

# Hogyan hat a légi közlekedés fejlődése a Balkán európai integrációjára?

## Bevezetés

Az Európai Bizottság 2021 októberében fogadta el azt a bővítési csomagot, amely részletes értékelést ad többek között a Nyugat-Balkán és Törökország által az Európai Unió felé vezető úton elért előrehaladásról, annak jelenlegi állapotáról és az alapvető reformok végrehajtásáról, valamint irányt mutat a további reformok prioritásairól. Az EU-csatlakozási folyamat továbbra is megállapított kritériumokon, tisztességes és szigorú feltételeken, valamint a saját érdek elvén alapul – komplex reformok végrehajtását igényli a tagsággal járó kötelezettségek teljesítéséhez és a benne rejlő számos lehetőség kihasználásához. A folyamat előrehaladásához a csatlakozásra váró tagjelölteknek elsődlegesen valódi és fenntartható eredményeket kell elérniük a kulcsfontosságú kérdéseken: a jogállamiság, az igazságszolgáltatás reformja, a korrupció és a szervezett bűnözés elleni küzdelem, a biztonság, az alapvető jogok, a demokratikus működés intézményei és a közigazgatási reformok, valamint a gazdaságfejlesztés és a versenyképesség területén.<sup>1</sup>

A megbékélés, a jószomszédi kapcsolatok és a regionális együttműködés terén tett további előrelépés is fontos. A 2021. évi bővítési csomag is továbbviszi azokat a felülvizsgált csatlakozási módszertani javaslatokat, amelyek az Európai Bizottság által kiadott közleményben szerepelnek.<sup>2</sup>

A repülővel való utazást sokáig luxusnak tekintették, amely a viszonylag tehetősebb társadalmi-gazdasági háttérrel rendelkező egyének számára volt

<sup>1</sup> European Commission: *2021 Enlargement Package: European Commission Assesses and Sets Out Reform Priorities for the Western Balkans and Turkey* (2021. október 19.).

<sup>2</sup> European Commission: *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Enhancing the Accession Process – A Credible EU Perspective for the Western Balkans*. COM(2020) 57 final (2020. február 5.).

elérhető. Ez a helyzet azonban megváltozott, mivel az európai légi közlekedési ágazat az 1990-es évek liberalizációs folyamata óta gyorsan fejlődik. Valójában ennek a fejlődésnek az egyik fő eredménye a légi közlekedéssel szállított utasok számának ugrásszerű növekedése. E tekintetben az alacsony viteldíjak elérhetősége a légi közlekedésben – különösen az elmúlt két évtizedben a fapados légitársaságok megjelenésével – radikális elmozdulást idézett elő, elérhetővé téve a légi közlekedést a szélesebb nyilvánosság számára. Az Európai Bizottság szerint a légi közlekedés hozzájárulhat az európai gazdaságok szorosabb integrációjához az emberek és a régiók hatékonyabb összekapcsolása révén, és ennek következtében létfontosságú szerepet játszhat Európa mélyebb integrációjában. Ennek fényében ez a tanulmány arra keresi a választ, hogy a fapados légitársaságok közelebb hozzák-e egymáshoz az Európa különböző tagországaiban, régióiban a legfejlettebb és a legkevésbé fejlett területeken élő embereket. Továbbá célja különösen annak megértése, hogy a fapados légitársaságok milyen mértékben járultak és járulhatnak hozzá az európai integráció erősödéséhez, a Nyugat-Balkán regionális integrációjának és az Európai Unióhoz való konvergenciájának előmozdításához.<sup>3</sup>

### **Nyugat-Balkán: gazdasági és beruházási terv a gazdasági fellendülés és konvergencia elősegítésére**

Az Európai Bizottság 2020 októberében mutatta be a Nyugat-Balkánra vonatkozó gazdasági és beruházási tervét a régió gazdasági fejlődésének és fellendülésének támogatása érdekében. Ennek keretében az EU akár kilencmilliárd euró értékű támogatást kíván adni a közlekedés, az energiagazdálkodás, a zöld és a digitális átállás területein megvalósuló befektetések finanszírozására, a fenntartható növekedés megvalósítására és munkahelyek teremtésére. Ez a terv egyúttal utat kínál a sikeres regionális gazdasági integrációhoz is, amely elősegítheti az EU-hoz való konvergencia felgyorsítását és a régiók közötti fejlettségi szakadékok megszüntetését, végső soron felgyorsítva az uniós integráció folyamatát.

<sup>3</sup> Mehtap Akgüç – Miroslav Beblavý – Felice Simonelli: *Low-Cost Airlines. Bringing the EU Closer Together*. Brussels, CEPS, 2018. 59.

Ennek a tervnek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a Nyugat-Balkán a világ egyik legvonzóbb befektetési régiójává váljon. A végrehajtásnak természetesen együtt kell járnia az ehhez szükséges reformokkal.<sup>4</sup>

A gazdasági és beruházási terv fő célja a régió hosszú távú gazdasági fellendülésének ösztönzése és a regionális gazdasági integráció elősegítése. Támogatni kívánja továbbá a nyugat-balkáni zöld és digitális átmenetet, az unióhoz való csatlakozással kapcsolatos előrelépéshez szükséges reformok végrehajtását, és a régió közelebb kerülését az EU egységes piacához. Egyúttal minden intézkedésnek tartós gazdasági növekedéshez és számos új munkahely teremtéséhez kell hozzájárulnia. Erre a tervre annál is inkább szükség van, mivel a Covid-19-járvány súlyos romboló hatást gyakorolt a nyugat-balkáni gazdaságokra, amelyek az EU-val való gazdasági konvergencia terén már a járvány kitörése előtt is komoly lemaradásban voltak a fejlett országokhoz képest, és gazdaságaik a gyenge versenyképesség, a magas munkanélküliség és a strukturális gyengeségek kihívásaival küzdöttek.<sup>5</sup>

A gazdasági és beruházási terv hat kiemelt célterületet és ezekhez szorosan kapcsolódó tíz jelentős befektetési célkitűzést határozott meg (lásd 1. táblázat), amelyek együttes célja a térség hosszú távú fellendülésének ösztönzése, a zöld és digitális átmenet felgyorsítása, valamint a regionális együttműködések és az EU-val való konvergencia előmozdítása.<sup>6</sup>

A közel 18 millió lakost számláló régió az EU fontos piaca, valamint az európai és nemzetközi áruk tranzitterülete, ahol szakképzett munkaerő áll a befektetésre kész vállalatok rendelkezésére. A Nyugat-Balkán ezért kulcsszerepet játszik az EU-t ellátó globális értékláncokban, és ezt a szerepet tovább lehetne erősíteni. Hosszú távon ez is hozzájárul az EU stratégiai autonómiájához.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> European Commission: *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Economic and Investment Plan for the Western Balkans*. COM(2020) 641 final (2020. október 6.).

<sup>5</sup> European Commission: *Questions and Answers. Economic and Investment Plan for the Western Balkans* (2020. október 6.).

<sup>6</sup> European Union: *Economic & Investment Plan for the Western Balkans* (2022. október).

<sup>7</sup> European Commission: COM(2020) 641 final.

