

SZENT ISTVÁN EGYETEM
GÖDÖLLŐ

**A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREK FEJLESZTÉSÉNEK
GAZDASÁGI ELEMZÉSE**

DOKTORI ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

TIBOLDI TIBOR

GÖDÖLLŐ
2008

A DOKTORI ISKOLA

megnevezése: Gazdálkodás- és Szervezéstudományok

tudományága: Gazdálkodás- és Szervezéstudományok

vezetője: Dr. Szűcs István
az MTA doktora, egyetemi tanár
Szent István Egyetem
Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar
Gazdaságelemzési és Módszertani Intézet
Intézeti Igazgató

témavezető: Dr. Székely Csaba
az MTA doktora, egyetemi tanár
Szent István Egyetem
Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar
Vállalatgazdasági és Szervezési Intézet
Intézeti Igazgató

.....
Az iskolavezető jóváhagyása

.....
A témavezető jóváhagyása

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS	2
1.1. A TÉMA AKTUALITÁSA.....	2
1.2. AZ ÉRTEKEZÉS CÉLKITŰZÉSEI, HIPOTÉZISEK	3
2. ANYAG ÉS MÓDSZER.....	5
2.1. ANYAG.....	5
2.2. MÓDSZER.....	5
3. AZ EREDMÉNYEK.....	7
3.1. ÚJ ÉS ÚJSZERŰ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK.....	19
4. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK.....	21
5. PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉK	23

1. Bevezetés

1.1. A téma aktualitása

A repülőtéri régiók (airport regions) az elsődleges gazdasági növekedés motorjaivá váltak a XX. század végére. Egyes régiók dinamikus fejlődése mögött jól kialakított regionális fejlesztési stratégia áll, mely egyaránt képes a lokális és a globális közlekedési célok szolgálatára. *A fejlesztések megvalósítása során sok esetben megkerülhetetlen azonban a lokális erőforrások fejlesztésbe való bevonása, mely a jövedelemnövelő hatáson át keresletet indukálhat a régióban.* A légi közlekedés kiemelt szerepe abban is megnyilvánul, hogy az Európai Unió (EU) alapelveinek megvalósulását – a szolgáltatások szabad áramlását – jelentős mértékben elősegíti. A legmodernebb infrastruktúrák üzemeltetése, a helyi munkaerő foglalkoztatása minden politikai erő elsődleges célkitűzései közé tartozik. Sok esetben azonban a kelet-közép-európai országok fejlődésüknél és erős centralizáltságuknál fogva mindössze néhány jól kiépített és működő repülőtérrel rendelkeznek.

Magyarországnak az első és második világháborút lezáró békeszerződések következtében csak korlátozottan volt lehetősége – területi egyenlőtlenségeinek ellensúlyozásaként – a légi közlekedés Budapesten kívüli fejlesztésére, így nem profitálhattak a regionális repülőterek a régiók fejlődéséből. A légi közlekedés nyújtotta lehetőségek azonban szinte egyedülállóak, amelyek az EU-ban rejlő lehetőségek fokozatos kihasználását is lehetővé teszik. Olyan kapcsolatok alakulhatnak ki országok, régiók, városok között, amelyek az európai fejlődés és a régiók felzárkózásának meghatározó elemei lehetnek.

A téma gazdasági és társadalmi szempontból egyaránt aktuális. Értekezésemben a regionális repülőterek fejlesztése és a régiók közötti összefüggést vizsgálom kitérve az állami szerepvállalás szükségességére. 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 magánszféra, ezen keresztül a magántulajdon bevonása.*

A téma időszerűségét az is alátámasztja, hogy a magyar közlekedéspolitika hosszú távú fejlesztési céljai között ugyan már szerepelteti két regionális repülőtér fejlesztését (Debrecen és Sármellék), de sem e két, sem a többi regionális repülőtér fejlesztésére állami forrást már nem biztosít. A következő évtizedekben e területen is erősödni fog az önkormányzatok felelőssége és koordinációs, szervező, vezető szerepe mivel az európai régiók fejlődésével párhuzamosan régiók szintjéig lebontva jelentkezik majd a közlekedéspolitika összehangolásának igénye.

A szóban forgó koordinációs mechanizmus működése és a regionális repülőterek gazdasági fejlesztésének elemzése eddig nem volt tudományos

vizsgálatok tárgya, ezért elméleti és gyakorlati összefüggésre is rávilágítottam a kutatásaim alkalmával. Munkám során felhasználtam a kutatás témakörében szerzett hazai és nemzetközi tapasztalataimat, melyeket a régiók felzárkózásának elősegítésére bocsátom.

1.2. Az értekezés célkitűzései, hipotézisek

A téma komplexitása és a gazdasági vizsgálatok sokszínűsége megkívánta, hogy a regionalitást, a légi közlekedést és a tulajdonosi viszonyokat külön-külön, valamint azok kölcsönhatásaiban is vizsgáljam. Ennek érdekében a következő célokat tűztem ki a téma kidolgozásakor:

1. A nemzetközi szakirodalomból kiindulva, a hazai szakirodalmat is felhasználva meghatározásokra törekedtem, és ajánlásokat fogalmaztam meg a regionális repülőterek besorolásához.
2. Rávilágítottam a regionális repülőterek működését meghatározó gazdasági és/vagy politikai előfeltételeire.
3. Bemutattam azokat a külső hatásokat, amelyek fontos szerepet játszottak a hazai repülőterek fejlődésében, és a regionális repülőterek kialakításában.
4. A regionális és hagyományos repülőterek közötti összefüggéseket és különbségeket az alábbi szempontok szerint elemeztem:
 - nemzetközi tapasztalatok és a hazai példák összevetése,
 - a regionális repülőterek szerepének értékelése,
 - a régióban kifejtett jövedelemtermelő és jövedelem megtartó képesség bemutatása,
 - a köztulajdonban lévő regionális repülőterek hatékonysági kérdései.
5. A hazai és nemzetközi példákon keresztül a fejlesztés gazdasági elemzésén alapuló makroökonómiai és mikroökonómiai eredményeit mutattam be, továbbá megvizsgáltam a repülőterek fejlesztésével összefüggő pozitív és negatív externáliáit és hatásait.
6. Az értekezés alapvető célja, hogy a vizsgált példák, elméleti összefüggések és megalapozott kutatások alapján az új tudományos eredmények, valamint ajánlások kerüljenek megfogalmazásra a regionális repülőterek fejlesztésével kapcsolatban az alábbiak kérdésében:
 - a regionális felzárkózás és a régiók légi közlekedésének összefüggései,
 - a beruházások és az állami szerepvállalás szükségessége,
 - a tapasztalatok alkalmazhatóságának vonatkozásában nyolc magyarországi regionális repülőtér fejlesztésével összefüggő elemzések elvégzése a fejlesztési sorrend megállapításának érdekében.

Az értekezésem során az alábbi hipotéziseket fogalmaztam meg:

1. A politikai alapon kijelölt, gazdasági elemzést nélkülöző regionális repülőtér-fejlesztés hosszútávon nem alternatívája az érett gazdasági környezetben fejlesztett regionális repülőtereknek.

