DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Tóth Dávid

Pécs, 2023

PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM
KÖZGAZDASÁGTUDOMÁNYI KAR

REGIONÁLIS POLITIKA ÉS GAZDASÁGTAN DOKTORI ISKOLA

Tóth Dávid

A turisztikai tér sajátosságai németországi repülőterek kontextusában

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Témavezetők:

Dr. Jászberényi Melinda
habilitált egyetemi docens

Prof. Dr. Michalkó Gábor
egyetemi tanár

Pécs, 2023

„Ha egyszer megízlelted a repülést, utána úgy fogsz járni a földön,
hogy a szemed az eget fürkészi,
mert ott voltál fent és oda vágysz vissza.”

(Leonardo da Vinci)

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés 1
2. A probléma azonosítása, célkitűzés, előfelvetés 5
2.1. A kutatási probléma azonosítása 9
2.2. A repülőterek nem utazási célú kereslete 13
2.3. Előfelvetés 15
3. A turisztikai tér és a légi közlekedés: elméleti háttér 19
3.1. Az élményeken alapuló szolgáltatásfogyasztás a repülőtereken 19
3.2. A helyi társadalom repülőtéri kereslete – repülőtér és város 20
3.3. A repülőtér mint turisztikai élménytér – a városközeli szabadidős tér 23
3.3.1. A turizmus és a hely paradigmája 24
3.3.2. A kommunikáció eszközei 26
3.3.3. Az épített környezet és a viselkedés a repülőtereken 27
3.4. A helyi társadalom és a repülőterek kapcsolata – az életminőség változása 28
3.4.1. A turizmus és a helyi társadalom – a repülőtér színvonal-befolyásoló hatása 30
3.4.2. A turizmus és a helyi termék – a repülőtér jövedelembefolyásoló hatása 33
3.4.3. A társadalom és a térfogyasztás – a repülőtér élményeken alapuló kapcsolatteremtő hatása 35
3.5. A repülőterek versenyképessége – globális és lokális jelenségek 37
3.6. A repülőterekkel szembeni elvárások napjainkban 39
3.7. A kínálat és a kereslet kommunikációja – sikeres repülőterek és a lakosság 43
4. A kutatás felépítése és módszertana 45
4.1. Szekunder forrásokra épülő kutatások 46
4.2. A primer forrásokra épülő kutatások 47
5. A repülőterek funkcióbővülése 54
5.1. Németország nemzetközi turisztikai keresletének tér- és időbeli változásai a német újraegyesítés előtt 59
5.2. A németországi fogadóterületek külföldi keresletének tér- és időbeli változásai az újraegyesítés után 60
5.3. A belföldi turizmus a berlini fal leomlása előtt 65
5.4. A belföldi turizmus Németország újraegyesülése után 66
5.5. A közlekedés keresletének változása Németország újraegyesítését követően 70

5.6. Népességszám, foglalkoztatás és életszínvonal a repülőterek térségében Németország egyik legnagyobb repülőterének példáján keresztül 72
5.7. A repülőterek térségében élők életszínvonalának változása..... 78
5.8. Kutatás a közösségi média platformjain 84
5.9. Mintavétel és elemzés München központi repülőterén 90
5.10. A repülőterek szolgáltatáskínálatának átfogó vizsgálata..... 97
5.10.1. Az eredmények bemutatása a repülőterek kereslete alapján 101
5.10.2. A repülőterek kereslete életkor alapján 107
5.10.3. A repülőterek kereslete és a lakóhely kapcsolata 109
5.10.4. A repülőterek kereslete iskolai végzettség szerint..... 111
5.10.5. A repülőterek kereslete társadalmi rétegződés szerint..... 112
5.11. Repülőtér a nem utazási célú kereslet szolgálatában – egy kiváló példa 115
6. Összegzés, új és újszerű tudományos eredmények 117
7. A kutatás korlátai és további irányai 124
Irodalom 128
Internetes források..... 141
Melléklet..... 144

Ábrák jegyzéke

1. ábra A szintetizált irodalmi áttekintés folyamata ... 15
2. ábra A repülőterek városfejlődésre gyakorolt hatása ... 22
3. ábra A turisztikai miliő kaleidoszkópikus felépítése ... 25
4. ábra A repülőtéri szolgáltató tér fogyasztásában rejlő transzdiszciplinaritás ... 42
5. ábra Németország évi legalább 4 millió utast kiszolgáló nemzetközi repülőterei területi elhelyezkedése 2007, 2018 ... 55
6. ábra Németország évi 4 milliónál kevesebb utast kiszolgáló nemzetközi repülőterei területi elhelyezkedése 2007, 2018 ... 56
7. ábra A belföldi és a külföldi vendégérkezések számának változása Németországban 1987-től vizsgálva (1000 fő) ... 61
8. ábra A külföldi vendégérkezések területi eloszlása Németországban az összes vendégérkezések területi eloszlásához viszonyítva (külföld/teljes), 1990 ... 62
9. ábra A külföldi vendégéjszakák területi eloszlása Németországban az összes vendégéjszaka területi eloszlásához viszonyítva (külföld/teljes), 1990 ... 62
10. ábra A kereskedelmi szálláshelyek külföldi vendégéjszakáinak megoszlása Németország tartományaiban, 2007, 2018 ... 64
11. ábra A kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégéjszakáinak megoszlása Németország tartományaiban, 2007, 2018 ... 69
12. ábra A repülőterek működésének hatásai ... 81
13. ábra A repülőtéri szolgáltatások kereslete nemek szerinti megoszlása (%) ... 103
14. ábra A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása életkor szerint (%) ... 104
15. ábra A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása lakóhely szerint (%) ... 105
16. ábra A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása iskolai végzettség szerint (%) ... 105
17. ábra A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása társadalmi rétegződés szerint (%) ... 106

Képek jegyzéke

1. kép Egy hirdetés München központi repülőterén ... 27
2. kép Időszakos hullámlovaglási lehetőség Münchenben, Európa egyik legforgalmasabb repülőterén ... 38
3. kép A München Franz Josef Strauß repülőtér a 2018-as labdarúgó-világbajnokság idején ... 59
4. kép A legtipikusabban előforduló képek a közösségi média platformjain ... 88

5. kép A hely nevének megjelenése Németország legújabb repülőterén, amely alapján könnyen beazonosítható a fogyasztó tartózkodási helye ... 93

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat A turizmus történetének legjelentősebb korszakai ... 9
2. táblázat Az elemzett irodalom ismertetése ... 16
3. táblázat A repülőterek működésének hatása a helyi lakosság életszínvonalára ... 29
4. táblázat A repülőterek versenyképességét befolyásoló tényezők ... 40
5. táblázat A repülőterek használóival való közvetlen kapcsolat fenntartása az online média platformokon ... 51
6. táblázat A repülőterek funkcióbővülésének megjelenése a legnagyobb utasszámmal rendelkező németországi repülőtereken, 2019 ... 57
7. táblázat A kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégforgalma a tartományokban 2007, 2018 ... 68
8. táblázat A közlekedési eszközök által belföldi vendégforgalomban szállított személyek száma Németországban 2007, 2018 ... 71
9. táblázat A lakosság számának változása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék) ... 74
10. táblázat A lakosság számának eloszlása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék) ... 74
11. táblázat Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának változása München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék) ... 75
12. táblázat Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának eloszlása München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék) ... 76
13. táblázat Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók eloszlása gazdasági ágazatok szerint Bajorországban, továbbá Freising és Erding térségében (százalék) ... 77
14. táblázat A repülőtéri beszállítók telephely-választási szempontjai ... 83
15. táblázat A megosztások tartalmát jellemző gyakorisági tábla (n=1255) ... 86
16. táblázat Az utazási céllal fogyasztók legfontosabb megosztásai (n=697) ... 87
17. táblázat A nem utazási céllal fogyasztók legfontosabb attitűdjei (n=516) ... 89
18. táblázat A válaszadók életkor szerinti megoszlása (n=790) ... 101
19. táblázat A válaszadók társadalmi osztály szerinti megoszlása (n=761) ... 101
20. táblázat A gasztronómiai szolgáltatások kereslete életkor szerint ... 108
21. táblázat A szabadidős szolgáltatások kereslete életkor szerint ... 108
22. táblázat A gasztronómia kereslete lakóhely szerint ... 109
23. táblázat A szabadidős szolgáltatások kereslete lakóhely szerint ... 110
24. táblázat A gasztronómiai kereslet iskolai végzettség szerint ... 111
25. táblázat A szabadidős szolgáltatások kereslete iskolai végzettség szerint ... 111
26. táblázat A gasztronómiai kínálat iránti igény és a társadalmi rétegződés ... 112
27. táblázat A szabadidős szolgáltatások kereslete a társadalmi rétegződés szerint ... 113
28. táblázat A repülőtéri tartózkodás alatti tevékenység preferálása demográfiai adatok alapján ... 114

29. táblázat Előfelvetések és válaszok 119

Köszönetnyilvánítás

Megragadva az alkalmat, köszönetemet szeretném kifejezni a témavezetőmnek, Michalkó Gábornak mindazért, amiért a tanulmányaim rögös útján a segítségével idáig eljuthattam. Köszönettel tartozom neki mindazért, amiért az elmúlt nagyjából már több mint 15 év alatt mindvégig odaadóan támogatott, bíztatott a folytatásra, illetve irányt mutatott nekem a tudományos élet útvesztőiben.

Köszönetemet fejezem ki Jászberényi Melinda társ témavetőmnek a folyamatos inspirációiért. Azért, mert lehetőséget biztosított a Budapesti Corvinus Egyetem Marketing Intézetének kutatócsoportjaiban való részvételre. Szaktudása, támogató ötletei, strukturált kutatói látásmódja és a velem szemben tanúsított végtelen türelme nélkül a disszertáció nem készülhetett volna el.

Köszönettel tartozom a München Franz Josef Strauß repülőtér munkatársainak, amiért a tanulmányaim során támogató ötleteikkel segítették az értekezés minőségének javítását. Külön köszönöm Michael Kerklohnak, a repülőteret 2002 és 2019 között ügyvezető igazgató (Chief Executive Officer) pozícióban irányító vezetőjének segítségét és támogatását a komplex terepkutatásaimban. Köszönöm, hogy az ő segítségével megismerhettem az európai, továbbá a világ repülőtereit személyesen is. Köszönöm Jost Lammersnek, a repülőtér jelenlegi ügyvezető igazgatójának, továbbá Oliver Derschnek, a repülőtér terminálüzemeltetésért és járatfejlesztésekért felelős vezetőjének, hogy a felmerülő kérdéseimre mindig készségesen reagáltak, tanácsaikkal, támogató ötleteikkel önzetlenül segítették a munkámat.

A disszertáció ábráinak technikai és adminisztratív kivitelezésében nyújtott segítségéért köszönettel tartozom Kaiser Miklósnénak, aki segítő kezei nélkül a disszertációmat színesítő, általam megálmodott szemléltető ábrák létrejötte nem valósulhatott volna meg.

Továbbá nem utolsósorban köszönetemet fejezem ki a néhai Lengyel Mártonnak, aki sajnos már nem érte meg az értekezésem elkészítését, viszont a Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskoláján tartott izgalmas előadásaival, a folyamatos tanácsaival és végtelen segítőkészségével talán az ő személyes inspiráció és bíztatása

járult a leginkább hozzá ahhoz, hogy egykor a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán a tanulmányaimat elkezdjem és a doktori disszertációm elkészülhessen.

