

Acta Beregsasiensis

2010/2

Acta Beregsasiensis

A II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola
tudományos évkönyve

Науковий вісник
Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці ІІ

A Scholarly Annual
of Ferenc Rákóczi II. Transcarpathian Hungarian Institute

2010
IX. évfolyam, 2. kötet
Том ІХ, № 2
Volume IX, № 2

УДК 001(477.87)
ББК 72.4(4УКР-43АК)
А-19

Az Acta Beregsasiensis a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola tudományos kiadványa. Jelen kötet a 2010-es év első felének magyar, ukrán, angol és német nyelvű tanulmányait foglalja magába. Az intézmény tanárai, hallgatói, valamint külföldi tudósok munkáit publikáló kötet a nyelv- és irodalomtudomány, a történelem, pedagógia, biológia, gazdaság és más tudományágak különböző területeit öleli fel.

www.kmf.uz.ua/hun114/index.php/kiadvanyaink/110-a-ii-rakocz-ferenc-karpataljai-magyar-fiskola-tudomanyos-evkoenye

SZERKESZTÉS: *Kohut Attila, Penckófer János*

KORREKTÚRA: *G. Varcaba Ildikó*

TÖRDELÉS: *Garanyi Béla*

BORÍTÓ: *K&P*

A KIADÁSÉRT FELEL: *dr. Orosz Ildikó, dr. Soós Kálmán*

A KÖTET TANULMÁNYAIBAN ELŐFORDULÓ ÁLLÍTÁSOKÉRT MINDEN ESETBEN A SZERZŐ FELEL.

A kiadvány megjelenését a



támogatta

ISBN: 978-966-2595-01-7

© A szerzők, 2010

Készült: PoliPrint Kft., Ungvár, Turgenyev u. 2. Felelős vezető: Kovács Dezső

Tartalom

Történelem- és társadalomtudomány

| | |
|---|----|
| BOCSKOR ANDREA: A Rzeczpospolita és korának képe az ukrajnai történelemtankönyvekben | 9 |
| KOSZTYÓ GYULA: Kárpátaljai régészeti kutatások 1945–1991 között a kárpátaljai magyar sajtóban | 29 |
| VÁRADI NATÁLIA: 1956-os deportálások a Szovjetunióba (a KGB dokumentumai alapján) | 39 |
| BARÁTH JULIANNA: Thököly-iratok a Kárpátaljai Állami Levéltárban | 57 |
| BRAUN LÁSZLÓ: Kálvin János társadalmi és politikai nézetei | 63 |
| MAROSI ISTVÁN: Firczák Gyula (1836–1912) munkácsi püspök élete és munkásságának súlypontjai | 75 |

Nyelv- és irodalomtudomány

| | |
|--|-----|
| GAZDAG VILMOS: A magyar nyelvjárásokra gyakorolt szláv hatások vizsgálata (Tudománytörténeti vázlat) | 91 |
| MIZSER LAJOS: Kis- és Nagybégány családnevei | 99 |
| SEBESTYÉN ZSOLT: Elpusztult falvak névmagyarázatai a történelmi Bereg megyéből ... | 107 |
| VÍGHNÉ SZABÓ MELINDA: Lexikalisch-semantische Untersuchung des Baltendeutschen mit dem Standarddeutschen | 115 |
| BRENZOVICS MARIANNA: Az erő tárgya és alkalmazója. Heidegger Antigoné-értelmezése | 129 |

Oktatás, képzés, iskola

| | |
|---|-----|
| BOROS LÁSZLÓ: Állami és magángyűjtemények Kárpátalja területén 1877 és 1918 között | 133 |
| SZAMBOROVSKYKNÉ NAGY IBOLYA: Az iskolairányítás szakmai átalakítására tett próbálkozás a Szovjetunióban (1982–91) | 139 |
| ILONA HUSZTI–MÁRTA FÁBIÁN–ERZSÉBET BÁRÁNY: Fifth graders' receptive skills in English and Ukrainian | 153 |

| | |
|---|-----|
| LECHNER ILONA: Spielerische Arbeitsformen im Fremdsprachunterricht Schlussfolgerungen einer empirischen Untersuchung | 163 |
|---|-----|

Gazdaság, biológia

| | |
|--|-----|
| ТОВТ ЙОЖЕФ: Регіоналізм, як філософія входження в Європейський Союз через розбудову місцевого господарства та території. | 175 |
| DR. SZPÁSSZKY GÁBOR: A beruházások fejlődése Kárpátalja népgazdaságában | 181 |
| HADNAGY ISTVÁN: A megújuló energiaforrások felhasználásának lehetőségei és jelenlegi helyzetük Kárpátalján | 187 |
| MELYNCSOK ADRIENN: A vállalatok társadalmi felelősségvállalásának (Corporate social responsibility) bemutatása és helye a mai gazdasági életben | 195 |
| PINTÉR ÁKOS: Az európai poszt szocialista országok légi személyközlekedésének jellemzői, közelmúltbeli változásai | 205 |
| GÉCSE MÁTYÁS: Alanyhasználat Ugocsa és Bereg megyék kajszi természetében | 223 |
| GORONDI TAMÁS–ILLÁR LÉNÁRD: A Borsa-folyó puhatestű faunájának vizsgálata a benei szakaszon | 229 |

Könyvekről

| | |
|---|-----|
| SÉRA MAGDOLNA: Tannyelvválasztás a kisebbségi régiókban. Tájékoztató füzet szülőknek és pedagógusoknak | 239 |
| MOLNÁR ANITA: Az Üveghegyen innen. Anyanyelvváltozatok, identitás és magyar anyanyelvi nevelés | 241 |
| <i>Eseménynaptár</i> | 244 |

Az európai posztoszocialista országok légi személyközlekedésének jellemzői, közelmúltbeli változásai

Rezümé A légi közlekedési ágazat közelmúltban tapasztalt dinamikus fejlődése a vizsgált posztoszocialista országokban is egyértelműen kirajzolódik. A négy egységre bontott hatalmas térségben egyedi természetföldrajzi, éghajlati és társadalmi tényezők különbségei figyelhetők meg országonként a légi személyközlekedés tendenciáinak alakulásában. Az éghajlat különbségeit figyelembe véve turizmus szempontjából az északabbra fekvő területek inkább küldőként, míg a déli mediterrán térségek fogadóként szerepelnek. A jelentős kulturális központok nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódása fokozódott az elmúlt években. Az egyes országok között fennálló gazdasági, üzleti kapcsolatok erőssége jól tükröződik a légi menetrendekben. A vizsgált térség légi személyforgalma az elmúlt években jelentős növekedést ért el. Magyarország légi forgalmának növekedése – 10% alatti értékkel – azonban az elmúlt három esztendőben egyértelműen a leggyengébb volt az egész térségben...

Резюме Щодо особливостей та сучасних тенденцій повітряних пасажирських перевезень європейських постсоціалістичних країн, то за останні роки тут однозначно окреслюється динамічний розвиток повітряного транспорту як у всьому світі, так і в постсоціалістичних країнах. У досліджуваному просторі, поділеному на чотири регіони, прослідковуються значні відмінності щодо формування тенденцій повітряного транспорту, пов'язані з фізико-географічними, кліматичними, суспільними факторами тощо. Внаслідок кліматичних відмінностей, наприклад, північні регіони виступають в основному як країни походження туристів, а середземноморські – як країни-приймачі. У минулі роки спостерігається інтенсифікація включення значних культурних центрів у міжнародний повітряний пасажирообіг. Важливу роль в цьому відіграють господарські та торговельні зв'язки між окремими країнами, що чітко відбивається в розкладі руху аеропортів. За останні роки значно підвищився пасажирообіг повітряного транспорту досліджуваного регіону. Рівень зростання пасажирських перевезень повітряного транспорту Угорщини за минулі 3 роки був найнижчим у регіоні, становлячи менше 10%.

Korunkban a közlekedés ágazatai közül a légi közlekedés fejlődik a legdinamikusabban. A fejlődés nem véletlen, hiszen a globalizálódó gazdasági ágazatok megkövetelik a gyors, korszerű személy- és áruszállítást. A légi utasforgalmat tekintve az üzleti célt szolgáló és a turizmusra irányuló repülés szerepe a döntő. Az üzletemberek utazásukhoz sűrűn veszik igénybe a repülőgépeket, amennyiben más országokkal, távoli városokkal állnak üzleti kapcsolatban. A távoli kontinensek, tájak üdülés céljából történő megközelítése csak megfelelő légi közlekedési rendszerrel bonyolítható le gyorsan. Az egész Földre értelmezett, 2008-ban regisztrált 922 millió fős összes turistaérkezési adatból a légi közlekedés egyértelműen dominál 52%-os részesedésével, melyet a közút követ 39%-kal (UNWTO¹, 2009). A gazdasági fejlettség és a közlekedés színvonala között többnyire szoros összefüggés állapítható meg. A légi közlekedés színvonala, sűrűsége szempontjából Európa országai között jelentősek az eltérések.

Az 1980-as évek végén Kelet-, Közép-Európa országainak többségében politikai átalakulás ment végbe. A változás a gazdaság ágazatait, ezen belül a légi közlekedést is jelentősen érintette. A tanulmány az európai posztoszocialista országok légi személyközlekedésének közelmúltban történő változásaira koncentrál. A vizsgálat nem terjed ki az egykori Szovjetunió legnagyobb utódállamára, *Oroszországra* – mivel Földünk legnagyobb országának elemzése mindenképpen egy külön tanulmányt érdemel –, valamint kimarad abból a korábbi *NDK*, Németország 1990-es újraegyesítése miatt. A vizsgált régió lehatárolása, részekre bontása ezek után az alábbiak szerint alakult:

- *Balti országok* : Észtország, Lettország, Litvánia
- *Visegrádi országok*: Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország
- *Kelet-európai FÁK² országok*: Fehéroroszország, Ukrajna, Moldova

* Középkisiskolai tanár (Keszthely); Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok PhD-program, levelező PhD-hallgató.

¹ Turisztikai Világszervezet (United Nations World Tourism Organization)

² Független Államok Közössége

- *Volt jugoszláv és más balkáni országok:* Szlovénia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Szerbia, Koszovó³, Montenegró, Macedónia, Albánia, Bulgária, Románia



1. ábra. A kelet-európai posztoszocialista országok, valamint fővárosi repülőtereinek földrajzi elhelyezkedése utasforgalmuk súlyozásával

(Forrás: Az 1. táblázat adataiból szerkesztette a szerző)

A húsz országot magába foglaló vizsgált régió kiterjedése – mintegy 2,2 millió négyzetkilométer területtel és 190 milliós népességgel – nagyjából a szorosabb értelemben vett Nyugat-Európával hasonlítható össze. A vizsgálat a légi közlekedésen belül a személyszállításra terjed ki, arról közöl információkat. A tanulmányból közel száz nemzetközi repülőtér légi személyforgalmának alakulása követhető nyomon. A közölt adatok legnagyobb része az egyes országok repülőtereinek, légitársaságainak internetes honlapjairól származik. A magyarázó táblázatok, térképek, diagramok pedig az adatokból a szerző szerkesztésének eredményei.

Az alábbi táblázatok a térség országainak és legjelentősebb repülőtereinek forgalmáról tájékoztatnak.

1. táblázat. A vizsgált országok fővárosi repülőtereinek néhány jellemzője

(Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző)

| Repülőtér | Ország | Futópálya hossza (méter) | Utasforgalmi adatok (ezer fő) | | | Elérhető országok száma (2008) | Elérhető városok száma (2008) |
|-----------|------------|--------------------------|-------------------------------|------------|------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | | | 2008-as év | 2005-ös év | 2000-es év | | |
| Tallinn | Észtország | 3 070 | 1 811 | 1 401 | 559 | 17 | 23 |
| Riga | Lettország | 3 200 | 3 690 | 1 878 | 574 | 34 | 71 |

³ Koszovót független államként jelenleg 63 ország ismeri el

| | | | | | | | |
|--------------|-------------------------|-------|--------|--------|-------|----|-----|
| Vilnius | Litvánia | 2 515 | 2 048 | 1 300 | 530 | 19 | 20 |
| Minszk | Fehéroroszország | 3 641 | 1 010 | 559 | 340 | 26 | 33 |
| Kijev (2) | Ukrajna | 4 000 | 6 665 | 4 043 | 1 600 | 43 | 75 |
| Chisinau | Moldova | 3 590 | 848 | 483 | 168 | 16 | 20 |
| Varsó | Lengyelország | 3 690 | 9 437 | 7 071 | 4 325 | 43 | 93 |
| Prága | Csehország | 3 715 | 12 630 | 10 777 | 5 553 | 50 | 120 |
| Pozsony | Szlovákia | 3 190 | 2 218 | 1 326 | 283 | 13 | 24 |
| Budapest | Magyarország | 3 707 | 8 443 | 7 933 | 4 000 | 41 | 73 |
| Ljubljana | Szlovénia | 3 300 | 1 673 | 1 219 | 991 | 21 | 24 |
| Zágráb | Horvátország | 3 252 | 2 192 | 1 551 | 1 150 | 23 | 33 |
| Szarajevó | Bosznia- Hercegovina | 2 600 | 506 | 440 | 355 | 13 | 19 |
| Belgrád | Szerbia | 3 400 | 2 650 | 2 032 | 1 300 | 30 | 45 |
| Pristina | Kosзовó | 2 501 | 1 130 | 930 | 397 | 12 | 19 |
| Podgorica | Montenegró | 2 500 | 500 | | | 13 | 15 |
| Szkopje | Macedónia | 2 450 | 652 | 521 | 1 020 | 16 | 21 |
| Tirana | Albánia | 2 735 | 1 267 | 785 | | 12 | 31 |
| Szófia | Bulgária | 3 600 | 3 230 | 1 874 | 1 127 | 23 | 37 |
| Bukarest (2) | Románia | 3 500 | 6 832 | 3 417 | 2 000 | 30 | 68 |

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

2. táblázat. A vizsgált országok és fővárosaik légi személyforgalmának változásai 2005–2008 között

(Forrás: Az egyes országok repülőtereinek honlap adataiból szerző számításai)

| Ország | Légi utasforgalom (ezer fő) | | Forgalom- növekedés (%) | Ebből fővárosi repülőtér aránya (%) | | Változás aránya (%) |
|---------------------|--------------------------------|------------|-------------------------------|--|------------|---------------------------|
| | 2005-ös év | 2008-as év | | 2005-ös év | 2008-as év | |
| Észtország | 1 433 | 1 840 | 22,0 | 97,8 | 98,4 | 0,6 |
| Lettország | 1 880 | 3 722 | 49,5 | 99,9 | 99,1 | -0,8 |
| Litvánia | 1 471 | 2 559 | 42,5 | 88,4 | 80,0 | -8,4 |
| Fehéroroszország | 594 | 1 060 | 44,0 | 94,1 | 95,3 | 1,2 |
| Ukrajna | 6 405 | 10 500 | 39,0 | 63,1 | 63,5 | 0,4 |
| Moldova | 483 | 848 | 43,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 |
| Lengyelország | 11 553 | 20 709 | 44,2 | 61,2 | 45,5 | -15,7 |
| Csehország | 11 446 | 13 653 | 16,2 | 94,2 | 92,5 | -1,7 |
| Szlovákia | 1 619 | 2 878 | 43,8 | 81,9 | 77,1 | -4,8 |
| Magyarország | 7 995 | 8 604 | 7,1 | 99,2 | 98,1 | -1,1 |
| Szlovénia | 1 277 | 1 705 | 25,1 | 95,5 | 98,1 | 2,6 |
| Horvátország | 4 021 | 5 280 | 23,9 | 38,6 | 41,5 | 2,9 |
| Bosznia-Hercegovina | 541 | 603 | 10,3 | 81,3 | 83,9 | 2,6 |
| Szerbia | 2 059 | 2 680 | 23,2 | 98,7 | 98,9 | 0,2 |

| | | | | | | |
|-------------------|-------|-------|------|-------|-------|------|
| Koszovó | 930 | 1 130 | 17,7 | 100,0 | 100,0 | 0,0 |
| Montenegró | | 1 074 | | | 46,5 | |
| Macedónia | 575 | 696 | 17,4 | 90,6 | 93,7 | 3,1 |
| Albánia | 785 | 1 267 | 38,1 | 100,0 | 100,0 | 0,0 |
| Bulgária | 4 952 | 6 631 | 25,3 | 37,8 | 48,7 | 10,9 |
| Románia | 4 551 | 9 330 | 51,2 | 75,1 | 73,2 | -1,9 |

A Baltikum országainak légi személyközlekedési jellemzői

A térség három kis területű állama a volt Szovjetunió legnyugatibb részén helyezkedik el. A szovjet birodalom 1991-ben bekövetkezett felbomlásakor Észtország, Lettország és Litvánia a teljes függetlenséget választotta, mely döntéssel tényleges önállóságra törekedve „arccal a Nyugat felé” fordultak. A három ország közlekedési földrajzi helyzete kelet-európai viszonylatban kedvező, amennyiben hosszabb tengeri kijáráttal rendelkeznek a Balti-tengeren, a szárazföldi közlekedésüket pedig megkönnyíti a síkságokból és alacsony domborzatokból álló nem túl mozgalmas felszínük. Éghajlati adottságaik, területi kiterjedésük mérete, gazdasági fejlettségbeli közös vonásaik együttesen alakítják légi közlekedésük fő jellemzőit.

A Rigai- és a Finn-öbölhöz egyaránt kapcsolódó, meglehetősen ritkán lakott – 28 fő/km² népsűrűségű – közel „fél Magyarország” nagyságú Észtország területe a legtagoltabb horizontálisan. A keleti-tengeri két nagyobb, Hiiumaa és Saaremaa, valamint néhány kisebb sziget az országhoz tartozik. E természeti adottság eleve nehezíti a kontinens és a szigetek közötti kapcsolatot. Az állam területén egy nagy nemzetközi repülőtér és négy regionális jelentőségű „fél nemzetközi” légikikötő működik. Hiiumaa szigetén épült meg *Kärdla*, Saaremaa-n pedig *Kuressaare* repülőtere. Rajtuk kívül még a szárazföldi *Pärnu* és *Tartu* repülőterét sorolhatjuk az utóbbi kategóriába. Az említett repülőtereket mindössze 1-2 légitársaság kisebb repülőgépei használják, s egyenként legfeljebb két országgal, illetve várossal állnak légi összeköttetésben. A főváros Tallinn repülőterén kívül Stockholm és Riga alkotja a célállomások rövid sorát. Az említett repülőterek inkább kényelmi szempontból – például a szigetek gyorsabb megközelítése okán – szolgálják a régiót. Utaslétszámuk lényegében évek óta változatlan és nem haladja meg az évi 5–15 ezer főt. Észtország nemzetközi repülőtere a főváros, *Tallinn* közelében működik. 2008-ban a repülőtérrel 23 légitársaság 17 európai ország 23 városának elérését tette lehetővé repülőgépekkel. Néhány nyugat- és dél-európai desztináció kivételével a forgalom legnagyobb része a skandináv országokkal és Kelet-Európával bonyolódik le. A 2008-ban 1,8 millió utast számláló Tallinn légi közlekedésének töretlen fejlődésére utal, hogy repülőterén 2000-ben a mai forgalom mindössze harmadát regisztrálták. Tallinn a Baltikum műemlékekben leggazdagabb városa és még mindig egységes arculatú, középkori Hanza-város hangulatú belvárosa sok külföldi turistát vonz. A város közel 40%-os orosz kisebbsége anyaországának távolabbi régióiba repülőgéppel közlekedik.

Lettország légi közlekedése egyfelől hasonlít az Észtországra, amennyiben a főváros repülőterének tekintélyes súlyát vesszük az összehasonlítás alapjának; eszerint mindkét országban az összes utaslétszámból 95% feletti a főváros részesedése. A légi személyforgalmat három repülőtér bonyolítja és közülük a tengerparti *Ventspils* légikikötője a legkisebb, mely mindössze Rigával van légi kapcsolatban. A másik vidéki repülőtér – a szintén tengerparti – *Liepaja* város közelében működik. Ennek a repülőternek az utasforgalma az elmúlt években sokszorosára növekedett – 2005-ben másfélezer, 2007-ben 32 ezer utast regisztráltak. Jelenleg négy ország, négy városába közlekednek innét az utas-

szállító repülőgépek, melyek közül a moszkvai járat emelhető ki. A főváros, *Riga* repülőtere az egész Baltikum legfontosabb légi desztinációja. A 800 ezer lakosú Riga kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepét jelzi, hogy nemcsak európai városokkal, hanem több észak-afrikai üdülőhellyel (pl. Sharm el-Sheikh), ázsiai várossal (pl. Dubai) is közvetlen összeköttetésben áll a nyári idényben. Emellett interkontinentális járatok is közlekednek Rigából Észak-Amerikába, közelebről New York metropoliszba. Még a szomszédos országok utasainak körében is Riga a legkedveltebb baltikumi desztináció. 2008-ban a repülőtér közel 3,7 milliós utasforgalmat bonyolított le, ami a 2005-ös forgalom dupláját tette ki és a 2000. évi forgalom hatszorosát jelenti. Egyedül Rigában közel akkora utasforgalmat regisztráltak, mint a másik két balti fővárosban együttvéve. A forgalomnövekedés egyik fő gerjesztője a turizmus, amennyiben az utasok nagy része Dél-Európa melegnyarú üdülőhelyeit keresi fel. A Nyugat- és Közép-Európába irányuló forgalom nagyrészt üzleti és kulturális célokat szolgál. A hatalmas forgalomnövekedés miatt a lett kormány merész jövőbeni terveket kíván megvalósítani; a három terminálból álló repülőteret újabbal bővítené 2011-re, melynek következtében Riga később akár 20 millió utast is fogadhatna évente. Ez két és félszerese lenne Budapest 2009. évi forgalmának.

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

A kelet-európai FÁK országok légiközlekedésének jellemzői

Ebbe a csoportba három, egymástól jelentősen eltérő légi közlekedési szerkezettel jellemezhető ország tartozik.

Akét Magyarországnyi területű, tíz milliós népességgel rendelkező Fehéroroszország külpolitikailag meglehetősen elszigetelt állam. Bár a piacgazdaságra – A. R. Lukasenko köztársasági elnök szerint a „piaci szocializmusra” – való áttérés a kilencvenes évek kö-

zépén megkezdődött az országban, azonban Oroszország gazdasági dominanciája még mindig jelentős. A Belarusz Köztársaság a világgazdaságtól izoláltan „fejlődik,” – ami abban is megmutatkozik, hogy 2005-ben 7700 USD volt a GDP/fő értéke. Az országban több nagyobb, 2500 métert meghaladó szilárd burkolatú futópályával ellátott repülőtér üzemel, például *Breszt* és *Vityebszk* városok határában. A belföldi repülésben menetrendszerinti kereskedelmi járatokat üzemeltető Gomelavia légitársaság *Hrodna* és *Mogiljev* városokat köti össze a légitársaság adminisztratív központjával, *Gomel* repülőtérével, valamint a fővárossal, Minszkkal. A nemzetközi repülést tekintve Gomel repülőtere Moszkva és Kalinyingrád orosz városokkal tart fenn állandó légi kapcsolatot. Gomelt leszámítva a döntően keleti ortodox vallású ország egyetlen jelentős utasforgalmat bonyolító nemzetközi repülőtere a főváros *Minszk* közelében működik. Tulajdonképpen két repülőtér-ről van szó; Minszk-1 repülőtér a belföldi repülést szolgálja, valamint néhány orosz és ukrán várossal tart fenn légi kapcsolatot. A hatalmas Minszk-2 repülőtér pedig a távoli desztinációkba indít járatokat – jelenleg 26 ország, 33 városa érhető el innét utasszállító gépekkel légi úton. A 2004. és 2008. év között légi forgalmát megduplázó, 1 milliós utaslétszámot meghaladó repülőtér légi menetrendjében az európai légi központokon kívül több ázsiai (7) desztináció – pl. Abu Dhabi vagy Teherán – is szerepel. Menetrend szerint a járatok közel fele irányul Közép-, illetve Nyugat-Európába, míg a másik felük keletre, Oroszország nagyobb városainak elérhetőségét szolgálja.

Az Európában kifejezetten az alacsony jövedelmű országok közé tartozó 1991 óta független Moldova szerény gazdasági potenciált mondhat magáénak. Munkaképes korosztályának közel negyede külföldön dolgozik. A kis területű államban az északon fekvő *Balti* repülőtere cargo- és időszakosan charter járatokat fogad. Az ország nemzetközi légikikötője a főváros, *Kisinyov* (Chişinău) mellett működik. A 2000-ben átépített, felújított repülőtér több mint évi 5 millió utas fogadására vált alkalmassá. A tényleges forgalma azonban, bár évről évre jelentősen növekedett, ettől jócskán elmaradva 2008-ban csupán a 850 ezer főt közelítette meg. Jelenleg 16 ország 20 városa áll közvetlen légi forgalomban Kisinyovval, az európai nagyvárosokon kívül többek között az izraeli Tel-Aviv is. Oroszországgal és Romániával kialakult intenzívebb légi kapcsolata nem véletlen; etnikai, nyelvi okai vannak. Rajtuk kívül Moldova legfőbb külkereskedelmi partnere Ukrajna, mellyel szintén van közvetlen légi összeköttetése.

Az Oroszországot leszámítva Európa legnagyobb területű országának tekinthető – 603 ezer km² kiterjedésű –, közel félszázmillióos Ukrajna nemcsak mérete alapján különíthető el a térségben. Az említett két államtól eltérően Ukrajna felszíne változatosabb képet mutat; a Kelet-európai-síkság alacsony területein kívül a Kárpátok vonulatai, valamint a Krími-hegység magasabb térszínei is tagolják a felszínt. A hosszú parton tengeri kijárat ellenére Ukrajnában a tényleges idegenforgalom alárendelt, de annál nagyobb méreteket ölt a bevásárló turizmus. Ennek tudható be az országba látogató turisták magas száma. A 2005-ben Ukrajnába érkező 15,6 millió turistához képest 2008-ban már 25,4 millióan jöttek (ez közel 40%-os növekedés), aminek alapján az előkelő 7. helyet foglalja el a Földön (UNWTO 2009). Ukrajna gazdasága még ezernyi szállal kötődik Oroszországhoz, azonban a Közép- és Nyugat-Európához való „közeledés” megkívánja a jó légi összeköttetést. Az ország repülőgépgyártása (Antonov Művek) a legutóbbi időkig a világ élvonalába tartozott, ezért a légi közlekedési ágazat „presztízs-kérdés” is számára.

Ukrajnán belül a nagyrészt még a szovjet időkben kiépült jelentős repülőtér-hálózat egyfelől a belföldi hatalmas távolságok gyorsabb leküzdését, másrészt a külföldi desztinációk jobb elérhetőségét szolgálja. Az ország mintegy 64 jegyzett repülőtérének pontosan a fele legalább 1500 méter hosszúságú, szilárd burkolatú futópályával ellátott. A repülőterek közül harmincat a különböző légitársaságok kereskedelmi célokra menetrendszerű járataikkal használnak. Húsznak van közülük nemzetközi repülőtér minősítése, melyek közül kilencből indulnak menetrendszerinti járatok külföldi városokba. A vidéki

városokat tekintve *Mykolaiv* és *Ungvár* nemzetközi repülőterek forgalma ugyan csekélynek mondható – mindkettő két várossal tart fenn légi kapcsolatot, utóbbi például Budapesttel, forgalmuk évi 20 ezer fő alatt marad –, azonban a további hat középkelet-európai légitársaságok már évi több száz ezres utast szolgálnak ki. Ukrajnában a vidéki repülőterekre jut az ország légi utasforgalmának közel egyharmad része. A 2008-as adatok alapján a félmillió utasforgalmat két repülőtér nem éri el. Az ország második nagyvárosa, a másfél milliós *Harkov* repülőtere 2005 óta megduplázta forgalmát, 7 ország 8 városába szállított 310 ezer utast; míg a milliós *Dnyepropetrovsk*-ből 8 ország 9 városa volt elérhető a 434 ezer utasa számára. Az utasforgalom döntően Kelet-Európába és déli mediterrán üdülőhelyek felé irányult. Utóbbi menetrendjében európai desztinációin kívül ázsiai (Tel-Aviv) és afrikai (Sharm el-Sheikh) város is szerepelt 2008-ban. A félmilliót éppen meghaladó utasforgalmat bonyolító jelentős felsőoktatási, kulturális központ, *Lviv* utasszáma duplázódott az elmúlt 3 esztendőben, 13 várost érintő menetrendjében már olasz, spanyol és német városok is szerepeltek. Az egymillió lakosú nehézipari központ, *Donyeck* repülőtéréről is jelentősen növekedett az elérhető városok száma – 16 város, köztük afrikai és közel-keleti desztinációk – az elmúlt években. Két további vidéki repülőtér jelentős utasszám növekedése a turizmus fejlődésének köszönhető. A viszonylag kellemes klímájú kedvelt tengeri üdülőhely, *Odessza* repülőtere gyorsabb növekedést mutatott a közelmúltban, azonban a Krim félszigeti *Simferopol* utasforgalma a nagyobb, 2008-ban 850 ezer főt számlálva. Előbbi forgalmában inkább a közép-európai, észak-afrikai és arab városok (összesen 18), utóbbiban pedig kelet-európai desztinációk (összesen 15) aránya a nagyobb. Mindkét üdülőváros menetrendjében fontos szerepet játszik turizmus szempontjából az orosz főváros, Moszkva, valamint az izraeli Tel-Aviv; utóbbiból az oda kivándorlók és onnan hazalátogatók forgalma emelhető ki. Ukrajna légi forgalmának hatalmas fejlődését mutatja, hogy amíg 2005-ben az összes utas szám 6,4 millió fő volt – ebből Kijev 3,9 millió és ezzel 61%-os részesedést mutatott –, addig 2008-ban már meghaladta a 10,2 milliós értéket, melyből a főváros 2 repülőtere 6,6 milliós, vagyis közel 65%-os arányt képviselt. A kisebb kijevi, *Zsuljani* reptér utasforgalma eltörlődött *Boriszpol* mellett; utóbbiról 2008-ban 43 ország 50 légitársaságának segítségével 84 város volt légi úton elérhető. A repülőtér jelentősége túlmutat Európán, amennyiben közel-keleti (pl. Dubai, Bejrút), távol-keleti (Bangkok, Peking), afrikai és észak-amerikai (New York) városok is elérhetővé váltak közvetlen járatokkal.

A visegrádi országok légi utasforgalmának alakulása, jellemzői

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

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

Az ország légi személyközlekedése a legdecentralizáltabb a térségben a több nagyvárosban működő, minimum közép kategóriás repülőterének köszönhetően. Annak ellenére, hogy 2008-ban a varsói mellett további öt – sorrendben Krakkó, Katowice, Gdansk, Wrocław és Poznan – légi utasforgalma egyaránt meghaladta a milliós számot, mégis a főváros bonyolítja le az ország légi személyforgalmának 48%-át. Azonban a vidéki repülőterek felzárkózását mutatja, hogy ez az arány 2005-ben még közel kétharmados, 62%-os volt Varsó javára – ekkor a vidéki repülőterek közül csak kettő, Krakkó és Katowice forgalma érte el a milliós utasszámot. Egyes vidéki repülőtereknek az elmúlt esztendőben bekövetkezett markáns forgalomnövekedését magyarázza, hogy nagyobb távolságra fekszenek a fővárostól, azonban a többi nagyváros utasforgalma is jelentősen növekedett a közelmúltban.

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

A következő kategóriába tartozó két vidéki nagyváros légikikötőjének utasforgalma már 1 millió fő feletti, s köztük több hasonlóság figyelhető meg az elmúlt években. Mind *Poznan* (2008-ban 1,27 milliós forgalom, 19 európai várossal összeköttetés), mind pedig *Wrocław* (1,48 millió utas 27 európai városba) az elmúlt 3 évben megtriplázta légi személyforgalmát. A másik hasonlóság a két város között a légi menetrendjükben található járatok irányában érhető tetten: a Brit-szigetek számos városával és több német desztinációval való jelentős kapcsolatuk alapján. Okként a külföldön dolgozó lengyel vendégmunkások számának ugrásszerű növekedése említhető. Az ország negyedik legforgalmasabb repülőtere a Balti-tenger partján fekvő kikötőváros, *Gdansk* határában üzemel. A „Három Város” repülőterének dinamikus növekedését mutatja a 2008. évi 1,9 milliós légi utasforgalma, ami a 2005-ös esztendő háromszorosát, a 2000-es év több mint hétszerezését teszi ki. A Gdanskból repülő főként észak- és nyugat-európai desztinációkat preferáló 13 légitársaság gépei 30 városba közlekednek, közülük a német és brit városok kiemelkedő arányukkal tűnnek ki. *Katowice* repülőterének forgalma az elmúlt évtizedben szintén jelentősen növekedve (2000-ben 168 ezer, 2005-ben 622 ezer fő) az elmúlt évben meghaladta a 2,4 millió légi utast. A nagy utaslétszám a vonzáskörzet kiterjedését tekintve talán nem meglepő. A gazdasági szerkezetváltás és a lakosság szám adatai arról tanúskodnak, hogy az egykoron „szébb napokat látott” nehézipari jellegű Felső-Szilézia iparvidék a foglalkozási szerkezet modernizálódása óta is az ország legnagyobb népességtömrőlése (kb. 5 millió fő); Katowice agglomerációjának népessége is jelentősen meghaladja a főváros népességét, s eléri a 2,5 millió főt. A munka nélkül maradt vagy nagyobb keresetre vágyó emberek tömegesen vállalnak munkát Nyugat-Európában, nem kevesen még Írországból is. Lengyelország legjelentősebb vidéki repülőtere *Krakkó* közelében van. A mára 800 ezer fős népességszámot elérő város az ország egyik legjelentősebb urbanus térsége. Történelmi múltja, híres egyeteme, kutatóbázisa méltán ad nemzetközi rangot a neves kulturális központnak. Krakkó repülőtéri forgalomnövekedésének az a körülmény is kedvezett, hogy a szomszédos országokban – Szlovákiában, Csehországban

– nem működnek gyorsan elérhető és jelentős közlekedési kínálatokat nyújtó repülőterek (ERDŐSI F. 2007). Belföldi forgalom tekintetében a fővárostól való nagyobb távolsága is indokolja repülőterének jelentőségét. 2008-ban 2,9 milliós utasforgalmának nagy része Nyugat-Európa városaiba irányult (2005-ben 23, 2008-ban már 33 desztináció, legjelentősebb London), de a repülőteret használó 20 légitársaság egyike Észak-Amerikába is közlekedtet járatokat, Chicagóba és New Yorkba.

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

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

Az előzőekhez képest magasabb minőségi légi elérhetőséget jelent *Ostrava* és Brno városa. Az ország keleti csücskében elhelyezkedő *Ostrava* 350 ezer légi utast számláló közepkategóriás repülőtere – ez a 2000-es érték triplája – igen jelentős forgalmú, a nehézipar hanyatlása, valamint a közeli Krakkó és Katowice repülőtereinek elszívó hatása ellenére. Néhány Nyugat-Európába irányuló menetrendszerű járata mellett az észak-afrikai charterek teszik ki utasforgalmának jelentős részét. Az ország legforgalmasabb vidéki repülőtere, a légi utasforgalmát 2000 óta megötszöröző, immáron félmillió utast kiszolgáló *Brno* esetében a charterek szerepe elsőrendű. A kereskedelméről, egyeteméről, nemzetközi vásáraitól, Moto GP versenypályájáról egyaránt elhíresült városból 2008-ban 11 ország 29 városa volt közvetlenül elérhető repülőgépekkel. Az elérhető célállomások közel fele (13) görög desztináció, emellett 4 tunéziai, 3 spanyol és 2 egyiptomi várossal fennálló kapcsolata mutatja nemzetközi légi, főként idegenforgalmi célú küldő repülőtér szerepét.

Nemcsak a visegrádi országok, hanem a teljes vizsgált terület legforgalmasabb repülőterével rendelkezik az 1,2 millió lakosú cseh főváros, *Prága* – 2008-ban 12,6 millió utassal, Csehország összes légi személyszállításának 93%-ával. *Ruzyně* repülőtere – amely Európa 33. legforgalmasabb légikikötője – egymaga nagyobb személyforgalmat bonyolít le, mint a már említett Ukrajna repülőterei együttvéve. A „száztornyú város” az európai metropoliszok közül a turisták által egyik legkedveltebb desztináció – 2008-ban 4,1 millió turistával a Föld 18. leglátogatottabb városa volt (www.czechtourism.com). A kulturális központban egymást érik a nemzetközi művészeti, zenei rendezvények. A belvárosi nevezetességek viszonylag egyszerű elérhetősége, a szűk sikátorok kedveznek a romantikus gyalogos városnézésnek – „gyalogváros”. *Prága* méltán híres történelmi

központját az UNESCO 1992-ben a Világörökség részének nyilvánította. A város kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepére és töretlen fejlődésére utal, hogy utasforgalma évről évre növekedve 2000 óta 2,5-szeresére emelkedett. A 46 légitársaság repülőgépei innét közvetlenül 4 kontinens 50 országának 120 városába közlekednek. Európán belül a prágai repülőtérrel elérhető legtöbb célállomás Nagy-Britannia, Németország és Olaszország területére esik. Utasszámokat tekintve kiemelkednek továbbá a görög és spanyol mediterrán üdülőhelyek is. Az öt légi úton megközelíthető közel-keleti desztináció mellett említést érdemel, hogy a koreai Szöul is közvetlenül elérhető Prágából repülőgépekkel. A hatalmas repülőtérrel új futópálya építését tervezik, azonban megvalósítása csúszik – talán 2014-re készül el – a repülőtér közelében élő lakosok zajemisszió miatti folytonos protestálásának okán. A tervek szerint ekkorra már remélhetőleg expressz vonatok szállíthatják folyamatosan az utasokat a belváros és a repülőtér között.

A posztszocialista térség keleti részén található Szlovákia gazdasága a privatizáció következtében az ezredforduló óta növekedésben van. A többi visegrádi országhoz hasonlóan 2004 óta az Európai Unió tagja. Az országban négy olyan közforgalmú polgári repülőtér működik, melyekről menetrendszerűen közlekednek utasszállító repülőgépek. Hasonlóság közöttük, hogy mindegyikük forgalmát tekintve folyamatos növekedés tapasztalható a közelmúlt adatai alapján. Legkisebb a *Zsolna* melletti, mindössze 1150 méteres szilárd burkolattal ellátott repülőtér, ahonnan csupán egyetlen légitársaság üzemeltet kisgépes forgalmat Prágába napi rendszerességgel. 2008-ban forgalma 12 ezer légi utas volt. Jelentősebb jövőbeni utasszám-növekedésre csak egy kibővített futópályával számíthat, melyet már középkategóriás repülőgépek is képesek használni. Szlovákia jelentős idegenforgalmi vonzereje az Északnyugati-Kárpátok kristályos vonulata, a Magas- és Alacsony-Tátra területe. A Magas-Tátrába érkező turisták számának – 2004-ben Szlovákiát összesen 1,4 millió látogató kereste fel (GYURICZA L. 2008.) – növekedését egy szerencsétlen természeti katasztrófa néhány évre lassította ugyan, de nem állította meg; 2004 novemberében a helyenként 170 km/óra feletti széllekeések 50 km hosszan és 2,5 km szélességben letarolták a túlelvélű erdő fáit. A terület elérhetősége légi úton egyre több városból lehetséges, köszönhetően *Poprád* repülőtérének. A légikikötő fejlesztésében szerepet játszott az a tény is, hogy korábban Szlovákia kandidált téli olimpia rendezésére. S bár a pályázat nem lett győztes, a harmadrangú repülőtér fejlesztése sikeresnek mondható; a reptér polgári forgalma a 2005-ös 18 ezer főhöz képest 2008-ra megtriplázódott (58 ezer fő); a *Poprád*ról légi úton elérhető desztinációk száma pedig nyolcra emelkedett, főként nyugat-európai városokkal bővülve. Szlovákia legforgalmasabb vidéki repülőterére *Kassa* határában üzemel. A félmillió éves utasszámot 2008-ban meghaladó (591 ezer fő) repülőtér forgalmának legnagyobb részét a Bécsbe, Prágába és Pozsonyba közlekedő menetrendszerű járatok teszik ki, emellett 10 charter légitársaság – főként mediterrán városokba közlekedve – is használja a légikikötőt a szezonális forgalomban. 2008-ban Szlovákia légi személyforgalmának háromnegyed részét a főváros, *Pozsony* repülőtere adta, 2,2 millió utast számolva. Bár a főváros légi utasforgalmának részesedése a vidéki repülőterek fejlődésével csökkent ugyan az elmúlt néhány évben, azonban az még mindig kiemelkedő. A 2005 óta 40%-os forgalomnövekedést mutató M. R. Štefánik repülőtérrel elérhető 26 desztinációba közlekedő utasszállító gépek közel negyede brit városban landol, s az egyetlen Európán kívüli közvetlen célállomása pedig Tel-Aviv. Bécs-Schwechat hatalmas repülőtérének közelsége komoly konkurenciát jelent Pozsonynak, ugyanis Bécs nagyságrendekkel komolyabb kínálatot bír, s ezért a szlovákok távolabbi desztinációkba történő utazásaikhoz gyakran igénybe veszik.

Magyarország légi személyközlekedése a főváros, Budapest-Ferihegy repülőterének szinte kizárólagos – 2008-ban 98%-os – forgalmi részesedésével egyedülálló a térségben. Bár Prága repülőtérének aránya is kiemelkedő Csehországban (93%), azonban ott néhány vidéki repülőtér is több százalékos utasforgalmat bonyolít. Magyarországon a többi vizsgált országgal ellentétben jelenleg nem működik jelentősebb belföldi légi utasforgalom.

Az utóbbi időben voltak ugyan rá próbálkozások – például Debrecen és Budapest vagy Sármellék és Debrecen vonatkozásában –, azonban ezek kereslet híján nem voltak kifizetődők, hamar megszűntek. A vidéki nemzetközi repülőterek utasforgalma igen csekély az országban. Nemzetközi vonatkozásban négy olyan repülőtér működik Magyarországon, amely 10 ezres évi utaslétszám feletti forgalmat bonyolított le az elmúlt esztendőkből.

Győr-Pér nemzetközi regionális repülőtere elsősorban kereskedelmi funkciókat lát el, fejlesztése az AUDI magyarországi gyárának létrehozásával áll összefüggésben. A légi személyforgalom (2008-ban 13 ezer fő) döntő részét charterjáratok utasai adják, Győr-Pérről a montenegroi Tivatba közlekednek időszakosan a repülőgépek. A repülőtér közel jövőbeni jelentős forgalomnövekedése nem várható, a közelben fekvő, illetve közúton gyorsan megközelíthető jelentős forgalmú repülőterek; Budapest, Pozsony, Bécs miatt. *Debrecen* repülőtéréről 2008-ban 3 légitársaság gépei 43 ezer utast szállítottak 3 mediterrán üdülővárosba. 2009-ben már 5 városba közlekedtek a repülőgépek a nyári szezonban. Említést érdemel a 2009-ben nemzetközi szinten is remekül teljesítő Debrecen labdarúgócsapata, melynek szurkolóit több repülőgép közvetlenül szállította a svéd, észt, bolgár és egyéb európai helyszínekre, ezzel is növelve a repülőtér utasforgalmát. A romániai Nagyvárad repülőtere a határ közelében működik, mely Debrecennél jelentősebb forgalmat bonyolít, s ezért annak nagy konkurenciát jelent. A sármelléki *FlyBalaton* repülőtér a 2008. évben érte el legjelentősebb utasforgalmát; ez évben 110 ezer utast szolgált ki. Legnépszerűbb a Londonba közlekedő járat volt, valamint a németországi Frankfurt desztináció. Azonban a repülőtéren jelenlévő diszkont légitársaságok – melyek közül a Ryanair szállította a legtöbb utast – többsége kivonult az év végére, emiatt a 2009. évre a forgalom a tizedére esett vissza (ez a 2000. év szintjének felel meg). Ahhoz, hogy 2009-ben egyáltalán üzemelhessen a repülőtér, a környék jelentős idegenforgalmat generáló településeinek komoly anyagi összefogására volt szükség. A Sávolly mellett épülő, s a tervek szerint 2010 őszére elkészülő Moto GP versenypálya jó marketing esetén segíthet a jövőben Sármellék légi forgalmának növekedésében.

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

A jugoszláv utódállamok és más balkáni országok légi személyforgalma

Az 1991–92-ig Jugoszlávia határain belül élő népek huszadik századi történelme meglehetősen problematikus volt. A területen élő, egymástól eltérő vallással, kultúrával és gazdasági fejlettséggel bíró népek összetartása egy politikai egységben csak bizonyos ideig volt lehetséges. Az 1990-es évek elején Jugoszlávia véres harcok árán szakadt részekre. A kialakult új államalakulatok további fejlődését sok tényező befolyásolta. A

térség természetföldrajza igen sokszínű. A hajózásra kiválóan alkalmas tengerpartoktól a Dinári-hegység nehezebben átjárható vidékein át az északi termékeny síkságokig a felszín meglehetősen mozgalmas. Némely területek nehézkes szárazföldi elérhetősége okán a térségben felértékelődött a légi közlekedés szerepe. A szovjet mintát követő nagyszámú repülőtérépítések időszaka az 1960-as évektől erősödött fel. Először a belföldi légi hálózat kiépítése vált fontossá, hiszen a főváros, Belgrád az államalakulat északkeleti részében elterülve, távol esett a szlovén vagy a horvát területektől, illetve a tengerparttól egyaránt. Később – kihasználva a turizmusban rejlő lehetőségeket – a nemzetközi légi kapcsolatok száma ugrásszerűen növekedett.

A kétmillió lakosú Szlovénia a jugoszláv utódállamok közül máig egyedülként 2004-ben belépett az Európai Unióba. Az ország gyors gazdasági fejlődésében a turizmus meghatározó szerepet játszik; Szlovénia a hegyvonulatok turisztikailag jó kihasználása mellett rövid, de annál szebb és kulturáltan kiépített tengerparttal is rendelkezik. 2005-ben az országba közel 1,5 milliós turista látogatott (CSAPO J. 2009.). A légi közlekedést tekintve az állam kis területe miatt belföldi repülőtér-hálózat kialakítása nem vált szükségessé. *Portorož* tengerparti repülőtér csekély nemzetközi forgalmát alkalmi charterek valamint üzleti magángépes utazások teszik ki. Szlovénia második legnépesebb városának, *Maribornak* a légi forgalmában is a charterek játsszák a vezető szerepet, azonban repülőtérén 2007-ben mindössze 32 ezer főt regisztráltak. A Szlovéniába menetrendszerű légi úton érkező látogatók *Ljubljana* nemzetközi repülőtérén landolnak. 2008-ban 21 ország 24 városába közlekedtek a 8 légitársaság utasszállító repülőgépei, összesen 1,6 millió utast szállítva. *Ljubljana* menetrendjében ekkor az európai desztinációkon kívül észak-afrikai üdülővárosok is szerepeltek.

A közel négy és fél millió lakosú Horvátország gazdaságának legfontosabb szektora a szolgáltatás, azon belül is az idegenforgalom. Közlekedésföldrajzi helyzete kiváló; az ország 1778 kilométer hosszan érintkezik – a Horvát Adria 1185 szigetével együtt 5835 km – az Adriai-tengerrel. Az ezredforduló óta Dalmácia idegenforgalma rekordmértéket öltött. Horvátországba 2008-ban 9,4 millió turista érkezett (UNWTO 2009). Az ország területén kialakított repülőterek elhelyezkedésében a turisták igényei is megfigyelhetők, tekintettel arra, hogy legtöbbször a nagyobb tengerparti városok közelében, illetve jelentősebb szigetein működik. Általánosságban elmondható, hogy a repülőterek zömének utasforgalma 2000 óta hatalmas mértékben elmondható ugyan, de a délszláv háború előtti idők utasszámaikat legtöbbször még máig sem érte el. Az internetes honlapok alapján az ország 16 közforgalmú polgári repülőtere közül 7 rendelkezik teljes körű szolgáltatással. Ez az érték az ország méreteihez képest kiváló; amennyiben a népességszámot fajlagosan vizsgáljuk, akkor első helyen áll a Balkán országai közül. Ha pedig az összes nemzetközi repülőterek számát vesszük alapul, akkor is csupán Románia előzi meg a tágabb térségben.

A hét repülőtér közül kettő az északi országrészben, távol a tengerparttól üzemel. A legkisebb utasforgalmú szlavóniai *Eszék* repülőtere a legszűkebb vonzáskörzetű; légikikötőjén – egy német és két hazai repülőtérrel légi kapcsolatot tartva – 2008-ban mindössze 15 ezer utast számláltak, mely az 1990. évi érték fele csupán. A főváros, *Zágráb* repülőtere légi utasforgalmát a 2000. év óta megduplázta, s 2008-ban megközelítette a 2,2 milliós főt. Ezzel a zágrábi az ország legforgalmasabb repülőtere, Horvátország összes légi utasforgalmának 42%-ával. Menetrendjében – 2008-ban 33 célállomása volt – a hazai repülőterek mellett a német és olasz városok szerepelnek nagyobb számban, valamint légikikötőjéről jelentős nyugat-európai desztinációk és közel-keleti városok egyaránt közvetlenül elérhetőek. Közülük legerősebb a németországi összeköttetés – tekintettel a vendégmunkások utazásaira –, s a legtöbb utas Frankfurt repülőtérét választja elsődleges célpontul.

A jelentősebb forgalmú tengerparti repülőterek közül a legkevésbé légi utast *Rijeka* légikikötőjén – 2008-ban 110 ezer főt – regisztráltak. A Krk-szigeten épült repülőtér

6 városba irányuló forgalmának nagyobb részét a három elérhető német desztináció adja. Tervek vannak a jövőben további diszkont légitársaságok megjelenésére is a repülőtéren. Isztria légi utasforgalma a félsziget déli részén található, *Pula* határában működő nemzetközi repülőtéren realizálódik. Utasforgalmának maximumát még a délszláv háború előtt, 1990-ben regisztrálták, ekkor 672 ezer főt számláltak. Később, annak ellenére, hogy a háború közvetlenül nem érintette a területet – valószínűleg a bizalom hiányában – Pula légi személyszállítása drasztikusan visszaesett, 2000-ben mindössze a korábbi 10%-ára; ekkor mindössze 67 ezer utas vette igénybe a repülőtér szolgáltatásait. Köszönhetően azonban a nyári időszak charterjáratainak, az utóbbi időben a repülőtér forgalma ugrásszerűen emelkedett. Különösen a 2005–2008. évek közötti időszak növekedése számottevő az utasszám kvázi megduplázódásával, s a 18 európai várossal légi kapcsolatot tartó repülőtér forgalma már megközelítette a 400 ezer főt. Dalmácia 3 jelentős forgalmat lebonyolító nemzetközi repülőtere közül az északra fekvő *Zadar* légitikikötője máig sem volt képes a háború utáni igazi megújulásra; légi utasforgalma jelenleg az 1990. évi 360 ezres érték felét sem éri el – 2008-ban 158 ezer utasa volt –, bár az utóbbi években folyamatos növekedést regisztráltak. A repülőtérrel közvetlenül elérhető 14 európai nagyváros közül 6 Németországban található. Horvátország második legnépesebb városa, a 190 ezer lakosú *Split* nemzetközi repülőterének forgalma 2008-ban meghaladta az 1,2 millió főt. A Splitben repülőgépre szálló utasok a 19 különböző légitársasággal 21 ország 45 célállomására juthattak el 2008-ban. A repülőtér menetrendjének adataiból az derül ki, hogy az elérhető európai országok közül Németország (11), Nagy-Britannia (6) és Norvégia (4) részesedik a legtöbb desztinációval. Split jó közúti elérhetőségének – az autópálya elkészült a fővárostól – következtében a repülőtérrel belföldre irányuló légi utasforgalom csökkenő tendenciát mutatott az elmúlt években. Horvátország talán legszebb dalmát városa, a csodálatos gótikus, reneszánsz és barokk egyházi és világi épületekkel egyaránt büszkélkedő, s az UNESCO világörökség listáján is szereplő *Dubrovnik*, nagy légi utasforgalmat bonyolító nemzetközi repülőterén keresztül érhető el leggyorsabban. A város országon belüli periférikus elhelyezkedése, s nehezebb közúti megközelítése okán légitikikötőjének háború utáni gyors felújítása a turizmus jelentősége miatt nemzetgazdasági érdek volt. Repülőterének utasforgalma még 1987-ben volt a legnagyobb, ekkor ott 1,46 millió utast regisztráltak. Ezután, köszönhetően a háború pusztításának, forgalmában drasztikus csökkenés következett, 2000-ben csupán 395 ezer utasa volt. Azonban az újjáépítés sikerességét mutatja, hogy a 2008. évi forgalma megközelítette az 1,2 millió légi utast, ami jelenleg Split forgalmához hasonlítható. A dubrovnikai repülőtéren 2008-ban jelen lévő 24 légitársaság 54 különböző város – az egyetlen Európán kívüli desztináció az izraeli Tel-Aviv – légi elérhetőségét teszi lehetővé, melyek közül az alábbi országok képviseltetik magukat számos célállomással: Nagy-Britannia (11), Németország (8), Franciaország (6), Norvégia (4), Spanyolország (3). Utóbbi országot leszámítva elmondható, hogy Nyugat- és Észak-Európa hűvösebb klímájú turistaküldő területei adják a horvát tengerparti repülőterek forgalmának nagy hányadát.

A délszláv háború idején a legnagyobb pusztítás az egykori Jugoszlávia két legjelentősebb népcsoportjának – horvát és szerb – ütközőzónájában található Bosznia-Hercegovinát érte. A Horvátországnál valamivel kisebb területű ország lakossága meglehetősen vegyes összetételű. A népesség fele bosnyák nemzetiségű, azonban a szerb lakosság egyharmados aránya mellett horvátok (14%) is nagyobb számban élnek területén. Bosznia-Hercegovinában négy szilárd burkolattal ellátott polgári közforgalmú repülőtér működik. Az 1992–1995 közötti polgárháború idején a repülőterek komoly károkat szenvedtek, melynek következtében a légi utasforgalom jelentősen leredukálódott.

Az ország déli területén fekvő *Mostar* – nevét az „Öreg Hídról” (Most stari, UNESCO világörökség) kapta – repülőterének utasforgalma jelenleg éppen csak megközelíti – 2007-ben 80 ezer fő – a háború előtti, 1990. évi értéket (86 ezer utas).

Az ország további két vidéki közforgalmú repülőtere, *Banja Luka* (2008-ban 17 ezres utasforgalom) és *Tuzla* – ez utóbbi katonai repülőtér is egyben – inkább csak nem menetrendszerinti repülőgépeket fogad, utaslétszámuk csekély. Bosznia-Hercegovina légi személyközlekedése lényegében a főváros, *Szarajevó* nemzetközi repülőtérén realizálódik. Az ezredforduló óta lassú ütemű, de folyamatosan növekvő utasforgalmú repülőtér 2008-ban a félmilliót meghaladva 506 ezer főt számlált. 2005-ben a Nemzetközi Repülőterek Társaságának Európai Bizottsága Szarajevót az évi egymillió utasnál kisebb forgalmú repülőterek kategóriájában a legjobbnak nyilvánította (ERDŐSI F. 2007). Az ország légi személyszállításának 84%-át kitevő Szarajevóból 19 város érhető el légi úton közvetlenül, melyek közül az öt német város – elsősorban München – a külföldön dolgozó bosnyák vendégmunkások miatt, a törökországi Isztambul pedig a közös mohamedán vallás és kereskedelem szempontjából jelentős desztináció. A délszláv államok közül a Zágrábba irányuló légi utasforgalom emelkedik ki.

Szerbia területe és ezzel népessége is többször változott az elmúlt évtized során. 2006-ban Montenegró népszavazás útján önálló állammá vált, majd pedig 2008-ban Koszovó tartomány albán vezetése nyilvánította ki a terület függetlenségét. Ezzel Szerbia területe 77 ezer négyzetkilométeresre, a népességszáma pedig 7,4 millió főre csökkent. A területek elvesztése érzékeny veszteséget okozott a szerb repülőtér hálózatot tekintve is, amely a népességszámhoz viszonyítva igen szerény.

Szerbia területén három szilárd burkolatú futópályával ellátott repülőtér működik. Közülük a legkisebb a Vajdaság keleti felén *Verseć* határában üzemel, mely rövid futópályája miatt csak kisméretű légi forgalom lebonyolítására alkalmas, repülőtérén nemzetközi légi személyszállításra egyelőre nincs lehetőség. Pilótaképzése azonban jelentős. Az ország harmadik nagyvárosa, a közel 200 ezer lakosú délen fekvő *Niš* repülőtere a fővároson kívül az egyetlen olyan, amely nemzetközi légi személyforgalom lebonyolítására alkalmas. Jelenleg azonban a repülőtér csekély utasforgalmát – 2007-ben 30 ezer fő, ami a korábbi évekhez képest lényegében változatlan – bonyolító légitársaságok mindössze három várossal tartanak fenn közvetlen légi összeköttetést. A közel másfél millió lakosú főváros, *Belgrád* nemzetközi repülőtérén realizálódik az ország légi személyforgalmának csaknem egésze (99%). Az európai, észak-afrikai és közel-keleti desztinációkkal egyaránt közvetlen kapcsolatban álló Belgrád kiterjedt légi közlekedési hálózata 2008-ban 30 ország 45 városát felfűzte a jugoszláv utódállamok repülőtereitől a legforgalmasabb volt, 2,6 millió utast számlálva. Az ezredforduló óta közel egymillióval gyarapodó légi utasforgalmában az európai fővárosok mellett leginkább német (6) és olasz (3) célállomások találhatóak. A nyári szezonban jelentős a charterek szerepe is, mely főként a mediterrán üdülővárosokba irányul; ezek közül utasszámokat tekintve a görög, a török, az egyiptomi és a tunéziai desztinációk emelkednek ki.

Jelenleg mintegy 63 állam ismeri el önálló országgént a nem egészen 11 ezer km² kiterjedésű, 2 millió lakosú Koszovót. A nagyrészt albánok által lakott terület népességének negyede a főváros, *Priština* lakója. Itt működik az ország egyetlen nemzetközi repülőtere; Prištínából 2008-ban 12 ország 21 városa volt légi úton közvetlenül elérhető. A repülőtér forgalma az ezredforduló óta közel megtriplázódott, meghaladva az egymillió utast. Menetrendjéből a Németországgal való jelentős légi kapcsolata emelkedik ki, – 8 germán várossal áll légi összeköttetésben –, amely döntően a vendégmunkások utazásainak köszönhető.

Európa egyik legfiatalabb állama, a 2006 óta független Montenegró. A Koszovónál valamivel nagyobb területű (14 ezer km²), viszonylag ritkán lakott (700 ezer fő) ország domborzatában meglehetősen nagy reliefet találunk. A függetlenné válás óta Montenegró idegenforgalma jelentős növekedést mutat. A csodálatos hegyvidék – a Durmitor Nemzeti Park a Tara folyó szurdokával együtt az UNESCO világörökségi listáján is szerepel – mellett a turisták jelentős része a közel 300 kilométer hosszú, üdülésre kiválóan

alkalmas mediterrán tengerpartját választja célpontul. Az ország meglehetősen lassú szárazföldi közlekedése miatt a repülőterek fejlesztése a gazdaság szempontjából kiemelkedően fontos. Montenegróban két nemzetközi közforgalmi repülőtér működik; a fővárosban Podgoricában és a tengerparti Tivatban. Mindkét repülőtérrel menetrendszerinti és charterjáratok egyaránt szállítják az utasokat. Előbbi elsősorban az üzleti forgalmat, utóbbi pedig a turizmust szolgálja. A 2007. évi légi utasforgalom alakulásának szempontjából Montenegró egyedülálló a vizsgált régióban, abban a tekintetben, hogy nem a fővárosi repülőtér számlálja a legnagyobb forgalmat. 2007-ben *Podgorica* félmilliósi légi forgalmát meghaladta a főként a nyári időszak chartereivel *Tivat*ot választó utasok száma (574 ezer fő). Montenegró fajlagosan a lakosságszámához képest igen jelentős légi utasforgalmat bonyolít le. Olaszországgal folytatott külkapcsolatai miatt kiemelkedik a Rómába irányuló légi forgalom, ezen kívül Belgrád, Zágráb és Moszkva szerepel a legnépszerűbb desztinációk között.

A tengerparttól elzárt, hegyvidéki, két millió lakosú Macedónia területén két nemzetközi személyforgalmat bonyolító repülőtér működik. Montenegróhoz képest Macedónia esetében a főváros repülőtere jóval nagyobb súlyú; tekintettel arra, hogy az ország légi utasforgalmának 94%-át adja. Az ország délnyugati részén fekvő *Ohrid* városa az UNESCO világörökség részét képezi, kiemelkedő történelmi és kulturális emlékei miatt. Repülőtérén 2008-ban 44 ezer utas fordult meg; légi forgalmában a külföldi desztinációk – Bécs, Zürich, Amszterdam és Ljubljana – mellett a belföldi személyszállítás is jelentős, tekintettel arra, hogy Szkopje szárazföldi megközelítése meglehetősen lassú, nehézkes. A forgalmi adatokban 2005 óta nincs szignifikáns változás, 30–50 ezer utast szolgál ki a repülőtér évente. A 2008. évben *Szkopje* repülőtérét használó 10 légitársaság 21 város közvetlen légi elérhetőségét biztosította 652 ezer utasa számára. Forgalma annak ellenére, hogy 2005 óta (494 ezer utas) folyamatosan növekszik, máig nem tudta megközelíteni az ezredforduló valamivel egymillió fő feletti értékét. Szkopjéből általában európai országokként egy-egy desztinációba közlekednek a repülőjáratok. E téren kivételt képez Németország (4), valamint Olaszország (2) jobb elérhetősége. A Németországgal fennálló jelentősebb légi kapcsolata az ott dolgozó nagyszámú vendégmunkásuk utazásainak köszönhető.

A döntően mezőgazdaságból élő, hiányos infrastruktúrájú, rendkívül elmaradott 3,5 millió lakosú Albánia Európa egyik legszegényebb országa. Az ország négy közforgalmú repülőtere közül csupán a főváros, *Tirana* – az albán származású Teréz anyáról elnevezett – légikikötőjének van nemzetközi státusa, s bonyolít állandó nemzetközi légi utasforgalmat. A repülőtér légi személyforgalma az ezredforduló óta indult gyors növekedésnek, s 2008-ban a három évvel korábbi utasszámát közel 40%-kal meghaladva elérte az 1,2 millió főt. A Tiranából légi úton elérhető városok száma 31-re emelkedett, s az európai desztinációk mellett az Egyesült Államok hatalmas metropoliszába, New Yorkba is közlekednek közvetlen légi járatok. Albániában a jobb megélhetés reménye miatt magas a kivándorlók száma; csak az Olaszországban és Görögországban dolgozók aránya meghaladja a 400 ezer főt. A két ország a 70%-ban mohamedán vallású Albánia legfőbb külkereskedelmi partnere, s ez az oda irányuló légi személyforgalomban is nyomon követhető. Tiranából jelenleg a 31 elérhető desztinációja közül 18 Olaszországba, 2 pedig Görögországba irányul. Isztambullal fennálló jelentős légi kapcsolata nagy részben a közös vallásnak köszönhető.

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

Közülük *Gorna Orjahovica* légikikötője csak cargo funkciókat lát el, személyforgalma teljesen elenyésző; 2007-ben nem érte el az ezer főt sem. *Plovdiv* repülőtérének elsősorban belföldi jelentősége van. Burgasszal állandó légi összeköttetésben áll, valamint repülőtéréről időszakosan chartergépekkel brit városok érhetőek el légi úton. Bulgária légi személyforgalma szinte teljes egészében a fővárosban és két jelentős tengerparti üdülővárosában összpontosul. A 2008-as évben Várna közel másfél milliós – 2005 óta 30%-os növekedés –, valamint Burgasz majd kétmillió utasforgalma együttesen meghaladta a Szófia termináljaiban megforduló – 3,2 milliós fő – utasok számát. Mindkét tengerparti nagyváros – Szófia állandó légi elérhetősége mellett – döntően szezonális charterjáratainak köszönheti kiemelkedő légi forgalmát. A repülőterek honlapadatai alapján 2008-ban Várna 64, Burgasz pedig nem kevesebb, mint 107 várossal tartott fenn légi kapcsolatot. *Várna* repülőtérének menetrendjében a németországi desztinációk túlsúlya szignifikáns; 2008, szezonálisan 19 német várossal közlekedtek ide nyáron charter járatok. Nyugat-Európa érdeklődése nagyfokú a fekete-tengeri üdülőváros iránt; Franciaország és Nagy-Britannia egyaránt 5-5 nemzetközi repülőtéréről közlekednek légi repülőjáratok Várnába. *Burgasz* nemzetközi repülőtere még forgalmasabb a nyári szezonban; az utasokat küldő városok számának aránya szerint első helyen Nagy-Britannia és Németország (19-19 desztináció) együttesen áll, majd pedig a sorban észak-európai országok városai következnek: Svédország (13), Norvégia (6), Finnország (4) és Dánia (4). Észak- és Nyugat-Európából a két város iránti érdeklődés nem véletlen, tekintettel arra, hogy ott a hűvösebb éghajlat következtében a Balti- és Északi-tengerek vize csak ritkán alkalmas fürdőzésre. Míg a tengerparti üdülővárosok a szezonálisan közlekedő chartereknek köszönhetik jelentős forgalmukat, addig a főváros, *Szófia* nemzetközi repülőtérén az állandó, menetrendszerinti utasszállító repülőgépek túlsúlya érzékelhető. A légi utasforgalom 1993 és 2000 között nem változott lényegesen – 1,1 milliós utaslétszámot produkálva –, az ezredforduló óta azonban a triplájára emelkedett. Főként a 2005–2008 - években bekövetkezett 42%-os növekedés figyelemre méltó. Ebben az ország gazdasági fejlődése mellett a repülőtérén megvalósult új beruházások egyaránt jelentős szerepet játszottak. A Szófiából jelenleg légi úton elérhető 30 ország mintegy 60 városa – melyek között brit, német és spanyol célállomások szerepelnek a legnagyobb számban – Európán kívül észak-afrikai, közel-keleti és távol-keleti térségek közvetlen elérhetőségét is lehetővé teszi.

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

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

A 100 ezres légi utasforgalom alatt teljesítő romániai repülőterek száma három. Közülük kettő dinamikus fejlődést ért el a közelmúltban. Jelentősebb célállomás a 2006 óta forgalmát megnégyszerező, 2008-ban 47 ezer utast számláló *Marosvásárhely* repülőtere. A légikikötő új terminálját 2005-ben adták át, s 4 elérhető desztinációja között Budapestet is ott találjuk. A rokonlátogatások, a közös nyelv összekapcsoló ereje megmutatkozik a légi utasok számának dinamikus növekedésében. A magyar határ közelében

található *Nagyvárad* repülőterének utaslétszáma épp meghaladta a félszázazretet a 2008-as esztendőben, ez az érték 2006-ban még csak közel 29 ezer fő volt. A repülőtérrel légi úton elérhető 16 város közül az idegenforgalom és a jelentős külkereskedelmi kapcsolatok mellett a nyelvrokonság – az olasz és a román is újlatin nyelv – is szerepet játszik az olaszországi célállomások (9) túlsúlyában. Romániában a vidéki nemzetközi repülőterek közül *Konstanca* légikikötőjének jelentősége csökkent legnagyobb mértékben az elmúlt évtizedek alatt. A tengerparti város a 2008. évben csupán 80 ezres utasforgalmat számlálva állandó légi kapcsolatot mindössze néhány hazai és olasz várossal tartott, s 90%-ban charterforgalomra volt berendezkedve. Ez az 1979. évi 779 ezres rekord méretű utaslétszámánál ma alig több mint tizedrészét teszi ki mindössze. Az utasforgalom drasztikus csökkenésének több indítéka van. Egyfelől Konstancából a belföldi szárazföldi közlekedés – vasút és közút – javulása következtében a román főváros elérhetősége meggyorsult. Másrészt a repülőtér 1999 óta fontos amerikai légi katonai támaszpontként is funkcionál. Ezenkívül a két jelentős fekete-tengeri bolgár üdülőváros, Várna és Burgasz idegenforgalmának ugrásszerű növekedése sem javította a „Román Riviéra” központja, Konstanca légi forgalmának fejlődését.

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

Románia második legforgalmasabb vidéki légikikötője „Erdély fővárosa”, *Kolozsvár* mellett üzemel. A kulturális rendezvényeiről, felsőoktatási intézményeiről híres nagyváros nemzetközi repülőterének köszönhetően egyre jobban bekapcsolódik Közép-, Kelet-Európa kulturális életébe. Kolozsvár légi utasforgalma dinamikus növekedésen van túl az ezredforduló óta; repülőterén 2000-ben 83 ezer, 2005-ben 202 ezer, 2008-ban 752 ezer légi utast regisztráltak. Kolozsvár repülőterének 33 várost felfűző légi menetrendjében a budapesti desztináció mellett olasz, német és spanyol városok túlsúlya szerepel, charter-járatokkal azonban Észak-Afrika egyes országainak – Tunézia és Egyiptom – üdülővárosai is elérhetővé váltak. Ha nem is ekkora mértékben, de jelentősen növekedett *Temesvár* repülőterének személyforgalma is. A 2005-ös év utasforgalmát közel 40%-kal meghaladva, 2008-ra az egymilliós utaslétszámot megközelítve, Temesvár ma egyértelműen a legforgalmasabb vidéki repülőtér Romániában. Az ugrásszerű növekedést elsősorban a nemzetközi légi forgalmának fejlődése okozta, amelyet leginkább a szerb és magyar oldalról Temesvárt választó utasok, valamint a főként Dél-Európában dolgozó romániai vendégmunkások utazásai indukálnak. Azonban a 11 olasz – amely az összes elérhető desztináció (35) közel harmada – és 4 német célállomás mellett nem elhanyagolható

Temesvár belföldi légi közlekedési szerepe sem: a repülőtérrel 9 belföldi város érhető el közvetlenül légi úton.

Románia kétmillió lakosú fővárosának, Bukarestnek két különálló repülőtere üzemel. A kisebb forgalmú „Aurel Vlaicu”, másik nevén Băneasa repülőtér a szocialista érában a TAROM légitársaság keretein belül szinte kizárólag az ország belföldi légi forgalmát bonyolította. 2002-től azonban a charterforgalom központjává lett, s a diszkont légitársaságok használják nemzetközi vonatkozásban. 2008-ban az 1,7 millió utast meghaladó forgalma a három évvel korábbi adatok 4,5-szeresét jelenti. A főváros másik, nagyobb forgalmú repülőtere, „Henri Coandă”, régebben az Otopeni nevet viselte. A repülőtérre korábban kizárólag nemzetközi légi járatok közlekedtek, ma azonban a külföldre irányuló menetrendszerinti utasforgalma mellett szinte a teljes belföldi forgalmat is lebonyolítja. A 2005-ben 3 millió főt éppen meghaladó utasforgalma 2008-ra 40%-kal növekedett, s az 5 millió utast is meghaladta. 2008-ban a két bukaresti repülőteret összesen 42 légitársaság használta; róluk együttesen 30 ország 68 városa volt közvetlenül elérhető légi úton. A 9 belföldi várost is felfűző menetrendjében jelentős olasz fölény (11 város) mutatkozik. Olaszország, Románia egyik legjelentősebb külkereskedelmi partnerországa, ily módon fontos gazdasági kapcsolatok fűzik hozzá, számos vendégmunkása dolgozik Itáliában. A németországi célállomások (6) felértékelődése hasonlóan a román vendégmunkások utazásainak köszönhető. Az Európán kívüli desztinációk közül 7 észak-afrikai és 6 közkeleti város áll Bukaresttel közvetlen légi kapcsolatban. Amennyiben a magyar és a román légi személyforgalom közelmúltbeli alakulását összevetjük, azt tapasztaljuk, hogy míg a romániai repülőterek összes utasforgalma 2005-ben Magyarországénak mindössze 56%-a volt, 2008-ban pedig már 8%-kal meghaladta azt.

IRODALOM

- Csapó János (2009). *Az Európai Unió turizmusának térbeli folyamatai és trendjei*. Egyetemi jegyzet, PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs
- Erdősi Ferenc (2007). *Kelet-Európa országainak légi közlekedése*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs
- Erdősi Ferenc (2000). *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- Gyuricza László (2008). *A turizmus nemzetközi földrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs

Internetes források

- | | | |
|--|--|--|
| www.tallinn-airport.ee | www.airportkosice.sk | www.aeroportuladar.ro |
| www.riga-airport.com | www.airport-poprad.sk | www.aeroportoradea.ro |
| www.liepaja-airport.lv | www.letisko.sk | www.sibiuairport.ro |
| www.vilnius-airport.lt | www.bud.hu | www.bacauairport.ro |
| www.kaunasair.lt | www.airportdebrecen.hu | www.letiskobratistlava.sk |
| www.palanga-airport.lt | www.flybalaton.com | www.mk-airport.ro |
| www.airport.by | www.gyor-perairport.hu | www.aeroportsuceava.ro |
| www.gomelavia.com | www.airport-borispol.kiev.ua | www.sofia-airport.bg |
| www.lotnisko-chopina.pl | www.airport.kiev.ua | www.aeroportcraiova.ro |
| www.airport.gdansk.pl | www.dniproavia.com | www.bourgas-airport.com |
| www.krakowairport.pl | www.airport.dn.ua | www.airport.lviv.ua |
| www.airport.lodz.pl | www.airport.nikolaev.ua | www.tirana-airport.com |
| www.airport-poznan.com.pl | www.airport.od.ua | http://ohd.airports.com.mk |
| www.airport.wroclaw.pl | www.airport.crimea.ua | www.aerotim.ro |
| www.plb.pl | www.baneasa-airport.ro | www.baia-mare-airport.ro |
| www.rzeszowairport.pl | www.airport-belgrade.co.yu | www.otp-airport.ro |
| www.airport.com.pl | www.airportcluj.ro | www.tuzla-airport.ba |
| www.prg.aero | www.zagreb-airport.hr | www.split-airport.hr |
| www.mostar-airport.ba | www.banjaluka-airport.com | www.airport-pula.hr |
| www.airport-brno.cz | www.targumuresairport.ro | www.osijek-airport.hr |
| www.airport-ostava.cz | www.montenegroairports.com | www.maribor-airport.si |
| www.airport-k-vary.cz | www.lju-airport.si | www.airport-dubrovnik.hr |
| www.airport-pardubice.cz | www.rijeka-airport.hr | www.aeroport.ro |
| www.zadar-airport.hr | http://skp.airports.com.mk | www.aeroportulsm.ro |
| www.airportpristina.com | www.portoroz-airport.si | www.aeroportul-tulcea.ro |
| www.nis-airport.com | www.varna-airport.bg | www.plovdivairport.com |
| www.sarajevo-airport.ba | www.airports.com.mk | |

A-19 Acta Beregsiensis. Науковий вісник Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці ІІ. – Ужгород: ПоліПрінт, 2010 – 248 с.
ISBN 978-966-2595-01-7

«Acta Beregsiensis» є науковим виданням Закарпатського угорського інституту імені Ференца Ракоці ІІ. Даний том вміщує дослідження угорською, українською, англійською та німецькою мовами за перше півріччя 2010 року. До випуску ввійшли публікації викладачів та студентів інституту, а також закордонних науковців у сфері мовознавства, літератури, історії, педагогіки, біології, економіки та інших наук.

УДК 001(477.87)

ББК 72.4(4УКР-43АК)

Наукове видання

Acta Beregsiensis

Науковий вісник
Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці ІІ

2010/2

Том ІХ, № 2

РЕДАКЦІЯ: *Козут А., Пенцкофер І.*

КОРЕКТУРА: *Г. Варцаба І.*

ВЕРСТКА: *Гороній А.*

ОБКЛАДИНКА: *К&Р*

Відповідальні за випуск: *Орос І., Шови К.*

Здано до складання 14.04.2010. Підписано до друку 17.05.2010.

Папір офсетний. Формат 70x100/16.

Умовн. друк. арк. 19,9. Тираж 250. Зам. 428.

СП "ПоліПрінт", м. Ужгород, вул. Тургенева, 2.