2. A regionális repülőterek tartós növekedéshez (utas szám-növekedés és légi teherszállítás) érett gazdasági környezetre van szükség és ebből következően a regionális repülőterek hosszú távú nyereségességét kizárólag a menetrend szerinti forgalom és a nem-légiforgalmi bevételek együttes megléte képes biztosítani.
3. Az intermodális rendszerben üzemelő repülőtereknek elsődleges hasznélvezője a repülőtér, azonban a regionális repülőterek gazdaságos üzemeltetéséhez az intermodalitás nem szükséges feltétel.
4. A magyarországi adminisztratív régiók a történelmi fejlődés alapján csak kevés kivételtől eltekintve tudják betölteni a régió gazdasági centrumszerepét, ezért előtérbe kell helyezni a határokon átvéelő, a régió történelmi centrumaival való közlekedés fejlesztését.
5. A negatív externáliák mellett is cél az utas szám növelése, azonban a repülőterek maximális kapacitásának meghatározására nem a technikai, hanem egyre inkább a biztonsági és környezeti kapacitás mérése kerül előtérbe, amely élénkítő hatással lehet a regionális repülőterek forgalomnövekedésére.
6. A szövetségi berendezkedésű államok többségében a regionális repülőterek tulajdonlása és üzemeltetése is többségében állami feladat, ezzel szemben az unitárius államok nagyobb teret engednek a magántőkének a tulajdonlás és az üzemeltetés területén.
7. A regionális repülőterek aktívan hozzájárulnak a regionális gazdaság élénkítéséhez, azok makro- és mikrogazdasági hatásain keresztül ezért a tulajdonos önkormányzatok számára különösen fontos a repülőtér gazdaságos üzemeltetése, mely feletti kontrollját tulajdonosi pozícióján keresztül tarthatja fent.
8. A vállalatok telephelyválasztását, a jól működő regionális repülőterek szignifikánsan befolyásolják.

2. Anyag és módszer

2.1. Anyag

Az értekezés témakörében a célkitűzéseknél felvetett kérdések és a hipotézisek vizsgálatához – a téma rövid fejlődéstörténeti múltja és a hazai közgazdaságtudományban hiányzó korábbi témafeltárás következtében – csak korlátozott szakirodalom áll rendelkezésre. Légi közlekedésünk kialakulása, fejlődése, jelenlegi függősége alapján elmondható, hogy elsősorban a Németországból érkező hatások, tendenciák befolyásolták a magyarországi légi közlekedés fejlődését. Ezért tartom különösen fontosnak figyelemmel kísérni a német szakirodalmat, valamint feltárni a németországi regionális repülőterek tapasztalatait, valamint az EU ezen irányú példáit, amely az értekezés kiindulási alapja. Ezen túlmenően az európai fejlett és kevésbé fejlett országok regionális repülőtereinek példáiból, azok sikeres és kevésbé sikeres eredményeiből következtetéseket vonok le, melyek a vizsgált hipotéziseket tézisekké emeli.

2.2. Módszer

Az Európai Unió további fejlődésének alapja a régiók közötti együttműködés, amely csökkentheti a meglévő regionális különbségeket az egyes régiók között. Ehhez kapcsolódó kérdéskör az integrált közlekedés kialakítása, amely szükséges feltétele az európai régiók fejlődésének. Az újonnan kialakuló piaci mechanizmusok és a koordináció teszi lehetővé a kapacitások kihasználásának növelését, az egyes régiók jobb elérhetőségét, mely végső hatása a regionális repülőterek fejlődésén keresztül a régióban jelentkező jövedelem növekedése. Ezen összefüggések vizsgálata alkalmazott közgazdaságtani kutatást igényel, melyekhez az alábbi módszerek kerültek felhasználásra:

Szakirodalmi elemzés, összehasonlítás

Kutatásom a hazai és nemzetközi szakirodalom széleskörű és átfogó összehasonlításán alapszik, melynek során ajánlások kerültek megfogalmazásra. A feltárt szakirodalom összehasonlító elemzése megfelelő kiindulópontot adott a definíciók megfogalmazásához, a történelmi összefüggések felismeréséhez, valamint a tényadatok elemzéséhez.

Komparatív elemzések

A repülőterek gazdasági elemzése, a régiók és makrogazdasági összefüggéseik, a GDP és az utas szám közötti összefüggések bemutatásán túl sor került megyei alapadatok részletes elemzésre, úgy mint a külföldi érdekeltségű vállalkozások számának, nettó átlagkereset, lakosság száma, K+F ráfordítások, régió beutazó turizmusa és az utazási aktivitás megyei szintű összehasonlító elemzésére.

Szekunder kutatások

A statisztikai elemzések kiinduló pontjait képező alapadatok az EU Statisztikai Hivatala (Eurostat) és a magyar Központi Statisztikai Hivatal (KSH) kiadványaiból, valamint az internetről való adatgyűjtésből származnak. Feldolgozásra kerültek a területi statisztikák, melyek pontozásos összehasonlító elemzéseim kiinduló pontját képezték.

Kérdőívek

2006 nyarán egy magyarországi regionális repülőtérre érkező utasok között végzett, 500 darabos mintából álló kérdőíves felmérés alapján összehasonlítást végeztem, a Magyarországra, az adott régióba repüléssel érkező utasok szokásairól. Ezeket az információkat, valamint a nemzetközi és a KSH erre vonatkozó elemzéseit hasonlítottam össze.

Dokumentum analízis

A regionális operatív programok és a regionális repülőterek éves jelentései, valamint beszámolóit alapján eredmények, összefüggések és következtetések kerültek megállapításra.

SWOT-analízis

A nyolc elemzésre kiválasztott repülőteret (Debrecen, Győr-Pér, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs-Pogány, Sármellék/FlyBalaton, Szeged, Veszprém-Szentkirályszabadja) négy szempont alapján hasonlítottam össze: erősségek, gyengeségek, lehetőségek, fenyegetések.

Statisztikai módszerek

A regionális repülőterek és területi beágyazottságuk kapcsolatának vizsgálatát területi statisztikák felhasználásával, azok pontozásos összehasonlító elemzése alapján végeztem, meghatározva a regionális repülőterek fejlesztésére vonatkozó sorrendet.

Interjúk

Fontosnak tartottam a hazai és nemzetközi közgazdászok, a gyakorlati légi közlekedéssel és a regionális politikával foglalkozó szakemberek véleményének feldolgozását. E módszer lehetőséget biztosított arra, hogy a döntéshozatal mechanizmusa az irányítói szinttől az elemzőkön át az adaptáció szintjén is kiértékelhetővé váljon. Interjúkat készítettem külföldi regionális repülőterek fejlesztésével foglalkozó befektetőkkel, az eladók oldalát képviselő, a régióban lévő repülőtér-fejlesztése felett diszponáló önkormányzati vezetőkkel is.

3. Az eredmények

Értekezésemhez szorosan kapcsolódik a repülőterek meghatározása. Magyarországon az 1995. évi XCVII. törvény 37. §-a rendelkezik a repülőterek fogalmi meghatározásáról³. A törvény két fő csoportba (A, B) és hat alcsoportba sorolja a magyarországi repülőtereket:

- A. Nyilvános repülőtér
 - a.) Kereskedelmi repülőtér
 - b.) Nem kereskedelmi repülőtér
 - c.) Közös felhasználású polgári és katonai repülőtér
 - d.) Közös felhasználású katonai és polgári repülőtér
- B. Nem nyilvános repülőtér
 - a.) Polgári repülőtér
 - b.) Állami repülések céljára szolgáló repülőtér

A jelenlegi hivatalos kimutatás azonban ellentmondásos. A Polgári Légi közlekedési Hatóság, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium valamint irodalmi következtetésem eltérő eredményekhez vezetnek, melyet az *1. táblázat* foglal össze.

1. táblázat: A magyarországi repülőterek nyilvántartása

	Polgári Légi- közlekedési Hatóság	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium	Irodalmi következtetések
Repülőterek (leszállók) száma	30	47	37
Ebből nyilvános	9	7	9
Nem nyilvános	21	40	28

(*Forrás: Saját összeállítás a GKM és egyéni kutatás alapján*)

Az eltérő besorolások egyik oka, hogy a repülőterek nyilvántartása a katonai szigorú kontroll 1990-ben történt megszüntetésével együtt bizonytalanná vált. Az egymásnak alárendelt szakmai hivatalok nem vezetnek pontos nyilvántartást a repülőterekről, hiányzik az egységes nyilvántartás és repülőtér besorolási rend. *Megállapítható, hogy jelenleg (2007 év végén – T. T.) több mint 70 és 75 között van*

³ Az első légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabály 10.270/1922 M. E. rendelet volt a Magyarország légügyeinek vezetését először a Magyar Királyi Légügyi Hivatal végezte.

a leszálló helyek száma Magyarországon, de nyilvános repülőtér státusszal és állandó határnyitási joggal – mindössze három repülőtér rendelkezik: a Budapest Ferihegyi repülőtér, a Debreceni repülőtér és a Sármellék/FlyBalaton repülőtér.

A nemzetközi és hazai szakirodalmi feldolgozás alapján többdimenziós összefoglaló táblázatot állítottam össze, amely segíti elhelyezni a repülőtér-besorolásokon belül a regionális repülőtereket. Az eredményeket a 2. táblázat tartalmazza.

2. táblázat: A repülőterek, a regionális repülőterek és a leszállóhelyek főbb jellemzői

Főbb jellemzők	Repülőtér típusok	Mega/ Major HUB	Másodlagos HUB Nemzetközi repülőtér	Regionális repülőtér	Leszállóhelyek	Megjegyzés
Évi utasszám	> 50 millió	<15 millió	< 2 millió	< 100 ezer	Repülőtéren megfordult (érkező és induló utasok együttes száma)	
Évi cargo (t)	> 1-2 millió t	50-150 ezert	< 10 ezert	< 5 t	Éves átrakott árúk összsúlya	
Desztinációk száma	>300	200>x>150	<15	Ad hoc	Egy évben elérhető városok száma	
ICAO Cat	III a-c.	II.- III.a.	I.-III.	Fejlesztési lehetőség adott	Instrument Landing System (ILS) III.c. a legnagyobb leszállási biztonságot adó szint	
Leszállópályák hosszúsága	Legalább 2 db; 3000 m-nél hosszabb	Legalább 1db; 2500 m-nél hosszabb	Általában 1 db; 2000-2500 m közötti	Általábanl db; 2000 m-nél rövidebb	Szélesség minden esetben min. 45 m	
Forgalom megoszlása (üzleti/egyéb %)	40/60	30/70	10/90	-	-	
Átszálló utasok aránya	>35%	>15-20%	<5%	-	Érkező és továbbutazó forgalom	
Régió és a repülőtér kölcsönhatása	Alacsony	Közepes	Magas	-	Repülőtér és a régió együttműködése	
Elhelyezkedés	Nagyvárosok közelében	Közepes 1-2 milliós városok közelében	0,5 millió alatti város mellett	Bárhol	Regionális repülőterek általában nagyobb vonzókörzettel rendelkeznek	
Költség struktúra	Magas ktg.	Magas ktg.	Alacsony ktg.	-	Regionális repülőterek általában 50%-os ktg előnnyel dolgoznak	

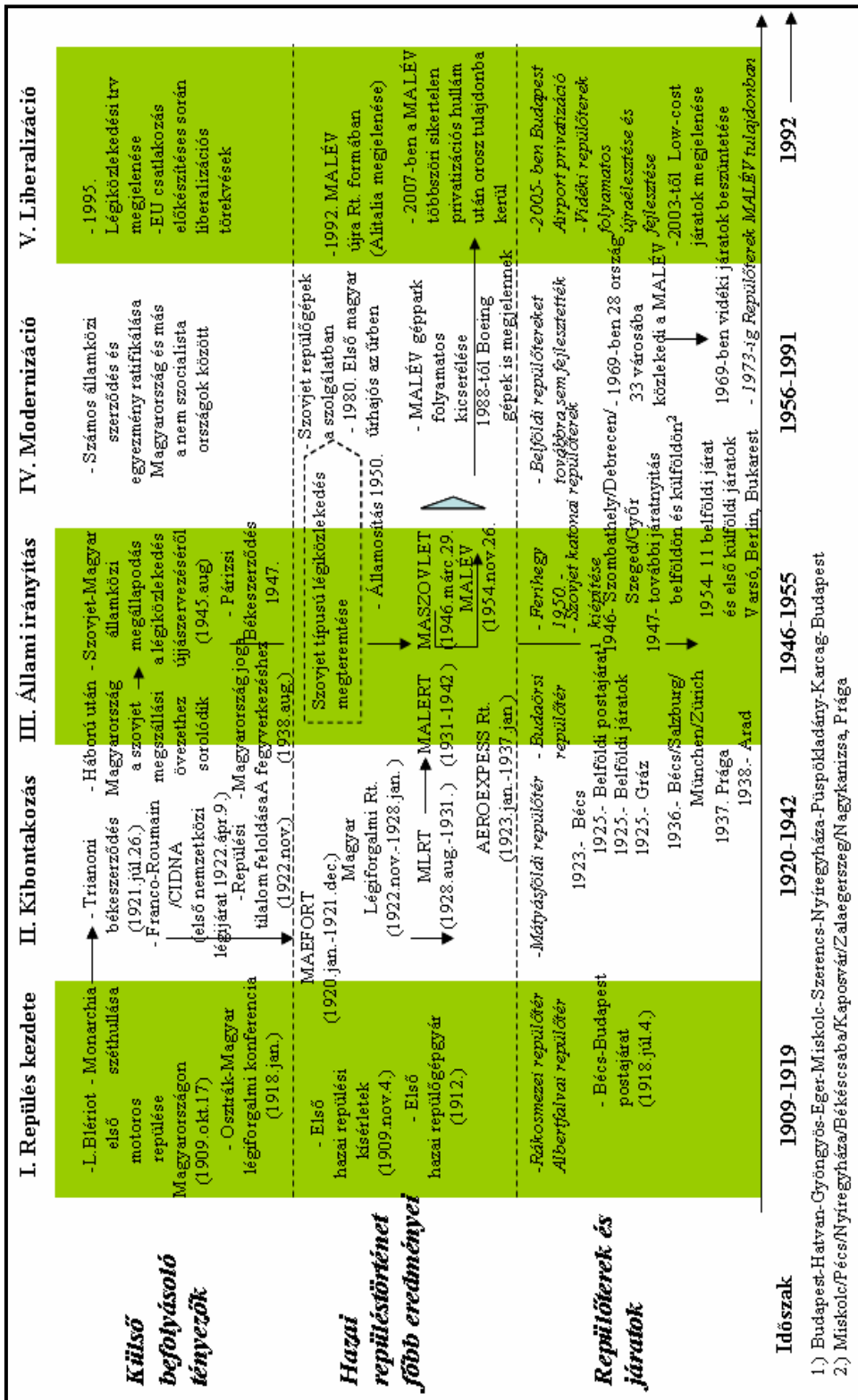
(Forrás: Saját kutatások és szerkesztés)

A regionális repülőtereket elsősorban az alacsonyabb utas száma különbözteti meg a nagyobb repülőterektől, amint ezt Kramer (1990) is megállapítja. Az utas szám növekedésének hátterében a régió növekedése áll, amely egyértelműen a közepes méretű, másodlagos nemzetközi repülőtérre emeli a regionális repülőtereket. Ennek a növekedésnek a következménye a magasabb áruforgalom (10 ezer t/év) és már valóban nemzetközi repülőtérként üzemelő jelentős számú (legalább 15) elérhető állomásszám. *Ezen jelzőszámok eléréséhez azonban nélkülözhetetlen a repülőtér műszaki fejlettsége, amely már a regionális repülőterek esetében is minimum 2000 méteres leszállópályát feltételez. Véleményem szerint ennek alapján a magyar jogszabályoknak is egyértelművé kell*

teni, hogy a regionális repülőtérré sorolás szükséges, de nem elégséges feltétele a legalább 2000 méteres szilárd burkolattal ellátott leszállópálya.

A légi közlekedés gyakorisága alapján megkülönböztetjük a menetrend szerinti és az ad hoc forgalmat, amely a regionális repülőtér-fejlődés leginkább kritikus eleme. Kutatási eredményeim rávilágítottak arra a tényre, hogy *csakis a menetrend szerinti forgalom lehet az, amely egy regionális repülőteret hosszútávon is nyereségesen működtetve képes azt a nemzetközi forgalomba bekapcsolni, ezáltal a fedezeti ponthoz szükséges utas szám gyorsabb elérését elősegíteni.* E feltevést hazai és nemzetközi példák is igazolták. A menetrend szerinti utasforgalom egy kiszámítható bevételt és egy állandó, kalkulálható „fogyasztást” jelent a repülőtérnek és a régióknak, amelyre a turisztikai vállalkozások építenek. Ennek alapján a vállalkozásoknak érdekükben is áll a szezonális járatok helyett a menetrend szerinti fogalom fenntartása.

A légi közlekedés fejlődésének közel száz éves történelmét öt korszakra bontva (1. ábra), megállapíthatjuk, hogy Magyarországon a külső befolyásoló erők voltak jelentős hatással a légi forgalom fejlődésére. A *belföldi légi közlekedés történetét összefoglalva kijelenthető, hogy a jelenlegi országhatáron belüli vidéki repülőterek egyike sem volt képes hosszútávon bebizonyítani létjogosultságát, azonban a GDP növekedése, az utazási szokások jelentős átrendeződése, a bővülő alacsony költséggel üzemelő légitársaságok folyamatos helyszínkeresése megállíthatatlan folyamat és egyedüli lehetőség a hazai regionális repülőterek kitorésére. Azonban a regionális repülőterek fejlődése a hiányzó lokális gazdasági háttér nélkül elképzelhetetlen, ezért értékelődik ismét fel köztulajdon felett tulajdonosi jogokat gyakorló önkormányzatok felelőssége.*



I. ábra: A magyar légi közlekedés száz éves fejlődésének főbb szakaszai és összefüggései
(Forrás: Saját kutatás és szerkesztés)

1.) Budapest-Hatvan-Gyöngyös-Eger-Miskolc-Szerencs-Nyíregyháza-Püspökladány-Karcag-Budapest
2.) Miskolc/Pécs/Nyíregyháza/Békéscsaba/Kaposvár/Zalaegerszeg/Nagykanizsa, Pécs

Egyetértek Legenza (2005) megállapításaival, mely szerint *repülőterek hatékonyan csak intermodális rendszerben, integráltan tudnak működni, azonban mérleg és eredményességi vizsgálataim alapján arra a következtésre jutottam, hogy a regionális repülőterek gazdaságos üzemelésének nem szükséges előfeltétele az intermodalitás. A vizsgálati eredményeket a 3. táblázat tartalmazza.*

3. táblázat: A regionális repülőterek vasúti bekötése és nyereségének összefüggése

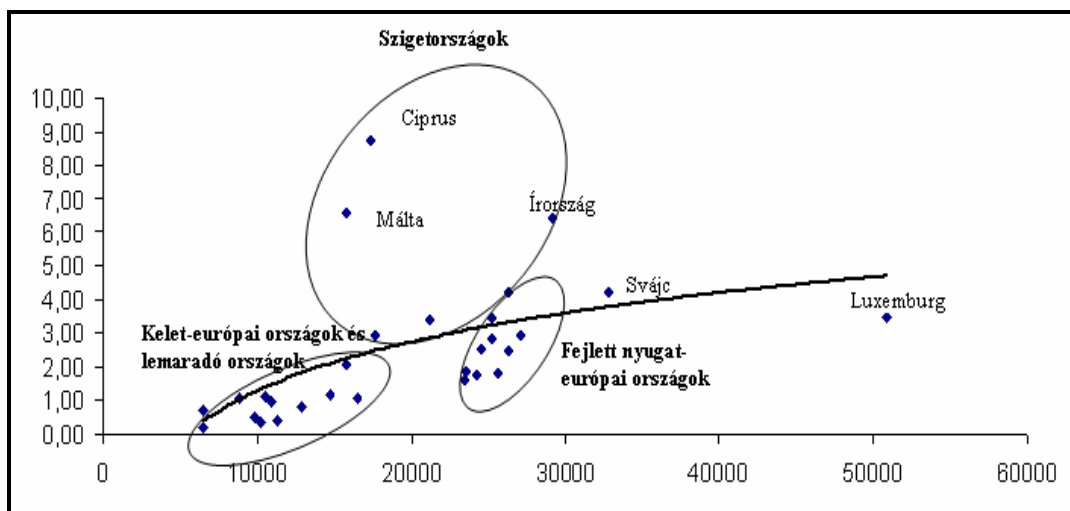
Regionális repülőtér	Kiépített vasúti összeköttetés	Használatban	Gazdálkodás
Frankfurt Hahn	Nincs	Nincs	Nyereséges
Friedrichshafen	Nincs	Nincs	Nyereséges
Baden-Baden	Nincs	Nincs	Nyereséges
Temesvár	Nincs	Nincs	Nyereséges
Sármellék/FlyBalaton	Van	Nincs	Veszteséges
Debrecen	Nincs	Nincs	Veszteséges
Győr	Nincs	Nincs	Veszteséges
Pécs	Nincs	Nincs	Veszteséges

(Forrás: Egyéni kutatás, 2007)

Egyetlen ágazat sem képes önállóan egy racionális rendszer kritériumainak megfelelni, ezért a legjobb megoldásnak az egységes, együtt működő ágazatokat szokták tekinteni. Külön meg kell említeni a gyors és logikus átjárást – akár személy-, akár teherforgalomról is van szó – az egyes közlekedési ágazatok között. A magyar intermodalitás logisztika fejlesztési koncepció (2006) helyesen tesz említést a debreceni logisztikai szolgáltató központ kialakításáról, erősen építve a városi repülőtér infrastruktúra-fejlesztésére. Ugyanis amíg egy regionális repülőtér kizárólag utasforgalomból kívánja fedezni költségeit, valóban nem szükséges feltétel az intermodalitás. Ebben az esetben a vasúti kapcsolat nagyrészt a repülőtér megközelítését segíti elő, azaz a fedezeti pont elérését. *A regionális repülőterek megközelítésének ugyanis egyik kulcskérdése a vasúti közlekedési eszközzel való repülőtéri kijutás, amely Nyugat- és Közép-Kelet-Európában is további fejlesztéseket igényel. Ennek ellenére az általam vizsgált három németországi, egy romániai és négy magyarországi regionális repülőtér vasúti összeköttetése és nyereséges üzemelése között nem fedezhető fel egyértelmű kapcsolat. Az általam vizsgált nyereséggel üzemelő németországi repülőterek esetében egyik sem rendelkezett közvetlen vasúti összeköttetéssel. Regionális repülőtereink esetében nem beszélhetünk európai szintű vasúti elérhetőségről, de tudatos, erre vonatkozó koncepcióról sem. Véleményem szerint szükséges volna a határokon átnyúló regionális központok vasúti elérhetőségének fejlesztése és javítása, valamint a jövőbeni magyarországi repülőterek felépítésére vonatkozóan kötelező jelleggel a vasúti csatlakozás kiépítésének jogszabályi rögzítése.*

Magyarország esetében a repülőterek fejlesztése az állam alacsony szerepvállalása mellett történhet (Új Magyarország Fejlesztési Terv, 2006). Eközben Európa nyugati felében tudatos, országok közötti koordináció eredménye a repülőterek fejlesztése, melyhez az egyes 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 a több száz éves fejlődés során kialakult centrumokkal való együttműködésben keresni a régiók felzárkózását és integrálását, szemben egy erőltetett saját regionális repülőtérral rendelkező fejlesztésben. Így a Kárpát-medence regionális repülőterei és környező városai között a közlekedési lehetőségek fejlesztésére kell nagyobb hangsúlyt fordítani, így a vasút, buszjáratok kiszámíthatóságára, közutak fejlesztésére.*

A magyarországi légi közlekedés arányait nemzetközi összehasonlításban vizsgálva megállapítható, hogy utazási intenzitásában nemzetközi szinten is alacsony (0,82 utazás/fő egy év alatt), amely nagyrészt Budapestre koncentrálódik. Csehország Magyarországhoz hasonló népességi és gazdasági szerkezete és Prága központúsága azonban azt a képet vetíti előre, mely szerint a nagyobb utazási intenzitás (1,19 utazás/fő/év) nem jár együtt a regionális és fő repülőterek e régióban való együttes növekedésével, sokkal inkább az elsődleges repülőterek forgalmának növekedését jelenti. Ebből következően Magyarországon rövidtávon (3-5 éven belül) nem várható, hogy a regionális repülőterek összesen elérjék az 1 milliós éves utas számot, sokkal inkább a fővárosi, budapesti forgalom további erőteljes koncentrációjára lehet számítani. Ennek mértéke azonban a légi közlekedésre leginkább ható GDP növekedésétől függ, mely az utóbbi években a régióban legalacsonyabb ütemben növekedett, s ebből kifolyólag a légi közlekedés változásában is jelentősen elmarad a térség többi országainak növekedésétől. Közös ábrán ábrázolva az európai országok két főcsoportját, az utazási intenzitást (Y-tengely) és az egy főre jutó GDP-t (PPS alapján, X-tengely), három homogén csoport ismerhető fel (2. ábra).



2. ábra: Utazási intenzitás (Y-tengely) és az egy főre jutó GDP (PPS alapján, X-tengely) összefüggése
(Forrás: Eurostat, saját számítások)

A három csoportba sorolt országok értékei, de leginkább a közép-európai és lemaradó, valamint a fejlett nyugat-európai országok felvett értékei jól tükrözik az összefüggést a GDP és az utazási intenzitás között. Ennek alapján elmondható, hogy a GDP és az utazási intenzitás között pozitív korreláció mutatható ki, melyből és a levezetett összefüggésből adódóan a magyarországi regionális repülőterek forgalmának mérsékelt növekedéséhez is a gazdasági teljesítményének növelésére van szükség.

Az értekezés keretében vizsgált föderalista berendezkedésű németországi és ausztriai regionális repülőterek tulajdonlása és üzemeltetése struktúrájának összefoglalását a 4. táblázat szemlélteti. A mindösszesen harminc vizsgált regionális repülőterből három németországi és két magyarországi repülőtér kivételével arra az eredményre jutottam, 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 NUTS-2 egységek központjai korlátozott (tervezési, szervezési) funkciókkal rendelkeznek. Ennek ellensúlyozására és a regionális fejlődés megindítása érdekében a regionális repülőterek magánosítása a régiók felzárkózásához vezethet.

4. táblázat: A vizsgált regionális repülőterek tulajdonosi struktúrája

	A vizsgált regionális repülőterek száma	ebből magántulajdonban lévő repülőtér és/vagy üzemeltetés	A magántulajdonban lévő repülőtér és/vagy üzemeltetés aránya
Ausztria	5	0	0
Magyarország	8	2	25%
Németország	17	3	17%

(Forrás: Repülőterek saját adatai, saját kutatás, 2006)

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

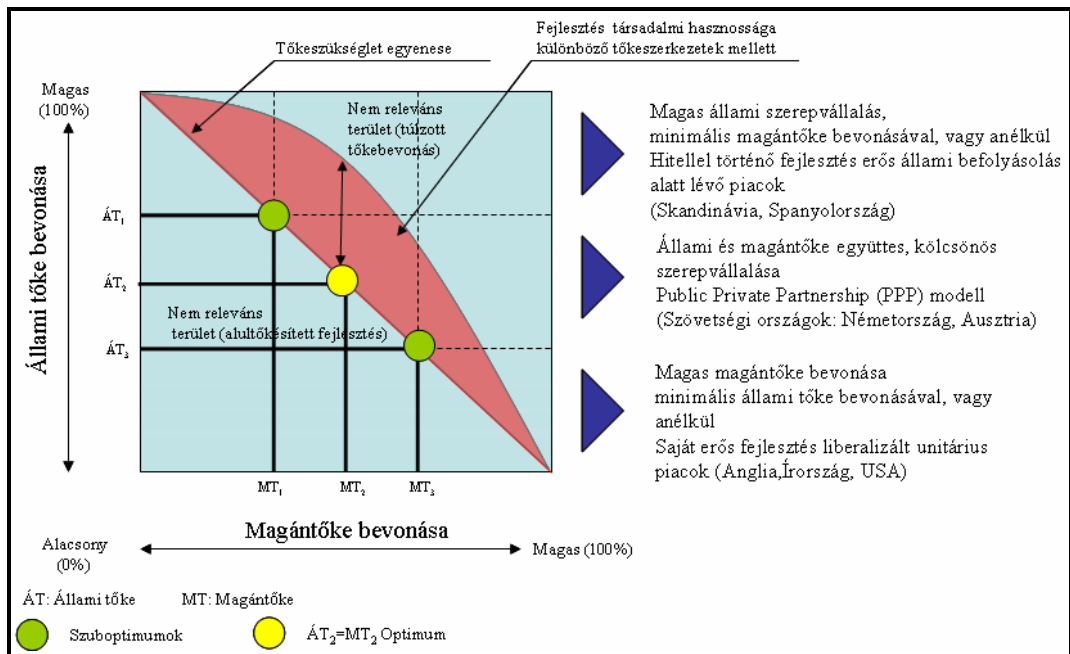
Kétségtelen tény azonban, hogy a légi közlekedésen belül egyre inkább előtérbe kerül a hatékonyságnövelés, és ezen keresztül a költségek csökkentésének igénye, elsősorban a nagyobb repülőterek esetében. *Elemzéseimből kiderült, hogy a magántőke térnyerése elsősorban a közepes és nagyobb repülőterek esetében figyelhető meg, miközben a kisebb regionális repülőterek a szövetségi berendezkedésű államokban egy-két kivételtől eltekintve köztulajdonban maradnak.*

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. Egyéni kutatásaim alapján – amelyeket az európai regionális repülőterek tulajdonosi szerkezetére vonatkozóan végeztem – 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 (3. 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.

Mindkét szélső érték, azaz túlzott mértékű magántőke (MT) vagy állami tőke (ÁT) bevonása elvezethet a regionális repülőtér megszüntetéséhez vagy ideiglenes bezárásához. Erre vonatkozóan példával szolgál a debreceni, pécsi regionális

repülőtér, amely már évek óta képtelen 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 az elméleti szintű társadalmi haszon itt a maximális.

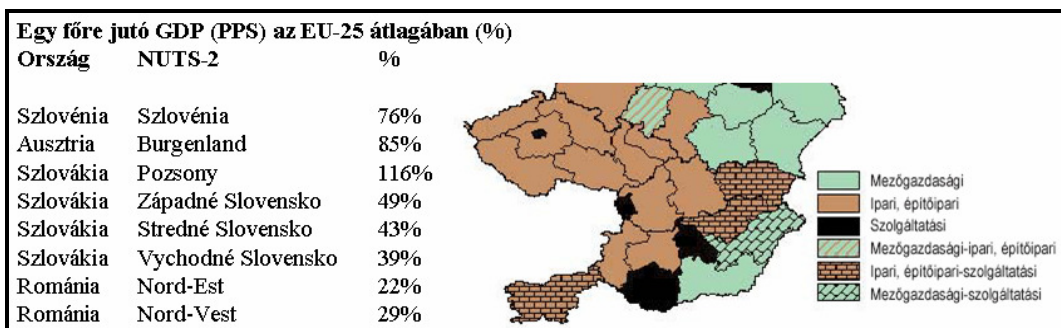


3. ábra: A társadalmi összhaszon alakulása eltérő tőkeszerkezet megvalósított fejlesztés mellett (nemzetközi példák)

(Forrás: Saját számítások és szerkesztés)

Az Európai Unió NUTS-2 régióinak egy főre jutó GDP elemzése során (4. ábra) megállapítható⁶, hogy a környező országok fejlettsége az EU25 országok fejlettségéhez mérve csak a Pozsonyi régió (116 százalék) és a keleti-ausztriai Burgenland tartomány (85 százalék) minősülnek fejlettnek. A három szlovákiai régióban nyugatról kelet felé haladva csökken a GDP és az EU25 átlagának rendre 49, 43 és 39 százalékát éri el. Románia esetében az észak-keleti régió 22 százalékot, az észak-nyugati 29 százalékot ér el. E területen a gazdasági szerkezet orientációjára az erős agrárorientáltság jellemző. Összehasonlítva Magyarország egy főre jutó NUTS-2 régió szintjén (PPS alapján) számított értékeivel megállapítható, hogy a határon átnyúló regionális együttműködések tekintetében kizárólag egy olyan NUTS-2 szintű régióval rendelkezik az országunk, amely esetében a szomszédos régió számított GDP-je magasabb, ez pedig a nyugat-dunántúli régió. A többi régióban a hazai regionális gazdasági fejlettségre vonatkozó mutatók értékei kedvezőbbek a környező országok területi értékeinél.

