

REGIONÁLIS REPÜLŐTEREK HATÁRON ÁTNYÚLÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI PÉCS ÉS ESZÉK PÉLDÁJÁN KERESZTÜL

THE POSSIBILITY OF CROSS-BORDER COOPERATION OF REGIONAL AIRPORTS THROUGH THE EXAMPLE OF OSIJEK AND PÉCS

Pánovics Attila⁰⁰⁰⁰⁻⁰⁰⁰³⁻⁴⁸⁹¹⁻⁶⁷¹⁵, Kovács Áron^{0009-0003-1396-6533*}

¹ Nemzetközi- és Európaijogi Tanszék, Állam- és Jogtudományi Kar, Pécsi Tudományegyetem, Magyarország

² Gazdaság és Menedzsment Tudományok Tanszék, Milton Friedman Egyetem, Magyarország
<https://doi.org/10.47833/2024.1.ECO.011>

Kulcsszavak:

közlekedés
regionális repülőtér
Baranya
Eszék
együttműködés

Keywords:

transport
regional airport
Baranya
Osijek
cooperation

Cikktörténet:

Beérkezett 2023. november 24.
Átdolgozva 2023. december 11.
Elfogadva 2023. december 16.

Összefoglalás

2023. január 1-jén Horvátország csatlakozott a schengeni övezethez, így megszűnt a személyek határellenőrzése a közös, horvát-magyar határszakaszon is. Ennek köszönhetően könnyebbé vált a közlekedés Baranya, illetve Eszék-Baranya megyék között, ami tovább fog fokozódni az M6-os autópálya 20 km-es zárószakaszának – 2024 első negyedévében tervezett – forgalomba helyezésével. Ebben a helyzetben új lehetőségek nyílnak az említett megyék együttműködésében rejlő, kölcsönös előnyök kiaknázására, amelynek ékes példája lehetne a Pécs és Eszék mellett található regionális repülőterek közötti, határon átnyúló együttműködés kialakítása. A tanulmány a két létesítmény sajátosságait és az eddigi történetük fontos tanulságait járja körül, egy sikeres kooperáció pedig hasznos tapasztalatokkal szolgálhat a többi, jelenleg hasonló problémákkal küzdő regionális repülőtér számára.

Kulcsszavak: közlekedés, regionális repülőtér, Baranya, Eszék, együttműködés.

Abstract

On 1 January 2023, Croatia joined the Schengen area, which means that border controls on persons will no longer be carried out at the common Croatian-Hungarian border. This will facilitate traffic between the counties of Baranya and Osijek-Baranya, which will be further enhanced by the opening of the 20 km final section of the M6 motorway, scheduled for the first quarter of 2024. In this situation, new opportunities will open up for exploiting the mutual benefits of cooperation between these counties, such as the cross-border cooperation between the regional airports near Pécs and Osijek. The study will explore the specificities of the two facilities and the important lessons learned

* Kapcsolattartó: Kovács Áron
E-mail cím: kovacs.aron@uni-milton.hu

from their history so far. A successful cooperation could provide useful lessons for other regional airports facing similar problems.

Keywords: transport, regional airport, Baranya, Osijek, cooperation.

1. Bevezetés

Az Európai Unióhoz történő csatlakozást követően, valamint az ún. „fapados” (diszkont) légitársaságok megjelenésének köszönhetően Magyarországon több, nemzetközi forgalmat is lebonyolító repülőtér működik állandó vagy ideiglenes határnyitás keretében, de ezek közül – mind a műszaki kiépítettség, mind a bonyolított forgalom tekintetében – messze kiemelkedik a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér [1]. Bár az abszolút utasszámok nem minden esetben jelentenek megfelelő kritériumot egy repülőtér kategorizálásához és gazdaságosságának megítéléséhez, Magyarországon mintegy 120 repülőtér tartanak nyilván, és ezek egy része regionális hatókörrel is rendelkezik.