1. táblázat: A gazdasági és beruházási terv szerkezete

| Kiemelt célterületek               | Célok és prioritások                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Zászlóshajó célkitűzések                                                                                        |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Fenn-<br>tartható<br>közlekedés | Az EU javítani kívánja a régió fő közlekedési folyosóit, hogy gyorsabbak legyenek, és megfeleljenek az uniós szabványoknak. A jobb közlekedés elősegíti a kereskedelmet, és ösztönzi a fenntartható gazdasági növekedést. Az összeköttetési reformok és az egyszerűsített határátlépési eljárások e téren kulcsfontosságúak.                                                   | 1. Kelet és Nyugat összekapcsolása<br>2. Észak és Dél összeköttetése<br>3. A tengerparti régiók összekapcsolása |
| 2. Tiszta<br>energia               | Az EU-támogatások megerősítése az energia területén, összhangban azzal a törekvéssel, hogy 2050-re a régió is elérje az éghajlat-semlegességet. A szén-dioxid-mentesítés és a tiszta energiára való áttérés kulcsfontosságú lesz ennek érdekében. E területen elsőbbséget élvez az energiahálózatok összekapcsolása és a megújuló energiaforrások használatának kiterjesztése. | 4. Megújuló energia<br>5. Átállás a szénről<br>6. Renovációs hullám                                             |
| 3. Környezet<br>és klíma           | A régióra vonatkozó új zöld menetrendet a Szófiában megtartott nyugat-balkáni csúcstalálkozón hagyták jóvá 2020 novemberében. Ennek fő elemei: a szén-dioxid-mentesítés, a levegő-, a víz- és a talajszennyezés megszüntetése, a körkörös gazdaság, valamint a biológiai sokféleség, a városi mobilitás és a zöld közlekedési megoldások előmozdítása.                         | 7. Hulladék-<br>és szennyvízkezelés                                                                             |
| 4. Digitális<br>jövő               | A nyugat-balkáni digitális menetrend kulcsfontosságú prioritásai közé tartozik az ultragyors széles sávú hálózat kiépítése, aminek célja az egyetemes hozzáférés biztosítása, költségeinek csökkentése, a digitális készségek fejlesztése és a kiberbiztonság fokozása.                                                                                                        | 8. Digitális infrastruktúra                                                                                     |
| 5. Magán-<br>szektor               | Az EU növelni kívánja a pénzügyi támogatásokat a stratégiai ágazatokban működő mikrovállalkozások és kkv-k versenyképességének erősítése, valamint a zöld növekedés és a körforgásos gazdaság előmozdítása érdekében az új nyugat-balkáni garanciakeret segítségével.                                                                                                          | 9. Befektetés a magán-szektor versenyképességébe                                                                |
| 6. Emberi<br>tőke                  | Az EU határozottan támogatni kívánja a humán tőke fejlesztését, beleértve a magas színvonalú oktatási és képzési rendszereket, a foglalkoztatást, az egészségügyet és a szociális védelmet is. Továbbá javítani kívánja a munkaerőpiaci részvételt, elsősorban a fiatalok és a nők, a kiszolgáltatott csoportok és a kisebbségek, különösen a romák esetében.                  | 10. Ifjúsági garancia                                                                                           |

Forrás: Az Európai Unió *Economic & Investment Plan for the Western Balkans* (2022. október) című összefoglaló dokumentuma alapján a szerző szerkesztése

## A nyugat-balkáni országok légi közlekedési piacának fő jellemzői

A modern, globalizálódó világ folyamatai egyre inkább szükségessé teszik a hatékony nemzetközi mobilitást, amely nem képzelhető el növekvő polgári légi közlekedési szerepvállalás nélkül. A Nyugat-Balkán országaiban az elmúlt 25 év háborús eseményei, a különböző méretű globális és regionális gazdasági válságok és a többé-kevésbé sikeres átmeneti folyamatok jelentős változásokat eredményeztek. Ugyanígy a térség tizenegy országának (Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Észak-Macedónia, Montenegró, Szerbia, Koszovó, Románia, Bulgária, Moldova és Szlovénia) légi közlekedési piaca is jelentős fejlődésen ment keresztül az elmúlt évtizedben a Covid-19-járvány kitöréséig. (Az EU és több nemzetközi szervezet – mint például a World Economic Forum – földrajzi értelemben sajnos helytelenül használja a Nyugat-Balkán elnevezést, olyan országokat is idesorolva, amelyek nem részei a régiónak. Figyelembe véve azonban, hogy nagyrészt ezekre a nemzetközi forrásokra támaszkodva készítettem el e tanulmányt, a jobb összehasonlíthatóság kedvéért én is ezt a tág értelmezést követem.) Az említett tizenegy ország repülőterén a légi utasok száma összességében elérte a 40 millió 284 ezer főt 2014-ben, az áruforgalom pedig a 132 500 tonnát (2. táblázat). Mindez a korábbi trendekhez képest akár jelentős fejlődésnek is tekinthető, ugyanakkor nemzetközi összehasonításban mégsem nevezhető számottevőnek. Például, ha összehajlítjuk a térséghez részben hozzátartozó Törökország vagy Görögország légiutas-forgalmának alakulásával hasonló időszakban, jócskán kisebb volt a fejlődés, mint e két utóbbi országban.

2. táblázat: Légiutas- és áruforgalom a Nyugat-Balkán országaiban Görögország és Törökország nélkül

| Országok            | Utasszállítás<br>(ezer utas) |          |        |            |          |        | Áruforgalom<br>(ezer tonna) |      |
|---------------------|------------------------------|----------|--------|------------|----------|--------|-----------------------------|------|
|                     | 2008                         |          |        | 2014       |          |        | 2008                        | 2014 |
|                     | Nemzetközi                   | Belföldi | Összes | Nemzetközi | Belföldi | Összes |                             |      |
| Albánia             | 1 267                        | 0        | 1 267  | 1 810      | 0        | 1 810  | 2,9                         | 20,1 |
| Bosznia-Hercegovina | 550                          | 0        | 550    | 710        | 0        | 710    | 2,4                         | 2,2  |
| Bulgária            | 6 200                        | 290      | 6 490  | 7 533      | 200      | 7 733  | 19,8                        | 16,7 |
| Horvátország        | 4 610                        | 554      | 5 164  | 6 160      | 480      | 6 640  | 13,9                        | 7,9  |

| Országok        | Utasforgalom<br>(ezer utas) |              |               |               |              |               | Áruforgalom<br>(ezer tonna) |              |
|-----------------|-----------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-----------------------------|--------------|
|                 | 2008                        |              |               | 2014          |              |               | 2008                        | 2014         |
|                 | Nemzetközi                  | Belföldi     | Összes        | Nemzetközi    | Belföldi     | Összes        |                             |              |
| Koszovó         | 1 131                       | 0            | 1 131         | 1 427         | 0            | 1 427         | –                           | –            |
| Moldova         | 848                         | 0            | 848           | 1 781         | 0            | 1 781         | 0,8                         | 4,6          |
| Montenegró      | 1 109                       | 0            | 1 109         | 1 612         | 0            | 1 612         | 1,5                         | 3,7          |
| Románia         | 8 250                       | 500          | 8 750         | 10 764        | 650          | 11 414        | 26,7                        | 49,5         |
| Szerbia         | 2 694                       | 0            | 2 694         | 4 639         | 0            | 4 639         | 9,1                         | 18,4         |
| Szlovénia       | 1 705                       | 0            | 1 705         | 1 307         | 0            | 1 307         | 12,0                        | 7,3          |
| <b>Összesen</b> | <b>29 061</b>               | <b>1 344</b> | <b>30 405</b> | <b>38 954</b> | <b>1 330</b> | <b>40 284</b> | <b>91,9</b>                 | <b>132,5</b> |

*Forrás:* Jasmin Bajić – Ivan Mišetić – Mirko Tatalović: Southeast Europe Air Transport in The Light of Global Market Changes – Challenges for Croatia. In Vinko Kandžija – Andrej Kumar (szerk.): *Economic Integrations, Competition and Cooperation. Accession of the Western Balkan Region to the European Union*. Nice, CEMAFI International, 2016. 262. nyomán a szerző szerkesztése

A térség vezető repülőtere a bukaresti, amelynek utasforgalma 2014-ben meghaladta a 11 millió főt. A második helyen a szófiai repülőtérrel találjuk (csaknem 8 millió utassal), ezt követi a zágrábi repülőtér (több mint 6,6 millió fős éves utasforgalommal). Növekedési ütem tekintetében (3. táblázat) viszont Bukarest is csak a harmadik (11,4 százalék – Kolozsvár és Kisinyov mögött), Szófia (7,1 százalék) és Zágráb pedig – ahol az összesített éves növekedés üteme (AAGR) csak szerény 4,4 százalék volt a vizsgált időszakban – inkább az alsó középmezőnyben helyezkedik el. Mindhárom repülőtér éles versenyt folytat egymással azért, hogy a régió vezető légi közlekedési csomópontjává válhasson.

3. táblázat: A légi utasok számának alakulása a régió domináns repülőterein

| Repülő-<br>terek | Utasok száma (ezer fő) |      |      |      |      |      |      |      |      | AAGR<br>(%)* | Futópálya<br>(m) |
|------------------|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|------------------|
|                  | 2006                   | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |              |                  |
| Bukarest         | 3514                   | 4979 | 5064 | 4481 | 4803 | 5049 | 7102 | 7643 | 8317 | 11,4         | 3500             |
| Belgrád          | 2222                   | 2513 | 2650 | 2384 | 2699 | 3125 | 3364 | 3543 | 4639 | 9,6          | 3400             |
| Burgasz          | 1702                   | 1949 | 1937 | 1684 | 1873 | 2229 | 2357 | 2456 | 2530 | 5,1          | 3600             |
| Dubrovnik        | 1120                   | 1143 | 1191 | 1122 | 1270 | 1350 | 1480 | 1523 | 1584 | 4,4          | 3300             |

| Repülő-<br>terek | Utasok száma (ezer fő) |      |      |      |      |      |      |      |      |      | AAGR<br>(%)* | Futópálya<br>(m) |
|------------------|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|------------------|
|                  | 2006                   | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |      |              |                  |
| Kisinyov         | 548                    | 689  | 848  | 809  | 938  | 1044 | 1221 | 1321 | 1781 | 15,9 | 3590         |                  |
| Kolozsvár        | 244                    | 391  | 753  | 834  | 1029 | 1005 | 932  | 1035 | 1182 | 21,8 | 2200         |                  |
| Ljubljana        | 1334                   | 1524 | 1673 | 1434 | 1389 | 1369 | 1199 | 1321 | 1307 | −0,3 | 3300         |                  |
| Podgorica        | 382                    | 460  | 541  | 450  | 652  | 612  | 620  | 681  | 702  | 7,9  | 2500         |                  |
| Pristina         | 883                    | 990  | 1131 | 1192 | 1306 | 1422 | 1527 | 1629 | 1427 | 6,2  | 2500         |                  |
| Szarajevo        | 466                    | 505  | 506  | 530  | 563  | 600  | 580  | 666  | 710  | 5,4  | 2600         |                  |
| Szkojpe          | 542                    | 627  | 652  | 658  | 681  | 760  | 829  | 984  | 1211 | 10,6 | 2950         |                  |
| Szófia           | 2209                   | 2746 | 3231 | 3135 | 3297 | 3475 | 3467 | 3504 | 3815 | 7,1  | 3600         |                  |
| Split            | 1096                   | 1191 | 1204 | 1115 | 1220 | 1300 | 1426 | 1582 | 1753 | 6,0  | 2550         |                  |
| Temesvár         | 754                    | 837  | 957  | 974  | 1138 | 1201 | 1036 | 757  | 735  | −0,3 | 3500         |                  |
| Tirana           | 906                    | 1107 | 1267 | 1395 | 1537 | 1817 | 1665 | 1757 | 1810 | 9,0  | 2750         |                  |
| Tivat            | 451                    | 574  | 568  | 532  | 542  | 647  | 725  | 868  | 911  | 9,2  | 2500         |                  |
| Várna            | 1400                   | 1493 | 1450 | 1207 | 1199 | 1164 | 1211 | 1308 | 1387 | −0,1 | 2500         |                  |
| Zágráb           | 1728                   | 1922 | 2192 | 2062 | 2072 | 2319 | 2342 | 2300 | 2431 | 4,4  | 3252         |                  |

\* AAGR: *average annual growth rate* – átlagos éves növekedési ráta

Forrás: Bajić–Mišetić–Tatalović (2016): i. m. 261. nyomán a szerző szerkesztése

Az összehasonlításnál figyelembe kell venni azt is, hogy szintén csak Horvátország, Románia és Bulgária valósít meg jelentős menetrend szerinti forgalmat belföldön, és Románia a vezető ország ebben a tekintetben. Hasonló következtetéseket vonhatunk le a légi teherszállítás adataiból is (ebben Románia, Albánia és Szerbia állt az élen 2014-ben a szállított mennyiség alapján, lásd 2. táblázat).

A légiutas-forgalom utóbbi évtizedben tapasztalható jelentős fejlődésére az egyik magyarázat kétségtelenül az úgynevezett „fapados” légitársaságok (*low-cost carrier* – LCC) régióbeli megjelenése volt (4. táblázat). Összességében 15 LCC 78 repülőteret szolgál ki a Nyugat-Balkán országaiban. E tekintetben a vezető repülőterek Dubrovnik és Split voltak a Covid-19-járvány kitörése előtt, kilenc, illetve nyolc diszkont-légitársaság letelepítésével.

4. táblázat: LCC-k a nyugat-balkáni régió repülőterein (2012-es nyári menetrend)

| LCC<br>Repülőtér | Ryanair  | Easyjet  | Air Berlin | Norwegian | Vueling  | Wizzair   | Aer Lingus | German-wings | flybe    | Transavia | Jet2     | Bmibaby  | Air Baltic | Windjet  | Blue Air | Összesen  |
|------------------|----------|----------|------------|-----------|----------|-----------|------------|--------------|----------|-----------|----------|----------|------------|----------|----------|-----------|
| Arad             |          |          | +          |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Bákó             |          |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          | +        | 1         |
| Belgrád          |          |          | +          | +         |          | +         |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 4         |
| Bukarest         |          |          | +          |           | +        | +         | +          | +            |          |           |          |          |            | +        | +        | 7         |
| Burgasz          |          |          |            | +         |          | +         | +          |              |          | +         |          |          |            |          |          | 4         |
| Dubrovnik        |          | +        |            | +         | +        |           | +          | +            | +        | +         | +        | +        |            |          |          | 9         |
| Eszék            | +        |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Kisinyov         |          |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          | +          |          |          | 1         |
| Kolozsvár        |          |          |            |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          | +        | 2         |
| Konstanca        | +        |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          | +          |          |          | 2         |
| Ljubljana        |          | +        |            |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 2         |
| Marosvásárhely   |          |          |            |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Nagyszeben       |          |          |            | +         |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          | +        | 2         |
| Plovdiv          | +        |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Pristina         |          | +        | +          | +         |          |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 4         |
| Pula             | +        |          | +          | +         |          |           |            | +            |          |           | +        |          |            |          |          | 5         |
| Rijeka           | +        |          |            | +         |          |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 3         |
| Split            |          | +        | +          | +         | +        | +         |            | +            |          | +         | +        |          |            |          |          | 8         |
| Szarajevó        |          |          |            | +         |          |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 2         |
| Szófia           |          | +        | +          |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 3         |
| Szalmárnémeti    |          |          |            |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          | +        | 1         |
| Szokopje         |          |          | +          |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 2         |
| Temesvár         |          |          |            |           |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Tirana           |          |          |            |           |          |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Tival            |          |          | +          |           |          |           |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 1         |
| Várna            |          |          |            | +         |          | +         |            |              |          |           |          |          |            |          |          | 2         |
| Zágráb           |          | +        |            | +         | +        |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 4         |
| Zára             | +        |          | +          |           |          |           |            | +            |          |           |          |          |            |          |          | 3         |
| <b>Összesen</b>  | <b>6</b> | <b>6</b> | <b>11</b>  | <b>11</b> | <b>4</b> | <b>11</b> | <b>3</b>   | <b>11</b>    | <b>1</b> | <b>3</b>  | <b>3</b> | <b>1</b> | <b>1</b>   | <b>1</b> | <b>5</b> | <b>78</b> |

Forrás: Bajić–Mišetić–Tatalović (2016): i. m. 264. nyomán a szerző szerkesztése

## **A légi közlekedési infrastruktúra versenyképessége a Nyugat-Balkán országában**

A Világgazdasági Fórum *Travel & Tourism Competitiveness* című jelentése két évente jelenik meg, és 140 gazdaság versenyképességét méri az utazások és a turizmus területén, külön-külön is értékelve azokat a tényezőket és politikákat, amelyek lehetővé teszik az utazások és a turizmus fenntartható fejlődését, valamint azokat a tényezőket, amelyek leginkább hozzájárulnak egy ország versenyképességének növekedéséhez ezen a területen. 2019-ben bemutatott elemzésük olyan módszertanon alapul, amely integrálja a nemzetközi szervezetek legfrissebb statisztikáit és a témakörben érintett vezetők körében végzett felmérések eredményeit. A *Travel & Tourism Competitiveness Report 2019* szerint a legfejlettebb országok esetében kulturális sajátosságok és az üzleti célú utazások, míg a kevésbé fejlett országok esetében a légi közlekedési infrastruktúra befolyásolta leginkább a turistaérkezések számát a Covid–19-járvány kitörése előtt.

Regionális összevetésben a légi közlekedési infrastruktúra a kelet-európai és a balkáni régióban a legkevésbé versenyképes a többi európai országhoz képest (5. táblázat). Ezért az ebbe a régióba tartozó országok esetében különösen fontos lenne a légi közlekedési infrastruktúra fejlesztése a turizmus versenyképességének növelése érdekében. A balkáni és kelet-európai alrégióban alacsonyabb a turizmus részesedése a GDP-ből, mint a legtöbb más európai szubrégió esetében, de az itteni országok függenek leginkább a nemzetközi turistáktól a belső turizmussal kapcsolatos kiadások tekintetében. Következésképpen javítani kellene a versenyképességüket, hogy folyamatosan növekedjen az érkezők száma, hogy maximalizálni tudják a turizmusból származó meglévő potenciáljukat. Ebben az összefüggésben a Balkánon és Kelet-Európában volt tapasztalható a Covid–19-járvány előtt az egyik leggyorsabb javulás a versenyképesség terén. Az országok a természeti és kulturális turizmushoz kapcsolódó területeken jelentősen szűkítették lemaradásukat a többi térséghez képest. A balkáni és a kelet-európai országok egyre több erőforrást fordítanak az iparágra, kényelmesebbé és olcsóbbá téve az utazást. Részben ennek köszönhetően megnőtt a turistaérkezések száma, mivel egyre több légitársaság kínál járatokat, és ennek következtében bővült az útvonalak kapacitása is. Nem meglepő tehát, hogy ebben a térségben volt a legerősebb a légi forgalom növekedése Európában. A régió azonban még mindig alulmúlja az ár versenyképessége kivételével az európai

átlagot, ami további fejlesztések szükségességét jelzi különösen az infrastrukturális elemek esetében.<sup>8</sup>

Például Bosznia-Hercegovinában egyes repülőtereken látványos mértékben nőtt meg a légi forgalom. A bosznia-hercegovinai légi közlekedési piac jelentős változásokon megy keresztül, amelyek mind keresleti, mind kínálati oldalon zajlanak. Tekintettel a személy- és teherforgalom fejlődésének új, hosszú távú trendjeire, az előrejelzésekhez egy új üzleti modell megalkotása lenne szükséges Bosznia-Hercegovina légi piaci újrapozicionálásának előfeltételeként. A környezeti és területi korlátok nagyban veszélyeztethetik a szarajevói repülőtér további fejlesztését. Az összes légitársaság és különösen a fapados légitársaságok forgalmának növekedéséhez a jelenlegi infrastruktúra már korántsem elégséges, sem mennyiségi, sem minőségi értelemben.<sup>9</sup>

5. táblázat: Az infrastrukturális elemek versenyképessége főbb európai régiócsoporthoz szerint

| Országok           | Helyezés a globális rangsorban | Légi közlekedési infrastruktúra | Földi és kikötői infrastruktúra | Turisztikai szolgáltatási infrastruktúra |
|--------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Spanyolország      | 1.                             | 5,5                             | 5,2                             | 6,6                                      |
| Olaszország        | 8.                             | 4,4                             | 4,7                             | 6,0                                      |
| Portugália         | 12.                            | 4,7                             | 4,2                             | 6,7                                      |
| Görögország        | 25.                            | 4,8                             | 3,8                             | 5,8                                      |
| Horvátország       | 27.                            | 3,6                             | 3,9                             | 6,5                                      |
| Málta              | 35.                            | 3,9                             | 4,8                             | 5,5                                      |
| Törökország        | 43.                            | 4,7                             | 3,6                             | 5,0                                      |
| Ciprus             | 44.                            | 3,7                             | 4,4                             | 5,7                                      |
| Dél-Európa         | —                              | 4,4                             | 4,3                             | 6,0                                      |
| Franciaország      | 2.                             | 4,8                             | 5,6                             | 5,7                                      |
| Németország        | 3.                             | 4,9                             | 5,7                             | 5,9                                      |
| Egyesült Királyság | 6.                             | 5,2                             | 5,4                             | 6,1                                      |
| Svájc              | 10.                            | 5,0                             | 6,1                             | 6,2                                      |
| Ausztria           | 11.                            | 4,2                             | 5,2                             | 6,7                                      |
| Hollandia          | 15.                            | 5,2                             | 6,1                             | 4,8                                      |

<sup>8</sup> World Economic Forum: *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019. Travel and Tourism at a Tipping Point*. Geneva, World Economic Forum, 2019.

<sup>9</sup> Rahman Nurković: The Effects of Air Traffic on the Economic Development of Bosnia and Herzegovina. In Anne Graham et al. (szerk.): *Air Transport and Regional Development Case Studies*. London, Routledge, 2020. 326.

| Országok               | Helyezés a globális rangsorban | Légi közlekedési infrastruktúra | Földi és kikötői infrastruktúra | Turisztikai szolgáltatási infrastruktúra |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|
| Luxemburg              | 23.                            | 3,7                             | 5,5                             | 5,9                                      |
| Belgium                | 24.                            | 4,1                             | 5,5                             | 5,2                                      |
| Írország               | 26.                            | 4,5                             | 4,5                             | 5,8                                      |
| Csehország             | 38.                            | 3,4                             | 4,9                             | 5,2                                      |
| Nyugat-Európa          | –                              | 4,5                             | 5,4                             | 5,8                                      |
| Szlovénia              | 36.                            | 2,6                             | 4,8                             | 5,4                                      |
| Lengyelország          | 42.                            | 3,2                             | 4,3                             | 4,5                                      |
| Bulgária               | 45.                            | 2,7                             | 3,2                             | 6,0                                      |
| Magyarország           | 48.                            | 3,4                             | 4,2                             | 4,8                                      |
| Románia                | 56.                            | 2,7                             | 3,1                             | 4,6                                      |
| Szlovákia              | 60.                            | 2,0                             | 4,2                             | 4,4                                      |
| Montenegró             | 67.                            | 3,2                             | 3,3                             | 5,5                                      |
| Szerbia                | 83.                            | 2,6                             | 3,0                             | 3,9                                      |
| Albánia                | 86.                            | 2,1                             | 3,1                             | 4,0                                      |
| Észak-Macedónia        | 101.                           | 2,4                             | 2,6                             | 3,9                                      |
| Moldova                | 103.                           | 2,1                             | 2,6                             | 2,9                                      |
| Bosznia-Hercegovina    | 105.                           | 2,0                             | 2,4                             | 3,9                                      |
| Balkán és Kelet-Európa | –                              | 2,6                             | 3,4                             | 4,5                                      |

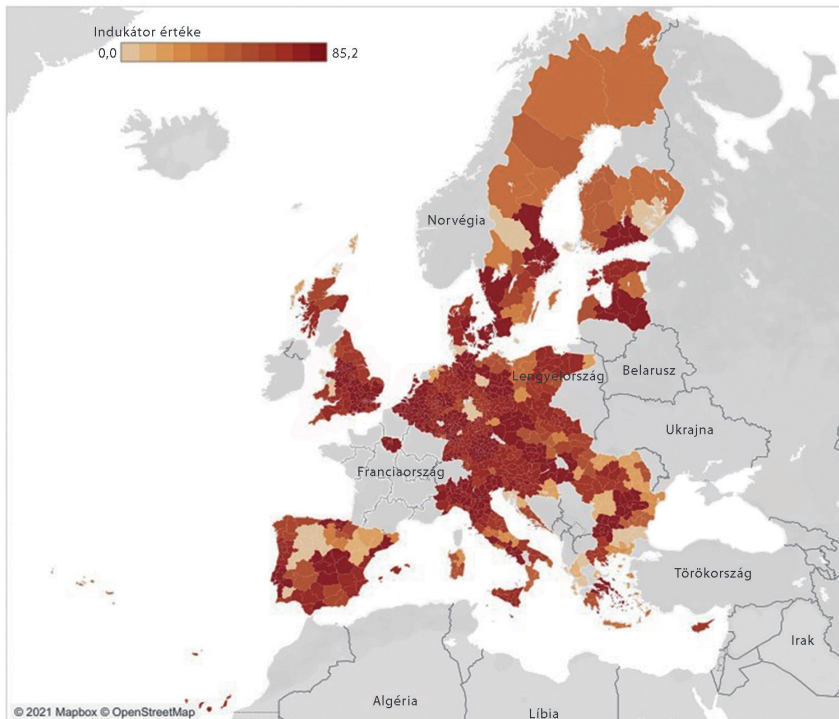
Forrás: a World Economic Forum (2019): i. m. 37. alapján a szerző szerkesztése

## Légi összeköttetési index Európában

A légi összeköttetések kulcsfontosságú szerepet játszanak az Európai Bizottság légi közlekedési stratégiájában.<sup>10</sup> Az Európai Bizottság és az Eurocontrol együttműködött egy (légi) kapcsolódási index kidolgozásában, amelyet 2017 vége óta tesznek közzé. Több mutatóból áll, figyelembe veszi az elérhető lakosságot, az utazási időt órákban (beleértve a földi hozzáférést), a járatválasztást és a fuvarozók számát. Célja, hogy pontosabban azonosítsa az összeköttetési

<sup>10</sup> Európai Bizottság: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Európai légi közlekedési stratégia.* COM(2015) 598 final (2015. december 7.).

hiányosságokat, és összehasonlítsa a különböző szinteket vagy légi szolgáltatásokat az EU régiói között.<sup>11</sup>



1. ábra: EU-n belüli összeköttetések – elérhető lakosság (%) (2017. I. negyedév)

Forrás: Akgüç–Beblavý–Simonelli (2018): i. m. 31. alapján a szerző szerkesztése

Az 1. ábra az EU-n belüli kapcsolódási mutatókat ábrázolja, amelyek a légi összeköttetéssel elérhető lakosság arányát (%) mutatják NUTS3 (Nomenclature of Territorial Units for Statistics – Statisztikai Célú Területi Egységek Nomenklatúrája) régiós szinten, csak az alacsony költségvetésű légitársaságokat

<sup>11</sup> Európai Bizottság: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Légi közlekedés: Nyitott és összekapcsolt Európa*. COM(2017) 286 final (2017. június 8.).

(az LCC-ket) a 2017 első negyedében, az Európai Bizottság MOVE Főigazgatósága által közzétett Air Connectivity Index részeként. Az európai régiók között nagy eltérések láthatók a légi szolgáltatások révén elért lakosság száma tekintetében. A fővárosokat körülvevő régiókban az LCC-k nagyobb arányban érhetők el (a legsötétebb árnyalatokkal jelennek meg) a konnektivitási index alapján, de a periférikus régiókban is jelentős a fapados szolgáltatások révén elért lakosság aránya. Például Spanyolország bizonyos régióiban (Andalúzia, Katalónia), Olaszország egyes területein (Szicília, Lombardia), Németország északi, Lengyelország keleti és az Egyesült Királyság nagy részén viszonylag magas (körülbelül 60 százalék vagy a feletti) ez az arány, és azt az LCC-k biztosítják. Tekintettel az ilyen járatok közelmúltbeli megjelenésére és az elmúlt két évtizedbeli gyors terjeszkedésére Európában, elmondható, hogy az LCC-k jelentős mértékben járultak hozzá az európai légi összeköttetések létrejöttéhez.

### **Hogyan mozdíthatják elő a fapados légitársaságok a mobilitást és az integrációt?**

A Légi Közlekedési Akciócsoport (Air Transport Action Group – ATAG) jelentése kiemeli, hogy az integráció és összekapcsolhatóság szempontjából a légi közlekedés előnyeinek mérlegelésekor a legfontosabb a határokon átnyúló utazások számának növekedése, amely az országok közötti szorosabb kapcsolatokat tükrözi, mind egyéni szempontból, mind pedig regionális vagy országos szinten. Ezzel párhuzamosan az áruk és személyek határokon átnyúló mozgásának enyhülő korlátozása nagyban elősegítheti a társadalmi és gazdasági hálózatok kialakulását, ami hosszú távú pozitív hatásokkal járhat. Az emberek és áruk intenzívebb áramlása mind a fogadó, mind a kiinduló országok javát szolgálja, ösztönözve a társadalmi és a gazdasági integrációt.<sup>12</sup> Ennek fényében ebben a részben azokra a fő csatornákra összpontosítunk, amelyeken keresztül az LCC-k leginkább hatással lehetnek az európai mobilitásra és integrációra. Ezek a munkaerő- és hallgatói mobilitás elősegítésétől az üzleti utazásokon, család- és barátlátogatásokon át a szabadidős turizmusig terjednek. Az LCC-knek a helyi gazdaságokra gyakorolt további lehetséges hatásai ezeken a direkt hatásokon túl jelentős befolyással vannak az egyes országok, területek, régiók összekapcsolhatóságára, a területi kohézióra és a regionális fejlődésre is.

<sup>12</sup> Air Transport Action Group: *Aviation: Benefits beyond Borders* (2020. szeptember).

### *A munkaerő-mobilitás elősegítése*

Az EU tagországaiban a válság előtti időszakhoz képest jelentősen csökkent a munkahelyek száma. Az EU27 szintjén ezért ma nem beszélhetünk összmennyiségi hiányról. A munkanélküliségi ráta magas az álláshelyek számához képest, jelezve, hogy elég álláskereső van a piacon a munkaerő-kereslet kielégítésére. Egyes tagállamokban ugyanakkor jelentős eltérések tapasztalhatók a munkaerő-kereslet és -kínálat között, ráadásul egyes esetekben ugyanazon ország egyik régiójában jelentős munkaerőhiány, míg a másikkban jelentős többlet jellemző. Ez közismerten igaz többek között Belgiumban, Olaszországban és Spanyolországban. Mivel a válság jelentősen csökkentette a munkaerő iránti keresletet, a gazdasági fellendülés felgyorsulása esetén a mennyiségi hiányok növekedhetnek. De bizonyos hiányok, különösen a szakképzett, diplomás munkavállalók hiánya a tagállamokban már évtizedek óta jellemző: a tagállamokban és egyes régiókon belül, egyes ágazatokban és foglalkozások esetében munkaerőhiány alakult ki. Ha több vállalat azt állítja, hogy nehézségekbe ütközik bizonyos készségeket, képességeket igénylő álláshelyek betöltése, az egyértelműen jelzi a minőségi munkaerőhiány jelenlétét, amely alacsony, közepes és magas képzettséget igénylő munkahelyeken egyaránt előfordulhat. Európa-szerte több tagállamban tapasztalható, hogy ugyanazon foglalkozási csoportok esetében jellemző a munkaerőhiány: például a fémek, gépek megmunkálásához értő szakemberek, a kutatásban és fejlesztésben jártas, valamint az IKT-területeken dolgozó szakemberek esetében. Részletesen elemezve ezeket a hiányokat kiderül, hogy a konkrét foglalkozások esetében jelentős eltérések vannak a tagállamok között.<sup>13</sup> Ez azt jelenti, hogy a termelés olyan alapvető tényezőinek mobilitása, mint a tőke és a munka, egyre fontosabbá válik. Ami a munkát illeti, a mozgás szabadsága az európai polgárok egyik fő joga, és az egységes piac megteremtésével és kiterjesztésével a munkaerő mobilitása Európában az elmúlt években nőtt.<sup>14</sup>

Az Európai Bizottság adatai szerint 2017-ben nagyjából 17 millió mobil munkavállaló volt az EU-ban. E munkavállalók nagy többsége a születési

<sup>13</sup> Novoszáth Péter: Munkaerőhiány az Európai Unióban. In Auer Ádám – Berke Gyula – György István – Hazafi Zoltán (szerk.): *Ünnepi kötet a 65 éves Kiss György tiszteletére*. Budapest, Dialóg Campus, 2018. 707–712.

<sup>14</sup> Mikkel Barslund – Matthias Busse (2016): *Labour Mobility in the EU: Addressing Challenges and Ensuring 'Fair Mobility'*. CEPS Special Report, (2016), 139.

országától eltérő tagállamban él és dolgozik.<sup>15</sup> A munkaerő-mobilitási döntéseket sokféle húzó- és visszatartó tényező befolyásolhatja; a közgazdasági elméleten alapuló elvi érvelés azt sugallja, hogy a mobilitás reagál a gazdasági lehetőségekre, és maximalizálja a hasznosságát egy költségvetési korlát mellett, amely többek között magában foglalja a kezdeti adottságokat, a mobilitás anyagi és érzelmi költségeit. A légi közlekedésben az LCC-knek köszönhetően alacsonyabb viteldíjak elérhetősége elsősorban az átállás tranzakciós költségének befolyásolása révén kapcsolódik be a döntési folyamatba. Amint azt Button és Vega bizonyítja, akik a modern légi közlekedési rendszer munkaerőpiacra és munkaerő-mobilitásra gyakorolt hosszabb távú hatásait vizsgálták, a légi szállítás megkönnyíti a munkaerő-mobilitást, életképessé teszi a rövid és a hosszú távú mobilitást, és lehetővé teszi a munkaerő számára, hogy rendszeres oda-vissza látogatások révén tartsák a kapcsolatot származási országukkal. Ezért a légi közlekedés liberalizációt követő fejleményei különösen relevánsak a munkaerő-mobilitás kontextusában.<sup>16</sup>

### *Üzleti utazások*

A munkaerő mobilitásához hasonlóan a légi utazások alacsonyabb viteldíjak miatti megfizethetősége, valamint az LCC-k által kínált másodlagos és főbb repülőtereken elérhető útvonalak jelentik az egyik lényeges tényezőt, amely ösztönzi az üzleti utazásokat és forgalmat. Bár a kommunikációs technológiák legújabb fejlesztései – például a videokonferencia és hasonló eszközök – csökkenthetik az üzleti célú utazások szükségességét, a személyes találkozások továbbra is elengedhetetlenek az új ügyfelek eléréséhez és az üzleti kapcsolatok további fejlesztéséhez. Williams és Baláz szerint a tudásáramlás és az interregionális üzleti utazások hatással vannak az üzleti környezetre, amely azután befolyásolhatja a befektetési áramlásokat és a tudástranzakciókat.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> European Commission: *2018 Annual Report on Intra-EU Labour Mobility* (2019. február 8.). 11.

<sup>16</sup> Kenneth John Button – Henry Vega: *The Effects of Air Transportation on the Movement of Labor*. *GeoJournal*, 71. (2008), 1. 67–81.

<sup>17</sup> Allan M. Williams – Vladimir Baláz: *Low-Cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities*. *Regional Studies*, 43. (2009), 5. 677–691.

Különösen a más országokkal való jobb összeköttetés javíthatja a gazdaság teljesítményét az LCC-knek köszönhetően a közvetlen külföldi befektetések (FDI) elősegítésével.<sup>18</sup> Az *Oxford Economics* által készített jelentés pozitív kapcsolatot talált a légi közlekedés igénybevétele és az összeköttetések kiterjedtsége, valamint a beruházások szintje között az Egyesült Királyságban.<sup>19</sup> A Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (International Air Transport Association – IATA) jelentése pedig a légi közlekedés hozzájárulását emeli ki – a megnövekedett üzleti kapcsolatok révén – a gazdasági jólét emeléséhez, mivel elősegíti a kereskedelmi és befektetési kapcsolatok dinamikus fejlődését (valamint ezek visszafejlődését vetíti előre annak bizonyos okok – például a brexit – miatti megszakadása, csökkenése esetén).<sup>20</sup>

### *Oktatási mobilitás*

Az EUMSZ 45. cikke a szabad mozgás részeként rögzíti, hogy az egyének határokon átnyúló mobilitása az európai integráció előmozdításának egyik fő csatornája.<sup>21</sup> A nemzetközi hallgatói mobilitás különösen fontos elem Európában és világszerte. Nemcsak közvetlenül kapcsolódik a magasan képzettek mobilitásához, hanem korai tapasztalatokat is nyújt a különböző oktatási rendszerekben, nyelveken és kultúrákban élő fiatalok számára. Európai viszonylatban a nemzetközi hallgatói mobilitást hivatalosan az 1980-as évek közepe óta működő Erasmus-program keretében támogatják. Ez az EU által finanszírozott hallgatói csereprogram, amely 3–12 hónapig biztosít lehetőséget az EU-n belüli külföldi tanulmányokra, a kontinens számos legjobb egyetemét érinti, és elősegíti a tanulást és a fogadó ország megértését. Előzetes megtervezés esetén az Erasmus-hallgatók kiegészítő külföldi szakmai gyakorlatot is vállalhatnak, amely egyben az ideiglenes külföldi munkavégzés tapasztalatát is kínálja.

A program alapelve az európai identitás megerősítését segíti elő azáltal, hogy lehetővé teszi a korai cseréket a különböző európai kultúrákból származó

<sup>18</sup> Air Transport Action Group (2020): i. m.

<sup>19</sup> Oxford Economics: *Economic Benefits from Air Transport in the UK* (2014. november).

<sup>20</sup> IATA: *A Study of the Effects of the United Kingdom Leaving the European Union on Airlines Flying to and from the UK* (2018. október).

<sup>21</sup> Treaty on the Functioning of the European Union. Part Three: Union Policies and Internal Actions – Title IV: Free Movement of Persons, Services and Capital – Chapter 1: Workers – Article 45 (ex Article 39 TEC). *Official Journal*, 51. (2008), C 115. 65–66.

fiatalok között, és ez a sokszínűség az európai érzés szerves része. Az indulás óta több mint kilencmillió diák tanult e programok keretében, és a tapasztalatok azt mutatják, hogy a külföldi tanulás segített a más európaiakkal való szocializációban, még akkor is, ha a fogadó ország diákjaival való kapcsolat korlátozott maradt.<sup>22</sup> King és Ruiz-Gelices a Sussexi Egyetemen egy évet külföldön eltöltött egyetemi hallgatók körében végzett kutatásuk eredményei alapján megerősítik, hogy az ilyen nemzetközi tanulmányi tapasztalatok révén a hallgatók erősebb európai identitást vagy öntudatot kaptak, valamint jobb betekintést nyertek az európai kérdésekbe, továbbá nagyobb valószínűséggel folytatják karrierjüket a későbbiekben a kontinentális Európában.<sup>23</sup>

### *Szabadidős turizmus*

A légi utazás a múltban csak a viszonylag jómódú egyének egy csoportja számára fenntartott luxuscikk volt. A fapados légitársaságok belépése a légi közlekedési piacra az ügyfelek szélesebb köre előtt nyitotta meg a légi közlekedés igénybevételének lehetőségét. Ebben az összefüggésben az EU-n belüli szabad mozgás, valamint az LCC-k által kínált légi utazások elérhetősége és megfizethetősége elősegítheti a szabadidős turizmuson keresztül a további mobilitást azáltal, hogy megkönnyíti az Európa távolabbi területeire való eljutást. A szabadidős turizmus több dimenziót foglalhat magában, mint például a nyaralást, a második vagy lakóotthon birtoklását, illetve a rövid távú kulturális és városlátogatásokat is. Az Egyesült Nemzetek Turisztikai Világszervezete (UNWTO) nemrégiben közzétett adatai szerint az Európába érkező nemzetközi turisták száma erőteljes növekedést mutatott az elmúlt két évtizedben. Ez a növekedés egybeesik egy olyan időszakkal, amely a liberalizációt követően az új belépők, például az LCC-k számának növekedését is tapasztalta a légi közlekedési piacon.

Az egyes régiók között jelentős eltérések mutatkoznak a turisták érkezésében. Például a kelet-közép-európai régióban a nemzetközi turisták számának folyamatos, a 2000-es közel 70 millióról 2017-re mintegy 133 millióra emelkedése

<sup>22</sup> Emmanuel Sigalas: Cross-Border Mobility and European Identity: The Effectiveness of Inter-group Contact during the ERASMUS Year Abroad. *European Union Politics*, 11. (2010), 2. 241–265.

<sup>23</sup> Russel King – Enric Ruiz-Gelices: *International Student Migration and the European 'Year Abroad': Effects on European Identity and Subsequent Migration Behaviour*. *International Journal of Population Geography*, 9. (2003), 3. 229–252.

valószínűleg az EU kelet-közép-európai országok felé történő terjeszkedésével függött össze, ami megnövelte a kapcsolatok számát a nyugat- és a kelet-európai országok között, valamint az LCC-k gyors terjeszkedésével a kelet-európai országokban, ahol a fapados járatok különösen vonzóak lettek a viszonylag alacsonyabb jövedelmű utasok számára.