Absztrakt

A doktori értekezés szerzője: Tóth Dávid

Címe: A turisztikai tér sajátosságai németországi repülőterek kontextusában

Témavezetők: Dr. Jászberényi Melinda, habilitált egyetemi docens
Prof. Dr. Michalkó Gábor, egyetemi tanár

Ez a disszertáció németországi repülőterek működésének elmúlt 30 évében bekövetkezett változásait vizsgálja, különös tekintettel a repülőterek helyi társadalom életszínvonalára gyakorolt hatásaival, továbbá a regionális területi különbségek változásával kapcsolatban. A disszertáció kvantitatív kutatások által arra a jelenségre keresi a választ, hogy a repülőterek szolgáltatáskínálatának folyamatos változása miként képes a repülőtereket olyan helyekké változtatni, amelyek képesek élményeket kínálni a fogyasztók számára. A disszertáció célja annak tisztázása, hogy a repülőterek szolgáltatásainak *nem utazási céllal* történő fogyasztása mennyire jelentős a helyi társadalom körében. Az eredmények azt mutatják, hogy a repülőterek szorosan kapcsolódnak a közvetlen környezetükhöz, a helyi társadalom igényeinek *nem utazási célú szolgálatában* pedig elsősorban a szabadidő eltöltését elősegítő szolgáltatások, a repülőterek gasztronómiai kínálata, továbbá a mindennapi ügyek intézéséhez szükséges szolgáltatások azonosíthatók. Kutatásomban a célzott szolgáltatások kínálatával a fogyasztói magatartás befolyásolhatóságát azonosítottam, amely a repülőterek számára folyamatos bevételi forrást jelenthet akár a légi forgalom volumenének visszaesése esetén is.

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: *L83, L93, O18, R11, Z32*

Tárgyszavak: *repülőtér, régiók, kereslet, Németország, turizmus*

1. Bevezetés

Mai felgyorsult világunkban az utazás a mindennapi életünk részévé vált. A minél szélesebb körű utazói igények kielégítéséhez pedig egy egyre nagyobb forgalmat lebonyolító közlekedési rendszer szükséges. Ennek egyik legfontosabb XXI. századi komponense a légi közlekedés, a repülőterek fenntartható, a kor igényeinek megfelelő működtetése, amelyek a turizmust kutató szakemberek számára mindig újabb és újabb kutatási kihívásokat jelentenek.

A kutatásaim kezdete óta foglalkoztattak a közlekedés és annak helyszínét jelentő kiszolgáló terek regionális vonatkozásai, a regionális turizmusföldrajz, az utazók, az utazók által átélt élmény aspektusainak vizsgálata. Szakmai beállítottságomat erősen befolyásolta az európai kontinens turizmusának kutatása, ezen belül az európai repülőterek üzemeltetése. Érdeklődési területemnek megfelelően az európai repülőterek unikális megközelítése, repülőterek turisztikai desztinációk mintájára történő értelmezése jellemzi a kutatásaim fő irányait és ezt a PhD értekezésem témája is hűen tükrözi. Több mint két évtizeddel ezelőtt köteleztem el magamat a turizmussal. Tettem ezt a középfokú tanulmányaim alatt kapott építő kritikákra, a folytatásra ösztönző biztatásokra alapozva, amelyek mind a mai napig meghatározzák tudományos érdeklődésemet. A kutatási pályámat egyfajta, más kutatókhoz hasonlóan egy egészséges kalandozás jellemzi. Ez elsősorban ott ragadható meg, hogy az idő múlásával több területet érintve a kutatási célok változtak, részben módosultak, a hazai és a nemzetközi szakirodalom gazdagodása pedig kutatásaimban olyan újabb lendületet adó információkat adtak számomra, amelyek nyilvánvalóan hatással voltak a turizmushoz, annak környezetéhez való viszonyulásomra is. Nem ragadtam le az indulást meghatározó témánál, amikor a vendéglátás és a turizmus alapvető kapcsolatát vizsgáltam és vettem célkeresztbe az egyén utazása alatti gasztronómiai motiváltságát, a gasztronómia meghatározó szerepét az utazási élményben. Kutatásaimat egymásra felépítve, huzamosabb ideig időztem a magyarországi vendégérkezések kutatásánál, nagyobb hangsúlyt fektetve az utazók szálláshelyfoglalási attitűdjeinek vizsgálatára, majd tértem át a regionális kutatások, a területi egyenlőtlenségek és a turizmus szimbiózisának kérdéseire. Területfejlesztési kérdésekkel foglalkoztam, ahol más aspektusokból elindultam a magyarországi gyógyturizmus sokszor lerágott csontnak tekinthető útvesztőjében, izgalmas kutatási területeket keresve.

A turizmus által hasznosított tér társadalmi és gazdasági vetületeinek vizsgálata a kutatásaim elmúlt bő egy évtizedét jellemzi, ahol Michalkó Gábor és Rátz Tamara inspiráló kutatásaira alapozva kezdtem el a turisztikai miliők, illetve a magyarországi gyógyturizmus környezetét, az ott élők, illetve az oda érkezők relációjában vizsgálni. Főiskolai tudományos konferenciákon, illetve országos, a Közgazdász Hallgatók Tudományos Tanácskozásán mutattam be első jelentősebb kutatási eredményeimet, miközben mindvégig törekedtem az európai utazási motivációk és az utazások elmaradásának összefüggései detektálására, annak egyre részletesebb vizsgálatára. Később Lengyel Márton volt az a személy, aki újabb lendületet adott a kutatási irányaimnak a turisztikai célterületek aluról történő építkezésének sikerével való elköteleződésével, annak különleges világával. Izgalmas előadásaival, folyamatos tanácsaival megszerettette velem a turizmus e kutatási területét. Itt szembesültem először az alulról építkező turisztikai szervezetek, a turizmusban érintett helyi lakosság életminőségét befolyásoló szerepének jelentőségével. Újabb elérendő célok kerültek kitűzésre, a helyi turizmus felépítésében a közlekedés vizsgálata került a középpontba. Aubert Antal, Bakucz Márta, Buday-Sántha Attila, Csapó János, Dávid Lóránt, Erdősi Ferenc, Hinek Mátyás, Jancsik András, Jandala Csilla, Jászberényi Melinda, Piskóti István, Raffay Zoltán, Rátz Tamara, Törőcsik Mária kutatásait figyelve, izgalmas egyetemi, illetve konferencia-előadásaikat hallgatva mindvégig törekedtem a legjobb utat, izgalmas és a tudomány mások által kevésbé vizsgált terepeit kutatni.

Az idő múlásával több, számomra vonzó téma is feldolgozásra került. Azonban minden kutató életében eljön az idő, amikor a sok munka eredményét amellett, hogy a választott témák iránti szándékainak komolyságát egy-egy önálló, illetve kutatótársaival közösen elkészített tanulmánnyal igazolja – amelyek mindmáig elsősorban egyetemi kutatások, szakdolgozatok, illetve konferenciakötetek (Tóth 2019a, Tóth 2019b, Tóth 2019c, Miskolczi et al. 2021, Tóth et al. 2021a, Tóth et al. 2021b, Tóth – Pfening 2021, Ernszt et al. 2022) formájában kerültek közreadásra – elérkezettnek tekinti az időt arra, hogy érdemes lenne egy szívéhez közel álló vezérfonal mentén, egy doktori értekezésben összegezni azokat.

A jelen értekezés súlypontját a légi közlekedésről való gondolkodás, az alulról építkező és a maga környezetével szorosan összekapcsolódó, a rendszerben való értelmezés, az együttműködések és a térségek kapcsolatának újszerű értelmezése képezi. Gondoljunk csak a repülőterek igen jelentős munkahelyteremtő hatására, maga az üzemeltetés, a beszállítás és az összes környékbeli kiszolgáló egység, a közeli bevásárló-

központok ellátó szerepére, a környezet életminőséget javító hatásaira. Én a turizmust kiszolgáló közlekedés által használt tér társadalmi, gazdasági, természeti vetületeire helyezem a hangsúlyt úgy, hogy eközben egyfajta elméletalkotásba kezdek, amelyben állítom, hogy a tér és a repülőterek kapcsolatának újszerű megközelítésében van kódolva a továbblépés útja. A turisztikai tér sajátosságainak értelmezése bázisaként én a turizmus versenyképességének növelése és a regionalitás vizsgálata melletti elkötelezettségem, az együttműködések típusainak, számosságának, időbeliségének, hatékonyságának vizsgálata hatja át. Különösen szívemen viselem Németország légi közlekedésének a jövőjét, amely a repülőjáratok kiszolgálásának sajátosságaiból, a repülőterek zártságából és egyben azok különös világából, az utasok szeretetéből adódik.

Kutatásaim során törekedtem az egyedi kutatási irányok keresésére, amelyhez az értekezés véglegesítése idején tomboló COVID-19 koronavírus-járvány újabb táptalajt biztosított. Bár a jelen értekezés csak érinti a koronavírus-járvány repülőterek működésére gyakorolt hatásainak vizsgálatát, a disszertációm megírása alatt olyan sajátos helyzetben volt lehetőségem a repülőterek keresletét kutatni, amely rávilágított a repülőterek szolgáltatáskínálatának érzékeny keresletére és a repülőterek közlekedést kiszolgáló funkcióján túlmutató, egyéb, korábban kevésbé kutatott helyi társadalom életében betöltött minél jelentősebb szerepének szükségességére. A COVID-19 világjárvány gyökeresen változtatja meg az embereknek a világhoz, a mindennapokhoz, de nem utolsó sorban a turizmushoz fűződő viszonyát. A kormányok által fokozatosan bevezetett utazáskorlátozó intézkedések ellenére – a világjárvány gyors terjedéséből adódóan – a turisztikai célú mobilitás kevésbé biztonságossá vált. A repülőterek kereslete megváltozott, az utazók pedig csakis biztonsági előírások betartása mellett vehettek igénybe interakciókon alapuló szolgáltatásokat, használhattak az utazásaikhoz tömegközlekedési eszközöket, szállhattak meg a különböző szállásokon és mindaz a fejlődés, ami a turizmus területén korábban megállíthatatlannak tűnt, egyszerre vált a világjárvány áldozatává.

A munkahelyemet München központi és egyben Európa egyik legforgalmasabb repülőtere, mint Európa egyetlen ötcsillagos repülőtere[1] adja, így közvetlenül tapasztalhattam meg a világjárvány terjedésének turizmusra és egyben a légi közlekedésre gyakorolt hatásait. A világjárvány terjedése fokozódott, hamar észlelhetővé vált, hogy egyik napról a másikra Európa egyik legforgalmasabb repülőteréről eltűntek az utasok, megszűnt a várakozási idő a repülőtéri poggyászfeladás területein, nem volt vendég az

[1] További részletek München központi repülőteréről (Flughafen München Franz Josef Strauß): https://www.munich-airport.com/five-star-airport-1268505, letöltés ideje: 2021. július 15.

éttermekben és egész nap annyi induló repülőjárattal volt dolgom, mint békeidőben 15 perc alatt. Új vizsgálati szempontként merült fel, hogy egy hirtelen megváltozott és bizonytalanná vált környezetben, az elhalasztott kereslet gazdaságra, társadalomra, foglalkoztatásra gyakorolt negatív hatásait hogyan és milyen eszközökkel lenne szükséges a repülőtereken mérsékelni.

Meggyőződésem az, hogy a versenyképes európai régiók megteremtéséhez nélkülözhetetlen a biztos lábakon álló, hatékonyan kihasznált repülőtéri infrastruktúrát biztosító célzott fejlesztések általi repülőterek megteremtése. Versenyképes európai régiók nélkül pedig nincs stabil, a mai igényeknek megfelelő légi közlekedés. Olyan versenyképes repülőterek működtetését tartom szükségesnek, ahol a közlekedés kiszolgálása, mint elsődleges funkció mellett a repülőterek képesek a helyi társadalom életében *nem utazási céllal* funkciókat betölteni. Bár számos európai országban ma még megvalósíthatatlannak tűnik, de egyértelműnek látszik, hogy a területi fejlődés, a területek népességmegtartó ereje a repülőterek *nem utazási célú szolgáltatáskínálatában* is keresendő. A repülőterek képesek a helyi lakosság mindennapi térpályáinak a részévé válni, képesek a helyi lakosság életminőségét javítani, és akár önálló turisztikai termékként is definiálhatók a turizmus piacán. Úgy vallom, a sikeres repülőtér-üzemeltetés nem más, mint egy mindenki számára elfogadható működtetés a helyi társadalom és a repülőtér üzleti érdekeinek határmezsgyéjén, tehát az üzleti érdekek és a helyi társadalom igénye egyensúlyban kell, hogy legyenek. Ezzel előmozdítható az érintett területek versenyképessége, regionális integrációja, csökkentve az ország többi részéhez képest meglévő esetleges gazdasági hátrányukat.