⁶ Forrás: Területi Statisztikai Évkönyv, 2005.



4. ábra: A környező országok NUTS-2 régióinak gazdasági fejlettsége az EU25 százalékában

(Forrás: Területi Statisztikai Évkönyv, KSH – 2005, Statisztikai Tükör – 2007, egyéni szerkesztés)

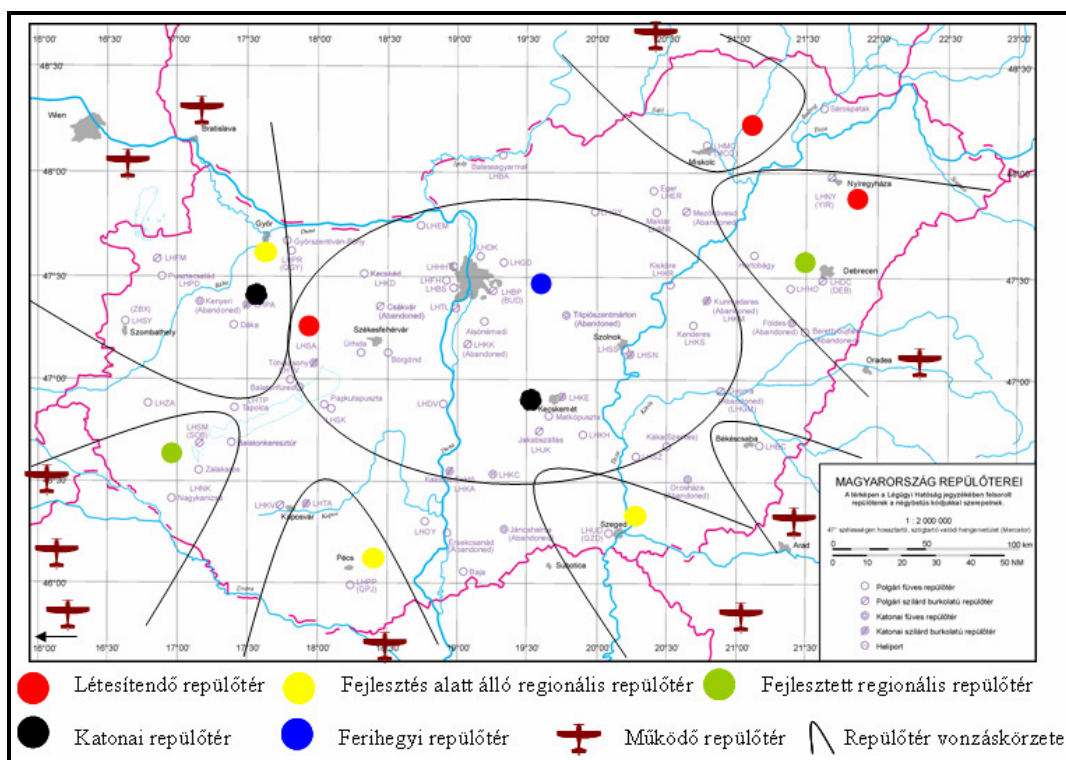
A repülőterek elemzése kapcsán megállapítottam, hogy push és pull fejlődési stratégiát lehet megkülönböztetni attól függően, hogy a régió és a repülőtér fejlettségi szintje milyen kapcsolatban áll egymással. Amennyiben a régió innovációs kereslete magas, de a repülőtér innovációs kínálata alacsony, pull stratégiának nevezzük. 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. Amennyiben előbb a repülőtér alakul ki és ennek hatására indul el a régió fejlődése, push fejlődési stratégiáról beszélhetünk. A makrogazdasági hatás mérésére Keynes megközelítése a legalkalmasabb, amelyet a regionális gazdaságtannal foglalkozó szakemberek is (Lengyel–Rechnitzer, 2004) a regionális jövedelem mérésére használnak.

Kérdőíves eljárással készült felmérésem eredménye is igazolta a feltételezést, miszerint a regionális repülőtér működése által keletkezett utasforgalomból származó jövedelem a régióban marad. Egyetértek 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 légi közlekedés működésének eredményeképpen jön létre. Összességében osztom Erdősi (1999) véleményét, miszerint a regionális repülőtereket a gazdaság fejlődése hívja életre és a kis regionális repülőtereknek viszonylagosan nagyobb regionális fejlesztő szerepe van, mint a nagyoknak, hiszen szervesen beépülnek a térségek gazdaságába..

A negatív externáliák leggyakoribb példái között említi a szakirodalom a környezeti károkat, azaz egy vállalat (repülőtér) által kibocsátott zajok, rezgések során sérül a repülőtér környezetében lakók nyugalma. Rothengatter (1996) arra a megállapításra jutott, hogy a légi teherszállítást terhelik fajlagosan a legnagyobb extern költségek, ezt követik a tehergépkocsi, személyautózás és a legkedvezőbb (a legkisebb negatív extern) hatás a hajóval való szállítás során lép fel. Vizsgálatom során a negatív externáliákat három csoportba soroltam: 1. a károsanyag-

kibocsátás, 2. a zajártalom és 3. egyéb externáliák. A regionális repülőterek fejlesztése során a negatív és pozitív externáliák vizsgálata során megállapítottam, hogy miközben az üzemeltetett repülőterek tulajdonosai nem fizetik meg az okozott kárt (negatív externáliát), számos esetben nem is szedik be a fejlesztések során generált pozitív externáliák ellenértékét.

A Magyarországon jelenleg meglévő regionális repülőterek újbóli életre keltése a regionális fejlődés irányait nagymértékben meghatározhatja. *A fejlődési tendenciákat azonban a gazdasági törvényszerűségeknek, és nem a politikai lobbyérdeknek kellene irányítani.* Az utolsó fejezetben ezért Magyarország jelenlegi hét NUTS-2 adminisztratív régiója között hat régió nyolc repülőterét elemeztem a regionális repülőterek fejlesztési esélyeinek és sorrendjének meghatározása céljából (5. ábra).



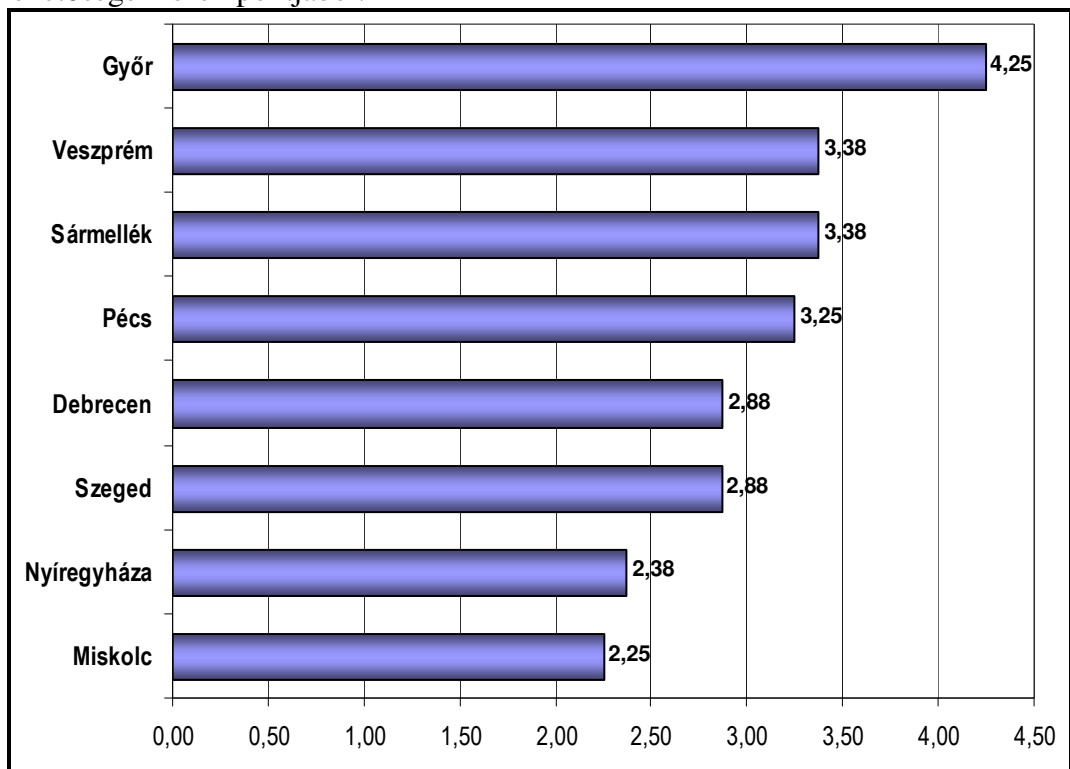
5. ábra: A Magyarország régióiban lévő regionális repülőterek és közvetlen vonzaskörzeteik, valamint a szomszédos országok határmenti területeinek elszívó hatása (Forrás: Saját szerkesztés)

A nyolc szóban forgó repülőtér fejlesztési sorrendjének pontos meghatározása céljából a regionális és megyei szintű adatok elemzésének pontozásos módszerét alkalmaztam, amelyek a repülőterek hely kiválasztásában

Doganis (1992) és Jarach (2005), valamint saját kutatásaim alapján nyolc szempont szerint értékeltem:

1. a külföldi érdekeltségű vállalkozások száma;
2. nettó átlagkereset;
3. lakosság száma;
4. k+f ráfordítás;
5. a régió beutazó turizmusa;
6. a repülőtér-fejlesztés befektetésének költség–haszon aránya;
7. politikai támogatás;
8. a régió mobilitása (háztartások utazási aktivitása).

Az elemzéssel az volt a célom, hogy objektív tényezők alapján is besorolhatóvá váljanak a régiók és a régiókban található repülőterek fejlesztési lehetőségeik szempontjából.



6. ábra: A vizsgált repülőterek fejlesztési lehetőségeinek sorrendje pontszámainak átlag alapján

(Forrás: Saját számítás, szerkesztés)

A 6. ábra jól mutatja, hogy Győr-Pér kimagasló értéket ért el a gazdasági elemzés során, amely azt jelenti, hogy a nyolc repülőtérre kiterjesztett vizsgálat alapján e repülőtér fejlesztése rendelkezik azon előfeltételekkel, amelyek a fejlesztést gazdasági és társadalmi szempontok alapján a magán és állami tőke együttes bevonásával indokoltá teszik. A többi fejlesztés előtt álló, de még köztulajdonban lévő repülőterek esetében a repülőterek fejlesztése nem javasolt.

3.1. Új és újszerű tudományos eredmények

1. A regionális repülőterek fejlődésének két útját különböztetjük meg, a gazdasági és/vagy a politikai motivációk alapján indukált fejlődést.

Az értekezés rámutatott, hogy Magyarország a regionális repülőterek működéséhez jelenleg csak korlátozottan érett gazdasági környezettel rendelkezik. Vizsgálataim bizonyították, hogy országunk centrális berendezkedése alapján mindössze a Nyugat-Dunántúlon van létjogosultsága regionális repülőter felépítésének. A korábbi politikai kijelöléssel létrejött regionális repülőterek és a presztízs szempontból való repülőter-fejlesztés kudarcra vannak ítélve.

2. Az értekezés rámutat a regionális repülőterek helyes stratégiájára.

A regionális repülőterek gazdaságos üzemeltetésének szükséges feltétele a menetrend szerinti alacsony költséggel üzemelő légitársaságok működése, ugyanis csak és kizárólag e légitársaságok képesek a regionális repülőter méretgazdaságosság szerinti szükséges utaslétszámát a régióba szállítani. Ennek egyik fontos előfeltétele pedig az érett gazdasági környezet, amely alapján az utasok üzleti és turisztikai céllal veszik igénybe a légi szállítást.

3. A regionális repülőterek gazdaságos üzemeltetéséhez nem szükséges az intermodalitás.

A nagy európai repülőterek hatékony működéséhez elengedhetetlen az intermodalitás. A regionális repülőterekre vonatkozó európai példák azonban egyértelműen bizonyították, hogy a gazdaságos működés nem szükséges feltétele a vasúti közlekedés kialakítása.

4. A magyarországi területi fejlődés egyik meghatározó eleme a történelmi gazdasági centrumokkal való együttműködés feléléstése.

A több évszázados történelmi-gazdasági fejlődés során kialakult gazdasági centrumok határokon átívelő hatását az európai határok átjárhatóságával, és az egységes Európa kialakításával ki kell használni. Az ezen centrumokkal való újbóli együttműködéseknek teret kell engedni, előtérbe helyezve – a saját decentralizált centrumok repülőterei infrastruktúrájának felesleges fejlesztésével szemben – az e centrumok irányába való köz- és vasúti infrastruktúra fejlesztését.

5. A repülés negatív externáliái kedvező hatással lehetnek a regionális repülőterek fejlesztésére.

A légi közlekedés negatív externáliái (zaj, rezgés, környezetszennyezés) hatására a Ferihegyi repülőter fejlesztése helyett szükségeszerű alternatív

megoldások keresése. Ennek alapján előtérbe kerülhet egy új repülőtér felépítése vagy egy meglévő, Budapesthez közeli regionális repülőtér fejlesztése.

6. *A regionális repülőterek fejlesztésének egyik lehetséges útja a magántőke bevonása.*

A föderalista berendezkedésű országokban a régiók nagyobb döntési szabadsága és kiegyensúlyozottabb gazdasági fejlettsége nem indokolja a regionális repülőterek nagyszámú magánosítását. Ezzel szemben az unitárius országok a nagyobb területi különbségek kiegyenlítése céljából a regionális repülőterek privatizációján keresztül indirekt úton segítették elő a régiók fejlődését. Magyarország e tekintetben az unitárius országok példáját követve segítheti a területi felzárkózást, de figyelemmel kell lennie a régió vagyontárgyának körültekintő módon történő magánosítására.

7. *A jól működő regionális repülőterek tevékenysége makro- és mikrohatásokon keresztül aktívan hozzájárul a régió fejlődéséhez.*

A regionális repülőtér üzemeltetésén keresztül a régióban pótlólagos keresletet indukál, mely során növekszik a régió jövedelme. Az utas szám növekedésével arányosan növekszik a foglalkoztatottság és a szolgáltatások iránti kereslet, ami pótlólagos (adó)bevételekhez juttatja a régiót. Ezek alapján rövidtávon célszerű lehet a repülőtér átmeneti veszteségeit állami támogatással áthidalni, mivel a kiadásokat meghaladó mértékben keletkezhet jövedelem a régió gazdaságában.

8. *A vállalatok telephelyválasztását elősegítik a jól működő regionális repülőterek.*

Az értekezés nemzetközi példákon és irodalmi feltáráson keresztül rámutat arra, hogy a jól működő regionális repülőterek különleges vonzerőt jelentenek a vállalatok telephelyének kialakítása során, amely a multiplikátor hatáson keresztül további vállalatok letelepedését vonja maga után.

4. Következtetések és javaslatok

1. *Indukált fejlődés gazdasági és/vagy politikai módozatai*

Magyarország centrális felépítésének és Budapest-központúságának csökkentése érdekében javasolt, hogy a vidéki infrastruktúra fejlesztése során kiemelten a régió jövedelemtermelő képessége kerüljön a középpontba a termelő beruházások ösztönzésével. Az ezt követő regionális fejlődés magával hozhatja a regionális repülőterek felértékelődését, mely további beruházások megvalósítását ösztönözheti. Semmilyen formában sem ajánlott a regionális repülőterek politikai célú kijelölése. Az a támogatás ugyanis, amely a piaci folyamatokkal gyökeresen ellenkezik, torz viszonyok kialakulásához vezethet. Ennek alapján a nyugati országrészben az egyetlen kiváló adottságú repülőtér fejlesztését az önkormányzat részvétele mellett kell és érdemes végrehajtani.

2. *A regionális repülőterek stratégiája*

Amennyiben egy regionális repülőtér rendelkezik mindazon feltételekkel, amelyek a felépítéshez és a működés elindításához szükségesek, stratégiája választása során az alacsony költségű, menetrend szerinti és nem a szezonálisan közlekedő légitársaságok üzemelése jelenti a helyes stratégiát. Ugyanis csak ezen légitársaságok képesek arra, hogy a regionális repülőtér utas szám alapján kalkulált méretgazdaságosságot elérjék. Minden más légitársasággal való kiútkeresés hiábavaló, és nem vezet el a kívánt állapotba, sőt akár a repülőtér bezárásához is vezethet.

3. *A regionális repülőtér és az intermodalitás*

Bizonyítást nyert, hogy a regionális repülőterek a teljes intermodális rendszer megléte nélkül is tudnak nyereséggel működni. Azonban e repülőterek városoktól távolabbi elhelyezkedése megkívánja a megfelelő közúti kapcsolatot. Ennek megléte mind a személy, mind az áruforgalom tekintetében kulcsfontosságú.

4. *A történelmi régiócentrumokkal való együttműködés*

Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a felesleges és életképtelen repülőtéri beruházások helyett a történelmi gazdasági centrumokkal való együttműködést kell előtérbe helyezni és az infrastrukturális beruházásokra (út, vasút) koncentrálni, amely az erőforrások helyes átcsoportosításával nem jelent veszélyt a hazai regionális fejlődésre, azonban segíti a régiók légi úton való elérését.

5. Az externáliák hatása

A folyamatosan növekvő légi közlekedési iparágban a negatív externáliák egyre inkább előtérbe kerülnek. Kívánatos, hogy a Ferihegyi repülőtér bővítése helyett a negatív externáliák felmérése alapján egy, a jelenlegi repülőtértől távolabbi regionális repülőtér fejlesztésével, vagy zöldmezős beruházás keretében épüljön fel a Ferihegy alternatívájaként szolgáló repülőtér.

6. A magántőke szerepe a fejlesztésben

A regionális repülőterek fejlesztése rendkívül tőkeigényes, melynek a magyarországi önkormányzatok nem képesek eleget tenni. Fel kell azonban hívni a tulajdonos-önkormányzatok figyelmét arra a tényre, hogy a regionális repülőtér és a régió kapcsolata erős kapcsolatban áll egymással. Ezért a tulajdonlásból való teljes kivonulás nem ajánlott, hiszen – amint már a hazai példák is rámutattak – a tulajdonosi pozícióból való kivonulás az önkormányzatok számára a fejlesztési és üzemeltetési kontroll elvesztésével jár, ami akár a repülőtér bezárásához is vezethet.

7. Mikro- és makrogazdasági hatások

Kutatásom, illetőleg a hazai és nemzetközi példák is rámutattak, hogy a regionális repülőterek által kifejtett gazdasági hatás a régióban keletkezik, mely ezen keresztül is hozzájárulhat a régió felzárkózásához. Fontos azonban, hogy csak és kizárólag gazdasági elemzés és nem a politikai lobbyszerdek alapján történjen a regionális repülőtér támogatása, mely hosszabbtávon igazolhatja életképességét.

8. A vállalatok telephelyválasztása és a regionális repülőtér kapcsolata

A jól működő regionális repülőterek a vállalatok telephely választásában kiemelkedő szerepet játszanak. Egy vállalat számára a telephelyei közötti logisztikai kapcsolat különösen a magas hozzáadott értékű, légi szállítást igénylő termékek esetében nélkülözhetetlen. A jól működő regionális repülőtér ezek alapján támogatja a vállalatok telephelyválasztását, amelyek sok esetben akár saját költségükön is hajlandóak a repülőtér fejlesztésére a termelési folyamatok racionalizálása érdekében. A vállalatok megjelenésének multiplikátor hatása további, a régióban letelepedő vállalatok megjelenését jelenti.

5. Publikációs jegyzék

Tudományos cikkek

Magyar nyelven megjelent tudományos cikkek

Tiboldi Tibor: Egy nemzetközi vállalat restrukturálása. Vezetéstudomány, 1999. XXX. évf. 3. sz., 38–41 pp.

Tiboldi Tibor.: A versenyképesség megőrzése és javítása. Mai Piac, 1998. február

Idegen nyelven megjelent tudományos cikk

Tiboldi, Tibor: Marketing of a low cost airport. Journal of Airport Management. UK/London, 2007 Volume 1, Number 4.

Tudományos konferenciákon elhangzott előadások konferencia-kiadványban megjelentetve

Idegen nyelvű

Tiboldi, Tibor: Malév – Die ungarische Fluglinie. Präsentation: Die ungarische Fluglinie und der ungarische Tourismusmarkt an der Botschaft der Republik Ungarn in Berlin (Magyar Köztársaság Berlini Nagykövetsége, 2002. február 7.)

Tiboldi, Tibor: Die Verbindung zwischen Bayern und Ungarn. Präsentation: der ungarische Fluglinie im Konsulat der ungarischen Republik in München (Magyar Köztársaság Müncheneri Konzulátusa, 2002. április 18.)

Tiboldi, Tibor: Die Strategie des FlyBalatons. Präsentation die Strategie des Flughafens im Laufe der ungarischen Tagen in Stuttgart. Destinationsmarketing auf dem Flughafengelände (Stuttgart, 2006. március 5-6.)

Tiboldi, Tibor: Die Zusammenarbeit unten den Flughäfen und Regionen. Präsentation die Ergebnisse der Studie über die Zusammenarbeit des Flughafens und der Regionen (Muraszombat, 2006. március 20.)

Tiboldi, Tibor: Low Cost Carrier services as drivers for growth? Development And Investor Relations in Airports. MarcusEvans Conference. (Budapest, 2006. június 19-20.)

Tiboldi, Tibor: Marketing of a low cost airport. Airport Marketing & Business Development MarcusEvans Conference (München, 2006. október 19-20.)

Tiboldi, Tibor: Investment opportunities at regional airports in CEE Airport Conference: Lufthansa Consulting (München, 2007. szeptember 5-6.)

Kutatási jelentések

Tiboldi Tibor: Az ágazati integráció előnyei a svájci baromfi ágazat példáján. VISION-2000 III. A kooperáció, a koordináció és az integráció szerepe és lehetőségei az agrár és a vidéki gazdaságban. Konferencia kiadvány. Előadás. Gödöllő, 2001.

Tiboldi Tibor: A regionális repülőtér szerepe a régió fejlődésében Beszámoló a Regionális Idegenforgalmi Bizottság (RIB) ülésén a FlyBalaton repülőtér és a régió kapcsolatának fejlődéséről. Előadás. Balatonfüred, 2005. szeptember 28.

Tiboldi Tibor: A regionális turizmus fejlesztése. Beszámoló a Vietnami-Magyar kormányközi megállapodás alapján Magyarországra érkezett vietnami delegáció számára. HunIda kutatási projekt. Előadás. Hévíz és FlyBalaton Repülőtér, 2006. augusztus 23-24.

Részvétel kutatási témákban

2006 – EARD-Interreg EU kutatási projekt. A regionális repülőterek hatása az európai regionális fejlődésre. Beszámoló projektagok számára. Előadás. FlyBalaton Repülőtér, 2006. június 21.