A horvát-magyar határtól 40-50 km távolságban két ilyen légitörő is működik egymással párhuzamosan. A tapasztalatok ellenére a helyi döntéshozók mindkét repülőtérre úgy tekintenek, mint fontos lehetőségeket kínáló létesítményekre, amelyek elengedhetetlen részét képezik az adott régió közlekedési és gazdasági rendszerének. Érdeemes megvizsgálni mindkét reptér eddigi fejlődését, jelenlegi helyzetét, és különösen az elmúlt néhány év fejleményeit a jövőjükre nézve. Ennek aktualitását az adja, hogy Horvátországban 2023. január 1-től bevezetésre került a közös fizetőeszköz, valamint csatlakozott az ország a Schengeni övezethez, ami többek között Magyarország irányába is megszüntette a személyek ellenőrzését a belső határszakaszokon.

2. A regionális repülőterek sajátosságai

Az egyes közlekedési ágazatok fejlettségének szintje eltérően befolyásolja a gazdasági növekedést [2], [3]. Bár az a kérdés nincs eldöntve, hogy a közlekedési infrastruktúra megléte generálja-e a gazdasági növekedést, vagy fordítva, a gazdasági növekedés kétségtelenül igényli az infrastruktúra kiépülését [4]. Egy térség jövedelemtermelése [5] a régió fejlettségének egyik legfontosabb ismérve. Ezért a légi közlekedés kiemelt jelentőségű kérdés az Európai Unió számára is, mivel az EU-n belül és azon túl is hálózati struktúrában működő, nagymértékben integrált piacról van szó. A légi közlekedés belső piaca „a társadalmi és regionális kohézió hajtóereje” [6]. Alapvető fontosságú az európai polgárok mobilitása, a régiók fejlődése és – az áruk, a személyek és a szolgáltatások áramlásának megkönnyítésén keresztül – a gazdaság egésze szempontjából, hiszen összekapcsolja az embereket, fellendíti az idegenforgalmat, és ösztönzi a vállalkozásokat.

A légi közlekedési ágazatot évtizedeken keresztül (egészen a Covid19-világjárvány kitöréséig) gyors növekedés jellemezte [7]. A transzkontinentális közlekedésben kulcsszerepet játszó, egyre nagyobb forgalmat lebonyolító, főbb légitörőknek meg kell birkózniuk a zsúfoltságból, a megnövekedett zajkibocsátásból és egyéb problémákból adódó kihívásokkal. A kisebb repülőterek ezért azon túl, hogy javítják a régiók összeköttetéseit (elősegítve ezzel is a regionális fejlődést), hatékonyan képesek enyhíteni a legfontosabb légi csomópontokon kialakuló torlódásokat.

2020-ig dinamikus növekedés jellemezte a közvetlen személyszállítási forgalmat a légi közlekedés területén is. A COVID19-járvány következményei azonban felszínre hozták a légi közlekedési ágazat súlyos finanszírozási problémáit [8]. Ennek következtében a légi közlekedés – különösen a légi személyszállítás [9] – minden eddiginél nagyobb, 40-73%-os visszaesést könyvelhetett el az európai országokban.

Az európai repülőtereken a járatok száma 6,1 millióval (11,1 millióról 3 millióra), az utasforgalom pedig 1,7 milliárd fővel csökkent 2019-hez képest, ami 33,6 milliárd eurós bevételkiesést okozott [10]. Az előző évek nehézségei után, 2023-ra jósolták a korábbi (2019-es) szintre történő visszatérést, de ez a jelek szerint elmarad, hiszen 2022-től az Ukrajna elleni orosz agresszió okozta energiaválság még tovább fokozta az ágazatot érintő, negatív gazdasági következményeket.

Az egyes települések és régiók földrajzi elérhetősége és gazdasági teljesítménye között rendkívül szoros kapcsolat áll fenn, bizonyos területek (pl. gyéren lakott és/vagy messze eső régiók,

szigetek) elérhetősége pedig eleve rendkívüli mértékben függ a légi közlekedéstől. Nem melléleg a regionális repülőterek különösen kiemelkedő szerepet játszottak a légi közlekedés helyreállításában a pandémia utáni időszakban [11].

3. A Pécs-Pogányi Repülőtér működése

Pécs a dél-dunántúli régió (és azon belül Baranya megye) legnépesebb városa, teljes értékű regionális központ [12]. Repülőtere a szomszédos Pogány község közigazgatási határán belül, mintegy 108 hektáron terül el. A repülőtér üzemeltetése 1998-tól az 5.1 millió Ft. jegyzett tőkével rendelkező Pécs-Pogányi Repülőtér Működtető Kft. feladata, amely Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzatának többségi tulajdonában állt (a pécsi és a Baranya Megyei Önkormányzat tulajdoni aránya eredetileg 50-50% volt).

A létesítmény komolyabb fejlesztése szerencsétlen időpontban – közvetlenül a kisebb (regionális) repülőtereket igénybe vevő, diszkont légitársaságok új kereskedelmi modelljének piacra lépése és gyors felfutása előtt – indult el. A 2003-ban kialakított, 1.500 m hosszúságú reptéri kifutópálya ugyanis nem teszi lehetővé 130-150 személyes (nagy) utasszállító repülőgépek biztonságos közlekedtetését, ezért szükség lenne annak meghosszabbítására. A pécsi önkormányzat 2021 végén úgy becsülte, hogy ennek a beruházásnak a költsége 10-11 milliárd Ft lenne [13], amihez az elmúlt két évtizedben nem sikerült befektetőt találnia.

A létesítmény a turisztikai forgalom növelésében nagyon rövid ideig és nagyon korlátozottan játszott szerepet, pedig az eredeti elképzelések szerint már 2011-re^{*} legalább 100.000 utas elérése volt a cél a veszteséges működés elkerüléséhez (ehhez képest az eddigi legmagasabb utasszám 2011-ben is csak mintegy 7.200 fő volt összesen) [14]. 2004-ben elkészült a légikikötő fény- és navigációs rendszere, 2006-ban pedig átadták az új utasforgalmi épületet és irányítótornyot, de a kifutópálya rövidege miatt mindössze charterjáratokkal lehetett biztosítani a légi személyszállítást a 2007 és 2012 közötti időszakban, és ezek is mindössze két helyszínre (a bolgár és görög tengerpartra) szállítottak utasokat. A kevés desztináció és a szűk kereslet miatt a rendszeres légi járatok indítása érdekében tett erőfeszítések azóta sem vezettek eredményre [15]. A regionális repülőtér versenyképességét jelentősen rontotta az M6-os autópálya megépítése is, amely 2010 óta összeköti Pécsset a fővárossal az M60-as számú autópályán keresztül.

Bár a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala 2011 végén a létesítményt II. osztályú repülőtérre minősítette, a COVID19-járvány előtti években is a többségi tulajdonos jelentős – 100-110 millió Ft értékű – támogatására volt szükség a veszteségek finanszírozása és a működőképesség fenntartása érdekében. Hosszú egyeztetéssorozat után, 2021. december 16-án a Pécs-Pogányi Repülőtér Működtető Kft.[†] és az Air-Horizont Nonprofit Kft. is többségi állami tulajdonba került, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) Zrt. tulajdonosi joggyakorlása mellett [16]. Az üzletrészek teljes ellenértéke 977,7 millió Ft volt; a 2022 tavaszán tartott országgyűlési választásokat követően a tulajdonosi jogok gyakorlója a Külgazdasági és Külügyminisztérium (KKM) lett[‡].

4. Az eszéki repülőtér működése

Az eszéki repülőtér 1980-ban nyitották meg, majd a volt Jugoszlávia széthullása alatt szüneteltette a működését, és csak 2002-ben tudták újraindítani [17]. A repülőtér a város központjától délkeletre és Vukovártól nyugatra kb. 18 km-re, a D7 autópályától 5 km-re helyezkedik el, hasonlóan mint a Pécs-Pogányi Repülőtér[§]. Az eszéki repülőtér az utasok, az áruk, a postai küldemények, egyéb áruk fogadása és kiszállítása mellett kereskedelmi, vendéglátóipari,

* 2010-ben Pécs viselhette az Európa Kulturális Fővárosa (EKF) címet, de – elsősorban a pénzügyi-gazdasági válság bekövetkezése miatt – nem tudta kiaknázni az ebben rejlő turisztikai és egyéb lehetőségeket.

† A Magyar Állam egy 9,8%-os üzletrész megvásárlásával többségi (51%-os) tulajdonossá vált (2.601.000 Ft törzsbetét), míg Pécs MJV Önkormányzatának 49%-os tulajdonrésze maradt (2.499.000 Ft törzsbetét).

‡ A tulajdonosi feladatokat 2022 szeptemberéig a Paksi Atomerőmű bővítéséért felelős államtitkárság látta el a KKM-en belül.

§ Mindkét repülőtér közelében található közepméretű város és egy autópálya, ami egyben a két repülőtér is össze fogja kötni a közeljövőben.

egészségügyi, légitaxi, autóbérlési, repülőgép üzemanyag-ellátási, valamint turisztikai szolgáltatások igénybevételére nyújt megoldásokat. A repülőtér korlátolt felelősségű társaság formájában teljesen állami (hazai) alapító tőkével működik. A tulajdonosi tőkét 55%-ban a Horvát Köztársaság, 25%-ban Eszék-Baranya megye és 20%-ban Eszék városa birtokolja.

A repülőtér 2022-ben 2.450.766 eurós éves bevételt ért el, ami 593.218 eurós növekedést hozott az előző időszakhoz képest. Ezek az adatok is alátámasztják, hogy a repülőtér fejlődőképes. A legmagasabb utasforgalmat 2018-ban érte el (67.235 fővel), majd a következő évben enyhe visszaesést produkált (46.383 fő). A jelentős növekedést az Eurowings/Germanwings légitársaság új, Eszék-Stuttgart desztinációja okozta. Az Eurowings/Germanwings mellett megvalósult egy együttműködés a Wizz Air-rel is, amely Eszék-Bázel útvonalon indított járatokat. A belföldi forgalmat a Trade Air és a Croatia Airlines légitársaságok bonyolítják le. A COVID19-járvány és az ezzel kapcsolatos utazási korlátozások hatására a forgalom itt is jelentősen csökkent. Ebben az időszakban a Wizz Air is felfüggesztette a tevékenységét. A zárlatok feloldása után az utasforgalmi mutatók újra emelkedni kezdtek, de a 2018-es csúcset nem közelítették meg. Jelenleg a repülőtéren a következő légitársaságok működnek: Croatia Airlines, Trade Air, Ryanair és Sea Air. A belföldi járatok célállomásai: Zágráb, Rijeka, Split, Dubrovnik, míg a külföldi célállomások: London, Frankfurt és München. A repülőtéren pilótaképzés is folyik a Wizz Air szervezésében [18].

Az újraindítás óta 2019-ben volt a legnagyobb utasforgalma a repülőtéren [19]. Jelenlegi fő célja, hogy 2024-re a Wizz Air társaság forgalmát megduplázza, a Croatia Airlines nemzetközi forgalmát megtöbbszörözze (6.416 főre), a hazai forgalmát (7.695 főt) pedig a meglévő desztinációkkal (Eszék-Split és Eszék-Dubrovnik) fenntartsa. A repülőtér bevételeit nem a kimagasló nemzetközi utasforgalmat biztosító légitársaságok képezik, hanem például 2019-ben a Trade Air és a Croatia Airlines hazai forgalma adta, és ezek után következett csak az Eurowings és Wizz Air társaságok utasforgalma.

A repülőtér cargo terminálja már 1982-ben kiépült, melyet az áruszállítás kiszolgálása érdekében hoztak létre. Az áruszállítás kiemelkedő éve 2005-ben volt, amikor az áruforgalom elérte a 3.830 tonna mennyiséget. Az elmúlt években ez a forgalom nagyon alacsony szintre redukálódott, és ezek a szállítások is nemzetközi vonalokon valósultak meg, a belföldi szállítások ehhez képest elenyészőek voltak [20].

5. A Pécs-Pogányi Repülőtér jövője

Baranya mind területe, mind népessége szempontjából átlagos méretű, ugyanakkor az egyik leginkább leszakadó pályával jellemezhető megye Magyarországon [21]. A Baranya Megyei Területfejlesztési Koncepció célrendszere alapján a megye 2030-ig szóló jövőképeinek meghatározó eleme a „nagyterégi csomóponttá válás”, kiaknázva a kedvező földrajzi fekvést a Budapest-Zágráb-Belgrád „háromszög” középpontjában. Az M6-os autópálya hiányzó szakaszának 2024-re tervezett átadásával tovább fog javulni a megyei központok (Pécs és a határ túloldalán Eszék) közúti elérhetősége. Baranya megye (és azon belül különösen Pécs) „multimodális szolgáltató szerepének” erősítéséhez a közúti, a vasúti, a vízi és a légi közlekedési infrastruktúra összehangolt fejlesztésére is szükség van [22]. A 2030-ig terjedő időszakra vonatkozó Megyei Területfejlesztési Koncepció célrendszerének belső koherencia vizsgálata is még a lehetőségek között említi a Pécs-Pogányi Repülőtérben rejlő lehetőségek kihasználását (kereskedelmi repülőtérként történő fejlesztés esetén).

2023. június 1-én döntés született a Kormány részéről, hogy meg kell vizsgálni öt hazai regionális repülőtér fejlesztésének további lehetőségeit*. A 1211/2023. (VI. 1.) Korm. határozat úgy fogalmaz, hogy a repülőterek fejlesztése „nemzetstratégiai cél”, és a terület- és gazdaságfejlesztési funkcióikban rejlő potenciálok kihasználásához megvalósíthatósági tanulmányok elkészítése szükséges. Ez alapján külön megvalósíthatósági tanulmány készül a Pécs-Pogányi Repülötérre is, különös tekintettel a területfejlesztési szempontokra (légi utas- és teherszállítás, kisépességű forgalom, karbantartás piaci lehetőségei), valamint a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésére irányuló igényekre. A megvalósíthatósági tanulmányok megállapításai alapján a területfejlesztési miniszter feladata lesz – a külgazdasági és külügyminiszter, az építési és közlekedési miniszter, valamint a

* Pécs-Pogány, Győr-Pér, Balaton-Hévíz, Békéscsaba és Debrecen.

gazdaságfejlesztési miniszter bevonásával – 60 napon belül előterjesztést készíteni a vizsgált repülőterek fejlesztési koncepciójáról, terület- és gazdaságfejlesztési hatásairól, prioritási sorrendben bemutatva a lehetséges beruházásokat (beleértve azok időigényét és indikatív költségét). Bár a határozat külön nem tartalmaz erre vonatkozó utalást, de – a Hévíz-Balaton Nemzetközi Repülőtér kivételével – mindegyik létesítmény esetén hangsúlyosan figyelembe kellene venni a szomszédos országokban működő, hasonló létesítmények aktuális helyzetét és az ottani fejlesztési elképzeléseket, beleértve Horvátországot is.

A Pécs-Pogányi Repülőtér közvetlen közelében több olyan terület is található, amely fekvésének, megközelíthetőségének és infrastruktúrájának (különösen a közművekkel történő ellátottságának) köszönhetően ipari jellegű létesítmények helyszínéül szolgálhat. Amennyiben az érintett önkormányzatok (Pécs és Pogány) gazdaságfejlesztési célkitűzései találkoznak a kormányzat elképzeléseivel, akkor gazdaságosabbá válhat a létesítmény üzemeltetése is.

6. Az eszéki repülőtér jövője

A repülőtér gazdálkodásában arra törekednek, hogy a pénzügyi stabilitást elérjék. Ezt állami támogatás nélkül, önfenntartóan nem lenne képes az eszéki repülőtér elérni. A repülőtér forgalmának fokozását segíti a schengeni övezethez való csatlakozás, az euró bevezetése, valamint az, hogy a létesítmény 250 km sugarú vonzáskörzetébe négy főváros (Zágráb, Budapest, Belgrád és Szarajevó) is beletartozik. Az utóbbi tényezőhöz kapcsolódóan kiemelő, hogy a közeljövőben autópályán is összeköttetés létesül Pécs és Eszék között.

A baranyai körzet a közép és hosszú távú terveiben az eszéki repülőtér fejlesztését tűzte ki célul. A meglévő hazai útvonalak (Zágráb, Pula, Rijeka, Split és Dubrovnik) utasforgalmát nagyobb kapacitású gépek használatával szeretnék növelni. A nemzetközi vonalak bővítése érdekében német repterek (München és Dortmund) irányába terveznek járatokat indítani. Az eszéki repülőtéren az utas- és teherforgalom mellett rendszeres járatokat kívánnak létesíteni (ami így akár szolgáltató központtá is válhat) a fapados légitársaságok segítségével, és üzemanyag-utántöltő létesítményeket kívánnak biztosítani a hosszabb (Európából Ázsiába és Afrikába tartó) járatok számára [23].

A repülőtér 60 hektáros szabad területén egy szabad zóna létrehozása is lehetséges, amelyhez a szükséges infrastruktúra már rendelkezésre áll. A multimodális kapcsolat létrehozása megkönnyítené a személy- és teherszállítás bővítését a légi, a folyami, a vasúti és a közúti közlekedés összekapcsolásával [23]. Ezek mellett a repülőtér jelentős hatással lehet a turizmus fejlődésére egész Baranya és Szlavónia területén. Javításra szorul a repülőtér és Eszék város központja közötti buszjáratok menetrendje is, bár az utazóközönség személygépkocsival vagy taxival jelenleg is meg tudja közelíteni a repülőteret [24]. Alapvető fontosságú, hogy a repülőtér más turisztikai célpontokkal is összeköttetésben álljon. Végül a repülőtér alkalmas lehet a környező régiók (Szlavónia, Észak-Bosznia-Hercegovina és Nyugat-Szerbia) vendégmunkásai számára is arra, hogy az európai országokba történő utazásaikhoz az eszéki repülőteret használják, ami kis mértékben, de a turizmus fejlődéséhez is hozzájárulhatna. Ezeknek a fejlesztéseknek a megvalósítása esetén elérhetővé válna a 150 ezer fős utasforgalom éves szinten [25], amely már önfenntartás szintjére emelné az eszéki repülőteret.

7. Összegzés

Az önmagában elengedhetetlen, hogy Magyarország rendelkezzen koherens repülőtér-fejlesztési stratégiával, de ennek figyelembe kellene vennie a szomszédos országok hasonló terveit, különös tekintettel az uniós tagállamok közötti, határon átnyúló együttműködési lehetőségekre. Meggyőződésünk, hogy a légi közlekedés terén hosszabb távon is gyümölcsöző kapcsolat lenne kialakítható határon átnyúló jelleggel, amelyben döntő szerepet az eszéki reptérnek kellene kapnia a személyszállítással kapcsolatban. A két reptér fizikai közelsége miatt – különösen Horvátország Schengeni térséghez történő csatlakozása óta – értelmetlen és garantáltan veszteséges lenne a továbbiakban a sok tekintetben hasonló profillal rendelkező létesítmények párhuzamos fejlesztése. Nagy valószínűséggel erre újabb példát fog szolgáltatni a menetrendszerinti járatok újraindítása 2024. márciusától a Pécs-Pogányi Repülőtéren, több mint másfél évtized elteltével [26].

Mivel Eszék és Pécs, mint regionális központok leértékelődése továbbra is megfigyelhető, ezért sürgős lenne kihasználni a határon átnyúló együttműködésben rejlő lehetőségeket (a

határokon átnyúló jelleg egyébként is a légi közlekedés velejárója). A duplikáció és a káros verseny elkerülése érdekében olyan együttműködést és munkamegosztást kell kialakítani Pécs és Eszék, illetve Baranya megye és Eszék-Baranya vonatkozásában, amely a közös kihívásokra és érdekekre épül, és ennek köszönhetően minden érintett számára kölcsönös előnyöket tud biztosítani, ezáltal nyereséges működést és az infrastruktúra piaci igényeknek megfelelő továbbfejlesztését eredményezi mindkét légikikötő esetében. Az elmúlt évtizedek tapasztalatait és tanulságait hasznosító, egymásra tekintettel történő, átgondolt fejlesztés a továbbiakban a sikeres munkamegosztás és határon átnyúló együttműködés egyik kiváló példája lehetne az Európai Unión belül.

Irodalomjegyzék

- [1] Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) (2013): Nemzeti Közlekedési Konceptió (Vitaanyag), Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ – Stratégia Konzorcium, 2013. október, 36. o.
- [2] Dargay, J., Gately, D. (1999): Income's effect on vehicle ownership, worldwide: 1960–2015. *Transportation and Research Part A*, 2., 101–138. DOI: [10.1016/S0965-8564\(98\)00026-3](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)00026-3)
- [3] Wang, E. C. (2002): Public infrastructure and economic growth: a new approach applied to East Asian economies. *Journal of Policy Modeling*, 5., 411–435. DOI: [10.1016/S0161-8938\(02\)00123-0](https://doi.org/10.1016/S0161-8938(02)00123-0)
- [4] Ingram, K. G., Liu, Z., (1999): Determinants of motorization and road provision. The World Bank, Washington. DOI: [10.1596/1813-9450-2042](https://doi.org/10.1596/1813-9450-2042)
- [5] Lengyel I. (2003): Verseny és területi fejlődés: térségek versenyképessége Magyarországon. JATEPress, Szeged
- [6] Az Európai Parlament és a Tanács rendelete (tervezet) (2021): A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról, elérhető: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10884-2021-INIT/hu/pdf>, letöltés ideje: 2023. 11. 20.
- [7] European Environment Agency (2019): The European environment – state and outlook 2030: Knowledge for transition to a sustainable Europe, 2019, 310. o.
- [8] Siklód A. (2023): Több mint hatvan légitársaság tűnt el a járvány három éve alatt. Index hírportál. Elérhető: <https://index.hu/kulfold/2023/02/19/jarvany-gazdasag-repules-legitarsasag-felszamolas/>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [9] OECD (2021): State Support to the Air Transport Sector: Monitoring developments related to the Covid-19 crisis, 22 April 2021, 23. o. Elérhető: <https://www.oecd.org/corporate/State-Support-to-the-Air-Transport-Sector-Monitoring-Developments-Related-to-the-COVID-19-Crisis.pdf>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [10] EUROCONTROL (2021): Aviation Intelligence Unit, Think Paper #8, 1 January 2021. Elérhető: <https://www.eurocontrol.int/publication/what-covid19-did-european-aviation-2020-outlook-2021>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [11] Airport Council International (2023): European Regional Airports: Sustainably Connecting People, Places and Products, ACI EUROPE, 2023, 4-5. o. Elérhető: <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/EUROPEAN%20REGIONAL%20AIRPORTS%202023.pdf>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [12] Rácz Sz., Kovács Sándor Zs., Horeczki R. (2021): Pécs, In: Rechnitzer János – Berkes Judot (szerk.): Nagyvárosok Magyarországon, Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2021, 207. o.
- [13] Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata (2021): 2021. december 14-i ülése: A Pécs-Pogányi Repülőtér fejlesztésével kapcsolatos döntések meghozatala. Iktatószám: 8/375-6/2021. Elérhető: <https://eugyintezes.pecs.hu/static/tempPdf/1251694/8-375-6.pdf>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [14] Babos A. (2012): Bezárhat a pogányi reptér? BAMA hírportál, 2012.02.21. Elérhető: <https://www.bama.hu/kozelet/2012/02/bezarhat-a-poganyi-repter>, letöltés ideje: 2023.11.20.
- [15] Huderek-Glapska, S. (2021): The air transport markets in Central and Eastern Europe, In: Anne Graham et al.: Air Transport and Regional Development Case Studies, Routledge, New York, 2021, 135-136. o.
- [16] Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata (2021): 565/2021. (XII. 14.) sz. közgyűlési határozat. Elérhető: <https://pecs.hu/hirek/rendeletek/>, letöltés ideje: 2023.11.20.

- [17] Budić M. (2019): Zračni promet u Republici Hrvatskoj – stanje i perspektive razvoja, Zágrabi Egyetem, Természettudományi és Matematikai Kar, Földrajz Tanszék, Zágráb.
- [18] Mihić F.: (2020): Školuju se kod nas! Wizz Air Pilot Academy u Zračnoj luci Osijek, Osijek Express. Elérhető: <https://www.osijekexpress.com/2020/02/12/skoluju-se-kod-nas-wizz-air-pilot-academy-u-zracnoj-luci-osijek/>, letöltés ideje: 2023. 01. 30.
- [19] Horvát Statisztikai Hivatal (2022): Az adatok elérhetőek: <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29122>, letöltés ideje: 2023. 01. 30.
- [20] Pámer Z. (2021): A területi kormányzás és a területi integráció vizsgálata Baranya megye fejlesztési dokumentumaiban az uniós csatlakozástól napjainkig. Tér és Társadalom, 35. évf. 3. szám, 2021, 112. o. DOI: [10.17649/TET.35.3.3337](https://doi.org/10.17649/TET.35.3.3337).
- [21] Baranya Megye (2020): Baranya Megyei Területfejlesztési Konceptió 2030: Baranya, Pécs, 2020. december 9.
- [22] Eszék Város és Eszék-Baranya Megye Főterve (2016): Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, a dokumentum elérhető: https://www.obz.hr/pdf/strategija/2018/02_master_plan_prometnog_razvoja_grada_osijeka_i_osjecko_baranjske_zupanije_konacni_elaborat.pdf, letöltés ideje: 2023. 01. 30.
- [23] Eszék-Baranya Megye Fejlesztési stratégiája (2018): Plan razvoja Osječko-baranjske županije za razdoblje do 2027. godine, a dokumentum elérhető: https://obz.hr/images/Plan_razvoja_OBZ_2027_web.pdf, (letöltés ideje: 2023. 01. 30.)
- [24] Eszék-Baranya Megye Fejlesztési Terve (2022): Plan razvoja Osječko-baranjske županije za razdoblje do 2027. godine, a dokumentum elérhető: https://www.zra.hr/images/Plan_razvoja_OBZ_2027_web.pdf, letöltés ideje: 2023. 01. 30.
- [25] Eszék-Baranya Megye Turisztikai Főterve (2017): Eszék. (Master plan turizma Osječko-baranjske županije), a dokumentum elérhető: https://obz.hr/pdf/strategija/2017/master_plan_turizma_obz.pdf, letöltés ideje: 2023. 01. 30.
- [26] Nimmerfroth F. (2024): Másfél évtized után újra menetrend szerinti repülőjárat indul Pécsről. Pécsma.hu hírportál. Elérhető: <https://www.pecsma.hu/top/masfel-evtized-utan-ujra-menetrend-szerinti-repulojarat-indul-pecsrol/>, letöltés ideje: 2024.02.20.