2. A probléma azonosítása, célkitűzés, előfelvetés

A repülőtér kifejezés a Tudományos és Köznyelvi Szavak Magyar Értelmező Kéziszótára szerint *„repülőgépek fel- és leszállására, kiszolgálására szolgáló, meghatározott kiterjedésű szárazföldi vagy vízi terület valamennyi épületével és felszerelésével, személyzetével együtt”*[2]. A definíció hallatán a meghatározott kiterjedésből adódóan egy nagyobb területegységre, az épületek, a felszerelések, a személyzet által egy összetett működésre, a repülőgépek fel- és leszállása által a közlekedésre asszociálunk. Novoszáth (2018) a repülőtereket a régiók lakosságmegtartó erejével, a lakosság életminőségével, a regionális gazdasági növekedés fokozásával hozza összefüggésbe. Pintér (2013) szerint a repülőterek elsődleges kereslete, turisztikai relevanciája a turizmus és a közlekedés kapcsolatában keresendő. A turizmus függ a közlekedéstől, a közlekedés pedig alapvető keresletet generál a turizmus számára (Page 2004). Michalkó (2008) a turisztikai térrel kapcsolatos vizsgálataiban a repülőtereket a nagyvárosoktól általában távolabb fekvő, steril és az utazók számára folyamatosan ellenőrzött körülményeket biztosítani képes területekként írja le. Látható, hogy a repülőterekkel kapcsolatos kutatásom a légi közlekedés egy olyan területére szűkül, ahol egy nagyobb területi egységet magában foglaló, a lakosság életére közvetlenül hatással bíró, a helyi turizmust kiszolgáló, ugyanakkor a nagyvárosi térbe kevésbé beágyazódó szolgáltatáskínálat koncentrálódik. Az értekezés megírása kezdetén így abból indultam ki, hogy a repülőtereken bár adott egy koncentrált szolgáltatáskínálat, amely a helyi társadalom igényeit képes kielégíteni, a repülőterek elhelyezkedéséből, a berendezkedésükből, a hangulatukból, a miliőiből adódóan ezeket a szolgáltatásokat a helyi lakosság inkább kevésbé, elsősorban utazási céllal keresi. A repülőterek azonban egy igen jelentős munkahelyteremtő hatással is bírnak, amely által maga az üzemeltetés, a beszállítás és az összes környékbeli kiszolgáló egység, a közeli bevásárlóközpontok ellátó szerepe mind olyan tényezőkként definiálhatók a helyi társadalom életében, amelyek közvetlenül lesznek képesek a helyi lakosság szinte minden tagjának életminőségére hatni.

Az ezredfordulót követően a légi közlekedésre Európában egyre nagyobb kereslet irányul (Erdősi 2009). A keresett szolgáltatások köre pedig folyamatosan bővül. Ezeket a folyamatokat Wattanacharoensil és társai (2015) a repülőtereken az élmény-

[2] Tudományos és Köznyelvi Szavak Magyar Értelmező Szótára, https://meszotar.hu/keres-rep%C3%BCl%C5%91t%C3%A9r, letöltés ideje: 2021. augusztus 1.

szerzés iránti igény megnövekedésével magyarázza. Alapfilozófiájuk arra vezethető vissza, hogy az élmények boldoggá tesznek (Michalkó et al. 2009), a boldog utas pedig többet költ (DKMA 2014)[3]. Az élményekre alapozó repülőtéri szolgáltatáskínálat képes a célszegmensek körét kiszélesíteni, új célcsoportok igényeinek kielégítése válik vele elérhetővé. A repülőterek a szolgáltatáskínálatuk bővítésével már nemcsak infrastrukturális hátteret biztosítanak a légitársaságok számára, hanem olyan komplex, élményeket biztosítani képes helyszínként definiálhatóak, amelyek jelentősen képesek hozzájárulni a repülőtér légi forgalomból származó bevételeik melletti kiegészítő bevételeikhez (Brilha 2008). Ma már számos esetben vendéglátóipari egységek, kiskereskedelmi üzletek, szórakoztatást, sportolás lehetőségét biztosító létesítmények egyaránt kínálják a szolgáltatásaikat, a repülőtereket *nem utazási céllal felkeresők* számára is. A repülőterek elsődleges célja az utazók igényeinek a kielégítése, azonban a repülőterek által kínált szolgáltatások többsége a helyi társadalom számára is elérhetővé tehetőek.

Michalkó (2008) úgy fogalmazott, hogy a repülőterekre a város dinamikus életterében játszott szerepében egyfajta zártság figyelhető meg. Erre alapozva én a repülőterek helyi lakosság életében játszott szerepét, a repülőterek egy feltételezhetően elmaradt keresletét vizsgálom. Abból indulok ki, hogy egy repülőtér a magával ragadó közösségi tereivel, az egyedi belső terekkel, a sokszor egyedülálló szolgáltatásaival bármennyire képes a helyi lakosság számára *nem utazási céllal* is élményeket nyújtani, részükről a zártságból adódóan a szolgáltatások igénybevétele elmarad. A kutatásom arra épül, hogy a repülőterek miközben az utasszámuk folyamatos növekedésével egyre meghatározóbb szerepet töltenek be a közlekedésben, a helyi társadalom tagjai számára jelenleg még kevésbé tekinthetőek keresettnek. *A helyi társadalom tagjai ritkán látogatják meg nem utazási céllal is a lakókörnyezetükben található repülőtereket és ott a feltételezésem szerint csak csekély alkalommal vesznek igénybe szolgáltatásokat.* Egy komplex problémával szembesülünk, amelynek alapjai szerintem nem ott keresendőek, ahol a társadalom tagjainak utazási szokásait vizsgáljuk. A társadalom szinte minden tagja utazik, képes igénybe venni a tér által nyújtott szolgáltatásokat, azonban a társadalom tagjainak viszonya a térhez különböző, ez pedig hatással van a viselkedésükre.

A jelen értekezésemben a helyi társadalom központi szerepet kap, mivel a turisztikai tér sajátosságait vizsgálom a helyi társadalom szemszögéből. Azt feltételezem,

[3] A DKMA egy 2005-ben alakult, a Repülőterek Nemzetközi Tanácsával együttműködő, a repülőterek szolgáltatásminőségének javítására specializálódott tanácsadó és piackutató vállalkozás. A kutatásaik elsődleges célja a repülőtereken átélhető élmények azonosítása, továbbá a repülőterek nem repüléssel kapcsolatos bevételeik növekedési lehetőségeinek a feltárása.

hogy azért járnak a helyi társadalom tagjai inkább a nagyobb bevásárlóközpontokba, mert ott otthonosabbnak érzik magukat, így azzal kapcsolatban pozitívabb asszociációik alakulnak ki. A repülőteret is ismerik utazásaikkal kapcsolatban, de inkább a rohanás, a stressz, az ellenőrzések miatt negatív asszociációik vannak. Tehát a repülőterek *nem utazási célú kereslete* a helyi lakosság körében feltételezésem szerint azért tekinthető sok esetben csekélynek, mivel a helyi lakosok nem érzik otthon magukat az adott térben és idegennek érzik az amúgy számukra otthont adó helyet.

A repülőterek működésének újraértelmezése, megújuló, innovatív szolgáltatásokat biztosítani képes közösségi terek létrehozásának gondolata, programok, szórakozási lehetőségek biztosítása a repülőtereken, tehát a *nem utazási célú helyi lakosok* felé is nyitás nagyjából az elmúlt bő húsz év eredményének tekinthető. Korábban nem volt jellemző az, hogy a repülőterek a szolgáltatáskínálatukban túlléptek volna az elsődleges funkcióikon, tehát olyan szolgáltatásokat kínáltak volna a fogyasztók számára, amelyek túlmutatnak a repülőterek általános funkcióin. Tehát amit Faisal és társai (2020) az attrakciók fogalmával kapcsolatban megfogalmaztak, vagyis ezek olyan események, rendezvények, szórakozási lehetőségek, épületek, építészeti sajátosságok, műalkotások a természeti vagy ember alkotta környezetben, amelyek képesek motiválni az embereket azok meglátogatásra, a repülőtereken esetében még nem voltak jellemzőek.

A világon jelenleg nagyjából 40.000 repülőtér üzemel (Ripoll-Zarraga – Raya 2020) amelyek jelenleg már a legkülönbözőbb szolgáltatásokkal várják az érdeklődőket. Különleges építészeti sajátosságokkal, egyedi belső terekkel, különleges szolgáltatásokkal állnak a fogyasztók szolgálatában, melyeket egységesen vizsgálni lehetetlen. A jelen értekezés fókuszát a térbeliség és a helyi társadalom vizsgálata képezi európai kitekintésben, ezen belül Németország területére szűkítve. Hasonlóan Benkő (2017), vagy Juhász-Dóra (2020) kutatásához a térfogyasztó, a teret használó ember kap a vizsgálataimban központi szerepet nem megfeledkezve arról, hogy a közlekedés és a turizmus határmezsgyéjén készüljön a kutatásom.

A turizmus ma már önálló tudományágnak tekinthető (Michalkó 2012b), multidiszciplináris mivoltából adódóan pedig a különböző tudományágakhoz eltérő módon kapcsolódik. Korábbi kutatások eredményei (Lengyel 1986, Erdősi 2005, Tóth 2006, Michalkó 2008, Jászberényi – Pálfalvi 2009, Jászberényi et al. 2018) kiválóan mutatják, hogy egyes kutatási területek már évtizedek óta foglalkoznak utazásokkal összefüggő kérdésekkel, viszont vannak olyanok is, amelyek csak az elmúlt években tették a turizmust vizsgálataik középpontjába. A közgazdaságtudományok, a földtudományok, a nép-

rajz, a szociológia egyértelműen a legtöbb ponton kapcsolódik a turizmushoz, így a legtöbb publikáció is ezeken a kutatási területeken található a turizmussal kapcsolatban. A nyelvészek, az irodalmárok kevésbé tekinthetőek a téma jelentős kutatóinak (Michalkó 2008). Az elmúlt években a turizmus területén egyre több tudományos kutatás született a tér és az idő fogyasztása, a fogyasztói magatartás változásával kapcsolatban (Agarwal et al. 2000, Lengyel 2004, Hall 2005, Michalkó 2008, Jansen-Verbeke 2009, Michalkó 2012a, Pécsek 2014, Gordon – Goodall 2020). Bizonyításra került, hogy a modern kori turizmus a mindennapi élet részét képezi (Almeida 2011, Kock et al. 2018, Manai 2018) és a szolgáltatások minőségének a turisztikai élmény beteljesülésében meghatározó szerepe van. A jelen értekezés ebből adódóan alkalmazkodva a kor kihívásaihoz a marketing útvesztőiben nem elveszve a szolgáltatásmenedzsment területére fókuszál.

„A turisztikai tér sajátosságai németországi repülőterek kontextusában" című értekezés a turisztikai tér és a közlekedés kapcsolatáról szól és újszerű empirikus vizsgálatokkal célja feltárni azokat a tényezőket, ahol a repülőterek önálló turisztikai vonzerőkként képesek megjelenni, illetve képesek beágyazódni a helyi gazdaságba, a helyi lakosság mindennapjaiba. Kutatásomban arra keresem a választ, hogy a repülőterek értelmezhetőek vagy sem a turisztikai vonzerő kontextusában, hiszen korábbi kutatások már bizonyították, hogy például a vasúti pályaudvarok képesek önálló turisztikai vonzerőként működni (Bán 2011, Somogyi 2019). Egy repülőtér a számos biztonsági előírásból adódóan azonban mégis egy szűkebb területnek tekinthető. Itt nyilvánvaló, hogy lényegesen kevésbé lehet majd egy repülőtérre mint vonzerőre tekinteni akkor, amikor egy vasúti pályaudvar építészete, a miliője akár már önmagában is vonzerő lehet.

Az értekezés elsődleges célja mindenesetre a turizmus szakirodalmának új eredményekkel történő bővítése és a repülőterek, mint turisztikai terek vizsgálata a helyi társadalom kontextusában. A disszertáció egyes részfejezeteinek célja a turizmus szemszögéből vizsgálni a viselkedéspszichológia, a szociológia, a marketing egymáshoz való kapcsolódási pontjait azzal a céllal, hogy feltárja a repülőterek *nem utazási célú keresletét*, a helyi társadalom által biztosított kereslet mögött meghúzódó okokat, illetve korlátokat. Ennek elérése érdekében az értekezés felépítése részben szakít a doktori disszertációk klasszikus formájával, számos esetben – a téma gyakorlati, menedzsment relevanciáját kiemelendő, magyarázó, bizonyító jelleggel egy sajátos ötvözetként – az irodalomba illeszt kutatási eredményeket.

2.1. A kutatási probléma azonosítása

Az utazások történetének kezdetétől a turizmus piacán a motivációkkal, a megnövekedett szabadidőivel, az egyre magasabb diszkrecionális jövedelemmel rendelkezők köre, az utazási eszközök fejlődésével pedig a turisztikai mobilitást lehetővé tevő szolgáltatások száma folyamatosan bővült, amely a turizmus földrajzi kiterjedésének megváltozását eredményezte (*1. táblázat*).

1. táblázat: A turizmus történetének legjelentősebb korszakai

Tényezők	Kontinentális (1.0)	Globális (2.0)	Totális (3.0)
Időszak (kb.)	Thomas Cook – hidegháború lezárásáig (1841–1963)	A hidegháború lezárásától a New York-i ikertornyok lerombolásáig (1963–2001)	A New York-i ikertornyok lerombolásától napjainkig (2001–)
Célterület	Európa, fürdővárosok, vízparti-hegyvidéki üdülőhelyek	Fejlett országok, egzotikus országok, városok, tengerparti üdülők	A világ bármely országa, a déli sarktól az északi sarkig, a Marianna-árokt ól a Himalájáig, a centrumtól a perifériáig
Közlekedési eszköz	Vasút, hajó	Autó, repülőgép, autóbusz	A teljes járműpark (ideértve a kerékpárt, az evezős és vitorlás hajókat, űrrepülőgépet stb.)
Utazók	Jómódúak	Középosztály	A teljes társadalom (a hajléktalanoktól a milliárdosokig)
Társadalmi környezet	A szolgáltatásban résztvevők	A turisztikai gettók (turistanegyedek) lakói	A teljes társadalom (a desztináció lakossága)
Információáramlás	Útikönyv, térkép, utazási iroda	Útikönyv, térkép, utazási iroda, média, honlapok	Minden kommunikációs csatorna (közösségi média)
Kockázatok	Közlekedési eszköz (műszaki biztonság)	Tolvajok, zsebtolvajok (közbiztonság)	Komplex biztonságértelmezés

Forrás: Michalkó – Rátz, 2019 (11. oldal)

A kezdetben döntően kontinentális kereslet globálissá, majd totálissá vált (Michalkó – Rátz 2019), és a volumenében milliós nagyságrendű országhatárokat átlépő utazások száma tízmillióssá bővült, sőt a nemzetközi turistaérkezések száma jelenleg már meghaladja az egymilliárdot is (UNWTO 2020). Michalkó és Rátz (2019) olyan időszakként jellemzi korunk turizmusát, amikor a turisztikai fogadóterületek a lehető legtöbb erőfor-

rást bevetve harcolnak az utazókért, a turisztikai tér kiszélesedése pedig mikro- és makroszinten egyaránt tapasztalható. Az értekezésem ebbe a környezetbe helyezi a repülőterek vizsgálatát és keres válaszokat a turizmusipar által hasznosított turisztikai tér megváltozott keresletének igényeire.

A repülőterek egy olyan regionális gazdaságfejlesztő szerepéről van itt szerintem szó, amely a változatos szolgáltatáskínálat által képes befolyásolni a regionális erőviszonyokat, hatással van a térség gazdasági hajtóerejére, a foglalkoztatásra, a repülőterek kapu szerepére, a vonzerejére, regionális keresletére. A közlekedésfejlesztés által olyan fogalmak helyi adaptálására lesz képes a repülőterek gazdaságfejlesztő szerepe, amely megteremti a csomópont, az átutazó, a tranzit fogalmát, továbbá befolyásolja a fogyasztói magatartást. A közlekedésfejlesztésből adódóan a turizmus vérkeringésébe korábban kevésbé bekapcsolt területek megközelíthetőségének jelentősége felértékelődik, ezzel változik az utazók mozgása, a költésük összetétele, a város és a repülőtér közötti területek funkciója. A repülőterek kapu funkciója véleményem szerint ezzel szélesedik és már nemcsak mint repülőtér, hanem annak tágabb környezete képes keresetté és egyben érdekeltté válni. Olyan tevékenységek fogják jellemezni a repülőtér térségét, amelyek a közvetítők, a beszállítók, a munkáját kínáló munkaerő által a repülőterek működéséhez közvetlenül, vagy közvetetten köthetőek, tehát a térség bevételeinek megteremtésében meghatározó szerepük lesz. Ez a szerep pedig optimális feltételek mellett folyamatosan tágul, növekvő igény mellett újabb, távolabbi területek bekapcsolása válik indokolttá a repülőterek életének vérkeringésébe.

A repülőtér a turisztikai desztinációk turisztikai kapuja képes lenni. Az utazó számos esetben itt találkozik először a fogadóterülettel és itt tölti el az utolsó perceit is a távozása előtt (Nghiêm-Phú – Suter 2018). Ez lesz az a helyszín, ahol a helyi lakosság és a külföldi utazó utoljára találkozik, tehát leginkább ez a helyszín lesz az, amely az utazót a visszatérésre képes lesz ösztönözni. Épp ebből adódóan a repülőterek működése új ágazati funkciót képesek betölteni akkor, amikor a fejlesztések, az innovációk által a helyi lakosság érdeklődésének és annak keresletének a felkeltése is a cél.

A repülőterek működésével kapcsolatos korábbi turisztikai vonatkozású tanulmányok hiányosságának tekinthető, hogy fehér foltot képviselnek azok a kutatások, amelyek a repülőterek helyi társadalom életében betöltött *nem utazási célú keresletét* vizsgálják. A szakirodalmi előzmények (Erdősi 1999, Appold – Kasarda 2013, Erdősi 2016) elsősorban a repülőterek és a légitársaságok, vagy a repülőterek és a légi utasok kapcsolatára korlátozódnak. A legtöbb tanulmány intenzíven kutatja a légi közlekedés

elhatalmasodását, a légi közlekedés a helyi lakosság életminőségére gyakorolt hatásait (Kesselring 2007, Mrazova 2014, Kucukvar et al. 2020), azonban a helyi társadalom mindennapi térpályái és a repülőterek kapcsolatának a vizsgálata már alulkutatott területnek tekinthető. Mindössze néhány jelentősebb nemzetközi kutatás érinti a vizsgálataiban a repülőterek szolgáltatáskínálatának a helyi lakosság általi fogyaszthatóságát. Azonban ezek a kutatások is elsősorban a repülőterek élményközpontú szolgáltatásérték-teremtésével kapcsolatban foglalkoznak a helyi társadalommal (Fodness – Murray 2007, Bezerra – Gomes 2016, Wattanacharoensil – Bunchongchit 2021), így a turisztikai terek vizsgálatában eddig még kiaknázatlan űrnek tekinthető a repülőterek szolgáltatáskínálatának a helyi társadalom mindennapi életében betöltött szerepének a vizsgálata. Jelenleg még alacsony azoknak a nemzetközi kutatásoknak a száma, amelyek repülőterek kontextusában jelentősebb hangsúlyt fektetnek a helyi lakosok, a vendégek és a szolgáltatók együttes, a turisztikai élményt együttesen megvalósítani képes kapcsolatának vizsgálatára. Jelenleg még hiányoznak azok a kutatások, amelyek a repülőterek regionális beágyazottságát a helyi lakosság elégedettségéből kiindulva vizsgálják, és alulkutatott területnek számít a repülőterek fogalmának a helyi lakosság fejében élő jelentésének a vizsgálata.

Az értekezésemben én alapkutatásnak tekintem Augé (1995) francia antropológus szűrmodernitásra visszavezetett helyek és nem-helyek vizsgálatát, ahol az idő, a tér és az ego mértéknélkülisége kap központi szerepet. Augé az elméletalkotásában az antropológiai helyek és a nem-helyek lényegi különbségére hívta fel a figyelmet, amelyek különbségét abban látta, hogy az egyének jelene, a múltja, a viszonyuk az időhöz, a környezetükhöz hogyan elevenedik meg. Augé az antropológiai helyek kontextusában egyfajta kapcsolatot bizonyított maga a hely és a tér között, míg a nem-helyeket inkább az élettelenség, az identitásnélküliség jelzőivel illette. A légi közlekedés a turizmus rendszerében egy helyváltoztatást biztosító szolgáltatás, amelyet a fogyasztás, maga a közlekedés hív életre. A repülőtér a helyi társadalom életében betöltött szerepét éppen ezért tartom eddig kevésbé vizsgált területnek, mivel a repülőtér egy átmeneti, egy köztes térként definiálható, ahol nem célunk ott lenni, csupán átutazunk rajta és így kevésbé kötünk érzelmeket hozzá. Utazási cél nélkül idegennek érezzük a helyet, nem érezzük odaillőnek magunkat. Rusz-Ajtony (2016) például ezt azzal magyarázza, hogy megszűnik az identitás, a viszony és a történetiség, tehát egy köztes tér ez, amelyen áthaladunk, ami maradásra kevésbé ösztönöz, így ebből is adódhat az, hogy a turisztikai szakiroda-

lomban eddig még kevés kutatás foglalkozott a köztes terek vonzerőként való értelmezésével.

A repülőtereken a szabadidővel, a motivációval és a diszkrecionális jövedelemmel rendelkező egyének jelenléte a domináns, azonban a kutatásom során én elsősorban nem erre a célszegmensre, hanem *a helyi lakosok nem utazási célú keresletére* fókuszálok[4]. Az értekezés németországi repülőterek elmúlt 30 évének funkcióbeli átalakulására épít és alapvető célként fogalmazza meg a repülőterek régiók életében betöltött szerepével kapcsolatos teoretikusan felépített tudományos eredmények felvonultatását. A kutatásom abból indul ki, hogy a tapasztalataim alapján a turizmust kiszolgáló légi közlekedés a nemzetközi turizmus dinamikus növekedéséből adódóan hatással van a területek fejlődésére, a területek közötti fejlettségbeli különbségek csökkentésére. Ezek a folyamatok Németországban is láthatóak, ugyanakkor korábbi kutatások rávilágítanak arra, hogy területi összehasonlításban az 1990-es éveket megelőző időszakhoz képest a területi egyenlőtlenség Németországban jelentősen nem változott (Baum et al. 2005, Hujer 2008, Große 2010, Peter et al. 2013, Tóth 2019c). Globális hálózatok, repülőterek közötti együttműködések jöttek létre, amelyek mind képesek a régiók, a kistérségek, a városok területi versenyképességének a fokozására, a szolgáltató terek funkcióinak kiszélesítésére, azonban Németország területén a jelentősebb vendégérkezéssel rendelkező területek száma, a nagyobb, évi legalább 4 millió utast elérő repülőterek területi eloszlása jelentősen mégsem változott.

A kutatásomat arra alapozom, hogy a városközeli tér folyamatos tágulásával, terebélyesedése által a repülőterek az alapvető funkcióikon túl egyéb szolgáltató terek versenytársaivá tudnak válni és napjaink versenyképes repülőterei attól képesek a hatékony működésre, hogy a tradicionális közlekedési tér kereteit kitágítva egyre inkább átfordulnak egy másodlagos funkció betöltése irányába. Korábbi kutatások azt bizonyították, hogy a repülőterek hatékony üzemeltetése, a lehető legtöbb célszegmens igényeinek kielégítésével válik elérhetővé (Thelle – Sonne 2018, Bilotkach – Bush 2020, Rajapaksha – Jayasuriya 2020). Németország légi közlekedésében azonban a repülőterek funkcióbővülése, a minél több célszegmensre irányuló fejlesztések jelenleg csak kevés repülőtér esetében láthatóak. Az ország jelentősebb repülőtereinek területi koncentrációja pedig az ország egykori területi felosztottságával azonosítható. Az immár csak képzeletbeli egykori keleti és nyugati területek közötti határvonalat az országnak

[4] A jelen kutatás Németország legjelentősebb nemzetközi repülőtereinek vizsgálatára korlátozódik, azok vizsgálata alapján vontam le a kutatásom gyakorlati következtetéseit.

láthatóan 30 év sem volt elegendő ténylegesen lebontani (Ahlert 2005, Schmude – Aevermann 2015), ami probléma.

2.2. A repülőterek nem utazási célú kereslete

A repülőterek az üzemeltetési formáiknak megfelelően különböző szerepet töltenek be egy régió, egy kistérség, egy település életében. A hazai és a nemzetközi kutatások szakirodalma számos esetben világít rá, hogy a repülőterek kontextusában jelenleg még többségében hiányoznak azoknak a gyakorlatorientált jelenségeknek a vizsgálata a tudomány eszköztárának a segítségével, amelyek a repülőtereken a helyi lakosság szabadidejében történő megjelenését, a helyi társadalom a repülőtereken *nem utazási céllal történő szolgáltatás- és térfogyasztását* helyezik a vizsgálataik középpontjába (Lian et al. 2005, Halpern – Pagliari 2008, Halpern – Bråthen 2011, Jászberényi et al. 2018). A jelen értekezésben az alapfelvetésem ebből adódóan úttörő kutatási iránynak tekinthető, amely ott gyökerezik, hogy a repülőterek hosszú távú sikertényezőit elsősorban a helyi környezetbe történő beépülésük, a helyi társadalmi életben elfoglalt helyük, továbbá a lokális kapcsolataik erősségére vezeti vissza.

Az utóbbi években a korábban megszokott, a repülőterek által biztosított szolgáltatásokat folyamatosan új üzleti modellek váltják fel. Az új szolgáltatások megjelenését egyrészt a piaci változások (Almeida 2011), másrészt a fogyasztói szokások változása (Fodness – Murray 2007) idézi elő. Jelenleg egy olyan szakaszba érkezett a turizmus, amelyben az összes erőforrást azért próbálják a szolgáltatók hadrendbe állítani, hogy versenyképesek legyenek (Michalkó – Rátz 2019), így egy egyre erősödő versenyben ezeknek a folyamatoknak az összes többi résztvevő is részese szeretne lenni. A visszatérő vendégek iránti küzdelem a legfőbb cél. A fogyasztók iránti küzdelem a repülőterek között is felerősödik, így ők a szolgáltatáskínálatuk tervezése során a helyi lakosság igényeit is már egyre jobban előtérbe helyezik (Cidell 2015, Gupta – Venkaiah 2015). Egyes nagyobb repülőterek, számos esetben légitársaságokkal együttműködve jelentős hangsúlyt fektetnek a térségben aktív szerepkör betöltésére, amely a repülőtereken, széles skálán mozogva, a helyi közszolgáltatások ügyfélszolgálati irodái jelenlétének a biztosítását, a repülőterek által kínált szórakoztató, szabadidős programokat, üzleti célból elegáns környezetben magas színvonalú szolgáltatások biztosítását egyaránt jelenti. A kínált szolgáltatásokat nem lehet egységesen kezelni, a repülőterek különböző mértékben képesek a keresletet kielégíteni. A repülőterek a fogyasztói kereslet felé való nyi-

tottsága számos szubjektív tényezőn alapul, nyitottságukban pedig meghatározó a tulajdonos, az üzemeltetési forma, a rövid, illetve hosszú távú célok, a repülőtér adott turisztikai életében betöltött szerepe. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy egy repülőtér egy különleges biztonsági övezetnek tekinthető. Számos területére csak utazási szándékkal, biztonsági ellenőrzések után lehet bejutni, ez pedig a helyieket jelentősen korlátozza a repülőtéri szolgáltatások fogyasztásában. A repülőterek általában nem a városközpontokban találhatóak, így a megközelítés, de egyaránt a parkolás bonyolultsága és annak költségei is hatással lesznek a helyi társadalom keresletére (Albert – Szűcs 2018).

Repülőjáratokkal utazni, a világ repülőterein tartózkodni, ott szolgáltatásokat igénybe venni még az ezredforduló idején is a magas színvonalú szolgáltatások igénybevételével és általánosan a drágaság fogalmával volt összekapcsolható. Repülőjáratokkal utazni egy kiváltság volt, ami nem mindenki számára volt elérhető. Ez napjainkra már megváltozott. A repülőtéren tartózkodás ma már nem tekinthető fogyasztói kiváltságnak. Izgalmasabbnál izgalmasabb események helyszíne képes egy repülőtér lenni (Miskolczi et al. 2021). Az egyedi hangulat, egy egyedülálló formában történő megjelenés a jelentősebb utasforgalommal rendelkező európai repülőtereken ma már természetes. Hasonlóan Michel de Certeau (2010) megfogalmazásához a repülőtereket a funkcióbővüléséből adódóan ma már egy használatba vett helynek tekinthetjük, tehát a repülőterek az utazás, az átutazás nem helyként funkcionáló tere, amely a funkcióbővülésből adódóan hellyé változik. A gazdag érzéki tapasztalás pedig a hely szellemét idézi, amely magában foglalja a klíma, a táj, a kultúra, a funkció vetületeit (Dudics 2013).

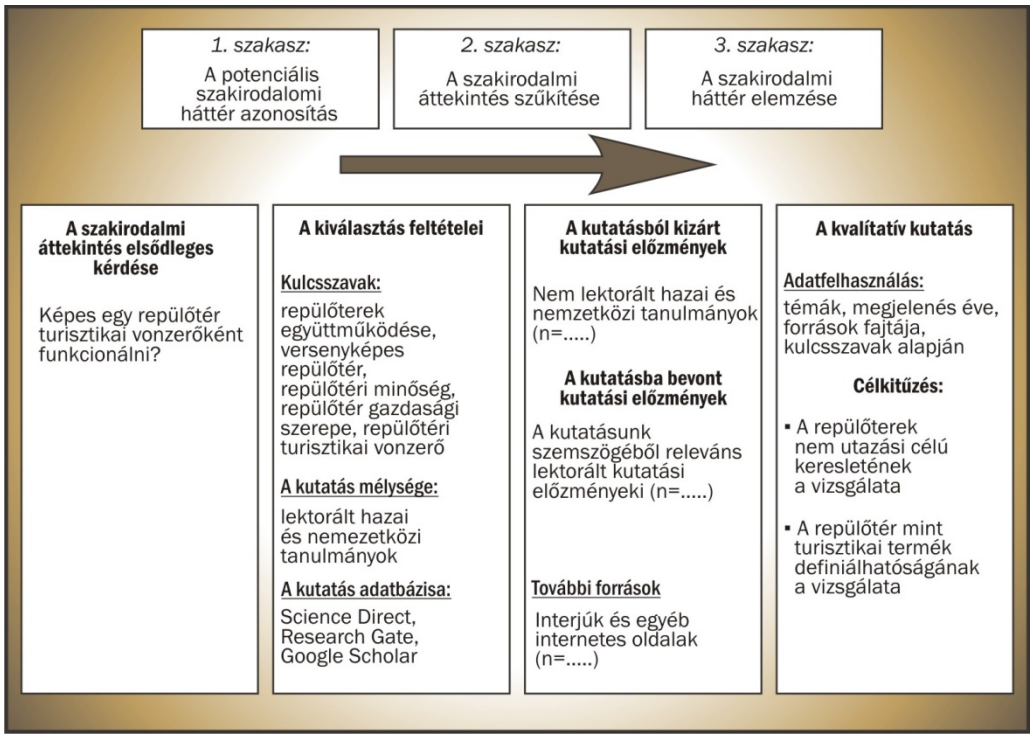
A repülőtéri szolgáltatások keresletéről kevés rendelkezésre álló statisztikai adat áll a rendelkezésünkre. Az utazók és a *nem utazási céllal* a repülőtereken tartózkodók repülőtéri szolgáltatások fogyasztásának hazai és a nemzetközi trendjei alapján (Jarach 2001, Almeida 2011) azonban megállapítható, hogy a legújabb trendek ellenére is a repülőterek elsődleges funkciója a repülőjáratokkal történő közlekedés, az üzleti, vagy a szabadidős utazók számára az utazás feltételeinek a biztosítása. A nagy nemzetközi repülőterek esetében azonban eddig is követendő gyakorlatként volt megfigyelhető a repülőtér közvetlen környezetében lakók célcsoportként való azonosítása az egyes programok, események, az utazással és a *nem utazási céllal* rendelkezésre álló és igénybe vehető szolgáltatások tervezésében (Halpern – Bråthen 2011). A jelen kutatásban így én is annak bizonyítására törekszem, hogy a helyi lakosok körében van egy olyan réteg, akik gyakran vesznek igénybe *nem utazási céllal* repülőtéri szolgáltatásokat, szívesen vesznek igénybe vendéglátó-szolgáltatásokat, egyes rendezvények alkalmával szívesen

töltik a repülőtereken a szabadidejüket. Abból adódóan pedig, hogy egy repülőtér szolgáltatáskínálata minél jobban képes kielégíteni *a nem utazási célú kereslet* igényeit is, az attól függően, hogy hogyan, mióta, milyen mélyen kapcsolódik a repülőterek fő funkcióihoz hatással lesz a repülőtér megítélésére, versenyképességére, a kínált szolgáltatásaik mennyiségére és minőségére, azok keresletének időbeliségére, a repülőtér térség gazdaságában játszott szerepére, sőt a munkanélküliségi mutatóira is.

2.3. Előfelvetés

Az irodalmi áttekintésem alapvetően egy feltáró kutatási folyamat adott témával kapcsolatos kérdések szintetizálásával (Denney – Tewksbury 2013). A kutatásomban a meglévő kutatási eredményeket összegyűjtöttem és beépítettem a primer kutatásom folyamatába azzal a céllal, hogy azonosítsam azokat a kutatási hiányosságokat, amelyek nagyobb figyelmet igényelnek (*1. ábra*).

1. ábra: A szintetizált irodalmi áttekintés folyamata



Forrás: saját szerkesztés

A szisztematikus irodalmi áttekintésemben törekedtem minden olyan meglévő hazai és külföldi kutatási eredményt a vizsgálatba bevonni, amelyek repülőterek turisztikai vonzerőkként történő működésével összefüggésbe hozhatóak (*2. táblázat*).

2. táblázat: Az elemzett irodalom ismertetése

Jellemzők	**Másodlagos források**		**Magyarországi források**	
	Száma (db)	**Aránya (%)**	**Száma (db)**	**Aránya (%)**
	az összes felhasznált irodalom			
Témák szerinti megosztás				
Szolgáltatásfogyasztás a repülőtereken	*26*	*15,95%*	*12*	*7,36%*
A repülőtér és a városközeli szabadidős tér	*48*	*29,45%*	*26*	*15,95%*
A repülőtér mint turisztikai élménytér	*17*	*10,43%*	*11*	*6,75%*
A tér társadalmi jelentősége	*26*	*15,95%*	*11*	*6,75%*
A tér és az identitás	*2*	*1,23%*	*1*	*0,61%*
A repülőterek és a városfejlődés	*8*	*4,91%*	*4*	*2,45%*
A repülőterek és a sikertényezők (smart airport, partnerkapcsolatok)	*36*	*22,09%*	*18*	*11,04%*
=	*163*	*100,00%*	*83*	*50,92%*
A megjelenés éve szerinti megoszlás				
2020–	12			
2015–2019	44			
2010–2014	30			
2005–2009	28			
2000–2004	19			
1995–1999	9			
1990–1994	8			
–1989	13			
Az adatok szerinti megoszlás				
Monográfia	5			
Szakirodalmi áttekintés	125			
Interjúk	2			
Online megkérdezés	4			
Online tartalomelemzés	17			
Adatok statisztikai elemzése	8			
Fókuszcsoportos vizsgálat	2			
Kulcsszavak szerinti keresés				
Repülőterek együttműködése	6			
Versenyképes repülőtér	21			
Repülőtéri minőség	18			
Repülőtér gazdasági szerepe	14			
Repülőtéri turisztikai vonzerő	7			

Forrás: saját szerkesztés

A szisztematikus szakirodalmi áttekintésem folyamatában három szakaszt határoztam meg, ahol az első lépés a kritériumok kiválasztása volt. Kulcsszavakat használtam (n=5; repülőterek együttműködése, versenyképes repülőtér, repülőtéri minőség, repülőtér gaz-

dasági szerepe, repülőtéri turisztikai vonzerő), miközben egyes, a turisztikai vonzerő kialakulásának jelentősebb területeire fókuszáltam a kutatási témámat. Meghatározásra került a kutatás mélysége (lektorált hazai és nemzetközi tanulmányok, amelyek az elmúlt harminc évben kerültek publikálásra), illetve kijelölésre került a kutatáshoz használt adatbázis is.

A címek szerinti kutatás több mint 200 releváns forrást eredményezett, amelyek a második szakaszban a cikkek címei és absztraktjai, később az általam felállított kritériumoknak megfelelő tanulmányok teljes tartalom elolvasása után kerültek további szűkítésre. Itt már csak magyar, német, illetve angol nyelven megjelent lektorált kéziratok kerültek vizsgálat alá. 163 releváns forrást azonosítottam és elemeztem. A kutatásom kezdetén a *2. táblázat* alapján megállapítható, az európai repülőterek turisztikai vonzerőkként történő vizsgálatában a nemzetközi vonatkozású szakirodalom túlsúlya a jellemző. A repülőtéri szolgáltatások számának növekedésével foglalkozó cikkek száma jelentős, többségük mindössze egy szűk szegmensre, a repülőterek működésére és a működésből származó hatásokra összpontosít (Tomkins et al. 1998, Franssen et al. 2004, Kazda et al. 2017, Dimitriou 2018, Prentice – Kadan 2019, Tsui et al. 2019). Keveset tudunk a repülőterek üzleteinek pénztárainál rögzítésre nem kerülő költésekről, a repülőterek *nem utazási célú keresletének* volumenéről, a repülőterek szolgáltatáskínálata által a repülőterek helyi társadalom mindennapi életében betöltött szerepéről. A helyi társadalom vélekedése a repülőterek működésének társadalmi és környezeti hatásairól különösen jelentős, mivel a helyiek a repülőterek működésének a legfőbb érintettjei, így további kutatások indokoltak a repülőterek fokozatosan növekvő szolgáltatáskínálatából helyi lakosságra gyakorolt hatásaival kapcsolatban.

A szakirodalmi előzményekre alapozva értékelhető adatbázisok felmutatása, új tudományos eredmények közzététele szükséges, ahol négy előfelvetés megválaszolása az indokolt.

Első előfelvetés (H1):

Németország repülőtereinek területi elhelyezkedése jelentős területi koncentrálódást mutat. Az ország jelentősebb repülőtereinek elhelyezkedése alapján egy képzeletbeli határvonal húzható, amely által Németország egykori kettéosztottsága kiválóan látható. *A turisztikai területek vendégforgalma, a repülőtereik szolgáltatáskínálata 30 évvel az újraegyesítést követően is kiválóan mutatják az egykori kelet és a nyugat regionális fejlettségi különbségeit.*

Második előfelvetés (H2):

A repülőterek egy ország gazdasági életében a kereslet fokozódása által generált innovációk, a foglalkoztatottság, továbbá a turisztikai bevételek alapján domináns szerepet képesek betölteni. *Egy repülőtér a funkciójának kiteljesedésével az adott régió gazdasági hajtóereje, a foglalkoztatás, illetve az innováció mozgatórugója lehet, amely pozitív hatással van a régiók közötti fejlettségi különbségek csökkentésére.*

Harmadik előfelvetés (H3):

A repülőterek alapvető és általános funkciójuk kiszélesedésével képesek a helyi társadalom életében bizonyos alapfunkciókat betölteni. A repülőterek a társadalmi alapfunkciók biztosításának kiszélesedésével potenciális célpontjai lehetnek az újabb innovációknak, ezáltal a keresletük, illetve a kedveltségük növekszik, a repülőterek az alapvető funkciójukon túl augé-i értelemben helyekké válnak.

Negyedik előfelvetés (H4):

A repülőterek mindamellett, hogy képesek egy adott régió látogatóforgalmában domináns szerepet játszani, a repülőtéri szolgáltatások keresettek a helyi társadalom körében is. *Németország egyes repülőterein a nem utazási célú kereslet az elmúlt évtizedekben felerősödött, amely a területi fejlettségi különbségek csökkenésére jelentős hatással volt.* Ennek egyik legjelentősebb eszköze a repülőterek kereslet igényeihez folyamatosan igazodó szolgáltatáskínálata, mely által a repülőterek képesek lehetnek önálló turisztikai vonzerőként is funkcionálni.

3. A turisztikai tér és a légi közlekedés: elméleti háttér

3.1. Az élményeken alapuló szolgáltatásfogyasztás a repülőtereken

A fogyasztói magatartás vizsgálata számos kutatás (Tóbi – Törőcsik 2013, Hauser 2016, Törőcsik – Csapó 2018, Zsarnóczky 2018) kiindulópontja. A társadalom minden tagja fogyaszt, azonban a fogyasztás mértéke, annak minősége a társadalom szinte minden tagja számára mást jelent. A repülés ma már nem kiváltság, hanem egy sokak számára elérhető utazási forma. A jelentős gazdasági növekedés, a légitársaságok növekvő kínálati tényezői megnövelték a légi utazások iránti keresletet, ami azt eredményezte, hogy ezzel a kereslet jellege is változott (Jeon – Kim 2012, Bezerra – Gomes 2016, Nghiêm-Phú – Suter 2018, Wattanacharoensil et al. 2021). Az erősödő versenykörnyezet a repülőterek bevételi súlypontját eltolta a nem utazásból származó bevételek felé (Zenglein – Müller 2007), a fogyasztók elégedettsége lett a meghatározó a kínálat kialakításában (DKMA 2014). Wattanacharoensil és szerzőtársai (2019) tanulmányukban rámutattak arra, hogy az ezredforduló elejétől a repülőterek menedzsmentjei egyre jobban kezdtek egyrészt az utasok, másrészt a helyi társadalom elégedettségére fókuszálni abból adódóan, hogy a repülőterek nemcsak helyszínt biztosítottak a légi közlekedés számára, hanem különbféle, a légi közlekedéshez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek helyszíneként is megjelentek. Egy repülőtér szolgáltatásainak fogyasztása kapcsán a fogyasztók megtapasztalják annak környezetét, jellegét, a megismerés pedig általában további fogyasztással társul, amely jelentősen hozzájárul a repülőtér egyéb, nem a légi forgalomból származó bevételeihez (Miskolczi et al. 2021).

A fogyasztók élményének fokozása nélkülözhetetlen, azonban a szolgáltatásokkal nem minden fogyasztó egyformán elégedett és összetett problémát jelent annak meghatározása is, hogy egyáltalán kinek mi számít élménynek. Egy repülőtéri kávézóban elfogyasztott kávé éppúgy élményt jelenthet a hétköznapokból kilépve egy kevésbé tehetősebb, alacsonyabb rangú vagy társadalmi rétegből származó fogyasztónak, mint a luxust kereső, magasabb társadalmi rétegből érkezőnek. Egy kevésbé tehetős fogyasztó is igénybe vehet magasabb áron, exkluzív szolgáltatásokat egy repülőtéren, ha képes a szolgáltatás árát megtéríteni és egy magasabb társadalmi rangú fogyasztó is kereshet kedvezőbb áru szolgáltatásokat, ha ő azokat szívesebben fogyasztja. Az adja az élmény

alapját, hogy nem szokványos formában történik a fogyasztás, a fogyasztott szolgáltatás minőségével kapcsolatos észlelési és fogyasztói véleményt pedig számos külső tényező befolyásolja (Holmqvist et al. 2020).

A repülőtéri szolgáltatások különböznek más szolgáltatásoktól, amelynek oka az élményközpontú megközelítésben keresendő. Az időbeliség kontextusában a ritkaság, egy ritka pillanat, amelyre már régóta vártunk, ami nem minden nap történik meg, hordozza magában az élmény összetevőit. Az utazóknak már az utazás kezdete előtt élményt jelent a repülőtereken tartózkodni és a repülőtereken tartózkodás egyaránt részét képezi a teljes utazási élményének. A fogyasztók az utazásuk előtt a szolgáltatások megvásárlása alkalmával élményt keresnek és ezeket az élményeket keresik az utazásaik után is. Az aktív utazás érzelmileg támogatja a fogyasztót a státuszkeresési céljainak megvalósításában, hiszen jól érzi magát a fogyasztó adott környezetben, ő is utazik, ő is nem mindennapi szolgáltatásokat vesz igénybe, viszont az utazás után ugyanez a környezet már frusztrációt válthat ki belőle. Kutatásomban a repülőterek *nem utazási célú szolgáltatásfogyasztásának* vizsgálatában így abból indultam ki, hogy a helyi társadalom tagjai a repülőterek szolgáltatásait az utazási élményeikre alapozva hajlandóak pozitívabban értékelni. Azonban akik nem veszik igénybe ezeket a szolgáltatásokat, az ő látogatásuk elmaradása hátterében nemcsak az egyén utazás iránti semlegességét, hanem ebben feltételezhetően a repülőtéri környezet bennük negatív érzéseket kiváltó hatásainak felelősségét is érdemes vizsgálni

3.2. A helyi társadalom repülőtéri kereslete – repülőtér és város

A repülőterekkel foglalkozó kutatásokban az elmúlt évtizedekben egyre hangsúlyosabb kutatási témává vált a repülőterek régiók lakosságát megtartó szerepének (Halpern – Bråthen 2011, Tveter 2017), a lakosság életminőségének növeléséhez (Cidell 2015), a nemzetgazdasági infrastruktúrához fűződő kapcsolatuk vizsgálata (Novoszath 2018). A repülőterek alapvető funkciója sokat változott az elmúlt ötven évben (Erdősi 1999). Az évtizedek alatt nemcsak a repülőterek közvetlen környezete, a repülőterek infrastrukturális adottságai, hanem a fogyasztók igényeinek megfelelési vágy, a repülőterek által kínált szolgáltatások köre is megváltozott (Fodness – Murray 2007, Tóth 2019a, Tóth 2019c, Bilotkach – Bush 2020, Wattanacharoensil – Bunchongchit 2021, Tóth – Pfening 2021).

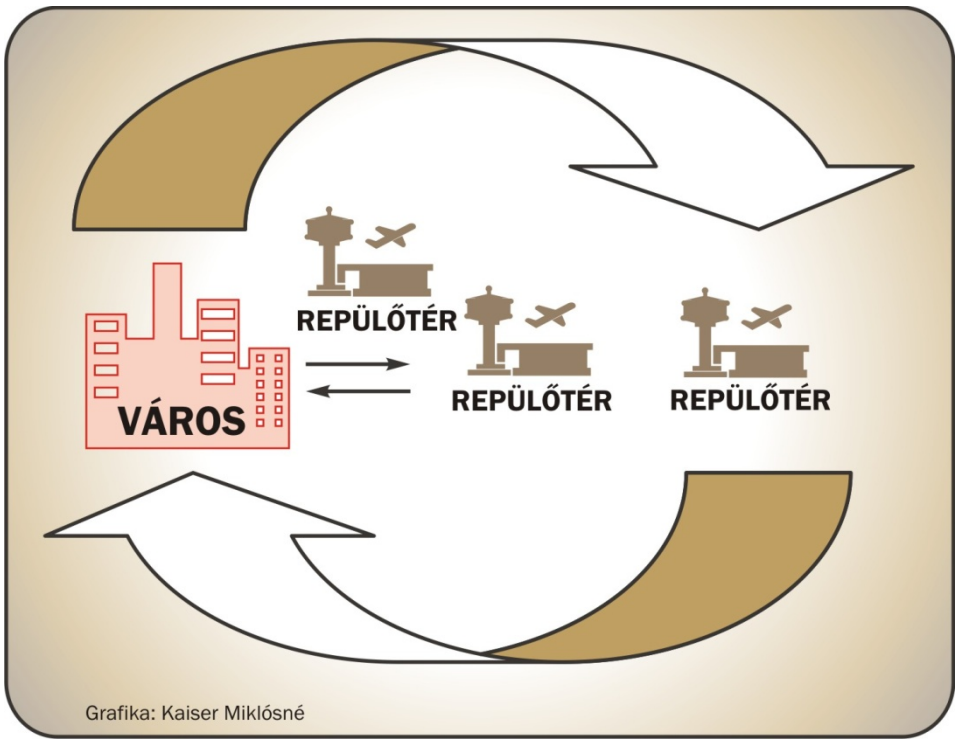
Korábbi kutatásomban (Miskolczi et al. 2021) szerzőtársaimmal rámutattunk arra, hogy a repülőterek az alapszolgáltatásaikon túl már számos esetben a légi közlekedéshez szorosan nem kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokat is nyújtanak a fogyasztóiknak. A repülőterek nagy hangsúlyt fektetnek a legújabb építészeti megoldásokkal, a tágas terekkel, a belsőépítészeti elemekkel a vendégek utazásra invitálására, továbbá a vendégek repülőtéri szolgáltatásokat minél hosszabb ideig tartó igénybevételére. Számos európai repülőtéren egy olyan egyedi atmoszféra megteremtésére törekvés tapasztalható, ahol a repülőterek a piaci trendeknek megfelelően a távoli területekről érkezők, de egyaránt a helyi társadalom tagjainak igényeit is képesek kielégíteni.

Polster (2012) a repülőterek helyi társadalom által biztosított kereslet változását a kor fejlődésében látta, a város és a térség dinamikus fejlődését vizsgálva a repülőterek szolgáltatáskínálatának a bővülését a kor fejlődéséhez igazodó repülőtér-fejlesztésként azonosította. Halpern és Bråthen (2011) szoros kapcsolatot azonosított a repülőtér fejlődése és térségének tartós növekedési pályára állása, a térség népességmegtartó ereje között, mivel a repülőterek és a vonzáskörzetük kapcsolata hasonlóan a város és a periféria közötti kapcsolathoz kölcsönös. A repülőtér környezete a perifériáról szívóhatással vonzza a keresletet, míg a benne résztvevő egyén általában menekül a repülőterek működésének negatív hatásai elől. A repülőtereken egyre szűkül az a tér, amely egyének igényeit kiegészítő szolgáltatások nyújtása nélkül képes kielégíteni. Ezeket a szolgáltatásokat a fogyasztók sokszor akaratukon kívül is fogyasztják, tehát a repülőterek turisztikai keresletének egyik sajátossága is épp abban rejlik, hogy nem fogalmazódnak meg a repülőterek kontextusában azok a tipikus ismérvek, amelyek sajátosan csak a repülőterekre látogatók fogyasztását jellemeznék.

Az 1950-es években csak az utazás ténye volt a központi gondolat a repülőterekkel kapcsolatban. Nagyjából két évtized leforgása alatt azonban a repülőterek igazi fogyasztási centrumokká váltak. A repülőterek az utasok kiszolgálására sokféle és nemcsak kereskedelmi, hanem immár szálláshelyi szolgáltatások beruházásait is képesek voltak ösztönözni. A repülőtér működése által kitágult a városok környezetének szolgáltatáskínálata, városiasnak mondható egyfajta szolgáltatáscsomag jött létre a repülőterek környezetében. A repülőtér és a városból érkező kereslet attól függően, hogy milyen távol van a repülőtér a várostól, hatással van saját kínálatának *nem utazási célú keresletére*, ebből adódóan pedig különböző relációkat vagyunk képesek a repülőterek *nem utazási célú* keresletével kapcsolatban vizsgálni. Polster (2012) a repülőterek és a város kapcsolatának vizsgálatában kiemelkedő kutatási eredményeket ért el. Különböző vizs-

gálataiban bebizonyította, hogy a repülőterek képesek akár önálló regionális központokként is működni. A város peremén egy repülőtér kevésbé képes elszakadni a város jellegétől és azok a hatások, amelyek egy repülőtéri központot városiassá képesek fejleszteni, azok önállóan nem képesek érvényesülni. A repülőterek turisztikai célú keresletét elsősorban a potenciális városlakók adják, ők ismerik, tudják a repülőtereket fogyasztani. Polster a kutatásaiban a távolságot és a közlekedési kapcsolat erősségét tekintette a legfontosabb befolyásoló tényezőnek a repülőtér és a város kapcsolatában. A vizsgálataiban felhívta a figyelmet arra, hogy abban az esetben, ha a repülőtér és a város között kisebb távolság van, ez a város határainak az elmosódását eredményezi (*2. ábra*).

2. ábra: A repülőterek városfejlődésre gyakorolt hatása



Forrás: Polster (2012) alapján saját szerkesztés

A repülőtér *nem utazási célú kereslete* eloszlik, amely ott érhető tetten, hogy a repülőtér és a város között egy képzeletbeli egyenesre egyfajta „irodaház-folyosó” épül bevásárlóközpontokkal, éttermekkel, szállodákkal, és egy látványos tengely mentén fejlődik a város és a repülőtér szolgáltatáskínálatának a kereslete. A repülőtér akkor képes kisebb regionális központként, önálló turisztikai vonzerőként működni, ha már egyértelműen távol van a repülőtér a várostól és egy jó megközelíthetőség által a terület további potenciált, akár önálló turisztikai élményteret is képes biztosítani (Polster 2012).

3.3. A repülőtér mint turisztikai élménytér – a városközeli szabadidős tér

A turizmus egyik alapfeltétele a helyváltoztatás. Michalkó (2001) a turizmust az egyén élményszerzéssel párosuló környezetváltozásának tekinti, amelynek során szolgáltatások igénybevételére kerül sor. A repülőtereken elérhető szolgáltatások *nem utazási célú fogyasztása* hasonlóan a szálláshelyek kínálatának helyi társadalom általi fogyasztásához a helyi, turisztikai jellegű helyváltoztatásokkal köthető össze, ugyanis a helyi fogyasztók a turisták által használt turisztikai térben mozognak, fogyasztanak, szolgáltatásokat vesznek igénybe (Juhász-Dóra 2020, Miskolczi et al. 2021).

A repülőtereken a helyi társadalom térfogyasztásának a vizsgálata egyelőre még alulkutatott területnek tekinthető, ugyanis a repülőtereken megjelenő helyi lakosság által történt fogyasztás vizsgálata számos kihívás elé állítja a szakmában dolgozó szakembereket. A helyi társadalom tagjai az egyes repülőtéri szolgáltatásokat igénybe veszik, sőt feltételezhetően szívesen intézik a hétköznapi teendőiket, a bevásárlásaikat is a repülőtereken. Nem idegen számukra a repülőtereken egy meghitt családi vacsora elfogyasztása, számos esetben a hétvégi családi programjaik helyszínét is a repülőterek jelentik. Feltételezhetően egy stabil kereslet áll a helyi társadalom fogyasztása mögött, azonban a lakosság repülőtéri tér- és szolgáltatásfogyasztásáról keveset tudunk, mivel a helyi lakosok repülőtéri tartózkodása alatt számos esetben nem kerül rögzítésre turisztikai szolgáltatás igénybevétele, ők a statisztikai adatgyűjtés körén kívül eső fogyasztóknak tekinthetők (Tóth 2019a, Tóth 2019c). A repülőterek szolgáltatáskínálatának keresletthez igazodó fejlesztéseiben ebből adódóan pedig megkerülhetetlen annak vizsgálata, hogy a láthatatlan kereslet képviselői[5] a repülőterek mely területein jelennek meg, mennyi időt töltenek ott, milyen szolgáltatásokat vesznek igénybe, továbbá ott mi okoz számukra élményeket.

A repülőterek az egyre hatékonyabb és fenntarthatóbb működésben érdekeltek, ma már nem csupán a légi közlekedést támogató infrastruktúraként definiálhatók (Thelle – Sonne 2018, Bilotkach – Bush 2020, Rajapaksha – Jayasuriya 2020). A repülőtér ma már más érintettekkel együtt részt vesz a régió fejlesztési stratégiáiban, elősegítve azokat a befektetők körében vonzóbbá, keresettebbé válásában (Hakfoort et al. 2001, Prentice – Kadan 2019). A helyi lakosok megszólítása egyre kiemelkedőbb szereppel bír a repülőtereken a versenyképesség növelése, a célszegmensek bővítése, a

[5] Kiindulva Michalkó és Rátz (2013) kutatási eredményeiből, a kutatásomban az egy napnál rövidebb, a statisztikai adatgyűjtés körén kívül eső utazásokat láthatatlan keresletként értelmezem a repülőterek kontextusában.

komplex és mindenki számára nyújtott szolgáltatások szempontjából. A repülőtereken a tér fogyasztása megváltozott, amely a helyi társadalom tagjaira is ösztönzően hat (Wattanacharoensil et al. 2015). Ezt a feltételezést erősíti Halpern és Pagliari (2008) tanulmánya is, amelyben arra hívták fel a figyelmet, hogy a repülőterek környezete, a modern épületek, a szabadidő tartalmas eltöltésének a lehetősége, a repülőterek komplex szolgáltatáskínálata már lehetővé teszik, hogy a fogyasztók a szolgáltatások igénybevétele mellett társasági életet éljenek, a szabadidejüket eltöltsék, esetleg dolgozzanak a repülőtereken. Ebből adódóan látom én úgy, hogy a helyi lakosok megszólítása a tudatos fejlesztésekkel, a kifejezetten helyi lakosok számára szóló termékekkel, rendezvényekkel a repülőterek hosszútávú sikerének az egyik titka lehet.

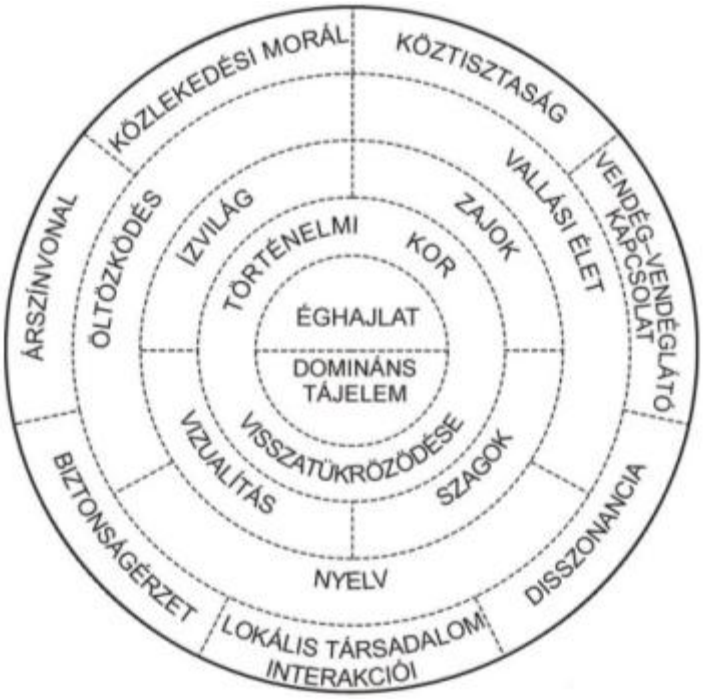
A repülőterek olyan élményteret képesek biztosítani a fogyasztók számára, amelyek az egyén számára szubjektívan érzékelt és személyes tartalommal bír (O'dell 2005). Andersson (2007) arra hívja fel a figyelmet, hogy az átélés pillanata a termelés és a fogyasztás találkozásával valósul meg, az élmény pedig a nem megszokott környezetből fakad (Uriely 2005). Az átélt élményre hatással vannak az életünk különböző szakaszaiban történt tanulmányaink, olvasmányok, a saját korábbi megtapasztalások, az egyes utazások alatt átélt élmények, továbbá a hely gazdasági tevékenysége, turisztikai fejlettsége, de akár a kulturális sajátosságok is képesek hozzájárulni a fejünkben a tér egyes elemeinek jobb megértéséhez, annak azonosításához.

3.3.1. A turizmus és a hely paradigmája

Az utóbbi évtizedekben egyre hangsúlyosabb kutatási témává vált a turizmus és a hely kapcsolatának, az egyének számára a hely jelentésének, a hely észlelésének a vizsgálata. A helyi lakosok úgy, mint a térben tartózkodó legtöbb utazó, nyilvánvalóan hasonlóan észlelik az őket ért ingereket. Az egyének magatartását azonban számos tényező befolyásolja, így az őket ért hatásokra különböző válaszokat adnak (Rose 1995, Bőhm 2000). A hely észlelése és az ahhoz való viszony függ a befogadó életkorától, kultúrájától, képzettségi szintjétől, pszichés állapotától (Jankó 2002), miközben a hely, a térhez erősen kötődő infra- és szuprastrukturális elemei által egyediek lesznek, ezzel különböző viselkedési formákat kiváltva a fogyasztókból (Engel et al. 1968, Russel – Ward 1982). A viselkedés és az épített környezet szoros kapcsolatban van (Cséfalvay 1990, Jankó 2002), amely által a használatba vett tér a tevékenységek és a tárgyi, használati elemek kapcsolatai eredményének tekinthető (Dúll 2009). Michalkó (2005b) kutatásai-

ban kísérletet tett a látogatókból kötődést, vagy taszítást kiváltó tényezők azonosítására, és a földrajzi miliő alappilléreit azonosítva a turisztikai tájból a turisták által észlelt elemek együttes befolyásoló hatására hívta fel a figyelmet. A Michalkó által bemutatott turisztikai miliő kaleidoszkópikus felépítésének elemeit nyilvánvalóan egy repülőtéren is a helyi társadalom észleli, azonban egy távolról érkező turista másképp éli át az őt ért ingereket, mint egy helyi lakos. Nem azonos ideig tartózkodnak a térben, különböző szolgáltatásokat keresnek a szolgáltató-egységekben, a szolgáltatásokkal kapcsolatos elégedettségi szintjük nagy valószínűséggel különböző, és számos esetben más összetevők jelentik számukra az élmény fogalmát. A repülőtéri szolgáltatás-igénybevétel elemzése során így óhatatlanul szükséges az utazók és a helyi lakosok térfogyasztását külön vizsgálni (*3. ábra*).

3. ábra: A turisztikai miliő kaleidoszkópikus felépítése



Forrás: Michalkó, 2005a (53. oldal)

Michalkó és szerzőtársa (2005) a desztináció térfogyasztását elemezve arra hívták fel a figyelmet, hogy az egyének egy kialakított objektív kép hatására kelnek útra és egy társult, ténylegesen átélt, megtapasztalt, értékelésen átesett valósággal szembesülnek. A hely által nyújtott átélt és átélhető élmények együttesen adják a jó hely jellegét, ami a turisztikai vonzerő lényege. Rátz et al. (2008) szerint az utazók élményeket keresnek az utazásuk teljes ideje alatt, így a Michalkó (2005a) által megalkotott turisztikai miliő

kaleidoszkópikus felépítésének elemei a turisztikai élmény eléréséhez hozzájáruló tényezőiként azonosíthatók.

3.3.2. A kommunikáció eszközei

A repülőterek a nemzetközi turistaáramlás legfontosabb színterei közé tartoznak. Egy felgyorsult világot élünk, amelybe való illeszkedési vágy az üzleti életben, mindinkább a privát életben egyaránt tapasztalható. Ennek a részét képezi a vendég és a vendéglátó közötti kapcsolat folyamatos változása, amelyet több tényező befolyásol. Az innovációk és a technika robbanásszerű fejlődésével a potenciális vendég ma már kommunikációs eszközök segítségével továbbított információkkal találkozik. Ez egy olyan tudatos márkapolitikának a részévé képes válni, ahol az utazónak a helyről kapott információk önmagukban is az élmény részét képesek jelenteni.

A hely és az ott átélhető élmény csupán a neve alapján is képes lehet a fogyasztóra befolyásoló hatást gyakorolni (Kozma 2000). Az utazás előtt képes kialakulni az emberek fejében egy kép a meglátogatni kívánt helyről, érzelmek kapcsolódhatnak a helyhez, elvárások fogalmazódhatnak meg a hellyel kapcsolatban (Jeong – Kim 2019). Az emberek fejében kialakul annak gondolata, hogy látni, hallani, megtapasztalni szeretné mindazt, amit ő az online térben tapasztal, és ezt később az offline térben is keresni fogja (Bezerra – Gomez 2019). Az újságok, a magazinok, a reklámok láttán számos esetben konkrét vággyá érik színházak, szórakozóhelyek, éttermek meglátogatásának az igénye. A látottak, a hallottak, az olvasottak, a mások által személyesen megtapasztaltak, a rokonok, ismerősök által elmondottak egyaránt táplálják az adott térről, a tér helyszínét adó településről kialakult képet (Sulyok 2006).

A turizmus és a hely viszonya kölcsönös. A turista a jó helyeket keresi, a fő motivációja pedig az élmények átélése (Michalkó 2010). A hely az, ahol a turizmus megvalósul, a turizmus pedig létrehozza a helyet, befolyásolhatja, sőt újra is alkotja azt (Csapó – Törőcsik 2020). A turisztikai célú innovációk megnövekedett utasforgalmat generálnak, a repülőterek pedig ennek az egyik legfőbb haszonélvezői lesznek. A modern légi járatokkal nagy távolságok viszonylag rövid időn belül elérhetőek, amelyre az *1. képen* látható München központi repülőtere is felhívja a figyelmet. A turisztikai célú innovációk az egykor mocsaras, mezőgazdasági területből München központi repülőterének a helyszínét voltak képesek megteremteni, amelyre mindössze egy hirdetés is kiválóan képes a figyelmet felhívni.

1. kép: Egy hirdetés München központi repülőterén

Forrás: Tóth Dávid, 2013

Az Erdingi-láp ma már képes Európa egyik legforgalmasabb repülőterének a helyszínét adni és az utazás gyorsaságából adódóan képes a világ távoli területeit a repülőtéri térség képzeletbeli szomszédjának tekinteni (Tóth 2019b). Ezzel elősegítve a térség korábban turizmusba nem bekapcsol területeinek versenyképességét.

3.3.3. Az épített környezet és a viselkedés a repülőtereken

A helyi lakosok által észlelt repülőtéri környezet és a fogyasztói tér vizsgálata újdonságnak számít a turizmuskutatás területén. Egyes, elsősorban a környezeti pszichológiával foglalkozó kutatások (Séra 1990, Dúll 2009) a helyi társadalom adott térben való viselkedésének formáját abban látják, hogy a környezet mekkora mértékben képes hatással lenni a társadalom tagjainak a viselkedésére. A társadalomföldrajzi kutatások a tér humán aspektusainak hangsúlyozása mellett inkább már társadalmi-gazdasági tényezők határmezsgyéjén a tér létrehozásának, a fogyasztásának, a fenntarthatóságának aspektusaira fókuszálva vizsgálják a társadalom és a viselkedés kapcsolatát. Egyes várostervezési kutatások már az 1960-as években a társadalom fejében adott térről kialakított képet vizsgálták és tudatosan a városok tervezésénél, azok átalakítási folyamataiban, a későbbi fogyasztás fontosságára fókuszálva, a viselkedést befolyásoló képességére hívták fel a figyelmet (Lynch 1960, Banerjee 1971, Lynch 1984). Az épített környezet és a viselkedés kapcsolatát a társadalom résztvevőinek érzései, gondolatai, az épített környe-

zet egyének általi észlelése egyaránt képesek befolyásolni (Sime 1986, Sime 1999, Jankó 2002).

Michalkó (2005a) a turizmusföldrajzi kutatásaiban a turisztikai miliők kaleidoszkópikus felépítésénél a helyek által kínált átélhető élmények, az emberek által érzékelhető ingerek között említi az épített környezet és a viselkedés kapcsolatát befolyásoló tényezőket. Azt vizsgálja, hogy a színek, a zajok, a szagok, a hőmérséklet milyen módon képesek befolyásolni a viselkedés mutatóit, és amely vizsgálatára én is kísérletet teszek a repülőterek belső környezetének kapcsán. A kutatásomban azt bizonyítom, hogy a környezet és az egyén egymásra kölcsönös hatással vannak, így ha változik valamelyik tényező, az kihat a rendszer teljes egészére, tehát az épített környezet egyénekre gyakorolt hatásai képesek befolyásolni a fogyasztást és ebből adódóan hatással vannak az életminőség változására is (Lloyd et al. 1981, Southworth – Ruggeri 2011).

3.4. A helyi társadalom és a repülőterek kapcsolata – az életminőség változása

„A turizmus főszereplője a lakosság – nélküle mindez nem hozható létre és semmit sem ér, ha az egésznek nem haszonélvezője ő maga" (Lengyel 1995:51).

Lengyel (1995) ezekkel a gondolatokkal fogalmazta meg az emberi tényező turizmusban elfoglalt helyét. Egyértelművé tette, hogy a turizmusban az emberi tényező az egyik legfontosabb elem, a helyi társadalom életminőségének szem előtt tartása pedig minden fejlesztési tevékenység célja kell, hogy legyen. Számos hazai és nemzetközi kutatás gazdagította már a turizmus szakirodalmát a helyi lakosság turistákkal kapcsolatos attitűdjei vizsgálatával, és bizonyításra került, hogy a turizmus a helyi társadalom mindennapi életterében zajlik, továbbá arra közvetlenül befolyásoló hatással van (Lengyel 1995, Lengyel 1992, Puczkó – