

AZ ÖNKORMÁNYZATOK SZEREPE A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREK FEJLESZTÉSÉBEN

(The Responsibility of Local Government at the
Regional Airport Development)

TIBOLDI TIBOR

Kulcsszavak:

regionális repülőtér fejlesztés önkormányzatok koordináció regionális fejlődés privatizáció piac kudarca

A Tér és Társadalom című folyóirat XXI. évfolyam 3. számában közölte Hegyi Fatime Barbara publikációját „Marketingorientált városfejlesztés” címmel. Jelen írásunkkal csatlakozni szeretnénk a megjelent írás tartalmához, valamint tovább erősíteni az önkormányzati szerep előtérbe kerülését az infrastruktúrális városfejlesztés, így a regionális repülőtér fejlesztése során. A tanulmány különleges aktualitását a korábbiakban egyértelműen sikertörténetnek vélt FlyBalaton repülőtér 2008 őszén történt bezárása adja, mely példa rámutat a regionális repülőtér privatizációja, valamint az önkormányzati és a kalandor tőke szerepének átgondolására.

Előszó

A regionális repülőtérrel elsősorban az alacsonyabb utasszám különbözteti meg a nagyobb repülőtérrel, amint ezt Kramer (1990) is megállapítja. Az utasszám növekedésének háttérében a régió növekedése áll, amely egyértelműen közepes méretű, másodlagos nemzetközi repülőtérre emeli a regionális repülőtérrel. A regionális repülőtérrel további sajátossága a menetrend szerinti forgalomban elérhető városok alacsony száma, s ezzel összefüggésben az átszálló utasforgalom 5% alatti aránya. Ellenkéntben azonban a több utast kiszolgáló repülőtérrel, e repülőtérrel sokkal erősebb függőségi viszonyban vannak a régió gazdaságával, amely lehet akár turisztikai vagy gazdasági jellegű. Az előbbire jó példa a Sármellék/FlyBalaton repülőtér, amely elsősorban a balatoni és hévízi turizmusnak köszönhette életben maradását, míg utóbbira a Temesvári repülőtér, amely a régió gazdasági növekedésének eredményeképpen került be – utasszám alapján – Európa tíz leggyorsabban növekvő közepes méretű repülőtérrel közé¹.

A regionális repülőtérrel fejlesztésének alapproblémája

A fejlesztés dilemmája abból ered, hogy a tulajdonlás és üzemeltetés (fejlesztés) materiális környezetben szemlélve eltérő pozíciókat alakíthat ki a piaci szereplők számára. *A hazai példák egyértelműen bebizonyították, hogy az állami szféra a tulajdonláshoz ugyan rendelkezik megfelelő eszközökkel, azonban a fejlesztéshez már szükségzerű a magánzféra, ezen keresztül a magántulajdon bevonása.* Elsősorban a liberalizáció hatására megjelenő külföldi légitársaságok révén egyre jobban felszerelt

kisebb vidéki, regionális repülőterek élednek újjá vagy épülnek ki. *A regionális repülőterek fejlődése azonban a hiányzó gazdasági háttér nélkül elképzelhetetlen, ezért értékelődik ismét fel a köztulajdon felett tulajdonosi jogokat gyakorló önkormányzatok felelőssége.*

Légi közlekedési iparág és a régió gazdaságának kölcsönhatása

Az utóbbi években a regionális repülőterek iránt megnövekedett érdeklődés elsősorban a légi közlekedés liberalizációjával és annak hatásával hozható összefüggésbe. A diszkont légitársaságok világszintű terjeszkedésével együtt jár a menetrend bővülése, amely a potenciális célállomások folyamatos elemzésével jár együtt. Alapvetően tehát a regionális repülőterek piacát azok a diszkont légitársaságok alkotják, amelyek menetrendszerinti forgalom beindítását képesek biztosítani. E tendencia és az abban rejlő üzleti megfontolások készítetik a magán- és állami tőke összefogását az addig kihasználatlan „régións vagyontárgy” fejlesztésére.

A regionális repülőtereknek költségeik fedezéséhez – Kelet-Európában – éves szinten legalább 350 000–400 000 utast kell kiszolgálni, amely eléréséhez napi szinten 3–4, átlagosan 80%-os kihasználtsággal üzemelő, minimum 180 fős repülőgépet kell fogadniuk. Az e cél eléréséhez szükséges fejlesztéseket azonban csak akkor ajánlatos véghez-vinni, ha a regionális repülőtér működésével biztosítani tudja a beruházás megtérülését.

Az új, alacsony költségen működő légitársaságok közel tíz év alatt a légi közlekedési szállítás korábbi résztvevőinek rovására növelni tudták piaci részesedésüket. A low-cost légitársaságoknak az európai légi közlekedési piac 16%-os piaci részarányát sikerült megszerezniük 2006-ra²; a Deutsche Bank (2004) elemzése alapján 2010-ig piaci részarányukat 20–25%-ra növelhetik. A nagyarányú növekedés pozitív hatással jár majd a légi közlekedési iparágra, tágabb értelemben az iparági növekedésből profitáló nemzetgazdaságokra.

A kihívás tehát az, hogy Európa – és azon belül Magyarország – ne maradjon ki ebből a fejlődésből. Legyen haszonélvezője, és a múlt példáin keresztül olyan szabályozórendszert és környezetet alakítson ki, amely lehetőséget biztosít az iparági vertikum valamely részén való bekapcsolódásra. A nemzeti vagyon céltudatos felhasználása során a magántőkét olyan arányban érdemes bevonni, hogy közben az ország fejlődése ne szenvedjen csorbát. Magyarország számára fontos, hogy kihasználja a légi közlekedés műszaki fejlődéséből adódó gazdasági lehetőségeket. E tartalékokat a légi közlekedés, a turizmus és a régiók fejlődése érdekében integrálni kell. *A regionális fejlődéshez szükséges regionális repülőterek fejlesztéséhez azonban csak akkor érdemes állami forrásokat is hozzárendelni, ha a repülőtér bizonyítani tudja életképességét, azaz rendelkezik a regionális repülőterek gazdaságos üzemeltetéséhez szükséges feltételekkel.*

Magyarország esetében a repülőterek fejlesztése az állam alacsony szerepvállalása mellett történhet (*Új Magyarország...* 2006). Eközben Európa nyugati felében tudatos, országok közötti koordináció eredménye a repülőterek fejlesztése, melyhez az

egyres régiók jelentősen hozzájárulnak. *Hazánk esetében megállapítható, hogy a történelmi regionális központok (Temesvár, Kassa, Zágráb) jelenlegi határokon kívülre való kerülésével valós, életképes régiókkal nem rendelkezik országunk. Ezért érdemes az ezen több száz éves fejlődés során kialakult centrumokkal való együttműködésben keresni a régiók felzárkózását és integrálását, mint egy erőltetett saját regionális repülőterrel rendelkező fejlesztésben. Erre vonatkozóan számos európai példa áll rendelkezésre, többek között a düsseldorfi repülőtér, melynek vonzáskörzetébe Hollandia délkeleti részei is beletartoznak. E tekintetben említésre érdemes még Stuttgart, Trieszt és a bécsi repülőtér is, melyek hasonlóan magas „külföldi” részarányú érkező-induló forgalommal rendelkeznek. A monarchia korábbi regionális központjainak többsége jelenleg is centrumként funkcionál, és regionális repülőterei is jelentős fejlődéseken mentek keresztül. Ezért a Kárpát-medence regionális repülőterei és környező városai között a közlekedési lehetőségek fejlesztésére kell nagyobb hangsúlyt fordítani, így a vasút, buszjáratok kiszámíthatóságára, közutak fejlesztésére³.*

Nagy dilemmát okoz minden regionális repülőternek, hogyan tudnak kitörni az ad hoc járatok kiszolgálásából és elérni a menetrend szerinti járatok megszerzését. A repülőteret tulajdonló, üzemeltető cégek vezetőivel, önkormányzati tisztségviselőivel folytatott interjúink során egyaránt az alacsony költségű légitársaságok menetrend szerinti forgalmában látják a kitörési lehetőségeket. E nézeteinket támasztották alá Békéscsaba, Debrecen, Győr, Pécs, Sármellék, Veszprém repülőtereinek fejlesztéséért felelő vezetői is.

A regionális repülőterek fejlesztésének nemzetközi gyakorlata

A regionális repülőterek magánosításának azért van meghatározó jelentősége, mert mint a régiókban található vagyontárgy, a régió fejlesztésének érdekében azal szoros összefüggésben fejt ki tevékenységét, elsősorban regionális érdekeket szolgálva. Ettől eltérő, ha a régióban lévő repülőtér nem polgári, hanem katonai, ugyanis ekkor közérdeket szolgál.

A tanulmány keretében vizsgált föderalista berendezkedésű németországi és ausztriai regionális repülőterek tulajdonlása és üzemeltetése struktúrájának összefoglalását az 1. táblázat szemlélteti. A mindösszesen harminc vizsgált regionális repülőterből három németországi és két magyarországi repülőtér kivételével arra az eredményre jutottunk, hogy a regionális repülőterek tulajdonosi, üzemeltetési feladatait helyben, állami feladatként végzik. Ezzel szemben Anglia és Írország szinte teljes mértékben magánosította regionális repülőtereit.

Ennek egyik lehetséges oka, Horváth (2007) megállapítása alapján, hogy a föderalizált és a regionalizált berendezkedésű országokban a mezoszint közigazgatási központjai tényleges régióközpontokként működnek, a decentralizált és az unitárius országokban a NUTS2 egységek központjai korlátozott (tervezési, szervezési) funkciókkal rendelkeznek. Ennek ellensúlyozására és a regionális fejlődés megindítása érdekében a regionális repülőterek magánosítása a régiók felzárkózásához vezethet.

1. TÁBLÁZAT

*A vizsgált regionális repülőterek tulajdonosi struktúrája
(Ownership Structure of the Analyzed Airport)*

	<i>A vizsgált regionális repülőterek száma</i>	<i>ebből magántulaj- donban lévő repü- lőtér és/vagy üze- meltetés</i>	<i>A magántulajdon- ban lévő repülőter és/vagy üzemeltetés aránya</i>
Ausztria	5	0	0
Magyarország	8	2	25%
Németország	17	3	18%

Forrás: Saját gyűjtés alapján (2006).

Ausztria esetében valamennyi regionális repülőter köztulajdonban van, azaz közvetlenül a város és megyei érdekeltségébe (Salzburg, Klagenfurt) tartozik, vagy a város érdekeltségébe tartozó vállalaton keresztül (Stadtwerke Graz) jelenik meg. Vizsgálataink egyértelműen alátámasztják, hogy az osztrák regionális repülőterek az állami tulajdonlás ellenére nyereségesen üzemeltethetők. Mind Salzburg, mind Graz esetében milliós nagyságú volt 2005-ben a repülőter adózott eredménye (2,2 millió euró; 7,0 millió euró) köszönhetően a városokat körülvevő ipari és idegenforgalmi létesítményeknek, valamint az alacsony költségű légitársaságokra vonatkozó stratégiának.

Kétségtelen tény azonban, hogy a légi közlekedésen belül egyre inkább előtérbe kerül a hatékonyságnövelés, és ezen keresztül a költségek csökkentésének igénye, elsősorban a nagyobb repülőterek esetében. *Elemzéseinkből kiderült, hogy a magántőke térnyerése elsősorban a közepes és nagyobb repülőterek esetében figyelhető meg, miközben a kisebb regionális repülőterek a szövetségi berendezkedésű államokban egy-két kivételtől eltekintve köztulajdonban maradnak.* Ezt a tényt támasztja alá a Macquire-csoport és Hochtief vállalatok akvizíciós stratégiáért felelős munkatársaival készített interjúk eredménye is, mely során megállapítást nyert, hogy a repülőterekkel foglalkozó nagyobb befektetői csoportok felvásárlási érdeklődésének középpontjába a már működő és legalább 5 millió utas/év forgalommal rendelkező repülőterek kerülnek.

Természetesen mindkét – a regionális repülőterek magánkézbe adására és a nagyobb repülőterek köztulajdonban való megtartására is – találunk példákat. Az előbbire a Lübecki repülőteret képviselő testület egy kisebb, 600 000 utas/év forgalmú repülőteret üzemeltető városi tulajdonban lévő társaságát értékesítette 90%-ban az új-zélandi Infratil-csoportnak. A befektető a 13 millió eurós vételi ár mellett 60 millió euró fejlesztési kötelezettséget is vállalt.

A 2. táblázat mutatja, hogy a nagyobb európai repülőterek közül mindezidáig melyek nem kerültek magántulajdonba (*Fluggastverkehr...* 2007).

2. TÁBLÁZAT

*A nem magántulajdonban lévő nagyobb európai repülőterek utasforgalma
(Passenger-traffic of the Major European Non-private Airport)*

Repülőtér	Utasforgalom (millió utas)		Változás (%)
	2006	2007	
Paris (CDG)	56,4	59,9	6,2
Amsterdam (AMS)	45,9	47,7	3,9
München (MUC)	30,6	33,9	

Forrás: www.aci.com

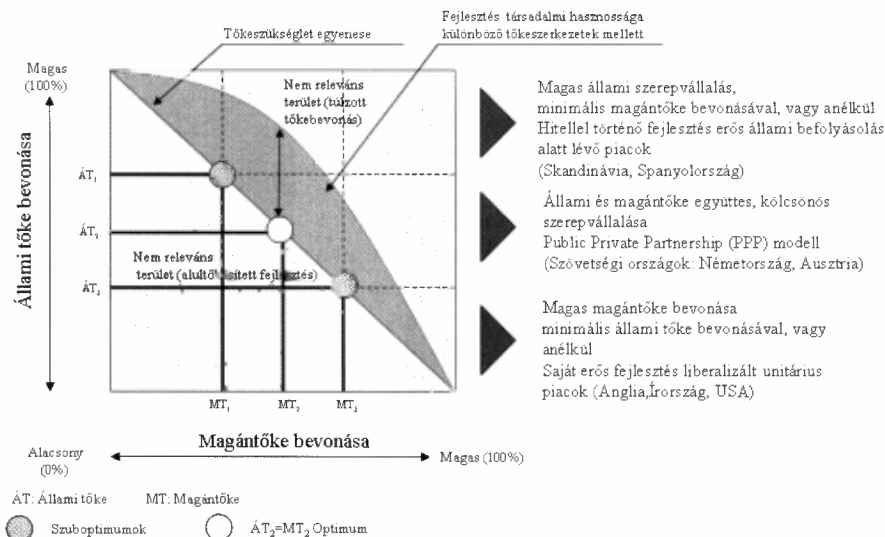
A regionális repülőterek esetében már nem lehet egyértelműen kategorizálni az egyes országokat azok regionális repülőterekre vonatkozó tulajdonosi struktúrája alapján. Ugyanis, amint azt Ausztria példája is megmutatta, a bécsi repülőtér magántulajdona nem jelenti automatikusan az osztrák regionális repülőterek magánosítását, de a megállapítás fordítva is igaz, a franciaországi fő repülőterek állami tulajdona mellett egyre inkább megjelennek a magántulajdonban lévő regionális repülőterek, így például a Grenoble-i repülőtér, amelyet 2004. január 1-jén került magántulajdonba. *Meg kell említeni az angolszász országok – azon belül is elsősorban USA, Anglia és Írország – példáit, ahol a regionális repülőtér-fejlesztés számos esetben magántőkéből valósul meg. Ennek oka kettős: a verseny magasabb érettségi foka és a tradicionálisan kisebb regionális piacszabályzó szerep.* Ugyanis, amíg a légi közlekedési verseny hasonlóan magas szinten áll Németország vagy Spanyolország piacain (előbbi 2006-ban 154 milliós utasszámával és 21%-os piaci részesedéssel az EU27 második legnagyobb piaca volt, Spanyolország esetében 150 millió utasról és 20%-os piaci részesedéstről beszélhetünk), addig e két országra jellemző paternalista állami szemlélet kevésbé engedett befolyást a magántőkének a regionális repülőterek fejlesztésében.

Az önkormányzati és magántőke kombinációjának lehetséges optimumai

Egyéni kutatásaink alapján – amelyeket az európai regionális repülőterek tulajdonosi szerkezetére vonatkozóan végeztünk – megállapítható, hogy *a regionális repülőterek akkor tudják a régióval való kölcsönhatásukban vállalt szerepüket leginkább betölteni, ha a magán- és állami tulajdon aránya nem tolódik el jelentősen egyik fél számára sem (1. ábra).* Ugyanis a magas magántőkével létrejött regionális repülőtér üzemeltetésének elsődleges célja a profit maximalizálása és nem a régióval való aktív együttműködés, ezzel szemben a magas állami tőke mellett létrejött regionális repülőterek a szükséges fejlesztésekhez már nem tudnak pénzeszközöket mozgósítani, valamint a repülőterek menedzsment feladatait sem tudják megfelelően ellátni.

1. ÁBRA

A társadalmi összhaszon alakulása az eltérő tőkeszerkezettel megvalósított regionális repülőterfejlesztés mellett (nemzetközi példák)
(Changes of Social Profit Contribution of Regional Airport Development at Different Capital Structure)



Forrás: Saját számítás és szerkesztés.

Mindkét szélső érték, azaz túlzott mértékű magántőke (MT) vagy állami tőke (ÁT) bevonása elvezethet a regionális repülőtér megszüntetéséhez vagy ideiglenes bezáráshoz. Erre vonatkozóan példával szolgál a debreceni, a pécsi regionális repülőtér, melyek már évek óta képtelenek megfelelő arányú magántőke bevonására az üzemeltetéshez.

Egy elméleti optimumhoz közeli állapotnak az a tőkekombináció felelhet meg, amelyben közel azonos arányban vesz részt az állami és a magántőke. Ebben az esetben lehet az elméleti szintű társadalmi haszon maximális.

Számos fejlett ország, így Németország esetében is az elkövetkező évtizedben a regionális repülőterek magánosításának első lépése lehet a magántőke és az állami tőke részarányának kiegyenlítése. A kelet-európai országok esetében a repülőterfejlesztések kapcsán a lehető legjobb megoldást és optimumot jelentheti e gyakorlat alkalmazása. Figyelembe kell azonban venni a tőke eredetét is, ugyanis a multinacionális tőke érdeke jelentősen eltérő lehet a hazai magántőkétől. Ezért a repülőterek magán és állami tőkével való együttes fejlesztése során minden esetben célszerű e vizsgálatot is elvégezni. Az önkormányzatok számára fontos a helyi fejlődés kontrollja, a fejlesztési irányok ellenőrzése, a foglalkoztatottsági kérdések egyensúlyban tartása. A fejlesztések megvalósulási formája sok esetben a köz- és magánszféra közös fellépése (Public Private Partnership), ahol az állami és közszféra, a magán-szektor és a hitelezők is megtalálják motivációjukat a repülőtér-fejlesztés során.

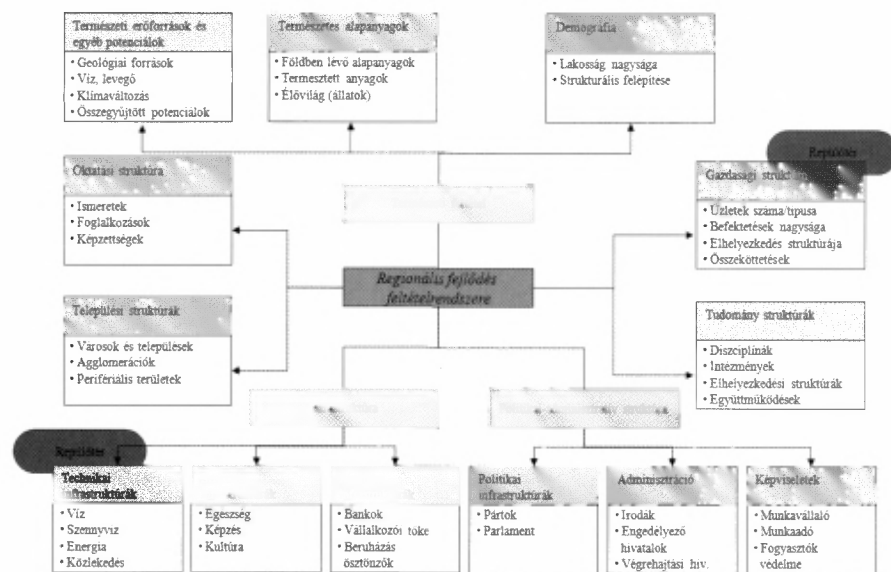
Elsősorban Németországban található számos jól működő példát a regionális és nagy nemzetközi repülőterek közös állami és magántőkéből való fejlesztésére. Magyarország esetében a jogi bizonytalanságok kapcsán a PPP modell sok esetben a magántőkét kedvezőbb helyzetbe hozza az állami- és közszféra jelentős és tartós elkötelezettsége mellett.

A repülőtér-fejlesztés makroökonómiai és mikroökonómiai hatásai

A regionális repülőterek és jövedelmi változások közötti vizsgálatot a régió és repülőtér összefüggéseinek vizsgálatával kezdjük. A 2. ábra mutatja, hogy a regionális fejlesztés alapvetően három fő pillérre épül: a természeti erőforrásokra, az infrastruktúra és a politikai és adminisztratív struktúrára.

2. ÁBRA

A regionális repülőtér fejlesztésének feltételrendszere (Preconditions and Complexity of Regional Airport Development)



Forrás: Component 3 of the EARD Project... (2006).

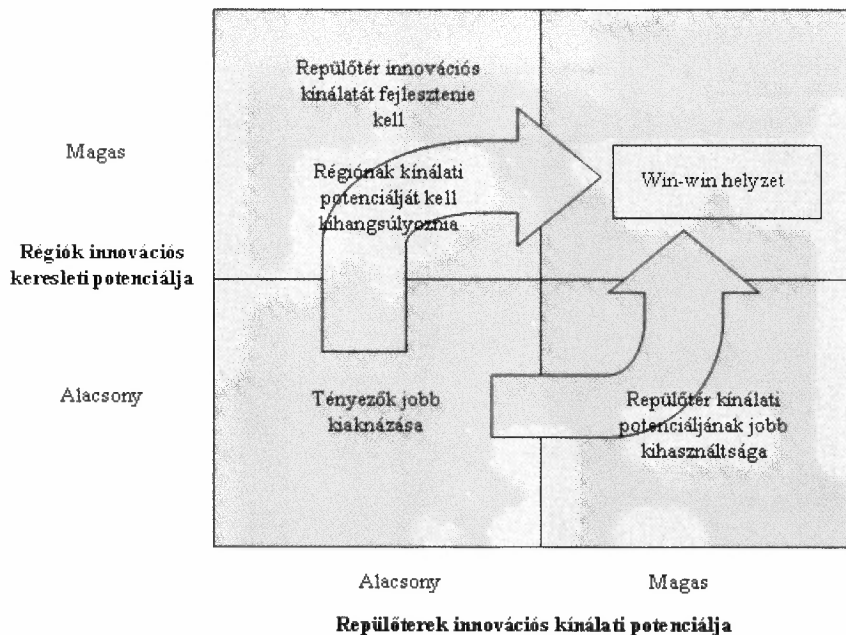
A regionális repülőterek fejlesztésének vizsgálatát minden esetben e három elem alapos vizsgálatával kell kezdeni, de nem kerülhető meg a további négy tényező – a képzési rendszer, a települési struktúra, a gazdasági struktúra és a tudományos struktúrák – vizsgálata sem. Régió és repülőtér kapcsolata két esetben triviális: ha a régió technikai infrastruktúráit elemezzük, illetve amikor a régió gazdasági előnyeit vesszük számba.

A repülőterek elemzése kapcsán megállapítjuk, hogy push és pull fejlődési stratégiát lehet megkülönböztetni attól függően, hogy a régió és a repülőtér fejlettségi szintje milyen kapcsolatban áll egymással.

Ezt az összefüggést fejezi ki a régió és a repülőtér innovációs mátrixa. A mátrix egyik tengelyén a regionális repülőtér innovációs kínálati potenciálja helyezkedik el, amely az alacsony és a magas értékek között változhat. A másik tengelyén pedig a régió innovációs kínálata található, amely szintén az alacsony és a magas értékek között veheti fel értékeit. A mátrixban négy pozíciót különböztetünk meg, melyből az optimális helyzet a regionális repülőtér és a régiók fejlesztésére nézve akkor jelentkezik, ha egyszerre érvényesül a régiók innovációs magas kereslete és a magas repülőtéri innovációs kínálati potenciál (3. ábra).

3. ÁBRA

A régió és repülőtér innovációjának összefüggése
(Development Contiguity between Region and Airport)



Forrás: Component 3 of the EARD Project... (2006).

Ebben az esetben fejlődő, jól prosperáló régióról van szó, amelyet folyamatos fejlesztési prér jellemez, és ezzel egyidejűleg a repülőtér innovációs kínálata is magas. Ez azt jelenti, hogy technikailag és a szolgáltatások kínálatával egyaránt ki tudja szolgálni azokat az utas-szállítási vagy áruszállítási igényeket, amelyek azért jelentkeznek, mert a régió iránti érdeklődés megnövekedett. Ebben az esetben beszélünk mindkét szereplő számára optimális (win-win) állapotról.

Amennyiben a két tényező valamelyike – régió és a régió repülőtere – nem rendelkezik azokkal az ismérvekkel, amelyek az innovációs keresleti potenciál (régió) vagy a kínálati potenciál (repülőtér) magas szintjét lehetővé teszik, akkor a helyzet nem optimális.

A szóban forgó egyensúlyi állapot a makrogazdasági politika feladata. Az önkormányzati politika céljai között feltétlenül szerepelnie kell az innováció ösztönzésének, amely kedvezőbb beruházási környezetet igényel és elvezet a szóban forgó optimális állapotba (win-win helyzet). *Véleményünk szerint a közsférának is érdeke a regionális repülőtér beruházásokban való részvétel, hiszen gazdaság élénkítő hatásaiból az önkormányzat saját maga is részesedik.*

Meg kell vizsgálni azt az esetet is, ha a régió innovációs kereslete magas, de a repülőtér innovációs kínálatja alacsony (pull). Ez az eset jellemző leginkább a kelet-európai országok regionális fejlődésére, hiszen a régió fejlődése előbb következett be, mint a repülőtér fejlődése. A hazai példák többsége, így például Győr–Pér, Pécs–Pogány, Sármellék/FlyBalaton példái is ebbe a kategóriába esnek. Tapasztalataink egyértelműen alátámasztják az önkormányzati politika ezen helyzetben való aktív megnyilvánulását, azonban az önkormányzatok csak a lehetőségeikhez képest tudtak a regionális repülőterek innovációs kínálatának növekedéséhez hozzájárulni. Nemzetközi – elsősorban német és osztrák – példák alapján megállapítható, hogy *azok az önkormányzatok jártak el helyesen, amelyek nem vonultak ki teljesen a regionális repülőterek fejlesztéséből, hanem aktív részesei voltak a repülőterek innovációs kínálatának fejlesztésében.* Támogatásukkal ugyanis hozzájárultak a régióba érkező utasforgalom növeléséhez, valamint fejlesztési források bevonásával logisztikai központok kialakításába is belekezdtek. A helyi önkormányzati kontroll ugyanis katalizátorként is működhet, árszabályozási kérdésekben pedig támogathat olyan politikát is, amely rövid távon nem a nyereség növelését, hanem a régió fejlődését helyezi előtérbe.

Amennyiben előbb a repülőtér alakul ki és ennek hatására indul el a régió fejlődése push fejlődési stratégiáról beszélhetünk.

A regionális repülőterek makroökonómiai hatását összefoglalva elmondható, hogy a régióban realizálódó jövedelmet jelentősen növeli a regionális repülőtér-fejlesztése. Az ACI (2004) jelentése 59 európai repülőtéren végzett felmérésre alapozva megállapítja, hogy szoros összefüggés fedezhető fel az utasszám és a foglalkoztatottság között. Ennek értelmében minden 1 millió utas után 1000 új munkahely jön létre közvetlenül a repülőtéren, valamint 2100 munkahely nemzeti szinten és további 1600 munkahely a régióban (www.aci.com). A munkanélküliség csökken, hiszen növekszik a kereslet a munkaerő iránt, javul a régióban a szolgáltatások minősége is, amely megtartó erőt képvisel a képzett lakosság körében. A regionális versenyképesség, a mobilitás vagy az európai kulturális és gazdasági integráció által lehetővé tett nemzetközi mobilitás oda-vissza irányuló folyamata szintén a regionális jövedelmek emelkedéséhez vezet. A regionális repülőterek a régióra gyakorolt hatásukat helyben fejtik ki, azaz a helyi önkormányzati politika nem állhat tétlenül a repülőtér-fejlesztés kapcsán, hiszen a repülőtér és a régió közösen profitál a repülőtér fejlesztéséből.

A makrogazdasági hatás mérésére Keynes megközelítése a legalkalmasabb, melyet a regionális gazdaságtannal foglalkozó szakemberek is (Lengyel–Rechnitzer 2004) a regionális jövedelem mérésére használnak.

A képlet:

$$Y=C+G+I+(X-M), \text{ ahol:}$$

Y = reáljövedelem, C = fogyasztás, G = kormányzati kiadás,
 I = beruházás, X = export, M = import.

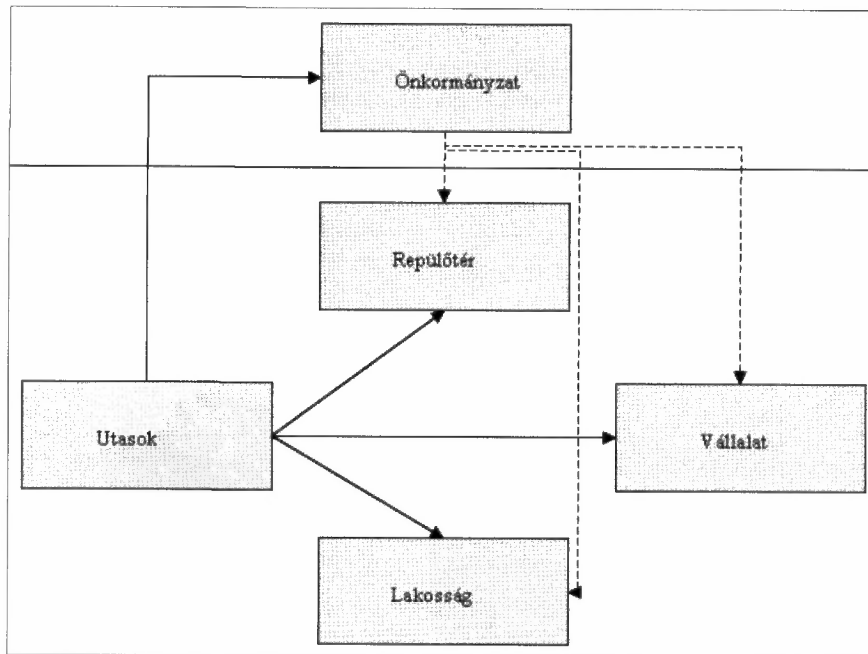
Ennek alapján a régióban keletkező jövedelemre a fogyasztás, a kormányzati kiadás, a beruházás és az export-import egyenlege hat. Az említett alapvető makroökonómiai összefüggésből megállapítható, hogy a régióban keletkező reáljövedelem (Y) növekedéséhez egy regionális repülőtér aktívan hozzá tud járulni a régióban keletkező – beérkező turisták, üzleti utasforgalom által létrejött – pótlólagos fogyasztás (C) során. A kormányzati kiadásoknak (G) akkor van kitüntetett szerepük, ha a repülőtér létrejöttével állami beruházás is megvalósul úgy, mint például az infrastruktúra kiépítése. A beruházások (I) értelemszerűen szükséges velejárói egy regionális repülőtér-fejlesztésnek, hiszen a repülőtér felépítése, bővítése és korszerűsítése beruházást von maga után, amely a régióban marad, s elsősorban a régióból származó inputokra épít. Végezetül az export és import egyenlege a repülőtér működéséből származóan olyan reáljövedelmet befolyásoló tételeket takar, mint a repülőtér tevékenységével összefüggő export (X) és import (M). Ide tartoznak például azok az export termékek és szolgáltatások, amelyek külföldre kerülnek értékesítésre (például más légitársaság számára) és azok az importált javak, amelyek a repülőtéren vagy a régióban kerülnek felhasználásra. *Az általunk végzett felmérés eredménye is igazolja a feltételezést, miszerint a regionális repülőtér működése által keletkezett utasforgalomból származó jövedelem a régióban marad.*

A mikroökonómia – szemben a makroökonómiával – nem aggregáltan vizsgálja a gazdaság szereplőit, hanem külön-külön, egy adott környezetbe helyezve azokat. A vizsgálat érdekében egy ötszereplős modellt vezetünk be, melyet az 4. ábra mutat.

A régióba a repülőtéren keresztül érkező utasok a különböző szolgáltatások igénybevétele, vagy a közjavak fogyasztása során kapcsolatba kerülnek az önkormányzattal, a repülőtérrel, a vállalati szegmensekkel és a helyi lakossággal is. Abban az esetben, ha az önkormányzat függetleníti magát a 4. ábrán jelzett szolgáltatásigénybevételi folyamattól, és semmilyen ösztönző, szabályzó, esetleg piacregulátori szerepet nem vállal, a régióba érkező utasok kisebb hasznosságérzettel távoznak.

Ez az állítás azzal indokolható, hogy Magyarországon szükséges a piacsabályozás azon formája, melyben a helyi önkormányzatok azokat a feladatokat is ellátják, amelyekre a magántőke nem, vagy csak olyan profitrátá mellett vállalkozik, amely károsítja a fogyasztókat. A 4. ábrán folytonos nyíl jelenti a repülőterre érkező utasok kapcsolatrendszerét.

4. ÁBRA
A regionális repülőtér mikrokörnyezete
(Macroeconomic Environment of Regional Airport)



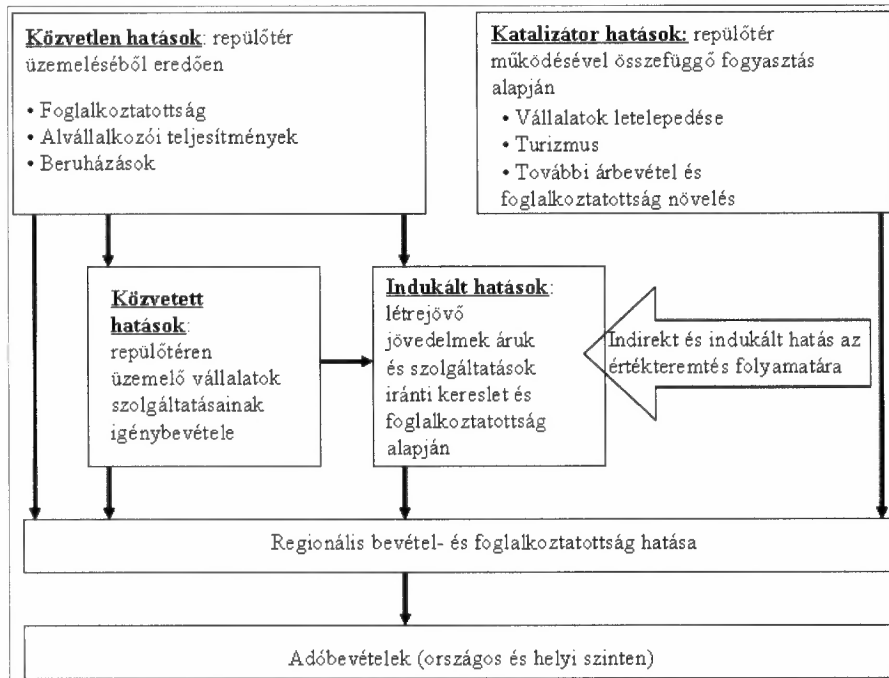
Forrás: Saját szerkesztés.

Az utasok szolgáltatásokat vesznek igénybe a repülőtértől, a vállalati szegmenstől, a lakosságtól, valamint a helyi önkormányzatoktól is. Tisztán piacgazdasági (tökéletes verseny) feltételek között a szolgáltatások piaci ára egy kompetitív ár. Azonban sok esetben a kisebb fejlesztés alatt lévő regionális repülőtereknél hiányzik a méretgazdaságosság, azaz a vállalati szektor nem piacosítja szolgáltatásait, amelyekre az utasok részéről piaci kereslet jelentkezne. Ekkor van arra szükség, hogy az önkormányzat beavatkozzon a piacgazdasági folyamatokba (a 4. ábrán a szaggatott vonallal jelölt kapcsolat), és átvegye, vagy kikényszerítse azokat a szolgáltatásokat, amelyeket a magántőke az említett okoknál fogva nem végez el. Erre jó oka van, hiszen mikroszinten az egyes utasok által jelentkező kereslet kiszolgálói elsődlegesen a repülőtér, a vállalat és a lakossági szegmens lesznek.

Amennyiben a régióba érkező utasok nem kapják meg az elvárt szolgáltatásokat, vagy csak a piaci árnál magasabb áron, akkor csalódottan fognak távozni, végső soron az utasok a régiót túlértékeltnek tekintik, melynek következménye a csökkenő utasszám és a csökkenő árbevétel lesz. *Tapasztalataink alapján az önkormányzat nem tud olyan hatékony ösztönzőt és ezzel együtt járó kontrollt kialakítani, amely alapján kevesebb erőforrásból hatékonyan látná el a kompetitív szolgáltatásokat, ezért e feladatokat a magántőkével társulva közösen sikeresen végezheti.*

A makro- és mikroökonómiai hatásokat Graham (2001) kutatása alapján közös ábrában bemutatva látható, hogy legfőképpen a közvetlen és a katalizátor hatások hatnak az adóbevételekre a közvetett és indukált hatásokon keresztül (5. ábra).

5. ÁBRA
A repülőtér közgazdasági hatása
(Airports' Economic Effect)



Forrás: Graham (2001).

Egyetértünk Klophaus (2006) megállapításával, miszerint a közvetlen, a közvetett és az indukált hatások eredője a repülőtéri tevékenységek, szolgáltatások. Ezzel szemben a katalizátorhatás alatt a régió egyszerűbb és jobb elérhetőségét értjük, amely a légi közlekedés működésének eredményeképpen jön létre. *Ebből következően a katalizátorhatás csak abban az esetben fejt ki hatását, ha a repülőtér üzemel, tényleges hatását pedig csak abban az esetben, ha a forgalom menetrendszerű, melyre a betelepült vállalatok is tudnak építeni. E megállapítást Erdősi (1999) úgy fogalmazza meg, hogy a regionális repülőterek jelentősége nem annyira a foglalkoztatottságban és a bevételi hatásokban, hanem sokkal inkább a telephely funkcióban nyilvánul meg.*

A repülőtér üzemelése további vállalatokat vonz magával, ami a foglalkoztatottság növelésével jár együtt, azaz munkahelyteremtő beruházássá válik, növelve ez által a város adóbevételeit (mérhető pozitív externáliák). Magyarország esetében az Audi telephelyválasztását nagyban befolyásolta a meglévő péri repülőtér, melynek

további fejlesztését nagyrészt az Audi biztosította. A kezdetben motorgyártással foglalkozó német vállalat megjelenése további beszállítók megjelenését vonta maga után. A péri repülőtér adatnyilvántartása szerint a meglévő utasforgalom a nyári charterforgalom kivételével szinte kizárólag az Audi németországi központja, Ingolstadt és a győri gyár közötti üzleti forgalmat jelenti. Az Audi a péri repülőtér kiépítése kapcsán már korábban kinyilvánította maximális támogatását, mely kapcsán 2002 és 2003 között egymillió euró értékben támogatta a jelenlegi repülőtéri infrastruktúra kiépítését.

Minden bizonnyal az utolsó még önkormányzati tulajdonban lévő, valóban minden tekintetben kiváló adottságú Győr–péri repülőtér tulajdonos önkormányzatai a repülőtér fejlesztése előtt felismerik az önkormányzati kontroll tartós szükségességét, és a FlyBalaton magánosításának rossz tapasztalatait felhasználva valóban létrejöhet Magyarország első önkormányzati és magántulajdon által együttesen fejlesztett és üzemeltetett regionális repülőtere. Hazánk gazdasági helyzete ugyanis predesztinálja a fejlesztéshez és üzemeltetéshez a magántulajdon részvételét, azonban a nyugat-európai példák alapján a profitabilitásnak nem szükséges feltétele a regionális repülőterek teljes magánosítása.

Összefoglalás

Magyarország esetében a repülőterek fejlesztése az állam alacsony szerepvállalása mellett történik, mely stratégia az Új Magyarország Fejlesztési Terv-ben (2006) is megjelenik. Eközben Európa nyugati felében tudatos, országok közötti koordináció eredménye a repülőterek fejlesztése, melyhez az egyes régiók jelentősen hozzájárulnak. Hazánk esetében megállapítható, hogy az önkormányzatok jelenleg nem rendelkeznek a regionális repülőterek fejlesztéséhez szükséges erőforrással, stratégiával és szakértelemmel. Az átgondolt fejlesztési politika hiányában, számos esetben vállnak meg az önkormányzatok a régió vagyontárgyától – a regionális repülőtértől –, lemondva így az önkormányzati kontrollról, amely számos nyugat-európai országban bizonyította létjogosultságát, hazánk esetében pedig a piac kudarcához vezetett. Ezért ajánlott a regionális repülőterek „piaci kudarcra” helyett a helyi önkormányzatok szerepének átgondoltabb részvételét ösztöözni a regionális repülőterek magánosítása során.

Jegyzetek

¹ A Temesvári repülőtér 2005 és 2006 között 23%-kal növelte utasszámát, 611 ezerről 753 ezer főre (*Airport Timisoara* 2007).

² Forrás: <http://www.researchandmarkets.com/reports>

³ 2007 decemberében nincs közvetlen vasúti összeköttetés Szeged–Temesvár között, annak ellenére, hogy e vonalat 1857-ben nyitották meg (MÁV Zrt).

Irodalom

- Airport Timisoara. (2007) <http://aerotim.ro/en/despre/trafic/>
- Component 3 of the EARD Project: Strengthening of Economic Attractiveness within Airport Regions.*
(2006) Report from the exchange workshop „Sustainable regional development in new airport region” and the 5th project meeting. Spain, 9–10. November. INTERREG IIIC EAST EARD PROJEKT.
- Erdősi F. (1999) Légi közlekedés és területi fejlődés. – *Tér és Társadalom*. 4. 45–76. o.
- Fluggastverkehr in Europa im Jahr 2006.* (2006) Eurostat. www.eurostat.com
- Graham, A. (2001) *Managing airports*. Butterworth Heinemann, Oxford.
- Horváth Gy. (2007) Regionális központok és regionális fejlődés. – *Magyar Tudomány*. 6. 704. o.
- Klophaus, R. (2006) *Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen*. Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs, Berlin–Schönhausen.
- Kramer, J. (1990) *Luchthavens en hun uitsaling*. Knag, Amsterdam.
- Lengyel I.–Rechnitzer J. (2004) *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Perspectives of Low-Cost Carriers in Europe.* (2004) Deutsche Bank. <http://www.dbresearch.com>
- Új Magyarország Fejlesztési Terv. (2006) Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Budapest.