
A LÉGI SZEMÉLYKÖZLEKEDÉS JELLEMZŐI, TRENDJEI AZ EURÓPAI UNIÓ ÚJONNAN CSATLAKOZOTT (2004-2007) TAGÁLLAMAIBAN

PINTÉR ÁKOS¹

1. BEVEZETÉS

Napjainkban a közlekedés ágazatai közül a légi közlekedés fejlődik a legdinamikusabban, ami nem véletlen, hiszen a globalizálódó gazdasági ágazatok megkövetelik a gyors, korszerű személy- és áruszállítást. A légi utasforgalmat tekintve az üzleti célt szolgáló- és a turizmusra irányuló repülés szerepe a döntő. Utazásaikhoz az üzletemberek sűrűn igénybe veszik a repülőgépeket, amennyiben más országokkal, távoli városokkal állnak üzleti kapcsolatban. A távoli kontinensek, tájak üdülés céljából történő megközelítése csak megfelelő légi közlekedési rendszerrel bonyolítható le gyorsan. Az egész Földre értelmezett, 2008-ban regisztrált 922 millió fős összes turistaérkezési adatból, a légi közlekedés egyértelműen dominál 52%-os részesedésével, melyet a közút követ 39%-kal (UNWTO, 2009). A gazdasági fejlettség és a közlekedés színvonala között többnyire szoros összefüggés állapítható meg. A légi közlekedés színvonala, sűrűsége szempontjából Európa országai között jelentősek az eltérések.

Az 1980-as évek végén Kelet-, Közép-Európa országainak többségében gazdasági-politikai átalakulás ment végbe, ami természetesen a légi közlekedést is jelentősen érintette. Fenti apropóból kiindulva a tanulmány olyan európai posztszocialista országok légi személyközlekedésére koncentrált, melyek a közelmúltban váltak az Európai Unió részévé. A dolgozat a tanulmányozott 10 ország mintegy 60 regionális repülőterét, azok légi utasforgalmának közelmúltbeli változásait igyekszik bemutatni, felhasználva az egyes repülőterek adatait. A vizsgált régió lehatárolása, részekre bontása az alábbiak szerint alakult:

- *Balti-országok:* Észtország, Lettország, Litvánia
- *Visegrádi-országok:* Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország
- *Volt jugoszláv- és más balkáni országok:* Szlovénia, Románia, Bulgária

A tanulmányozott országok népsűrűségük alapján két eltérő kategóriába sorolhatók. A Baltikum országai a ritkán lakott területek közé tartoznak, míg a többi állam közepes népsűrűségű. Ezek alapján érdemes összevetni az országokat regionális repülőterekkel való ellátottságuk alapján. Ezt hivatott bemutatni az *1. táblázat* és az *1. ábra*.

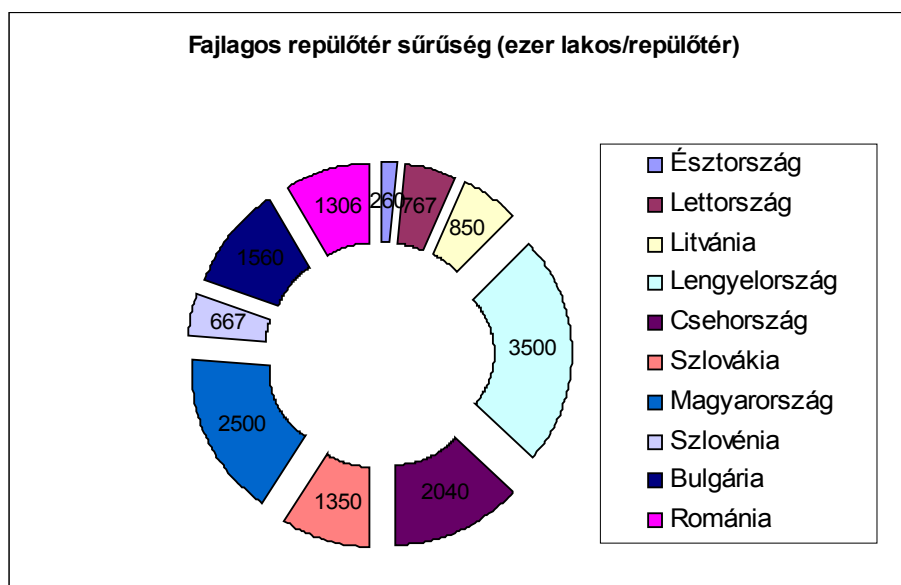
¹ PhD-hallgató, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola

1. táblázat. A vizsgált országok fontosabb adatai és regionális repülőterekkel való fajlagos ellátottságuk

| Ország | Terület (km ²) | Népesség (millió fő) | Népsűrűség (fő/km ²) | Regionális repülőterek száma (db) | Fajlagos repülőtér sűrűség területre vetítve (km ² terület/repülőtér) | Fajlagos repülőtér sűrűség népességszámra vetítve (ezer lakos/repülőtér) |
|---------------|----------------------------|----------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|--|
| Észtország | 45227 | 1,3 | 28,7 | 5 | 9045 | 260 |
| Lettország | 64589 | 2,3 | 35,6 | 3 | 21530 | 767 |
| Litvánia | 65200 | 3,4 | 52,1 | 4 | 16300 | 850 |
| Lengyelország | 312685 | 38,5 | 123,1 | 11 | 28426 | 3500 |
| Csehország | 78866 | 10,2 | 129,3 | 5 | 15773 | 2040 |
| Szlovákia | 48845 | 5,4 | 110,5 | 4 | 12211 | 1350 |
| Magyarország | 93036 | 10,0 | 108,5 | 4 | 23259 | 2500 |
| Szlovénia | 20273 | 2,0 | 98,6 | 3 | 6758 | 667 |
| Bulgária | 110910 | 7,8 | 70,3 | 5 | 22182 | 1560 |
| Románia | 237500 | 22,2 | 93,5 | 17 | 13971 | 1306 |

Forrás: Statisztikai alapadatok, illetve a szerző számításai

1. ábra. A vizsgált országok fajlagos repülőtér sűrűsége népességszámra vetítve



Forrás: Internetes honlapok adataiból készítette a szerző

A légi utasok számának alakulását tekintve valamennyi vizsgált ország esetében a közelmúltban – a vizsgált időszak a statisztikai adatok híján a 2009-es gazdasági válság negatív hatásait még nem elemzi – jelentős forgalomnövekedés volt tapasztalható. A legtöbb esetben a fővárosok frekvenciált országokon belüli helyzete a forgalmi adatokban is megmutatkozik. Ez alól kivételt képez Lengyelország és Bulgária fővárosi repülőterének alacsonyabb országokon belüli részaránya. Utóbbi országokban a vidéki repülőterek súlyának növekedése markáns volt az elmúlt esztendőben.

2. táblázat. A vizsgált országok és fővárosaik légi személyforgalmának változásai a 2005-2008. évek közötti időszakban

| Ország | Légi utasforgalom (ezer fő) | | Forgalom-növekedés aránya (%) | Ebből fővárosi repülőtér aránya (%) | | Változás aránya (%) |
|---------------|--------------------------------|--------|----------------------------------|-------------------------------------|------|------------------------|
| | 2005 | 2008 | | 2005 | 2008 | |
| Észtország | 1 433 | 1 840 | 22,0 | 97,8 | 98,4 | 0,6 |
| Lettország | 1 880 | 3 722 | 49,5 | 99,9 | 99,1 | -0,8 |
| Litvánia | 1 471 | 2 559 | 42,5 | 88,4 | 80,0 | -8,4 |
| Lengyelország | 11 553 | 20 709 | 44,2 | 61,2 | 45,5 | -15,7 |
| Csehország | 11 446 | 13 653 | 16,2 | 94,2 | 92,5 | -1,7 |
| Szlovákia | 1 619 | 2 878 | 43,8 | 81,9 | 77,1 | -4,8 |
| Magyarország | 7 995 | 8 604 | 7,1 | 99,2 | 98,1 | -1,1 |
| Szlovénia | 1 277 | 1 705 | 25,1 | 95,5 | 98,1 | 2,6 |
| Bulgária | 4 952 | 6 631 | 25,3 | 37,8 | 48,7 | 10,9 |
| Románia | 4 551 | 9 330 | 51,2 | 75,1 | 73,2 | -1,9 |

Forrás: A repülőterek honlap adataiból szerző számításai

2. A BALTIKUM ORSZÁGAINAK LÉGI SZEMÉLYKÖZLEKEDÉSI JELLEMZŐI

A térség három kis területű állama a volt Szovjetunió legnyugatibb részén helyezkedik el. A Szovjetunió 1991-ben bekövetkezett felbomlásakor Észtország, Lettország és Litvánia a teljes függetlenséget választotta, mely döntéssel tényleges önállóságra törekedve „arccal a Nyugat felé” fordultak. A három ország közlekedési földrajzi helyzete kelet-európai viszonylatban kedvező, amennyiben hosszabb tengeri kijáráttal rendelkeznek a Balti-tengeren, a szárazföldi közlekedésüket pedig

megkönnyíti a síkságokból és alacsony dombságokból álló nem túl mozgalmas felszínük. Éghajlati adottságaik, területi kiterjedésük mérete, gazdasági fejlettségbeli közös vonásaik együttesen alakítják légi közlekedésük fő jellemzőit.

A Rigai- és a Finn-öbölhöz egyaránt kapcsolódó, a térség legritkább népsűrűségű állama, **Észtország** területe horizontálisan a legtagoltabb. A keleti-tengeri két nagyobb, Hiiumaa és Saaremaa, valamint további néhány kisebb sziget az országhoz tartozik. E természeti adottság eleve nehezíti a kontinens és a szigetek közötti kapcsolatot. Az állam területén egy nagy nemzetközi repülőtér és négy regionális jelentőségű „fél nemzetközi” légikikötő működik. Hiiumaa szigetén épült meg *Kärdla*, Saaremaa-n pedig *Kuressaare* repülőtere. Rajtuk kívül még a szárazföldi *Pärnu* és *Tartu* repülőtérét sorolhatjuk az utóbbi kategóriába. Az említett repülőtereket mindössze 1-2 légitársaság kisebb repülőgépei használják, s egyenként legfeljebb két országgal, illetve várossal állnak légi összeköttetésben. A főváros Tallinn repülőtérén kívül Stockholm és Riga alkotja a célállomások rövid sorát. Az említett repülőterek inkább kényelmi szempontból – például a szigetek gyorsabb megközelítése okán – szolgálják a régiót. Utaslétszámuk lényegében évek óta változatlan és nem haladja meg az évi 5-15 ezer főt. Észtország nemzetközi repülőtere a főváros, *Tallinn* közelében működik. 2008-ban a repülőtérrel 23 légitársaság 17 európai ország 23 városának elérését tette lehetővé repülőgépekkel. Néhány nyugat-, és dél-európai desztináció kivételével a forgalom legnagyobb része a skandináv országokkal és Kelet-Európával bonyolódik le. A 2008-ban 1,8 millió utast számláló Tallinn légi közlekedésének töretlen fejlődésére utal, hogy repülőtérén 2000-ben a mai forgalom mindössze harmadát regisztráltak. Tallinn a Baltikum műemlékekben leggazdagabb városa és még mindig egységes arculatú, középkori Hanza-város hangulatú belvárosa sok külföldi turistát vonz. A város közel 40%-os orosz kisebbsége anyaországának távolabbi régióiba repülőgéppel közlekedik.

Lettország légi közlekedése egyfelől hasonlít Észtországra, amennyiben a főváros repülőtérének tekintélyes súlyát vesszük az összehasonlítás alapjának; eszerint mindkét országban az összes utaslétszámból 95% feletti a főváros részesedése. A légi személyforgalmat három repülőtér bonyolítja. Közülük a tengerparti *Ventspils* légikikötője a legkisebb, mely mindössze Rigával van légi kapcsolatban. A másik vidéki repülőtér – a szintén tengerparti – *Liepāja* város közelében működik. Ennek a repülőtérnek az utasforgalma az elmúlt években sokszorosára növekedett – 2005-ben másfélszer, 2007-ben 32 ezer utast regisztráltak! Jelenleg négy ország, négy városába közlekednek innét az utasszállító repülőgépek, melyek közül a moszkvai járat emelhető ki. A főváros, *Riga* repülőtere az egész Baltikum legfontosabb légi desztinációja. A 800 ezer lakosú Riga kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepét jelzi, hogy nemcsak európai városokkal, hanem több észak-afrikai üdülőhellyel (pl. Sharm el-Sheikh), ázsiai várossal (pl. Dubai) is közvetlen összeköttetésben áll a nyári idényben. Emellett interkontinentális járatok is közlekednek Rigából Észak-Amerikába, közelebről New York metropoliszba. Még a szomszédos országok utasainak körében is Riga a legkedveltebb baltikumi desztináció. 2008-ban a repülőtér közel 3,7 milliós utasforgalmat bonyolított le, ami a 2005-ös

forgalom dupláját tette ki és a 2000. évi forgalom hatszorosát jelenti! Egyedül Rigában közel akkora utasforgalmat regisztráltak, mint a másik két balti fővárosban együttvéve. A forgalomnövekedés egyik fő gerjesztője a turizmus, amennyiben az utasok nagy része Dél-Európa melegnyarú üdülőhelyeit keresi fel. A Nyugat- és Közép-Európába irányuló forgalom nagyrészt üzleti és kulturális célokat szolgál. A hatalmas forgalomnövekedés miatt a lett kormány merész jövőbeni terveket kíván megvalósítani; a három terminálból álló repülőtérrel újabbal bővítené 2011-re, melynek következtében Riga később akár 20 millió utast is fogadhatna évente. Ez két és félszerese lenne Budapest 2009. évi forgalmának.

A Lettországgal nagyjából megegyező méretű, azonban annál jóval népesebb Litvánia légi közlekedésének szerkezete a korábban említett országokétól eltérő. Az országban négy nemzetközi minősítésű repülőtér működik. Közülük a leghosszabb futópályával rendelkező – 1990 előtt félelmetes hírű szovjet katonai – ma félig katonai *Siauliai* repülőtérét a NATO használja. A nemzetközi légi utasforgalmat a további három nemzetközi légikikötő is szolgálja. Mindhármuk éves forgalma meghaladja a 100 ezer főt. Közülük a főváros repülőtere a messze legforgalmasabb, az ország légi utasforgalmának 80%-val. Hasonlóság, hogy mindhárom nemzetközi repülőtérrel rendelkező város légi forgalma jelentősen növekedett az utóbbi években. A tengerparti *Palanga*ból 3 országba közlekednek légi járatok, melynek forgalma egyenletesen növekedve megduplázódott az ezredforduló óta. Még ennél is jelentősebb növekedést ért el a főváros, *Vilnius* repülőtere a közelmúltban. A jelenleg már több mint 2 millió utast kiszolgáló repülőtérrel 15 légitársaság 19 ország 20 városába szállítja az utasokat. A menetrendben döntően nyugat- és észak-európai desztinációk szerepelnek. A függetlenné válás előtt az utasforgalom még döntően keletre, a szovjet tagköztársaságok felé irányult. A dinamikus fejlődést mutatja, hogy az ezredfordulón még csupán félmillió utaslétszámot regisztráltak a repülőtéren. Az európai célpontokon kívül észak-afrikai üdülővárosok – Hurghada, Sharm el-Sheikh – is szerepelnek a menetrendben. A növekedés arányait tekintve az ország második legforgalmasabb repülőtere, *Kaunas* áll az élen. Litvánia második leghosszabb kifutópályájával rendelkező repülőtérén 2008-ban 410 ezer utast – 4 európai ország 7 városából – regisztráltak, ami a 3 évvel korábbi érték több mint ötszörösét teszi ki! A menetrendben olyan brit és német városok is szerepelnek, melyekből a főváros repülőterére nem szállítanak utasokat. Nem lehetetlen, hogy Kaunas a tőle 100 km-en belül fekvő fővárosi légikikötő tehermentesítője lehet a jövőben. Természetesen felmerülhet az a kérdés is, hogy egymáshoz ilyen közel két nemzetközi repülőtér működtetése gazdaságos-e?

3. táblázat. A Baltikum jelentősebb forgalmú repülőtereinek adatai

| Repülőtér | Ország | Futópálya hossza (méter) | Utasszám adatok (ezer fő) | | | Elérhető országok száma | Elérhető városok száma |
|----------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------|------|-------------------------------|------------------------------|
| | | | 2008 | 2005 | 2000 | 2008 | 2008 |
| Tallinn | Észtország | 3 070 | 1 811 | 1 401 | 559 | 17 | 23 |
| Riga | Lettország | 3 200 | 3 690 | 1 878 | 574 | 34 | 71 |
| Vilnius | Litvánia | 2 515 | 2 048 | 1 300 | 530 | 19 | 20 |
| Kaunas | Litvánia | 3 250 | 410 | 77 | 19 | 4 | 7 |
| Palanga | Litvánia | 2 280 | 101 | 94 | 45 | 3 | 3 |

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

4. A VISEGRÁDI ORSZÁGOK LÉGI UTASSZÁMÁNAK ALAKULÁSA, JELLEMZŐI

Kelet-Közép-Európa négy olyan országa tartozik e csoportba, amely a rendszerváltozás után 1993-ban Visegrádon ugyan együttműködési szerződést írt alá, azonban a kapcsolat inkább csak formális maradt, s a kooperációban jelentős gazdasági erősödés nem következett be, az államok még csak a „kvázi integráció” szintjéig sem jutottak el (ERDŐSI F. 2007). Nyugat-Európa viszonylagos közelségének és főként fejlettebb gazdaságuknak köszönhetően a visegrádi országok légi közlekedésének fajlagos méretei a legtöbb szempontból megelőzik a kelet-európai államokét.

A térség országai közül a legjelentősebb légi személyforgalmat **Lengyelország** bonyolítja le. A hatalmas utasszám növekedést produkáló ország nemzetközi repülőterein az ezredfordulón összességében nem egész 6 millió utast regisztráltak. Ez a szám 2005-re majdnem megkétszereződve megközelítette a 11,5 milliót, 2008-ra pedig meghaladta a 20 millió főt! A nagy utasszám növekedésben nem elhanyagolható a turizmus szerepe; Lengyelországot 2007-ben 15 millió (17. hely a világon), 2008-ban 12,9 millió turista kereste fel (UNWTO, 2008, 2009).

Az ország légi személyközlekedése a legdecentralizáltabb a térségben, a több nagyvárosában működő, minimum középkategóriás repülőterének köszönhetően. Annak ellenére, hogy 2008-ban a varsói mellett további öt – sorrendben Krakkó, Katowice, Gdansk, Wrocław és Poznan – légi utasszámát egyaránt meghaladta a milliós értéket, mégis a főváros bonyolítja le az ország légi személyforgalmának 48%-át. Azonban a vidéki repülőterek felzárkózását mutatja, hogy ez az arány 2005-

ben még közel kétharmados, 62%-os volt Varsó javára – ekkor a vidéki repülőterek közül csak két-
tő; Krakkó és Katowice forgalma érte el a milliós utas számot. Egyes vidéki repülőtereknek az el-
múlt esztendőben bekövetkezett markáns forgalomnövekedését magyarázza, hogy nagyobb távol-
ságra fekszenek a fővárostól, azonban a többi nagyváros utasforgalma is jelentősen növekedett a
közelmúltban.

A 100 ezer főnél nagyobb légi személyforgalmú légikikötők közül négy vidéki nemzetközi re-
pülőter 2008-as adatai közel állnak egymáshoz. *Szczecin* közepes légi forgalma – 302 ezer fő – határ-
széli helyzetével, Berlin relatív közelségével, illetve azzal magyarázható, hogy közlekedésében a ten-
geri hajózás játssza az elsődleges szerepet. A Varsóhoz alig több mint 100 kilométerre fekvő, mint-
egy 900 ezer lakosú *Lódź* repülőterén az utóbbi években indult meg a légi személyközlekedés. A je-
lentős könnyűipari központként ismert nagyváros repülőterének légi forgalma még mindig karcsú-
nak tűnik - 2008-ban 312 ezer utas –, azonban, ha a 2005-ös 18 ezres adatát nézzük, akkor ez közel
húszszoros növekedést jelent, s e téren egyedülálló az országban. Varsó közelsége ellenére *Bydgoszcz*
légikikötője 2005 óta forgalmát meghétszerezve 280 ezerre emelkedett. *Rzeszów* légi forgalma is
gyorsan növekszik; a 2008-ra 300 ezer főt meghaladó utaslétszáma a három évvel korábbi adatok
triplája. Kiemelendő a városból a New Yorkba közlekedő interkontinentális járata!

A következő kategóriába tartozó két vidéki nagyváros légikikötőjének utasforgalma már 1 mil-
lió fő feletti, s köztük több hasonlóság figyelhető meg az elmúlt években. Mind *Poznań* (2008-ban
1,27 milliós forgalom, 19 európai várossal összeköttetés), mind pedig *Wrocław* (1,48 millió utas 27
európai városba) az elmúlt 3 évben megtriplázta légi személyforgalmát. A másik hasonlóság a két
város között a légi menetrendjükben található járatok irányában érhető tetten: a Brit-szigetek szá-
mos városával és több német desztinációval való jelentős kapcsolatuk alapján. Okként a külföldön
dolgozó lengyel vendégmunkások számának ugrásszerű növekedése említhető. Az ország negyedik
legforgalmasabb repülőtere a Balti-tenger partján fekvő kikötőváros, *Gdansk* határában üzemel. A
„Három Város” repülőterének dinamikus növekedését mutatja a 2008. évi 1,9 milliós légi utasfor-
galma, ami a 2005-ös esztendő háromszorosát, a 2000-es év több mint hétszerezését teszi ki. A
Gdanskból repülő főként észak- és nyugat-európai desztinációkat preferáló 13 légitársaság gépei 30
városba közlekednek, közülük a német és brit városok kiemelkedő arányukkal tűnnek ki. *Katowice*
repülőterének forgalma az elmúlt évtizedben szintén jelentősen növekedve (2000-ben 168 ezer,
2005-ben 622 ezer fő) az elmúlt évben meghaladta a 2,4 millió légi utast. A nagy utaslétszám a von-
záskörzet kiterjedését tekintve talán nem meglepő. A gazdasági szerkezetváltás és a lakosságszám
adatok arról tanúskodnak, hogy az egykoron „szébb napokat látott” nehézipari jellegű Felső-Szilézia
iparvidék a foglalkozási szerkezet modernizálódása óta is az ország legnagyobb népességtömörülése
(kb. 5 millió fő); Katowice agglomerációjának népessége is jelentősen meghaladja a főváros népes-
ségét, s eléri a 2,5 millió főt. A munka nélkül maradt, vagy nagyobb keresetre vágó emberek töme-
gesen vállalnak munkát Nyugat-Európában, nem kevesen még Írországban is. Lengyelország legje-

lentősebb vidéki repülőtere *Krakko* közelében működik. A mára 800 ezer fős népességszámot elérő város az ország egyik legjelentősebb urbánus térsége. Történelmi múltja, híres egyeteme, kutatóbázisa méltán ad nemzetközi rangot a neves kulturális központnak. Krakko repülőterei forgalomnövekedésének az a körülmény is kedvezett, hogy a szomszédos országokban – Szlovákiában, Csehországban – nem működnek gyorsan elérhető és jelentős közlekedési kínálatokat nyújtó repülőterek (ERDŐSI F. 2007). Belföldi forgalom tekintetében a fővárostól való nagyobb távolsága is indokolja repülőterének jelentőségét. 2008-ban 2,9 milliós utasforgalmának nagy része Nyugat-Európa városai irányult (2005-ben 23, 2008-ban már 33 desztináció, legjelentősebb London), de a repülőteret használó 20 légitársaság egyike Észak-Amerikába is közlekedtet járatokat, Chicagóba és New Yorkba.

Az említett vidéki repülőterek gyors fejlődése ellenére a Lengyelországba irányuló légi személyforgalomnak csaknem a fele *Varsó* nemzetközi repülőterén – Frédéric Chopin – realizálódik. Jelenleg 10 hazai város légi elérhetőségén kívül a gyorsan bővülő menetrendjében távoli desztinációk is – Kelet-Ázsia, Amerika – szerepelnek. A 2008-ban 43 ország 40 légitársasága által légi személyforgalomra használt varsói repülőteréről 4 kontinens 93 városa érhető el közvetlenül. Összehasonlításként, amíg 2005-ben a repülőtér mintegy 7 milliós forgalma 1 millióval elmaradt Budapest-Ferihegy forgalmától, addig 2008-ban körülbelül ugyanennyivel meghaladta azt és elérte a 9,4 milliós számot. Ezzel a „visegrádi fővárosok” közül a 3 év alatt Pozsony (40%) után a legnagyobb fejlődést érte el, 25%-os növekedési aránnyal. Azonban a két repülőtér mérete alapján nem sorolható egy kategóriába, tekintettel arra, hogy a varsói repülőtér közel ötször nagyobb forgalmú.

Az 1993-ban két részre szakadt Csehszlovákia nyugati felén található a gazdaságilag fejlettebb **Csehország**. A Magyarországnál valamivel népesebb, annál kisebb területű államban a regisztrált 74 légitársaság közül hatnak van nemzetközi állandó repülőterei státusa. Közülük jelenleg öt repülőtér bonyolítja le az ország nemzetközi légi személyforgalmát. Két kisebb vidéki nemzetközi repülőterének légi személyforgalma csekély. A híres fürdőváros *Karlovy Vary* 2008-ban 3 várossal légi kapcsolatot tartva 81 ezer utast számlált, 2000-ben még csak ennek negyedrészt, míg *Pardubice* 87 ezres forgalma – egyetlen külföldi moszkvai desztinációval – 15-szörös növekedést jelentett az ezredfordulóhoz (6 ezer fő) képest. Az említett harmadlagos repülőterek jelentős forgalombővülése a jövőben kérdéses, több relatíve közelükben található fontos légi csomópont miatt. *Karlovy Vary* esetében Prága, Drezda, Lipcse-Halle, esetleg Nürnberg elszívó ereje számottevő, *Pardubice* számára pedig Prága, Brno és Wrocław jelentkezik konkurenciaként.

Az előzőekhez képest magasabb minőségi légi elérhetőséget jelent Ostrava és Brno városa. Az ország keleti csücskében elhelyezkedő *Ostrava* 350 ezer légi utast számláló közepkategóriás repülőtere – ez a 2000. évi érték triplája – igen jelentős forgalmú, a nehézipar hanyatlása, valamint a közeli Krakko és Katowice repülőtereinek elszívó hatása ellenére. Néhány Nyugat-Európába irányuló menetrendszerű járata mellett az észak-afrikai charterek teszik ki utasforgalmának jelentős részét. Az

ország legforgalmasabb vidéki repülőtere, a légi utasforgalmát 2000 óta megötszöröző, immáron félmillió utast kiszolgáló *Bromo* esetében a charterek szerepe elsőrendű. A kereskedelméről, egyeteméről, nemzetközi vásáraitól, Moto GP versenypályájáról egyaránt elhíresült városból 2008-ban 11 ország 29 városa volt közvetlenül elérhető repülőgépekkel. Az elérhető célállomások közel fele (13) görög desztináció, emellett 4 tunéziai, 3 spanyol és 2 egyiptomi várossal fennálló kapcsolata mutatja nemzetközi légi, főként idegenforgalmi célú küldő repülőtér szerepét.

Nemcsak a visegrádi országok, hanem a teljes vizsgált terület legforgalmasabb repülőterével rendelkezik az 1,2 millió lakosú cseh főváros, *Prága* – Ruzyně 2008-ban 12,6 millió utassal, Európa 33. legforgalmasabb légikikötője –, ami Csehország összes légi személyszállításának 93%-a. A „száztoronyú város” az európai metropoliszok közül a turisták által egyik legkedveltebb desztináció – 2008-ban 4,1 millió turistával a Föld 18. leglátogatottabb városa volt (www.czechtourism.com). A kulturális központban egymást érik a nemzetközi művészeti, zenei rendezvények. A belvárosi nevezetességek viszonylag egyszerű elérhetősége, a szűk sikátorok kedveznek a romantikus gyalogos városnézésnek – „gyalogváros”. Prága méltán híres történelmi központját az UNESCO 1992-ben a Világörökség részének nyilvánította. A város kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepére és töretlen fejlődésére utal, hogy utasforgalma évről évre növekedve 2000 óta 2,5-szeresére emelkedett. A 46 légitársaság repülőgépei innét közvetlenül 4 kontinens, 50 országának 120 városába közlekednek. Európán belül a prágai repülőtérrel elérhető legtöbb célállomás Nagy-Britannia, Németország és Olaszország területére esik. Utas számokat tekintve kiemelkednek továbbá a görög és spanyol mediterrán üdülőhelyek is. Az öt légi úton megközelíthető közel-keleti desztináció mellett említést érdemel, hogy a koreai Szöul is közvetlenül elérhető Prágából repülőgépekkel. A hatalmas repülőteren új futópálya építését tervezik, azonban megvalósítása csúszik – talán 2014-re készül el – a repülőtér közelében élő lakosok zajemisszió miatti folytonos protestálásának okán. A tervek szerint ekkorra már remélhetőleg expressz vonatok szállíthatják folyamatosan az utasokat a belváros és a repülőtér között.

Az Európai Unióhoz szintén 2004-ben csatlakozott **Szlovákia** gazdasága szinte folyamatos növekedést mutat az ezredforduló óta. Az országban négy olyan közforgalmú polgári repülőtér működik, melyekről menetrendszerűen közlekednek utasszállító repülőgépek. Hasonlóság közöttük, hogy mindegyikük forgalmát tekintve folyamatos növekedés tapasztalható a közelmúlt adatai alapján. Legkisebb a *Zsolna* melletti, mindössze 1150 méteres szilárd burkolattal ellátott repülőtér, ahonnan csupán egyetlen légitársaság üzemeltet kisgépes forgalmat Prágába napi rendszerességgel. 2008-ban forgalma 12 ezer légi utas volt. Jelentősebb jövőbeni utas szám növekedésre csak egy kibővített futópályával számíthat, melyet már középkategóriás repülőgépek is képesek használni. Szlovákia jelentős idegenforgalmi vonzereje az Északnyugati-Kárpátok kristályos vonulata, a Magas-, és Alacsony-Tátra területe. A Magas-Tátrába érkező turisták számának – 2004-ben Szlovákiát összesen 1,4 millió látogató kereste fel (GYURICZA L. 2008.) – növekedését egy szerencsétlen természeti ka-

tasztrófa néhány évre lassította ugyan, de nem állította meg; 2004 novemberében a helyenként 170 km/óra feletti széllokések 50 km hosszan és 2,5 km szélességben letarolták a túlevelű erdő fáit. A terület elérhetősége légi úton egyre több városból lehetséges, köszönhetően *Poprád* repülőterének. A légikikötő fejlesztésében szerepet játszott az a tény is, hogy korábban Szlovákia kandidált téli olimpia rendezésére. S bár a pályázat nem lett győztes, a harmadrangú repülőtér fejlesztése sikeresnek mondható; a reptér polgári forgalma a 2005-ös 18 ezer főhöz képest 2008-ra megtriplázódott (58 ezer fő); a Poprádról légi úton elérhető desztinációk száma pedig nyolcra emelkedett, főként nyugat-európai városokkal bővülve. Szlovákia legforgalmasabb vidéki repülőtere *Kassa* határában üzemel. A félmillió évi utas számot 2008-ban meghaladó (591 ezer fő) repülőtér forgalmának legnagyobb részét a Bécsbe, Prágába és Pozsonyba közlekedő menetrend szerinti járatai teszik ki, emellett 10 charter légitársaság – főként mediterrán városokba közlekedve – is használja a légikikötőt a szezonális forgalomban. 2008-ban Szlovákia légi személyforgalmának háromnegyed részét a főváros, *Pozsony* repülőtere adta, 2,2 millió utast számlálva. Bár a főváros légi utasforgalmának részesevé a vidéki repülőterek fejlődésével csökkent ugyan az elmúlt néhány évben, azonban az még mindig kiemelkedő. A 2005 óta 40%-os forgalomnövekedést mutató M. R. Štefánik repülőtérrel elérhető 26 desztinációba közlekedő utasszállító gépek közel negyede brit városban landol, s az egyetlen Európán kívüli közvetlen célállomása pedig Tel-Aviv. Bécs-Schwechat hatalmas repülőterének közelsége komoly konkurenciát jelent Pozsonynak, ugyanis Bécs nagyságrendekkel komolyabb kínálattal bír, s ezért a szlovákok távolabbi desztinációkba történő utazásaikhoz gyakran igénybe veszik.

Magyarország légi személyközlekedése a főváros, Budapest-Ferihegy repülőtereinek szinte kizárólagos – 2008-ban 98%-os – forgalmi részesedésével egyedülálló a térségben. Bár Prága repülőterének aránya is kiemelkedő Csehországban (93%), azonban ott néhány vidéki repülőtér is több százéves utasforgalmat bonyolít. Magyarországon a többi vizsgált országgal ellentétben jelenleg nem működik jelentősebb belföldi légi utas forgalom. Az utóbbi időben voltak ugyan rá próbálkozások – például Debrecen és Budapest, vagy Sármellék és Debrecen vonatkozásában –, azonban ezek kereslet híján nem voltak kifizetődők, hamar megszűntek. A vidéki nemzetközi repülőterek utasforgalma igen csekély az országban. Nemzetközi vonatkozásban négy olyan repülőtér működik Magyarországon, amely 10 ezres évi utaslétszám feletti forgalmat bonyolított le az elmúlt esztendőben.

Győr-Pér nemzetközi regionális repülőtere elsősorban kereskedelmi funkciókat lát el, fejlesztése az AUDI magyarországi gyárának létrehozásával áll összefüggésben. A légi személyforgalom (2008-ban 13 ezer fő) döntő részét az Ingolstadtba közlekedő üzleti utazások, valamint charterjáratok utasai adják, Győr-Pérről a montenegroi Tivatba közlekednek időszakosan a repülőgépek. A repülőtér közel jövőbeni jelentős forgalomnövekedése nem várható, a közelben fekvő, illetve közúton gyorsan megközelíthető jelentős forgalmú repülőterek; Budapest, Pozsony, Bécs miatt. *Debrecen* repülő-

teréről 2008-ban 3 légitársaság gépei 43 ezer utast szállítottak 3 mediterrán üdülővárosba. 2009-ben már 5 városba közlekedtek a repülőgépek a nyári szezonban. Említést érdemel a 2009-ben nemzetközi szinten is remekül teljesítő Debrecen labdarúgócsapata, melynek szurkolóit több repülőgép közvetlenül szállította a svéd, észt, bolgár és egyéb európai helyszínekre, ezzel is növelve a repülőtér utasforgalmát. A romániai Nagyvárad repülőtere a határ közelében működik, mely Debrecenhez hasonló nagyságrendű forgalmat bonyolít, s annak nagy konkurenciát jelent. A sármelléki *FlyBalaton* repülőtér a 2008. évben érte el legjelentősebb utasforgalmát; ez évben 110 ezer utast szolgált ki. Legnépszerűbb a Londonba közlekedő járat volt, valamint a németországi Frankfurt desztináció. Azonban a repülőtéren jelenlévő diszkont légitársaságok – melyek közül a Ryanair szállította a legtöbb utast – többsége kivonult az év végére, emiatt a 2009. évre a forgalom a tizedére esett vissza (ez a 2000. év szintjének felel meg). Ahhoz, hogy 2009-ben egyáltalán üzemelhetett a repülőtér, a környék jelentős idegenforgalmat generáló településeinek komoly anyagi összefogására volt szükség. A Sávoly mellett épülő, s a tervek szerint 2010 őszére elkészülő Moto GP versenypálya jó marketing esetén segíthet a jövőben Sármellék légi forgalmának növekedésében.

Bár az elmúlt években a visegrádi fővárosok közül *Budapest-Ferihegy* repülőterének forgalma növekedett a leglassúbb ütemben, azonban a 2008-ban 4 kontinens 41 országának 73 városát felfűző 8,4 millió légi utast számláló forgalma Prága és Varsó után a harmadik helyen áll. A főváros az ország legjelentősebb turisztikai vonzereje; évente megrendezésre kerülő nemzetközi vásárai, fesztiváljai, kulturális rendezvényei egész esztendőn át Budapestre csábítják a turistákat. 2005 szeptember óta a Ferihegy „1” Terminál kizárólag a diszkont légitársaságokkal repülő utasokat szolgálja ki. A „2A” Terminál 2008 óta a schengeni egyezményt alkalmazó országok gépeit fogadja, a „2B” pedig a Schengenen kívüli desztinációkra összpontosít. Budapest repülőtere Európa legtöbb fővárosával, közel- és távol-keleti városokkal, észak-afrikai és néhány amerikai légikikötővel egyaránt közvetlen légi kapcsolatban áll. Németországgal legerősebb a légi összeköttetés, – ez tíz város közvetlen elérhetőségét jelenti – ami a két ország közötti gazdasági kapcsolatoknak is köszönhető. Észak-Amerika közvetlen légi elérhetősége New-York és Toronto városaival lehetséges; utóbbiak esetében a kivándorolt családok rokonlátogatási célokból történő – „honvágyturizmus”, „gyökérkereső turizmus” (CSAPÓ J. 2009) – utazásai is megjelennek a forgalmi adatokban. Az alábbi táblázat a Visegrádi-országok azon repülőtereiről közöl információkat, melyek a legjelentősebb légi utas forgalmat mutatták a közelmúltban.

4. táblázat. A Visegrádi országok jelentősebb repülőtereinek adatai

| Repülőtér | Ország | Futópálya hossza (méter) | Utasszállítási adatok (ezer fő) | | | Elérhető országok száma | Elérhető városok száma |
|------------------|---------------|--------------------------------|------------------------------------|--------|-------|-------------------------------|------------------------------|
| | | | 2008 | 2005 | 2000 | 2008 | 2008 |
| Varsó | Lengyelország | 3 690 | 9 437 | 7 071 | 4 325 | 43 | 93 |
| Gdansk | Lengyelország | 2 800 | 1 954 | 672 | 270 | 11 | 30 |
| Katowice | Lengyelország | 2 800 | 2 426 | 1 092 | 168 | 15 | 30 |
| Krakkó | Lengyelország | 2 550 | 2 923 | 1 586 | 517 | 16 | 33 |
| Lódz | Lengyelország | 2 500 | 312 | 18 | 0,8 | 6 | 9 |
| Poznan | Lengyelország | 2 504 | 1 274 | 418 | 228 | 10 | 19 |
| Wroclaw | Lengyelország | 2 500 | 1 486 | 465 | 211 | 12 | 27 |
| Szczecin | Lengyelország | 2 500 | 302 | 102 | | 4 | 6 |
| Bydgoszcz | Lengyelország | 2 500 | 280 | 38 | | 4 | 6 |
| Rzeszów | Lengyelország | 3 200 | 315 | 91 | | 5 | 9 |
| Prága | Csehország | 3 715 | 12 630 | 10 777 | 5 553 | 50 | 120 |
| Brno | Csehország | 2 650 | 506 | 315 | 112 | 11 | 29 |
| Ostrava | Csehország | 3 500 | 350 | 266 | 115 | 6 | 8 |
| Pozsony | Szlovákia | 3 190 | 2 218 | 1 326 | 283 | 13 | 24 |
| Kassa | Szlovákia | 3 100 | 591 | 270 | 126 | 7 | 8 |
| Budapest | Magyarország | 3 707 | 8 443 | 7 933 | 6 392 | 41 | 73 |

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

5. VOLT JUGOSZLÁV- ÉS MÁS BALKÁNI ORSZÁGOK LÉGI SZEMÉLYKÖZLEKEDÉSÉNEK VÁLTOZÁSAI

Az Európai Unió újonnan csatlakozott országai közül az alábbi három állam tartozik ebbe az egységbe. Szlovénia – a jugoszláv utódállamok közül máig egyedüli EU tag – 2004-ben, Bulgária és Románia pedig 2007-ben vált a közösség tagjává. A három ország földrajzi helyzetében hasonlóságok figyelhetők meg, tekintettel arra, hogy a turizmus szempontjából frekvenciált tengerparti régiók, illetve magashegységi területek egyaránt megtalálhatók területükön. A gazdasági fejlettség-, az államterületek méretbeli különbségei azonban a légi közlekedési ágazat sajátosságaiban is megmutatkoznak.

A kétmillió lakosú **Szlovénia** gyors gazdasági fejlődésében a turizmus meghatározó szerepet játszik; az ország a hegyvonulatok turisztikailag jó kihasználása mellett rövid, de annál szebb és kulturáltan kiépített tengerparttal is rendelkezik. 2005-ben az országba közel 1,5 millió turista látogatott (GYURICZA L. 2008.). A légi közlekedést tekintve az állam kis területe miatt belföldi repülőtér hálózat kialakítása nem vált szükségessé. *Portorož* tengerparti repülőtér csekély nemzetközi forgalmát alkalmi charterek valamint üzleti magángépes utazások teszik ki. Szlovénia második legnépesebb városának, *Maribornak* a légi forgalmában is a charterek játsszák a vezető szerepet, azonban repülőterén 2007-ben mindössze 32 ezer főt regisztráltak. A Szlovéniába menetrendszerű légi járatokkal érkező látogatók *Ljubljana* nemzetközi repülőterén landolnak. 2008-ban 21 ország 24 városába közlekedtek a 8 légitársaság utasszállító repülőgépei, összesen 1,6 millió utast szállítva. Ljubljana menetrendjében ekkor az európai desztinációkon kívül észak-afrikai üdülővárosok is szerepeltek.

Bulgária felszíne meglehetősen változatos; tekintettel arra, hogy kontinentális éghajlatú síksággal, magashegységekkel, mediterrán területekkel, hosszú fekete-tengeri kijáráttal egyaránt rendelkezik. A kedvező közlekedésföldrajzi helyzetű, azonban mindmáig komoly gazdasági problémákkal küzdő ország életében kiemelkedő szerep jut a turizmusnak; 2007-ben a Bulgáriába érkező 5,2 millió turistával e tekintetben a Föld országai között a 39. helyen állt (UNWTO, 2009). A légi személyforgalmat tekintve az országban 5 nemzetközi repülőtér működik.

Közülük *Gorna Orjabovica* légikikötője csak cargo funkciókat lát el, személyforgalma teljesen elenyésző; a 2007. évben nem érte el az ezer főt sem. *Plodiv* repülőterének elsősorban belföldi jelentősége van. Burgasszal állandó légi összeköttetésben áll, valamint repülőteréről időszakosan charter gépekkel brit városok érhetők el légi úton. Bulgária légi személyforgalma szinte teljes egészében a fővárosban és két jelentős tengerparti üdülővárosában összpontosul. A 2008. évben Várna közel másfél milliós – 2005 óta 30%-os növekedés –, valamint Burgasz majd kétmillió utasforgalma együttesen meghaladta a Szófia termináljaiban megforduló – 3,2 millió fő – utasok számát. Mindkét tengerparti nagyváros – Szófia állandó légi elérhetősége mellett – döntően szezonális charter járatainak köszönheti kiemelkedő légi forgalmát. A repülőterek honlap adatai alapján 2008-ban Várna 64, Burgasz pedig nem kevesebb, mint 107 várossal tartott fenn légi kapcsolatot. *Várna* repülőterének menetrendjében a németországi desztinációk túlsúlya szignifikáns; a 2008. évben szezonálisan 19 német városból közlekedtek ide nyáron charter járatok. Nyugat-Európa érdeklődése nagyfokú a fekete-tengeri üdülőváros iránt; Franciaország és Nagy-Britannia egyaránt 5-5 nemzetközi repülőteréről közlekednek légi repülőjáratok Várnába. *Burgasz* nemzetközi repülőtere még forgalmasabb a nyári szezonban; az utasokat küldő városok számának aránya szerint első helyen Nagy-Britannia és Németország (19-19 desztináció) együttesen áll, majd pedig a sorban észak-európai országok városai következnek: Svédország (13), Norvégia (6), Finnország (4) és Dánia (4). Észak- és Nyugat-Európából a két város iránti érdeklődés nem véletlen, tekintettel arra, hogy ott a hűvösebb éghajlat következtében a Balti- és Északi-tengerek vize csak ritkán alkalmas fürdőzésre. Míg a tengerparti üdü-

lővárosok a szezonálisan közlekedő chartereknek köszönhetik jelentős forgalmukat, addig a főváros, *Szófia* nemzetközi repülőterén az állandó, menetrendszerinti utasszállító repülőgépek túlsúlya érzékelhető. A légi utasforgalom az 1993. és 2000. év között nem változott lényegesen – 1,1 milliós utaslétszámot produkálva –, az ezredforduló óta azonban a triplájára emelkedett. Főként a 2005-2008. év közötti 42%-os növekedés figyelemre méltó. Ebben az ország gazdasági fejlődése mellett a repülőterén megvalósult új beruházások egyaránt jelentős szerepet játszottak. A Szófiából jelenleg légi úton elérhető 30 ország mintegy 60 városa – melyek között brit, német és spanyol célállomások szerepelnek a legnagyobb számban – Európán kívül észak-afrikai, közel-keleti és távol-keleti térségek közvetlen elérhetőségét is lehetővé teszi.

Románia légi közlekedése az egész vizsgált régiót tekintve a közelmúltban a legdinamikusabb növekedést érte el. Az ország teljes légi utasforgalma a 2005-2008. évek közötti időszakban megduplázódott (4,5 millióról 9,3 millió főre). Románia közforgalmú repülőterekkel való ellátottsága a legjobb az egész térségben. Területén 17 olyan szilárd burkolatú futópályával ellátott repülőtér működik, amely a belföldi légi személyközlekedésbe bekapcsolódott, s ezek mintegy feléről menetrend szerinti járatok külföldre is közlekednek. A repülőterek földrajzi megoszlása meglehetősen egyenletes, így az ország területének 80%-ról 100 km-en belül elérhető valamelyik (ERDŐSI F. 2007). A repülőterek mindegyikének legalább 1800 méter hosszú szilárd burkolatú futópályája van – 3 közülük a legnagyobb utasszállító gépek manőverezésére is alkalmas 3500 m-es hosszúsággal bír –, aminek következtében rajtuk minimum közepkategóriás repülőgépek mozgásaira lehetőség nyílik. A romániai repülőtereket légi utasforgalmi súlyuk alapján csoportosítva a következő összefüggések tehetők.

2008-ban a legkisebb utasforgalmat számláló repülőterek közül *Karánsebes*, *Craiova*, *Szatmárnémeti*, *Nagybánya* és *Tulcea* légikikötőjének utaslétszáma egyenként nem érte el a 25 ezres értéket. Ekkor a negyedszázvezres utas számot éppen meghaladta – a 2000. év óta forgalmát megötszöröző – *Suceava* repülőterének légi személyforgalma.

A 100 ezres légi utasforgalom alatt teljesítő romániai repülőterek száma három. Jelentősebb célállomássá nőtte ki magát az utóbbi években a 2006. év óta forgalmát megnégyszerező, 2008-ban 47 ezer utast számláló *Marosvásárbely* repülőtere. A légikikötő új terminálját 2005-ben adták át, s 4 elérhető desztinációja között Budapestet is ott találjuk. A rokonlátogatások, a közös nyelv összekapcsoló ereje megmutatkozik a légi utasok számának dinamikus növekedésében. A magyar határ közelében található *Nagyvárad* repülőterének utaslétszáma épp meghaladta a félszáz-ezret a 2008. esztendőben, ez az érték 2006-ban még csak közel 29 ezer fő volt. A repülőtérrel légi úton elérhető 16 város közül az idegenforgalom és a jelentős külkereskedelmi kapcsolatok mellett a nyelvrokonság – az olasz és a román is újlatin nyelv – is szerepet játszik az olaszországi célállomások (9) túlsúlyában. Romániában a vidéki nemzetközi repülőterek közül *Konstanca* légikikötőjének jelentősége csökkent legnagyobb mértékben az elmúlt évtizedek alatt. A tengerparti város a 2008. évben csupán 80 ezres utasforgalmat számlálva állandó légi kapcsolatot mindössze néhány hazai és olasz várossal tartott, s

90%-ban charterforgalomra volt berendezkedve. Ez az 1979. évi 779 ezres rekord méretű utaslét-számának ma alig több mint tizedrészét teszi ki mindössze! Az utasforgalom drasztikus csökkenésének több indítéka van. Egyfelől Konstancából a belföldi szárazföldi közlekedés – vasút és közút – javulása következtében a román főváros elérhetősége meggyorsult. Másrészt a repülőtér 1999 óta fontos amerikai légi katonai támaszpontként is funkcionál. Ezen kívül a két jelentős fekete-tengeri bolgár üdülőváros, Várna és Burgasz idegenforgalmának ugrásszerű növekedése sem javította a „Román Riviéra” központja, Konstanca légi forgalmának fejlődését.

A százezres évi légi utas számot kismértékben meghaladó 4 romániai repülőtér közül *Arad* légikikötője fejlődött a legdinamikusabban a közelmúltban. A belföldi légi forgalomban Bukaresttel kapcsolatban álló repülőtéren inkább a külföldi charterforgalom növekedése figyelemre méltó. A 2008. évben 130 ezer légi utas vette igénybe a repülőtér szolgáltatásait; ez a 2005-ös 4 ezres számot alig meghaladó utasforgalomhoz képest ugrásszerű növekedés. Az ilyen mértékű fejlődést nem magyarázza, hogy Aradtól nem esnek távol olyan magyar megyeszékhelyek – Szeged, Békéscsaba – melyek nem rendelkeznek nemzetközi repülőtérrel, s utóbbiak vonzáskörzetének légi úton is közlekedő népessége növelheti Arad forgalmát. Emellett a lényegesen nagyobb forgalmú temesvári repülőtér a várostól mindössze 60 km-re található, s nagy konkurenciát jelent. A moldvai országrészben két jelentősebb forgalmú repülőtér – Bacău és Iasi – utasforgalmának növekedése hasonlóképpen alakult az elmúlt néhány évben. A 2005-ben egyaránt 42 ezer utast kiszolgáló repülőterek közül *Iasi* esetében a belföldi járatok dominálnak; légikikötőjének forgalma 2008-ban 146 ezerre emelkedett. A nagyobb távolság indokolja Temesvár és Bukarest célállomásokkal való jelentősebb légi forgalmát. A repülőtérrel légi úton elérhető külföldi desztinációk közül Bécs és Budapest emelhető ki. *Bacău* repülőterén a légi forgalom 2008-ban 114 ezerre növekedett. Forgalmának túlnyomó részét a nemzetközi menetrend szerinti járatokat igénybe vevő utasok teszik ki; a 8 elérhető légi desztinációjának fele olaszországi város. Az Erdélyi-medencében elhelyezkedő *Nagyszeben* fontos gazdasági centrum. Repülőterén a folyamatosan növekvő forgalmának köszönhetően 2008-ban már 165 ezer utast regisztráltak. Ez a 2005-ös esztendőhöz képest közel 40%-os emelkedést jelent, s a kiszolgált utasok számának tekintetében a vidéki repülőterek közül Nagyszeben már a harmadik helyen áll az országban.

Románia második legforgalmasabb vidéki légikikötője „Erdély fővárosa”, *Kolozsvár* mellett üzemel. A kulturális rendezvényeiről, felsőoktatási intézményeiről híres nagyváros nemzetközi repülőterének köszönhetően egyre jobban bekapcsolódik Közép-, Kelet-Európa kulturális életébe. Kolozsvár légi utasforgalma markáns növekedésen van túl az ezredforduló óta; repülőterén 2000-ben 83 ezer, 2005-ben 202 ezer, 2008-ban 752 ezer légi utast regisztráltak. Kolozsvár repülőterének 33 várost felfűző légi menetrendjében a budapesti desztináció mellett olasz, német és spanyol városok túlsúlya szerepel, charter járatokkal azonban Észak-Afrika egyes országainak – Tunézia és Egyiptom – üdülővárosai is elérhetővé váltak. Ha nem is ekkora mértékben, de jelentősen növekedett *Te-*

mesvár repülőtérének személyforgalma is. A 2005. évi utasforgalmát közel 40%-kal meghaladva, 2008-ra az egymillió utaslétszámot megközelítve, Temesvár ma egyértelműen a legforgalmasabb vidéki repülőtér Romániában. Az ugrásszerű növekedést elsősorban a nemzetközi légi forgalmának fejlődése okozta, amelyet leginkább a szerb és magyar oldalról Temesvárt választó utasok, valamint a főként Dél-Európában dolgozó romániai vendégmunkások utazásai indukálnak. Azonban a 11 olasz – amely az összes elérhető desztináció (35) közel harmada – és 4 német célállomás mellett nem elhanyagolható Temesvár belföldi légi közlekedési szerepe sem; a repülőtérrel 9 belföldi város érhető el közvetlenül légi úton.

Románia kétmillió lakosú fővárosának, *Bukarest*nek két különálló repülőtere üzemel. A kisebb forgalmú „Aurel Vlaicu”, másik nevén Băneasa repülőtér a szocialista érában a TAROM légitársaság keretein belül szinte kizárólag az ország belföldi légi forgalmát bonyolította. 2002-től azonban a charterforgalom központjává lett, s a diszkont légitársaságok használják nemzetközi vonatkozásban. A 2008. évben az 1,7 millió utast meghaladó forgalma a három évvel korábbi adatok 4,5-szeresét jelenti. A főváros másik, nagyobb forgalmú repülőtere, „Henri Coandă”, régebben az Otopeni nevet viselte. A repülőtérre korábban kizárólag nemzetközi légi járatok közlekedtek, ma azonban a külföldre irányuló menetrend szerinti utasforgalom mellett szinte a teljes belföldi forgalmat is lebonyolítja. A 2005-ben 3 millió főt éppen meghaladó utasforgalma 2008-ra 40%-kal növekedett, s az 5 millió főt is meghaladta! 2008-ban a két bukaresti repülőteret összesen 42 légitársaság használta; közülük együttesen 30 ország 68 városa volt közvetlenül elérhető légi úton. A 9 belföldi várost is felfűző menetrendjében jelentős olasz fölény (11 város) mutatkozik. Olaszország, Románia egyik legjelentősebb külkereskedelmi partnerországa, ily módon fontos gazdasági kapcsolatok fűzik hozzá, számos vendégmunkása dolgozik Itáliában. A németországi célállomások (6) felértékelődése hasonlóan a román vendégmunkások utazásainak köszönhető. Az Európán kívüli desztinációk közül 7 észak-afrikai és 6 közel-keleti város áll Bukaresttel közvetlen légi kapcsolatban.

Amennyiben a magyar és román légi személyforgalom közelmúltbeli alakulását összevetjük, azt tapasztaljuk, hogy míg a romániai repülőterek összes utas forgalma 2005-ben Magyarországéknak mindössze 56%-a volt, 2008-ban pedig már 8%-kal meghaladta azt!

A következő táblázat adatai a vizsgált régió fontosabb nemzetközi repülőtereinek összehasonlítását szolgálják.

5. táblázat. Szlovénia, Bulgária és Románia jelentősebb repülőtereinek adatai

| Repülőtér | Ország | Futópálya hossza (méter) | Utasszám adatok (ezer fő) | | | Elérhető országok száma | Elérhető városok száma |
|--------------|-----------|--------------------------------|------------------------------|-------|-------|-------------------------------|------------------------------|
| | | | 2008 | 2005 | 2000 | 2008 | 2008 |
| Ljubljana | Szlovénia | 3 300 | 1 673 | 1 219 | 991 | 21 | 24 |
| Szófia | Bulgária | 3 600 | 3 230 | 1 874 | 1 127 | 23 | 37 |
| Várna | Bulgária | 2 500 | 1 450 | 1 523 | | 26 | 64 |
| Burgasz | Bulgária | 3 200 | 1 950 | 1 555 | | 28 | 107 |
| Temesvár | Románia | 3 500 | 957 | 612 | 223 | 11 | 35 |
| Kolozsvár | Románia | 2 100 | 752 | 202 | 83 | 10 | 33 |
| Arad | Románia | 2 000 | 130 | 4 | | 3 | 3 |
| Nagyszeben | Románia | 2 630 | 165 | 63 | | 5 | 7 |
| Bacau | Románia | 2 500 | 114 | 42 | | 4 | 8 |
| Iasi | Románia | 1 800 | 146 | 42 | | 3 | 4 |
| Konstanca | Románia | 3 500 | 80 | 111 | 50 | 2 | 5 |
| Bukarest (2) | Románia | | 6 832 | 3 417 | | 30 | 68 |
| OTOPENI | | 3 500 | 5 064 | 3 031 | | | |
| BANEASA | | 3 190 | 1 768 | 386 | | | |

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A légi közlekedési ágazat közelmúltban tapasztalt dinamikus fejlődése a vizsgált, Európai Unióhoz újonnan csatlakozott országokban is egyértelműen kirajzolódik. A három egységre bontott térségben egyedi természetföldrajzi, éghajlati és társadalmi tényezők különbségei figyelhetők meg országonként a légi személyközlekedés tendenciáinak alakulásában. Az éghajlat különbségeit figyelembe véve turizmus szempontjából az északabbra fekvő területek inkább küldőként, míg a délebbi mediterrán térségek fogadóként szerepelnek. A jelentős kulturális központok nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódása fokozódott az elmúlt években, az egyes országok között fennálló gazdasági, üzleti kapcsolatok erőssége pedig jól tükröződik a légi menetrendekben is. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a térség közelmúltban történő jelentős légi személyforgalom növekedése – 10% alatti értékkel – Magyarországon bizonyult a leggyengébbnek.

7. FELHASZNÁLT IRODALOM:

- CSAPÓ J. 2009: *Az Európai Unió turizmusának térbeli folyamatai és trendjei*. Egyetemi jegyzet, PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs
- ERDÓSI F. 2000: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- ERDÓSI F. 2007: *Kelet-Európa országainak légi közlekedése*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs
- GYURICZA L. 2008: *A turizmus nemzetközi földrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs

FELHASZNÁLT INTERNETES FORRÁSOK:

www.tallinn-airport.ee
www.riga-airport.com
www.liepaja-airport.lv
www.vilnius-airport.lt
www.kaunasair.lt
www.palanga-airport.lt
www.airport.by
www.sofia-airport.bg
www.lotnisko-chopina.pl
www.airport.gdansk.pl
www.airport.lodz.pl
www.airport-poznan.com.pl
www.airport.wroclaw.pl
www.plb.pl
www.rzeszowairport.pl
www.airport.com.pl
www.prg.aero

www.airportkosice.sk
www.airport-poprad.sk
www.letisko.sk
www.bud.hu
www.airportdebrecen.hu
www.flybalaton.com
www.gyor-perairpor.hu
www.krakowairport.pl
www.aeroportcraiova.ro
www.bourgas-airport.com
www.airport-k-vary.cz
www.baia-mare-airport.ro
www.aerotim.ro
www.baneasa-airport.ro
www.otp-airport.ro
www.airportcluj.ro
www.airport-brno.cz

www.aeroportularad.ro
www.aeroportoradea.ro
www.sibiuairport.ro
www.bacauairport.ro
www.letiskobratislava.sk
www.mk-airport.ro
www.aeroportsuceava.ro
www.airport-ostrava.cz
www.maribor-airport.si
www.airport-pardubice.cz
www.aeroport.ro
www.aeroportulsm.ro
www.portoroz-airport.si
www.varna-airport.bg
www.targumuresairport.ro
www.aeroportul-tulcea.ro
www.plovdivairport.com