

A Debreceni Repülőtér lehetséges hozzájárulása a regionális fejlődéshez

The potential contribution of Airport Debrecen to regional development

¹Palatinus Brigitta, ²Dr. Gályász József

¹Vezetés és Szervezéstudományi Intézet, Gazdaságtudományi Kar, Debreceni Egyetem

²Vezetés és Szervezéstudományi Intézet, Gazdaságtudományi Kar, Debreceni Egyetem

Összefoglalás: A Debreceni Repülőtéren 2012. júniusától folyamatos menetrendszerinti forgalom kezdődött meg London-Luton és Debrecen között, ami mérföldkönek tekinthető az utasforgalom növekedésében. Az új szolgáltatásnak köszönhetően a repülőtér utasforgalma az elmúlt két éves időszakot tekintve növekvő tendenciát mutatott és százezer fő felett stabilizálódott. Ez a változás, az új szolgáltatás a régió gazdasági növekedésének és fejlődésének egyik hajtóereje lehet. Továbbá, nagymértékben hozzájárulhat a beutazók számának a növekedéséhez. Viszont a gazdasági növekedéshez nem elég csak az induló és érkező járatok számának a bővítése. Ez a növekedés sokkal inkább a látogatók, mint vevők, kiszolgálásának a függvényeként határozható meg.

Abstract: From June 2012 continuous scheduled air services have begun at the Debrecen Airport between the destinations London-Luton and Debrecen, which is a milestone on the increase of passenger numbers. Thanks to the new flight route the airport's passenger traffic and the number of the city visitors started to increase in the last two years, moreover in the future further growth is expected. To achieve economic growth not enough just to expand the number of flights. This growth depends on the quality of customer services and the satisfaction of passengers. The improvement of customer service ensures the growth of foreign passengers arriving in town.

Kulcsszavak: repülőtér, utasforgalom, regionális fejlődés, szolgáltatás, elégedettség

Keywords: airport, passenger traffic, regional development, service, satisfaction

1. Bevezetés

A Debreceni Repülőtéren az elmúlt pár évben különböző pozitív változások mentek végbe. A változásoknak köszönhetően 2012 óta menetrendszerinti járatok indulnak és érkeznek a repülőtérre. A menetrendszerinti járatok üzemeltetésének köszönhetően az utasforgalom az elmúlt két évben növekvő tendenciát mutatott és meghaladta a százezer főt. A téma jelentősége és fontossága abban nyilvánul meg, hogy ez az új szolgáltatás a gazdasági növekedés egyik hajtóereje lehet. Nem szabad figyelmen kívül hagynunk azokat a pozitív gazdasági hatásokat, amelyekkel egy stabilan működő regionális repülőtér, hozzájárulhat egy régió gazdasági fejlődéséhez.

A cikk első részében kapott helyett a repülőterek csoportosítása. A nemzetközi és magyar szakirodalomban több féle csoportosítást találhatók a repülőterek felosztásával kapcsolatban, különböző jellemzők és adottságok alapján. A vizsgálat szempontjából két legfontosabb kategória ismertetésére kerül sor, melyek közül az egyik az, Európai Bizottság

által meghatározott csoportosítás, a másik pedig Tiboldi (2008) nemzetközi szakirodalom alapján elkészített csoportosítása. A csoportosítást követően a Debreceni Repülőtér működésének fontosabb eseményeit foglaltuk össze 1930-tól kezdődően napjainkig, egy rövid bemutatás erejéig. A cikk ezt követő részében a regionális repülőterek makro és mikro hatásainak tudományos összefoglalása olvasható, a teljesség igénye nélkül. A makro hatások vizsgálatára Keynes megközelítését tartja több regionális gazdaságtannal foglalkozó szakember a legalkalmasabbnak, ezért mi is ezzel a megközelítéssel foglalkoztunk. A mikro hatásoknál Tiboldi (2008) által elkészített öttényezős modell fontosságát emeljük ki. Mivel a Debreceni Repülőtér utasforgalom összetételét illetően az állampolgárságon kívül senki nem gyűjtött eddig adatokat (KSH, Debreceni Repülőtér), ezért az ismertetett elméleti hatások alapján nehéz lenne következtetéseket levonni azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér új szolgáltatása miben és milyen mértékben járult hozzá a régió fejlődéséhez. Ezért kutatási eredmények hiányában egy folyamatban lévő konkrét kutatási projekt és a várható eredmények rövid összefoglalóját ismertetjük cikkünk zárógondolataiként.

2. Repülőterek csoportosítása, különös tekintettel a regionális repülőterekre

A repülőterek csoportosítására több fajta, eltérő kategória született az elmúlt években. Ezekből a vizsgálat szempontjából kettőnek van jelentősége. Az első az Európai Bizottság által 2005-ben meghatározott csoportosítás (EC2005/C 312/01 15§), amely a repülőtereket a fejlesztések érdekében a következő négy kategóriába sorolta:

- „A”: Az első kategóriát a nagyvárosi repülőterek alkotják, amelyeknek az évi utasforgalma magasabb 10 millió főnél. Ezeknek a repülőtereknek az összesített utasforgalma adja az európai utasforgalom 65%-át alkotja.
- „B”: A második kategóriát a nemzeti repülőterek alkotják, amelyeknek az évi utasforgalma meghaladja az 5 millió főt, de kevesebb 10 milliónál. A nemzeti repülőterek összesített utasforgalma képezi az európai utasforgalom 14%-át.
- „C”: A harmadik kategóriába a nagy regionális repülőterek tartoznak, amelyek éves utasforgalma meghaladja az egymillió főt, de kevesebb, mint 5 millió. A nagy regionális repülőterek utasforgalma alkotja az európai utasforgalom 17%-át.
- „D”: A negyedik kategóriába tartoznak a kis regionális repülőterek, amelyek éves utasforgalma kevesebb, mint egy millió utas. Az európai utasforgalom 4%-a a kis regionális repülőtereken valósul meg.

A második csoportosítás, amit ismertetünk, Tiboldi (2008) nemzetközi szakirodalom alapján elkészített repülőtér csoportosítása. A következő három repülőtér kategóriát határozta meg:

- Mega/Major HUB repülőterek alkotják az első csoportot. A HUB repülőterek egyik fő jellemzője, hogy az éves utasforgalom – érkező és induló utasok együttesen – meghaladja az évi 50 milliós utas számot. Az ebbe a csoportba tartozó repülőterekről egy évben több mint 300 különböző desztináció elérhető. Elhelyezkedésük alapján nagyvárosok közelében találhatóak meg. A leszállópályák hosszúságát tekintve minimum két darab 3000 méternél hosszabb pályával rendelkeznek. Európában ezeknek a feltételeknek például a London Heathrow, Paris C. de Gaulle és a Frankfurt am Main repülőterek felelnek meg.
- Másodlagos HUB Nemzetközi repülőterek alkotják a második csoportot. A nemzetközi repülőterek éves utasforgalma meghaladja a 2 millió főt, de kevesebb, mint 15 millió. A desztinációk száma alapján kevesebb, mint 200 különböző desztináció érhető el egy

évben a nemzetközi repülőterekről. A leszállópályák hosszúságát tekintve legalább egy darab 2500 m-nél hosszabb pályával rendelkeznek. Ezek a repülőterek 1-2 milliós városok közelében találhatóak meg.

- Regionális repülőterek alkotják a harmadik csoportot. A regionális repülőterek utasforgalma évente meghaladja a 100 ezer főt, de kevesebb, mint 2 millió fő. A városból elérhető desztinációk száma kevesebb, mint 15. Általában egy darab 2000-2500 méter közötti leszállópályával rendelkeznek ezek a repülőterek. Elhelyezkedésüket tekintve 0,5 millió lakosság alatti város közelében találhatóak. Magas kölcsönhatás figyelhető meg a régió és a repülőtér között, vagyis ezek a repülőterek sokkal erősebb függőségi viszonyban vannak a régió gazdaságával, ami lehet turisztikai és gazdasági jellegű egyaránt.

Kramer (1990) megállapítása alapján a regionális repülőtereket az alacsonyabb utasszám különbözteti meg a nagyobbaktól. Az utasszám és a régió növekedése között párhuzam vonható, amelynek köszönhetően a regionálisok nemzetközi repülőtérre fejlődhetnek. Egy további definíció szerint az engedélyeztetésük alapján lehetnek repülőterek vagy leszállóterek. Technikai felszereltségük alapján eltérőek, részben vagy egyáltalán nem felszerelve a leszállást megkönnyítő rendszerrel. A légi közlekedési hálózatban betöltött szerepük alapján fogadhatnak menetrend szerinti és charterjáratokat, elsősorban kisebb repülőgépek regionális forgalmában (Mauer, 2006).

A csoportosítások és definíciók alapján a Debreceni repülőtér a regionálisok csoportjába sorolható, mivel:

- Az éves utasszám a 2013 és a 2014 évben meghaladta a 100 ezer főt. 2012 júniusában indult el a menetrendszerinti utasforgalom, addig nem rendelkezett jelentős, éves utasszámmal a repülőtér. 2013-ban megnövekedett az utasforgalom, elérte a 130 ezer főt - 2014-ben 150 ezer főt - míg 2012-ben csak 50 ezer utasa volt a légikikötőnek. A menetrendszerinti járatok által generált utasforgalom jelentősége azért nagy, mert ez biztosít egy állandó bevételt, ami stabilizálja az üzemeltetést.
- Kevesebb, mint 15 elérhető desztinációval rendelkezik: menetrend szerint járatokkal heti rendszerességgel London és Eindhoven érhető el a repülőtérrel. A reptér 2014-ben megvalósított forgalma a londoni és eindhoveni járatoknak köszönhető (megközelítőleg 125 ezer fő), a többi pedig a nyári chartereknek és az üzleti kisgépes utazásoknak (25 ezer fő)
- Két egymással párhuzamos futópályával rendelkezik, középvonaluk távolsága 160 méter. A leszállópályák közül jelenleg csak az egyik üzemel, melynek hosszúsága 2500 méter, 40 méter széles, tengerszinthez viszonyítva 50 méter mély.
- A repülőtér elhelyezkedését tekintve fél milliótól kevesebb lakosságú város mellett található. A 2010-es adatok alapján Debrecen város lakossága 207 643 fő volt.

3. Debreceni Repülőtér rövid bemutatása

A repülőtér forgalmának kezdete az 1930-as évekre tehető vissza. A repülőtér 84 éves történelmének főbb eseményei a következők voltak:

- 1930-ban szállt fel az első hivatalos járat, célja postai küldemények szállítása volt
- II. Világháború alatt magyar légierő bombázóinak hadi támaszpontjául szolgált
- 1945-1990: Szovjet katonai repülőtérként működött
- 1994: Debrecen Önkormányzata megvásárolta
- 2001: Megkapta a nemzetközi forgalmi státuszt és a nyilvános kereskedelmi jogot

- 2004: Magyarország első regionális repülőtereként nemzetközi repülőtérnek nyilvánították ki és ezzel egyidejűleg állandó határátkelőhely és hivatalos vámhatósági útvonal létesült
- 2008: Az üzemeltetést egy magán cég vette át, a Xanga Holding Kft, amely komplex nagyszabású fejlesztési programot indított el
- 2012 júniusától folyamatos menetrendszerinti forgalom kezdődött meg London-Luton és Debrecen között

Az elmúlt két évben megkezdődött az áruszállítás fejlesztése is. Ebből a célból felépítettek egy több csarnokból álló trimodális központot a repülőtér közvetlen környezetében, valamint sor került a vasúti összeköttetés kiépítésére is. (II)

4. A regionális repülőterek mikro- és makrogazdasági hatása

Az ACI (*Airports Council International*) 2004-ben 59 európai repülőteret bevonva végzett egy felmérést, amely alapján megállapították, hogy szoros összefüggés fedezhető fel egy regionális repülőtér utasszáma és a régió foglalkoztatottsága között. Számszerűen a jelentésben arra a megállapításra jutottak, hogy minden 1 millió utas után 1000 új munkahely jön létre közvetlenül a repülőtéren, valamint 2100 munkahely nemzeti szinten és további 1600 munkahely a régióban. Az új munkahelyeknek köszönhetően lehetőség van a munkanélküliség csökkentésére, hiszen növekszik a kereslet a munkaerő iránt, javul a szolgáltatások minősége is a régióban és ez egy megtartó erőt képvisel a képzett lakosság körében. A Debreceni Repülőtér 2014-ben 150 ezer főt elérő utasforgalmat valósított le. A repülőtér üzemeltetése és az utasok kiszolgálása érdekében a repülőtéren új munkahelyek keletkeztek a határőrök, biztonsági ellenőrök, utas kiszolgálást és jegykezelést, takarítást, repülőgép földi kiszolgálását végző személyzet számára. További munkahelyeket biztosít az utasok által igényelt taxi szolgáltatás és a városi transzfer autóbusz üzemeltetése. Mivel még csak két év telt el az új menetrendszerinti járat, mint a repülőtér új szolgáltatásának működése óta, ezért pontos számszerű adatok még nem állnak rendelkezésre. A jövőben célszerűvé válik az említett mutatószámok vizsgálata.

Lengyel és társa (2004) megállapítása szerint a regionális gazdaságtannal foglalkozó szakemberek a makrogazdasági hatás mérésére Keynes megközelítését alkalmazzák, mivel ez a legalkalmasabb módja a regionális jövedelem mérésének (1). A képlet a következő:

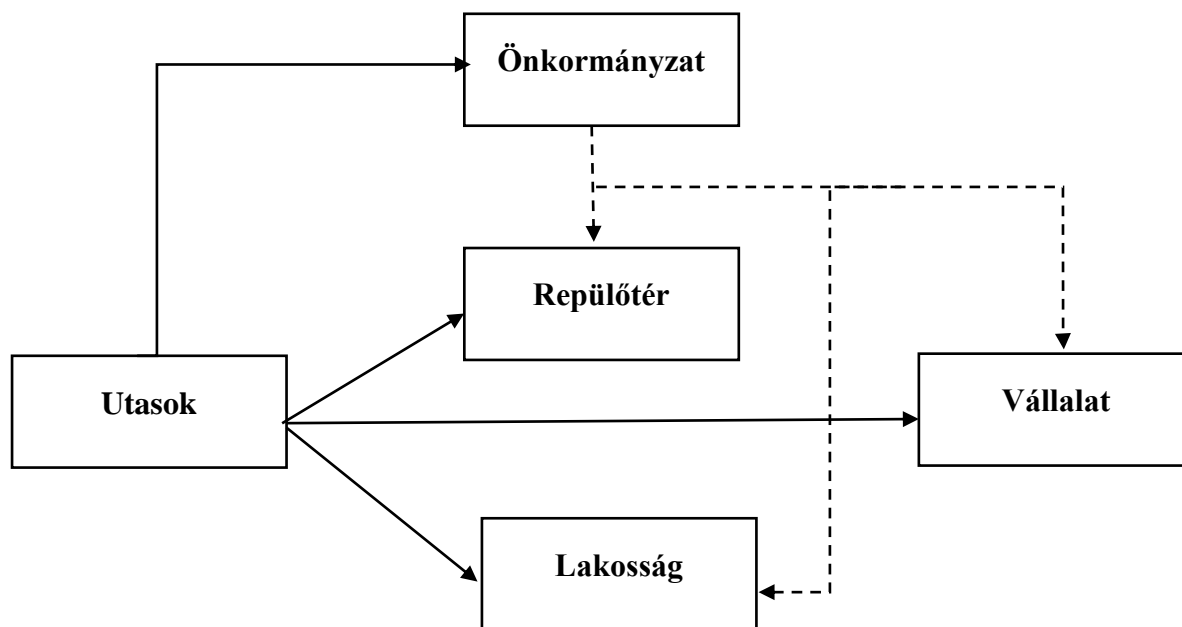
$$Y = C + G + I + (X - M) \quad (1)$$

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

A képlet értelmezése szerint a régióban keletkező jövedelemre öt tényező van kihatással: a fogyasztás, a kormányzati kiadások, a beruházások, az export és az import nagysága. A régióban keletkező reáljövedelem növekedéséhez egy repülőtér aktívan a pótlólagos fogyasztás generálásával - ami nem más, mint a beérkező turisták illetve az üzleti utasforgalom által generált fogyasztás – járul hozzá. A kormányzati kiadásoknak az állami beruházások megvalósulása során van jelentősége, például infrastruktúra kiépítése. A regionális repülőtér fejlesztésének köszönhető beruházások, mint például bővítés vagy korszerűsítés, a régióban maradnak.

A regionális repülőterek mikro gazdasági hatásának mérésére Tiboldi (2008) egy ötszereplős modellt alkalmazott, amelyben külön-külön vizsgálja a gazdaság szereplőit. A régióba érkező utasos különböző szolgáltatásokat vesznek igénybe, vagy a közjavak fogyasztása során kerülnek kapcsolatba az önkormányzattal, repülőtérrel, vállalati

szegmenssel és a helyi lakossággal is. Az **1. ábra** mutatja be a régióba repülővel érkező utasok kapcsolatrendszerét. Mikroszinten az egyes utasok által jelentkező kereslet kiszolgálói elsődlegesen a repülőtér, a vállalat és a lakossági szegmens. Abban az esetben ha az utasok nem tudják megvásárolni a keresett szolgáltatásokat, vagy a piaci ártól magasabb ezeknek a szolgáltatásoknak az ára, vagy nem megfelelő minőséget képviselnek ezek a szolgáltatások, akkor a régióba látogatók csalódottan, elégedetlenül fognak távozni, ami végül vezethet a csökkenő utas számhoz és csökkenő árbevételhez.

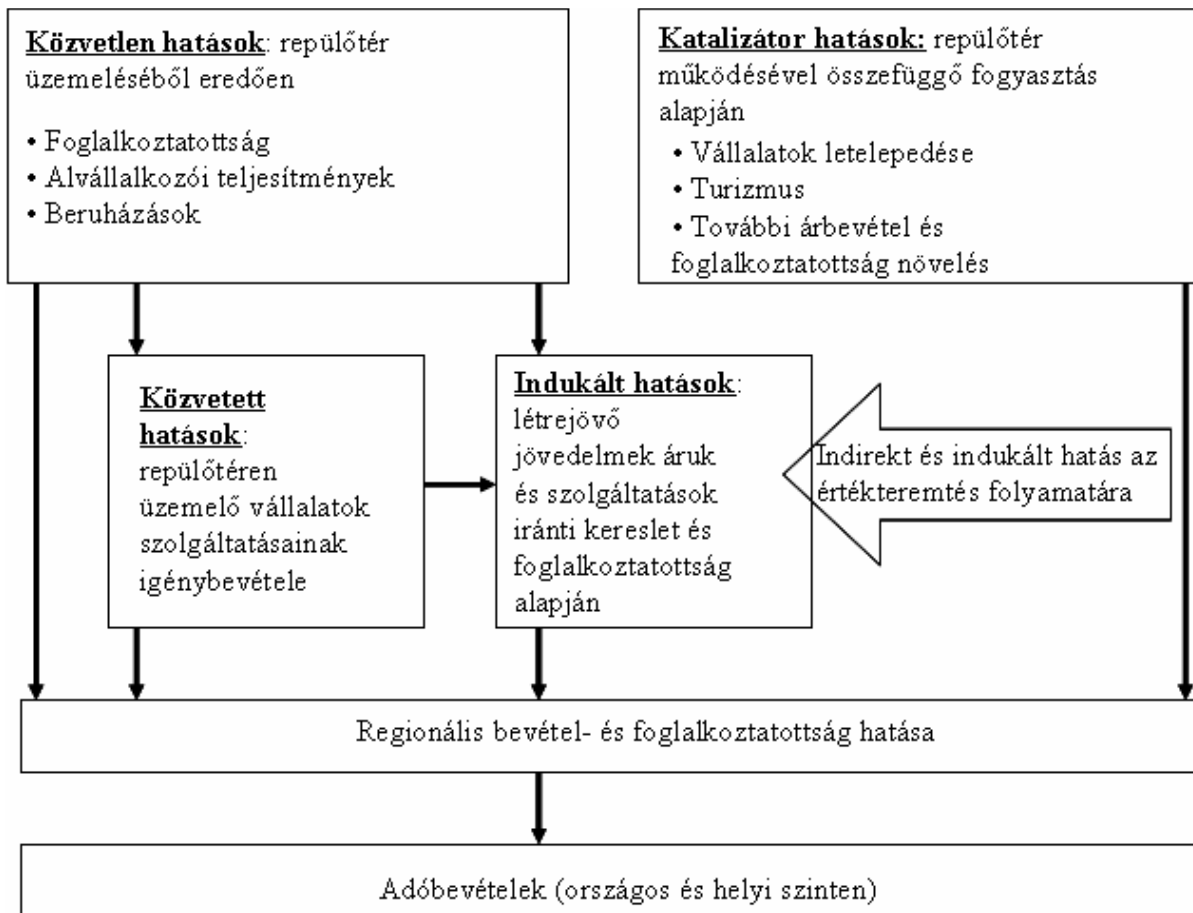


1. ábra: A regionális repülőtér mikrokörnyezete
Forrás: Tiboldi (2008)

Kutatások bizonyítják, hogy erős kapcsolat létezik a szolgáltatások minősége és a fogyasztói szándék között. A szolgáltatások minősége közvetlen és/vagy közvetett hatást gyakorol a fogyasztói hajlandóságra a fogyasztói elégedettség keresztül (ZEITHAML ET. AL, 1996; CRONIN ET. AL, 2000). Veres és társai (2011) véleménye szerint egy reptér „milyensége” nagy súllyal hozzájárul egy térségről kialakított kép milyenségéhez, mivel ahhoz köthető a várossal kapcsolatos első benyomás és az utolsó is. Továbbá a színvonalas kiszolgálás, a pontos szervezés, odafigyelés és a reptéri környezet minősége is szerepet játszik abban, hogy egy látogató visszatérjen adott desztinációba, esetleg ajánlja további ismerőseinek.

A **2. ábra** mutatja be Graham (2001) kutatásai alapján meghatározott modellt, amely a mikro és makrogazdasági hatásokat együttesen tartalmazza. A modelltől megállapítható, hogy az adóbevételek nagysága összefüggésben áll ezekkel a hatásokkal. A közvetlen hatások a repülőtér üzemeltetéséből erednek, mint a foglalkoztatottság, beruházások és az alvállalkozási teljesítmények. A katalizátor hatások a repülőtér működésével összefüggésben jönnek létre, például a repülőtér új vállalatokat vonz magával, ami a foglalkoztatottság növelésével jár együtt, ami végeredményként növeli a város adóbevételét.

Klophaus (2006) kutatásai alapján arra a megállapításra jutott, hogy a közvetlen, közvetett és az indukált hatások eredője a repülőtéri tevékenységek és szolgáltatások. Katalizátor hatás alatt pedig a régió egyszerűbb megközelítését érti, amely a légi közlekedés működésének eredménye.



2. ábra: Repülőtér közgazdasági hatása
Forrás: Graham, 2001

A bemutatott két modell rámutat az utasszám, valamint az repülőtér utasai és a további gazdasági szereplők – lakosság, vállalati szféra, önkormányzat, repülőtér – között lezajló interakció fontosságára. Repülőtér konkrét hatásainak vizsgálatára addig nincs lehetőség, amíg nem ismerjük meg az utasok körét és az általuk igénybe vett szolgáltatásokat.

5. Kutatási projekt bemutatása

Az utasforgalom összetételét illetően az állampolgárságon kívül nem gyűjtöttek eddig adatokat (KSH, Debreceni Repülőtér), ezért nehéz lenne következtetéseket levonni azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér új szolgáltatása miben és milyen mértékben járult hozzá a régió fejlődéséhez. Többek között ez volt az egyik indoka a 2014 januárjában megkezdődő repülőtéri kutatásnak. A kutatás a Debreceni repülőtér külföldi utasai körében 9 hónapon keresztül tartott, amely egyik célja a külföldi látogatók kiszolgálásának vizsgálata és az igénybe vett szolgáltatások megismerése volt. Azoknak az utasoknak, akik látogatóként azonosíthatóak Debrecen számos lehetőséget kínál, mivel a város jelentős természeti és kulturális adottságokkal rendelkezik, évente számos kulturális esemény kerül megrendezésre, rendelkezik konferenciaközponttal, amely a hivatásturizmus elengedhetetlen feltétele valamint jelentős az egészségturizmus is. Nem állt rendelkezésre adat arról, hogy milyen az utasok demográfiai összetétele, mi az utazásuk motivációja, milyen hosszú a városban eltöltött idő, melyek az igénybevett szolgáltatások, e miatt, a szolgáltatások megismerése mellett a kutatás célja az alapsokaság megismerése volt. A vizsgált személyek körét a külföldi

állampolgárságú látogatók képezték, akik a városban bizonyos számú napot eltöltöttek és különböző szolgáltatásokat vettek igénybe. A szolgáltatások között a vizsgálat tárgyát nyolc különböző szolgáltatás alkotta, ezek: repülőtéri szolgáltatások, közlekedés, szállás, étkezés, szórakozás, egészség, konferencia és sport.

Jelenleg folyamatban van az adatbázis elkészítése és az adatok értékelése, de az elsődleges részeredmények alapján elmondható, hogy több alkalommal előfordult, hogy a szolgáltatást végző szervezetnek/vállalatnak nem sikerült teljesítenie a látogató által elvárt szintet, alulteljesítés jelentkezett és a látogató úgy ítélte meg, hogy rosszabb szolgáltatásban részesült, mint amilyen az ő elvárása volt a szolgáltatóval szemben. Az igénybevett szolgáltatások elvárásnak való megfeleléssel kapcsolatos részeredményeit az 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat: Igénybevett szolgáltatás elvárásnak való megfelelése (fő,%), N=190

	Rosszabb volt, mint amire számítottam		Olyan volt, mint amire számítottam		Jobb volt, mint amire számítottam	
Repülőtér	35	18.42%	142	74.74%	13	6.84%
Közlekedés	17	13.18%	96	74.42%	16	12.40%
Szállás	16	2.78%	44	61.11%	12	36.11%
Étkezés	13	13.13%	65	65.66%	21	21.21%
Szórakozás	7	23.33%	20	66.67%	3	10.00%
Egészség	9	31.03%	12	41.38%	8	27.59%
Konferencia	0	0.00%	11	84.62%	2	15.38%
Sport	2	15.38%	9	69.23%	2	15.38%

Forrás: Saját kutatási részeredmény, 2014

A táblázatból is látható, hogy több alkalommal nem felelt meg a szolgáltatás a látogató elvárásának és rosszabb volt a szolgáltatás, mint amire számított. A továbbiakban ez alapján indokoltannak megállapítása, hogy milyen indikátor okozta a látogatók elégedetlenségét. A legtöbb esetben az igénybe vett szolgáltatás nem eredményezett maradandó élményt, de az elvárásnak megfelelt. Az elvárásnak való megfelelés eredményei által lehetőség lesz a későbbiekben kiválasztani azokat a szolgáltatási folyamatokat, amelyek részletező vizsgálata szükséges. Az adatgyűjtésnek köszönhetően a létrejövő adatbázis olyan input adatokat biztosít, melyeknek köszönhetően lehetőség nyílik valós problémák, adatokkal alátámasztott vizsgálatára.

A vizsgálat eredményei a későbbiekben támpontot adhatnak a város turisztikai termékeinek és szolgáltatásainak továbbfejlesztéséhez és javításához. A kutatás és a vizsgálat befejeztével a cél egy olyanfolyamatmodell kialakítása, amely tartalmazza a szolgáltatás-, desztináció-, marketing- és egyéb menedzsment területeket érintő folyamatok összességét, amellyel a Debrecenbe utazók a városban töltött idő alatt „találkoznak”. Ennek a modellnek a segítségével meghatározhatóvá válnak azok a problémás területek, amelyek átszervezésre szorulnak a látogatók elégedettségének növelése céljából.

A mikro és makro hatások bemutatásából már kiderült, hogy a szolgáltatások és azok minősége nagy szerepet töltenek be az utasszám növekedésében. A Debreceni Repülőtér esetében is igazolható, az a szakirodalomban fellelhető gazdasági összefüggés, hogy a

menetrendszerinti járatok létesítése jelentős mértékben hozzájárul az utaslétszám növeléséhez stabilizálásához. Az utaslétszám növekedése és stabilitása pedig elengedhetetlen a regionális repterek jövedelmező üzemeltetésében.

Felhasznált irodalom:

- ARC – Airport Council International: Gesellschaft und ökonomische Impulseuropäischer Flughäfen (2004)
- Az Európai Bizottság általi repülőtér besorolás (EC 2005/C 312/01 15§).
- Cronin, J.J. Jr – Brady, M. K. – Hult, T. M.: Assessing the effects of quality, value, customer satisfaction on consumer behavioral intentions in service environment. *Journal of Retailing*, Vol. 76. No. 2, pp. 193-216 (2000)
- Graham A.: *Managing airports*. Oxford, Butterworth Heinemann (2001)
- KLOPHAUS R.: *Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen*, 90 p. (2006)
- Kramer J.: *Luchthavens en hun uitsaling*. Amsterdam, Knag (1990)
- Lengyel-Rechnitzer: *Regionális gazdaságtan*. Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó (2004)
- Mauer P.: *Luftverkehrsmanagement*. München, Wien (2006)
- Tiboldi T: *A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése*. Doktori (PhD) értekezés. Szent István Egyetem Gödöllő (2008)
- Zeithaml, V.A. – Berry, L.L. – Parasuraman, A: The behavioral consequences of service quality. *Journal of Marketing*, Vol. 60. No. 2, pp. 31-46. (1996)
- II: <http://www.debreceairport.com/tortenelem/>, letöltés ideje: 2014.12.20.

Szerzők

- Palatinus Brigitta: Vezetés és Szervezéstudományi Intézet, Gazdaságtudományi Kar, Debreceni Egyetem. Böszörményi út 138, 4032 Debrecen, Magyarország.
brigitta.palatinus@gmail.com
- Dr. Gályász József: Vezetés és Szervezéstudományi Intézet, Gazdaságtudományi Kar, Debreceni Egyetem. Böszörményi út 138, 4032 Debrecen, Magyarország.
galyasz.jozsef@econ.unideb.hu