiplikátor hatást figyelembe vevő foglalkoztatás és jövedelem.
- Katalitikus hatás: a repülőtér működése és az elérhetőség javítása révén elért termelékenység-növekedés, a repülőtér miatt odateleplülő vállalkozások és érkező turisták költése révén keletkező foglalkoztatás és jövedelem.



1. ábra A repülőterek működésének hatásai
 Forrás: saját szerkesztés Baum et al. 2005 alapján

Erre a keretrendszerre alapozva Dusek–Lukovics (2022) egy romániai felmérésben vizsgálta a Wizz Air diszkont légitársaság és Kolozsvár repülőtérének hatását a helyi gazdaságra vonatkozóan. Azt a következtetést vonták le, hogy a Wizz Air kolozsvári járatai 4000 fő foglalkoztatását biztosították 2019-ben a Kolozsvári Avram Iancu nemzetközi repülőtéren és a régióban, amellyel 54 millió euró bevételt eredményeztek a helyi gazdaság számára.

A Covid19-világjárvány azáltal, hogy új eddig nem látott kihívásokat állított a légi közlekedés szereplői számára, kedvező folyamatokat és innovációkat gyorsított fel a minél előbbi kilábalás érdekében. Ahogy említettük, a repülőterek ma már egyre növekvő hangsúlyt helyeznek a költséghatékony működés kereteinek megalapozására, egyrészt a fenntarthatóságra és a digitalizációra alapozott infrastrukturális beruházásokra, másrészt a légitársaságok és a repterek egymás közötti függőség felértékelődése is látható. A keresleti probléma közös megoldásokat igényel, amely kölcsönösen serkenti az erősebb kollaborációt (Deloitte 2021). Nagyobb hangsúlyt kap a repterek esetében a nem légi közlekedésből eredő bevételek ösztönzése is, amely előtérbe helyezi a repülőtér-városok kiépítését és az aerotropolisz koncepció továbbfejlesztését is (NACO 2020). A repülőtér-városok kiépítésével kapcsolatban a kutatásunkban a repülőtereken történő fogyasztói magatartás vizsgálatára helyeztük a hangsúlyt mivel azt tapasztaltuk, bár számos kutatás (Tóbi–Töröcsik 2013, Hauser 2016, Töröcsik et al. 2018, Zsarnóczky 2018) foglalkozott már a fogyasztói magatartás vizsgálatával, a repülőterek kontextusában ez a terület még alulkutatottnak tekinthető. A különlegesség abból adódik, hogy a repülőtér szolgáltatásainak fogyasztása kapcsán a fogyasztók képesek megtapasztalni a repülőterek környezetét, azok jellegét, a megismerés pedig általában további fogyasztással társul, amely így ösztönzi a repülőtér egyéb, nem a légi forgalomból származó bevételeit. Mindezek megteremtésében a légitársaságoknak is meghatározó szerepük van azáltal, hogy a kínálatukban közvetlenül vagy közvetetten részévé teszik a repülőterek fogyasztását hozzájárulva ezzel a repülőterek bevételeihez, azok hatékony működéséhez.

3. Kutatási módszer

A jelen kutatásunk célja a légitársaságok és a repülőterek keresletében, azok gazdasági fenntarthatóságában játszott szerepének, a helyi társadalom repülőtereken történő szolgáltatás- és térfogyasztásának az azonosítása. A vizsgált jelenség egy komplex gyakorlati problémából fakad, amely az ember és a környezete viszonyára épít. Page (2004) elméletalkotásában arra hívja fel a figyelmet, hogy az ember és annak környezetének viszonyát több külső tényező befolyásolja. A kiinduló feltételezésünk elsősorban a repülőterek utazási célú keresletét feltételezi, a nem utazási célú keresletét kevésbé valószínűsíti, és abból indulunk ki, hogy a repülőterek egy átmeneti, egy köztes térként azonosíthatók, ahol a helyi társadalomnak nem célja ott lenni. A repülőterek működésének hatásait ugyan széles körben tanulmányozzák a legújabb kutatásokban (Cidell 2015, Kazda et al. 2017, Dimitriou 2018, Tsui et al. 2019), azonban szociológiai szempontból keveset tudunk arról, hogy a fogyasztók hogyan vélekednek a repülőterekről és mennyire tartják a mindennapi életük részének azokat.

A jelen kutatásunkban azt feltételezzük, hogy a repülőtéri fejlesztések eredményességében meghatározó szerepe van a felhasználó szegmensek igényeinek, amelyre a légitársaságoknak jelentős hatása van. A repülőtereken olyan fejlesztések szükségesek, ahol a fogyasztói társadalom igényeinek a kielégítése elsődleges és mely olyan új funkciókkal képes bővíteni a repülőterek által nyújtott szolgáltatások körét, amelyekkel a térség,

a régió, vagy az ország életébe egy repülőtér integrálódni képes. A témakör sajátos logikáját alkalmazva a kutatásunk így az általánostól indul és halad a sajátos felé – deduktív módszer –, amely a téma rendkívüli komplexitásából adódóan a kutatást célzott és olyan kérdéskörökre hivatott leszűkíteni, amelyek kvantitatív eszközökkel az egyes kutatási irányokat kiegészítve képesek használható eredményeket elérni.

4. A kvantitatív fázis – mintavétel és elemzés

Az irodalmi áttekintés megállapításai alapján kérdőívet készítettünk, amelyet statisztikai módszerekkel Microsoft Excel program segítségével kvantitatív módon elemeztünk. Az adatfelvételt 2020. október 1. és 2020. november 30. között végeztük a Qualtrics Online Survey szoftver segítségével. A kérdőíveket közösségi média felületeken – Facebook, Instagram, Twitter – osztottuk meg hólabda mintavétel alkalmazásával. A bemutatott primer kutatás célcsoportját elsősorban 18-75 év közötti felnőttek alkották. Az adatfelvételtől kizártuk azokat az alanyokat, akiknek még nem volt repülési tapasztalata, vagy nem repültek a Covid19-világjárvány előtt. A megkérdezés magyarul és németül történt.

A kérdéssor zárt kérdésekből állt, amelyek megválaszolása néhány percet vett igénybe. A kérdések két csoportot alkottak. Egyrészt a kérdések a vizsgálat alapvető háttérét számszerűsítő kérdésekre vonatkoztak, mint nem, életkor, lakókörnyezet iskolai végzettség, illetve az egyén repülőtérhez fűződő viszonyára. Másrészt vizsgálatot folytattunk a bevont egyének repülőterek működésével kapcsolatos véleményeinek felderítésére. A kutatásunkban számos tényezőt elemeztünk, amelyek a repülőtéren tartózkodás során hatással lehetnek az egyén szolgáltatás-fogyasztására, így a gasztronómia megjelenésével kapcsolatos attitűdök, a repülőterek újszerű szolgáltatás-kínálatához (bankok, élelmiszerboltok, ügyfélszolgálati irodák) fűzött viszony, illetve a repülőterek által kínált szabadidő eltöltését szolgáló rendezvények, szabadidős létesítmények szolgáltatásai is a megfigyelés részét képezték.

A megkérdezésünkre összesen 805 válasz érkezett, amelyek közül 790 tekinthető érvényesnek. A mintában a nemek szerinti megoszlás alapján a nők enyhén túlreprezentáltak (61,8%), míg az életkor alapján a 18–59 év közötti korosztály képviseli a teljes minta 96,3%-át (1. táblázat), így kutatásunk eredménye elsősorban ennek a szegmensnek a véleményét képviseli.

1. táblázat A válaszadók életkor szerinti megoszlása (n = 790)

Életkor	Megoszlás (%)
18–29 év	59,0
30–39 év	12,2
40–49 év	14,3
50–59 év	10,8
60–69 év	2,8
70–	0,9
Összesen	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés

A válaszadók döntő többsége középiskolai végzettséggel (47,0%), illetve főiskolai vagy egyetemi végzettséggel (38,6%) rendelkezik. A kérdés érzékenysége miatt a válaszadók pénzügyi helyzetét nem a fizetési tartomány alapján határoztuk meg, hanem a válaszadókat arra kértük, hogy önértékelés alapján sorolják be magukat abba a társadalmi osztályba, amellyel a legjobban ők azonosulni tudnak. Következésképpen a középosztály felülreprezentált (51,2%) a megkérdezésünkben (2. táblázat).

2. táblázat A válaszadók társadalmi osztály szerinti megoszlása (n = 761)

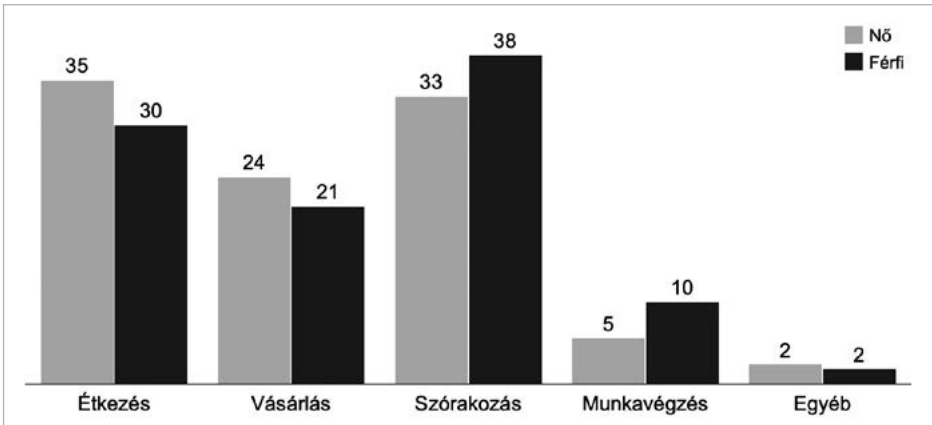
Társadalmi osztály	Megoszlás (%)
Alsó osztály	0,1
Munkásosztály	3,3
Alsó középosztály	10,4
Középosztály	51,2
Felső középosztály	25,8
Felsőosztály	2,0
Nem válaszolt	7,2
Összesen	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés

Arra kértük a válaszadókat, hogy a repülőtéri tartózkodásuk elégedettségi szintjét értékeljék egytől tízig terjedő Likert-skálán, ahol az egy a nem elégedett, a tíz a nagyon elégedett választ képviselte. A beérkezett válaszok pontszámainak átlaga 7,68 volt 1,38 szórás mellett, így a beérkezett adatok kiértékelése kezdetén joggal feltételezhetjük, hogy az utasok általánosan elégedettek a repülőtér szolgáltatásaival, tehát az utazásaik alkalmával általában azt kapják, amit elvárnak.

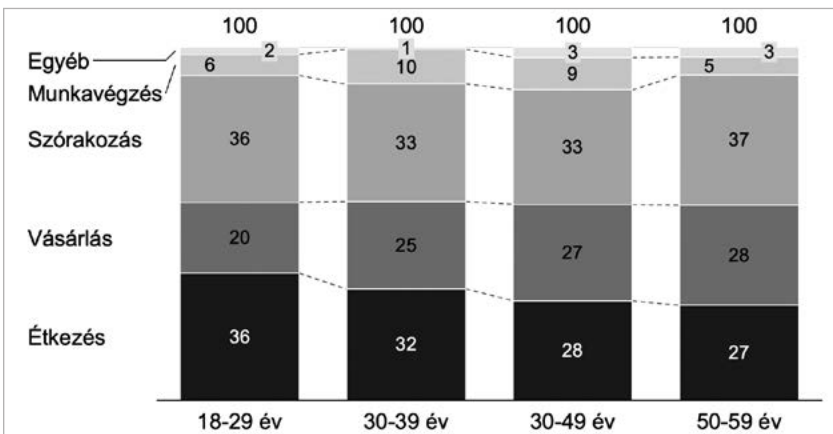
A kutatásunkban kitértünk a fapados és a hagyományos légitársaságok utasok általi kedveltségére, ahol a fapados légitársaságok legfőbb előnyeként az általuk kínált, a fogyasztó által megvásárolni szándékozott repülőjegy árát azonosítottuk. A válaszadók 80,6%-a egy repülőjárat kiválasztásában elsődleges szempontként a repülőjegy árát jelölte meg, míg a hagyományos légitársaságok esetében elsősorban az egyszerűbb átszállási lehetőségek és a légitársaságok által nyújtott szolgáltatások mennyisége volt a meghatározó. Bár a megkérdezésünkből világosan látszott, hogy a különböző üzemeltetési formában működő légitársaságok különböző hatással vannak a repülőtér szolgáltatásainak fogyasztására, mindkét utazóközönségre vonatkozóan kimutatható a repülőtéri költségre és az egyéb repülőtéri szolgáltatások igénybevételére való hajlandóság. A repterek szolgáltatás-kínálatából (2. ábra) a fogyasztók leginkább a szórakozást és az étkezést tekintették a megkérdezésünkben elsődleges tevékenységüknek a repülőtéri tartózkodásuk alatt. A munkavégzés és az egyéb tevékenység úgy, mint az olvasás, a nézelődés átlag alatti értékeket mutattak, tehát ezek a tevékenységek nem jellemzőek a tartózkodásukra.

A repülőtér keresletében az életkor, a lakóhely, az iskolai végzettség és az életkörülmények egyaránt jelentős befolyásoló tényezőknek tekinthetők. A 3. ábrát vizsgálva megállapítható, hogy a repülőtér szolgáltatás-kínálatának fogyasztása és az életkor közötti



2. ábra A repülőtéri szolgáltatások kereslete nemek szerinti megoszlásban (%)
 Forrás: a szerzők saját szerkesztése Tóth Dávid adatai alapján, 2020

összefüggések jól feltűnő arányosságot mutatnak. A repülőterek szolgáltatás-kínálatának fogyasztása határozottan jellemzőbb volt a hagyományos légitársaságok utasaira, az ő tevékenységük pedig három fő csoportra volt bontható. Esetükben a gasztronómiai kínálat, a vásárlás és a szórakozás tekinthetőek a repülőtereken eltöltött idő legfőbb tényezőinek. Ugyanakkor a fiatalabb korosztály körében a gasztronómiai kínálat (36,1%) és a szórakozás (36,0%) a legjelentősebb, amely a fapados légitársaságokkal utazó fiatalok között még inkább kirajzolódik. A vásárlás bár számos esetben a legfontosabb tényezőt képviseli a legfiatalabb korosztály tagjai esetében is, ebben a korcsoportban a vásárlás mindössze 20,0%-ot képvisel az összes tevékenységen belül, ami jellemzően a fapados légitársaságokkal utazók és a hagyományos légitársaságokkal utazók esetében is egyaránt igaz. Ez véleményünk szerint elsősorban a fiatalabb életkorukból adódóan az alacsony



3. ábra A repülőtér szolgáltatás-kínálatának fogyasztása életkor szerinti,%
 Forrás: a szerzők saját szerkesztése Tóth Dávid adatai alapján, 2020

nyabb anyagi helyzetükre vezethető vissza leginkább. A három legfontosabb repülőté-ri tevékenység közül látható, hogy a gasztronómiai kínálat iránti igény a repülőtereken az életkor növekedésével csökken, a vásárlási lehetőségek iránti igény ugyanakkor nő.

Ugyanez figyelhető meg a lakóhely szerinti megoszlás esetében is. Minél nagyobb településről érkezik az utazó, annál kevésbé keresi a repülőter által kínált gasztronómiai szolgáltatásokat, miközben a vásárlási lehetőségek egyre jobban felkeltik az érdeklődését. Az iskolai végzettség fokának egyértelmű befolyásoló hatását azonosítottuk a repülőte-rek szolgáltatáskeresletében függetlenül az utazó által preferált és utazásához használt fapados légitársaságtól, vagy hagyományos légitársaságtól. Az iskolai végzettség növe- kedésével a fogyasztók gasztronómia iránti keresletének, a várakozási idő tartalmas eltöltése iránti igényének, de egyaránt a repülőtéri vásárlási szándékának csökkenését azonosítottuk. Számukra a repülőtereken a munkavégzés feltételeit szolgáló létesítmé- nyek, szolgáltatások és egyéb technikai megoldások elérhetősége lesz a leginkább meg- határozó. A kutatásunk nagy meglepetésének tekintjük, hogy az eredményeink a repülő- terek szolgáltatáskínálatának legnagyobb keresletét az alacsonyabb társadalmi réteghez tartozók körében sikerült kimutatnunk, továbbá a szórakozási lehetőségek iránti kereslet a legidősebb korosztály esetében volt a legjelentősebb (36,9%).

Beigazolódni látszik, hogy a repülőtereken megjelenő kereslet előszeretettel fogyaszt- ja a repülőterek gasztronómiai kínálatát. Így a repülőterek új piaci rést nyithatnak az egyedi tájételek bemutatásával, kézzel készített helyi ajándéktárgyak elérhetőségével, illetve helyi kulturális programok szervezésével, amellyel képesek lehetnek megte- remteni egy utazók által preferált repülőter adottságait. Következésképpen a repülőter szolgáltatás-kínálatának bővítése hatással lehet a térség termékeinek keresletére, a helyi élelmiszer-fogyasztási szokások, a helyi identitás és a hagyományok megőrzésére. Ebből adódóan a repülőter hozzájárulhat a térség lakosságának a foglalkoztatásához, illetve az élhető(bb) vidék megteremtéséhez.

Következtetések

Tanulmányunk a fogyasztói magatartás vizsgálatával foglalkozó kutatásokhoz képest a repülőterek kontextusában keres újító megállapításokat azáltal, hogy kifejezetten a repü- lőterek és a légitársaságok kapcsolatának fejlődésére fókuszál. Ez a kapcsolat több paradigmaváltáson ment keresztül a légi közlekedés liberalizációja, a diszkont légitár- saságok üzleti modelljének megjelenése, de legutóbb a Covid19-világjárvány kapcsán. A repülőter és a légitársaságok kapcsolatrendszerén keresztül látható, hogy a légitársá- ságok támogatása nagy segítséget nyújthat a repülőterek működéséhez, beleértve a repü- lőtéri szolgáltatások fejlesztését. Következésképpen kiemelt figyelmet kell fordítani a fapados és a hagyományos légitársaságokkal utazók folyamatosan változó keresletére.

Kutatásunkban egyrészt kiemelkedett, hogy a légi közlekedés liberalizációja miköz- ben megteremtette a fapados légitársaságok létjogosultságát, napjainkra kialakította a diszkont légitársaságok kedvező árú szolgáltatásait kereső sajátos fogyasztói szeg- menst. Ez az üzleti modellváltás sok esetben beváltotta a megnövekedett utasforgalom-

ból származó ígéreteket a repülőterek egyéb bevételeinek vonatkozásában is, például a szolgáltatás-kínálat bővítésében és diverzifikálásában. Habár feltehetően a diszkontjártatok utazói vásárlóerejük szempontjából kevesebb potenciált tartogatnak a repülőterek kereskedelmi törekvéseiben, mégis tanulmányunkban azt találtuk, hogy a repülőtéri szolgáltatások iránti kereslet éppen ebben a szegmensben volt a legmagasabb. Hasonló, de szűkebb vonatkozású következtetésre jutott Volkova–Müller (2012) korábban, aki csak az étkezési szolgáltatásokat vizsgálta, miszerint a fapados terminálokban az egy négyzetlábra jutó éttermi egységekből származó bevételek átlagosan magasabbak voltak, amely azzal magyarázható, hogy a diszkont légitársaságok fedélzetén nincs ingyenes étkezés.

Másrészt kutatásunk megállapította, hogy a Covid19-világjárvány következtében kialakult kényszer erősebbé tette a repülőterek és légitársaságok közötti függést, és a közös túlélési cél érdekében bizonyíthatóan jobb lett az együttműködés. Mind a repülőterek és a légitársaságok az utasok igényeire koncentrálnak összehangolt fejlesztéseket vittek végbe a higiénia és az egészségügyi biztonságot fokozó technológiai újításokkal és kommunikációval. Ennek mintájára a pandémiát követő felépülésben létjogosultságot kaphat olyan korábbi repülőtéri gyakorlatok újragondolása is, mint például a fapados légitársaságok egy fogyasztás szempontjából kedvezőtlen terminálhoz való hozzárendelése (Choi–Park 2022). Mivel a diszkont légitársaságok működéséből eredő sajátosságok, például napi menetidő maximális kihasználása (korai indulás, késői érkezés), a minimalizált megfordulási idők megsűszésából adódó késések (ebből adódó holtidő), vagy a fapadosok által népszerűsített kiegészítő utazási szolgáltatások (pl. autóbérlés, repülőtéri parkolás, transzfer) mind magasabb repülőtéri fogyasztáshoz vezethetnek végeredményben, amely pozitívan befolyásolja a repülőterek gazdasági fenntarthatóságát. Ez a fajta megerősödő együttműködés és nyitottság pedig nélkülözhetetlen a jövőre irányuló fenntartható környezeti, gazdasági és társadalmi hatások elérésében, amelyhez a pandémia alatt tapasztalt módon a keresleti szegmensek megismerése és célzott szolgáltatás-fejlesztés szükséges.

Mivel a kutatás eredményei elsősorban a 18-39 éves korosztályra korlátozódnak, a megállapításaink elsősorban az Y és Z generációk attitűdjével kapcsolatosak. A Covid19-járvány utazási szokásokra gyakorolt hatása miatt a repülőterek versenyképességéhez és a szolgáltatásainak fejlesztéséhez való hozzáállás mindenképp további vizsgálatokat igényel.

Irodalom

- Abate, M.–Christidis, P.–Purwanto, A. J. (2020): Government support to airlines in the aftermath of the COVID19 pandemic. *Journal of Air Transport Management* (89)101931. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101931>
- Akbar, Y. H.–Kisilowski, M. (2020): To bargain or not to bargain: Airlines, legitimacy and non-market strategy in a COVID-19 world. *Journal of Air Transport Management* (88):1–6.
- ACI EUROPE (2010): *The Ownership of Europe's Airports*. ACI-Europe, Brussels.

- EC (2007): *Guide to european community legislation in the field of civil aviation*. European Commission, Brussels.
- Baum, H. – Esser, K. – Kurte, J. – Schneider, J. (2005): *Regionale Entwicklung und der Frankfurter Flughafen*. Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf.
- Bezerra, G. C. L. – Gomes, C. F. (2019): Determinants of passenger loyalty in multi-airport regions: Implications for tourism destination. *Tourism Management Perspectives* 31:145–158. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2019.04.003>
- Bulwien, H. – Hujer, R. – Kokot, S. – Mehlinger, C. – Voßkamp, T. (1999): *Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Szenarien*. München, Frankfurt/Main, Darmstadt.
- Choi, J. H. – Park, Y. (2022): Exploring passenger and flight characteristics' impacts on airport retail income: Evidence from Incheon International Airport. *Journal of Retailing and Consumer Services* 66:102913. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2022.102913>
- Cidell, J. (2015): The role of major infrastructure in subregional economic development: an empirical study of airports and cities. *Journal of Economic Geography* 15(6):1125–1144. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbu029>
- Dimitriou, D. J. (2018): Comparative evaluation of airports productivity towards tourism development. *Cogent Business & Management* 5(1):1–15. <https://doi.org/10.1080/23311975.2018.1464378>
- Dusek, T. – Lukovics, M. (2022): The impact of a low-cost airline's flights on local economy – On the example of Cluj-Napoca International Airport (Romania). *Regional Statistics* 12(4):132–151. DOI: 10.15196/RS120406
- Ernszt, I. – Marton, Zs. – Tóth, D. (2022): Szárnyalás és zuhanórepülés – A légi közlekedés és a koronavírus-járvány. In Michalkó, G. – Németh, J. – Birkner, Z. (szerk.): *Turizmusbiztonság, járvány, geopolitika*. Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft., Budapest. pp. 53–70.
- Francis, G. – Fidato, A. – Humphreys, I. (2003): Airport–airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports. *Journal of Air Transport Management* 9(4):267–273. DOI: 10.1016/S0969-6997(03)00004-8
- Francis, G. – Humphreys, I. – Ison, S. (2006): A review of the airport-low cost airline relationship. *Review of Network Economics* 5(4):413–420. DOI: 10.2202/1446-9022.1105
- Goetz, A. R. – Graham, B. (2004): Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe. *Journal of Transport Geography* 12(4):265–276. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2004.08.007
- Graham, A. (2003): *Managing airports: An international perspective*. 2nd edition. UK Butterworth Heinemann, Oxford.
- Graham, A. (2001): *Managing airports: An international perspective*. Butterworth Heinemann, Oxford.
- Guild, S. (1995): Not so easy. *Airline Business* 11(6):68–73.
- Halpern, N. – Bräthen, S. (2011): Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography* 19(6):1145–1154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>

- Halpern, N.–Graham, A. (2013): *Airport Marketing*. Routledge, Abingdon. DOI: 10.4324/9780203117903
- Hauser, M. (2016): Trends im Konsumverhalten. *Wirtschaftspolitische Blätter* 4:785–795.
- Kazda, A.–Hromádka, M.–Mrekajb, B. (2017): Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development. *Transportation Research Procedia* 28:59–68. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.169>
- Lennon, J. (2022): How can airports go from bricks to clicks by accelerating digital retailing strategies? *Journal of Airport Management* 16(3): 233–243.
- Macnaughton, P. (2022): Building smart airports: Technology solutions to improve health, enhance experience and increase revenue. *Journal of Airport Management* 16(2):125–133.
- Page, S. (2004): *Transport and tourism*. In Lew, A. A.–Hall C. M.–Williams A. M (Eds.): *A Companion to tourism*. Oxford: Blackwell. pp. 146–158.
- Starkie, D. (2012): European airports and airlines: evolving relationships and the regulatory implications. *Journal of Air Transport Management* 21:40–49. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.12.016>
- Tömöri, M.–Michalkó, G. (2019): A bevásárlóturizmus. In Irimiás, A.–Jászberényi, M.–Michalkó, G. (szerk.): *A turisztikai termékek innovatív fejlesztése*. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 31–49.
- Töröcsik, M.–Csapó, J. (2018): Fogyasztói trendek hatása a turizmusra. In Csapó, J.–Gerdesics, V.–Töröcsik, M. (szerk.): *Generációk a turizmusban*. I. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia. Tanulmánykötet. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs. pp. 8–22.
- Tsui, K. W. H.–Tan, D.–Chow, C. K. W.–Shi, S. (2019): Regional airline capacity, tourism demand and housing prices: A case study of New Zealand. *Transport Policy* 77:8–22. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.02.007>
- Upham, P.–Maughan, J.–Raper, D.–Thomas, C. (2003): *Towards sustainable aviation*. Earthscan, London. DOI: 10.4324/9781849773409
- Volkova, N.–Müller, J. (2012): Assessing the non-aviation performance of selected US airports. *Transportation Journal* 51(3):289–304. <https://doi.org/10.5325/transportationj.51.3.0289>
- Williams, G. (2001): Will Europe’s charter carriers be replaced by ‘nofrills’ scheduled airlines? *Journal of Air Transport Management* 7(5):277–286. DOI: 10.1016/S0969-6997(01)00022-9
- Wu, C. L.–Ma, N. K. (2022): The impact of customised mobile marketing on passenger shopping behaviour in the airport terminal. *Journal of Retailing and Consumer Services*. 66. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2022.102941>
- Zsarnóczky, M. (2018): Generációs sajátosságok vizsgálata turizmusfogyasztási szokások alapján. In Fata, I.–Kissné Budai, R. (szerk.): *Tudományos Mozaik 15. Emberközpontú tudomány*. pp. 256–265.

Online források

- ACI EUROPE (2015): *The social and economic impact of airports in Europe*. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/europes-airports-economic-impact--the-theory-and-the-practice-aci-europe-report-part-1-207594> (letöltve: 2022. március 15.)

- Bauer, S. – Jahnz, B. – Kastrup, B. – Schulz, H. D. – Wilkens, M. – Berlitz, J. – Bobinger, R. – Engelhardt, R. (2004): *Der Flughafen München und sein Umland. Grundlagenermittlung für einen Dialog*. Ergebnisse eines Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. München. http://digital.bib-bvb.de/view/action/singleViewer.do?dvs=1637671168386~936&locale=hu&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=31&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true (letöltve: 2021. november 23.)
- Deloitte (2021): *COVID-19 Aviation's recovery flight plan. Stronger ecosystem collaboration needed*. Deloitte Development LLC. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ca/Documents/public-sector/ca-en-aviation%27s-recovery-flight-plan-aoda.pdf> (letöltve: 2021. május 13.)
- ICAO (2020): *Effects of novel coronavirus (COVID19) on civil aviation: Economic impact analysis*. Air Transport Bureau. <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID%202020%2012%2017%20Economic%20Impact.pdf> (letöltve: 2020. december 17.)
- NACO (2020): *How real estate can help airports build resilient business*. https://file-eu.click-dimensions.com/royalhaskoningdhvcom-agyu4/files/naco_white_paper_-_how_real_estate_can_help_airports_build_resilient_business_-_july_2020.pdf (letöltve: 2021. május 13.)
- Star Alliance (2022): *Star Alliance and the environment*. <https://www.staralliance.com/en/environment> (letöltve: 2022. március 15.)
- Tóbi, I. – Töröcsik, M. (2013): *A fiatalok fogyasztása, tartalomfogyasztása – irodalomkutatás*. TÁMOP-4.2.3-12/1/KONV-2012-0016 Tudománykommunikáció a Z generációnak. https://ktk.pte.hu/sites/ktk.pte.hu/files/images/szervezet/intezetek/mti/tobi_torocsik_a_fiatalok_fogyasztasa_tartalomfogyasztasa_-_irodalomkutatasa_2013.pdf (letöltve: 2021. április 21.)