A légi közlekedés jelentősége a turisztikai szektor növekedésében elismert, mivel a légi közlekedés más közlekedési módokkal összehasonlítva az összes nemzetközi turistaérkezés több mint felét teszi ki.<sup>24</sup> Ezzel párhuzamosan az LCC-k gyors terjeszkedése az elmúlt évtizedekben növelte is a nemzetközi turistaérkezések volumenét. Sőt, az úgynevezett „pont-pont” szolgáltatásokra összpontosítva a diszkontjáratok nemcsak a nagyvárosok, hanem a turisták által korábban kevésbé felkeresett desztinációk elérhetőségét is javították. Az egyes repülőtéri szolgáltatások kategorizálását lásd részletesebben Erdei–Farkas–Novoszáth könyvében.<sup>25</sup> Például a kelet-európai régiókban az LCC-k által kínált új útvonalak egyre több turistautat eredményeztek olyan fővárosokba is, mint Budapest, Prága, Krakkó, Riga, valamint a kelet-közép-európai régió más, viszonylag kisebb városaiba is, amelyek kulturális öröksége egyre népszerűbb a nyugat-európai turisták körében.<sup>26</sup> Ezért a fapados légitársaságok egyik legnagyobb hozzájárulása az európai összeköttetésekhez annak tulajdonítható, hogy az elmúlt évtizedekben ők nyitották meg azon új útvonalak többségét, ahová korábban más légitársaságok egyáltalán nem indítottak járatokat.<sup>27</sup>

Az LCC-k kétségtelenül elsősorban az utasok olyan szegmensének vonzására alkalmasak, amely érzékenyebb az árkülönbségekre, és kevesebbet költöthet turisztikai árukra, ami viszont az átlagoshoz képest csökkentheti az egy turistára jutó kiadásokat. Mindazonáltal a légitársaságok általános hatása a turizmusra továbbra is egyértelműen pozitív, mivel nemcsak a népszerű úti célokat szolgálják ki, hanem a kevésbé látogatott régiókat, városokat is, amelyek így viszont egyre több turistára számíthatnak.

<sup>24</sup> European Parliament: *At a Glance. Low-Cost Carriers and Tourism* (2017. június).

<sup>25</sup> Erdei Tamás – Farkas József – Novoszáth Péter: *Repülőterek működése és fejlődése*. Budapest, Dunaprint, 1998. 119.

<sup>26</sup> Frédéric Dobruszkes: *New Europe, New Low-Cost Air Services*. *Journal of Transport Geography*, 17. (2009), 6. 423–432.

<sup>27</sup> Frédéric Dobruszkes: *The Geography of European Low-Cost Airline Networks: A Contemporary Analysis*. *Journal of Transport Geography*, 28. (2013). 75–88.

### *Barátok és rokonok látogatása*

Amikor valaki egy másik országba költözik munka vagy tanulás céljából, a kapcsolata a barátaival, rokonaival ritkán szakad meg. Míg az internet és a kommunikációs technológia fejlődése radikálisan átalakította ezt, és számos új lehetőséget kínál az egyének kapcsolattartásában (például mobiltelefon és okostelefon, videóhívás stb. használatával), a személyes kapcsolatok terén továbbra is fontosak maradtak a személyes találkozások és a fizikai jelenlét. Ehhez kapcsolódóan az egyének vándorlása egy folyamatos áramlást indíthat el, ami azzal jár, hogy a mobilitást vállaló maga keresi fel a barátait, rokonait, illetve azok látogatják meg őt. Valójában az ilyenfajta baráti és rokon látogatásokat nagyra értékelik a légitársaságok az ilyen utazások iránti kereslet viszonylagos megbízhatósága és kiszámíthatósága miatt.<sup>28</sup>

### *A helyi gazdaság és regionális fejlesztése*

Az összes korábban tárgyalt csatorna, amelyeken keresztül az LCC-k hozzájárulhatnak az európai integrációhoz, a helyi gazdaságokkal és ennek következtében a regionális fejlődéssel, a területi kohézióval szorosan összefonódó pillérek. Például a mobil munkavállalók vagy az üzleti utazók forgalma növeli a tudás, az ötletek és az üzleti kapcsolatok áramlását a régiók között. Ez elősegítheti további befektetések megvalósítását, míg a közvetlen tőkebefektetések, az FDI-k csökkenthetik a tranzakciós költségeket, több vállalkozást vonzhatnak az adott régióba, és a javuló üzleti környezetből fakadó pozitív externáliák révén növelhetik a további gazdasági lehetőségeket más ágazatokban, amellet, hogy közvetlen foglalkoztatási lehetőségek nyílnak meg a régió légi közlekedési ágazatában. A nemzetközi hallgatók növekvő mobilitása előfutára lehet a magasan képzett munkaerő áramlásának a régiók között a jövőben. Eközben a turisták növekvő száma ösztönözheti az kulturaközi interakciókat a látogatók és a helyi lakosság között, amelyek további kapcsolatokat teremthetnek az európai polgárok között, és előmozdítják az „egység a sokféleségben” érzését.

Mivel a fapados légitársaságok nagyrészt másodlagos vagy regionális repülőterek használatával működnek, a kohézió és az elérhetőségen kívül számos egyéb hatás is növelheti a helyi gazdaságok fejlődését. Pozitívum, hogy az LCC-k

<sup>28</sup> Button–Vega (2008): i. m. 67–81.

hozzájárulnak a helyi gazdaság fellendítéséhez azáltal, hogy közvetlenül munkahelyeket teremtenek a repülőtér-irányításban, a földi kiszolgálásban és a légi szolgáltatásokban. A légi közlekedés jelentős munkaadó és a gazdasági jólét generátora lehet egy régióban.<sup>29</sup>

### **Következtetések azokról a csatornákról, amelyeken keresztül a diszkont-légitársaságok elősegítik a mobilitást és az integrációt Európában**

Az LCC-k elősegíthetik a mobilitást és az integrációt Európában. Több csatornán: munkaerő-mobilitás, üzleti utazások, oktatási mobilitás, szabadidős utazások, baráti és rokon látogatások, valamint a helyi gazdaság fejlődésén keresztül fejtik ki e hatásukat. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a mobilitás költségeinek csökkentésével ezek a légitársaságok fontos szerepet játszanak a munkaerő mobilitásában Európán belül. A kelet-közép-európai városok esete alátámasztja, hogy az LCC-k miként járultak hozzá az EU bővítési folyamatainak eredményességéhez és az egyének mobilitásának dinamikus növekedéséhez. A munkaerő-mobilitás jellege is átalakult, ismétlődővé vagy körkörösébbé vált, így a belföldi és a határon átnyúló ingázás is gyakoribb. A migráció áttételes következményeként a barátok és rokonok látogatásának volumene is növekszik, és az LCC-k alacsonyabb repülőjegyei vonzóak ezen ügyfélszegmensek számára.

Az üzleti utazás a kommunikációs technológia fejlődése ellenére továbbra is alapvető tevékenység az üzleti kapcsolatok és partnerségek területén. A bizonyítékok rávilágítanak arra, hogy a légi összeköttetés az intenzívebb üzleti kapcsolatokon, a befektetési kapcsolatokon és a tudásáramláson keresztül hozzájárul a gazdasági jólét növekedéséhez. Az LCC-k fokozódó jelenlétével összhangban több üzleti kapcsolat alakul ki, amint az a nyugat-európai nagyvállalatok esetében is tapasztalható, amelyek üzemet vagy fióktelepet nyitnak a kelet-közép-európai régióban. A kkv-k alkalmazottai hajlamosabbak a diszkontjáratokkal való utazásra, és az ilyen csoportok számára olcsóbb mobilitás biztosításával az LCC-k hozzájárulhatnak az egységes piac zavartalan működéséhez. A nemzetközi hallgatói mobilitást az európai identitás és kulturális integráció fontos elemének tekintik, ezért azt az Erasmus-program több mint három évtizede támogatja. Tekintettel arra, hogy a diákok érzékenyebbek az árkülönbségekre, úgy tűnik,

<sup>29</sup> Anne Graham et al. (szerk.): *Air Transport and Regional Development Case Studies*. London, Routledge, 2020. 326.

hogy a fapados járatok befolyásolják utazási döntéseiket. Emellett az LCC-k megjelenése a szélesebb lakosság számára is lehetőséget nyitott a szabadidős turizmusban való részvételre, például a távolabbi nyaralásra, a második otthon létrehozására vagy a rövid távú városlátogatásra. A nemzetközi turistaérkezések számottevő növekedése szintén egybeesik az LCC-k európai terjeszkedésével. Hasonlóképpen úgy tűnik, hogy a nemzetközi nyugdíjas-migrációt is elősegítette a diszkonttársaságok terjeszkedése a népszerű úti célok mellett a kevésbé frekvenciált útvonalakra. Összességében elmondható, hogy az LCC-k által kínált olcsóbb és nagyobb útvonalhálózat, amely nemcsak a nagyvárosokat, hanem a távoli területeket is összeköti, a szabadidős turizmus révén multikulturális interakciókat válthat ki. Végül a fapados légitársaságok hozzájárulhatnak a regionális fejlődéshez a gazdaság fejlesztésével, a másodlagos repülőterek felhasználásával, illetve közvetlenül a repülőtéren vagy közvetve a régióban történő munkahelyteremtéssel.

### Felhasznált irodalom

- Air Transport Action Group: *Aviation: Benefits beyond Borders* (2020. szeptember). Online: [https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag\\_abb-2020-publication-digital.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf)
- Akgüç, Mehtap – Miroslav Beblavý – Felice Simonelli: *Low-Cost Airlines. Bringing the EU Closer Together*. Brussels, CEPS, 2018. Online: [www.ceps.eu/wp-content/uploads/2018/03/05152018%20Felice%20Simonelli%20Low-Cost%20Airlines\\_Makguc\\_MBeblavy\\_CEPS.pdf](http://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2018/03/05152018%20Felice%20Simonelli%20Low-Cost%20Airlines_Makguc_MBeblavy_CEPS.pdf)
- Bajić, Jasmin – Ivan Mišetić – Mirko Tatalović: Southeast Europe Air Transport in the Light of Global Market Changes – Challenges for Croatia. In Vinko Kandžija – Andrej Kumar (szerk.): *Economic Integrations, Competition and Cooperation. Accession of the Western Balkan Region to the European Union*. Nice, CEMAFI International, 2016. 249–273.
- Barslund, Mikkel – Matthias Busse: Labour Mobility in the EU: Addressing Challenges and Ensuring 'Fair Mobility'. *CEPS Special Report*, (2016). 139. Online: [http://aei.pitt.edu/76764/1/SR139\\_MB\\_and\\_MB\\_LabourMobility.pdf](http://aei.pitt.edu/76764/1/SR139_MB_and_MB_LabourMobility.pdf)
- Button, Kenneth John – Henry Vega: The Effects of Air Transportation on the Movement of Labor. *GeoJournal*, 71. (2008), 1. 67–81. Online: <https://humangeography.commons.gc.cuny.edu/wp-content/blogs.dir/3585/files/2018/01/transport-1.pdf>

- Dobruszkes, Frédéric: New Europe, New Low-Cost Air Services. *Journal of Transport Geography*, 17. (2009), 6. 423–432. Online: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.005>
- Dobruszkes, Frédéric: The Geography of European Low-Cost Airline Networks: A Contemporary Analysis. *Journal of Transport Geography*, 28. (2013). 75–88. Online: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.012>
- Erdei Tamás – Farkas József – Novoszáth Péter: *Repülőterek működése és fejlődése*. Budapest, Dunaprint, 1998.
- Eurocontrol: *EU Aviation Connectivity Indicators by Network Manager – Connectivity*. Online: [www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692312002669?via%3DIhub](http://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692312002669?via%3DIhub)
- European Commission: *2018 Annual Report on Intra-EU Labour Mobility* (2019. február 8.). Online: <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=738&langId=en&pubId=8174&furtherPubs=yes>
- European Commission: *2021 Enlargement Package: European Commission Assesses and Sets Out Reform Priorities for the Western Balkans and Turkey* (2021. október 19.). Online: [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/news/2021-enlargement-package-european-commission-assesses-and-sets-out-reform-priorities-western\\_en](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/news/2021-enlargement-package-european-commission-assesses-and-sets-out-reform-priorities-western_en)
- European Commission: *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Enhancing the Accession Process – A Credible EU Perspective for the Western Balkans*. COM(2020) 57 final (2020. február 5.). Online: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2bf63874-48d2-11ea-b81b-01aa75ed71a1/language-en>
- European Commission: *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Economic and Investment Plan for the Western Balkans*. COM(2020) 641 final (2020. október 6.). Online: [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2020-10/communication\\_on\\_wb\\_economic\\_and\\_investment\\_plan\\_october\\_2020\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2020-10/communication_on_wb_economic_and_investment_plan_october_2020_en.pdf)
- European Commission: *Questions and Answers. Economic and Investment Plan for the Western Balkans* (2020. október 6.). Online: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_1819](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1819)

- European Parliament: *At a Glance. Low-Cost Carriers and Tourism* (2017. június). Online: [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/607263/EPRS\\_ATA\(2017\)607263\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/607263/EPRS_ATA(2017)607263_EN.pdf)
- European Union: *Economic & Investment Plan for the Western Balkans* (2022. október). Online: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2022-10/12.10.2022-EIP-WB-GG.pdf>
- Graham, Anne – Nicole Adler – Hans-Martin Niemeier – Ofelia Betancor – António Pais Antunes – Volodymyr Bilotkach – Enrique J. Calderón – Gianmaria Martini (szerk.): *Air Transport and Regional Development Case Studies*. London, Routledge, 2020. Online: <https://doi.org/10.4324/9781003092063>
- IATA: *A Study of the Effects of the United Kingdom Leaving the European Union on Airlines Flying to and from the UK* (2018. október). Online: [www.iata.org/contentassets/e22c55cf063a47d5915886f6675c1f39/iata-brexistudy.pdf](http://www.iata.org/contentassets/e22c55cf063a47d5915886f6675c1f39/iata-brexistudy.pdf)
- King, Russel – Enric Ruiz-Gelices: International Student Migration and the European ‘Year Abroad’: Effects on European Identity and Subsequent Migration Behaviour. *International Journal of Population Geography*, 9. (2003), 3. 229–252. Online: <https://doi.org/10.1002/ijpg.280>
- Novoszáth Péter: Munkaerőhiány az Európai Unióban. In Auer Ádám – Berke Gyula – György István – Hazafi Zoltán (szerk.): *Ünnepi kötet a 65 éves Kiss György tiszteletére*. Budapest, Dialóg Campus, 2018. 707–712.
- Nurković, Rahman: The Effects of Air Traffic on the Economic Development of Bosnia and Herzegovina. In Anne Graham – Nicole Adler – Hans-Martin Niemeier – Ofelia Betancor – António Pais Antunes – Volodymyr Bilotkach – Enrique J. Calderón – Gianmaria Martini (szerk.): *Air Transport and Regional Development Case Studies*. London, Routledge, 2020. Online: <https://doi.org/10.4324/9781003092063>
- Oxford Economics: *Economic Benefits from Air Transport in the UK* (2014. november). Online: <https://airlinesuk.org/wp-content/uploads/2015/03/Oxford-Economics-2014.pdf>
- Sigalas, Emmanuel: Cross-Border Mobility and European Identity: The Effectiveness of Intergroup Contact during the ERASMUS Year Abroad. *European Union Politics*, 11. (2010), 2. 241–265. Online: <https://doi.org/10.1177/1465116510363656>
- Treaty on the Functioning of the European Union. Part Three: Union Policies and Internal Actions – Title IV: Free Movement of Persons, Services and Capital – Chapter 1: Workers – Article 45 (ex Article 39 TEC). *Official Journal*, 51. (2008), C 115. 65–66. Online: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:L2008E045:en:HTML>

- Williams, Allan M. – Vladimir Baláž: Low-Cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities. *Regional Studies*, 43. (2009), 5. 677–691. Online: <https://doi.org/10.1080/00343400701875161>
- World Economic Forum: *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019. Travel and Tourism at a Tipping Point*. Geneva, World Economic Forum Geneva, 2019. Online: [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf)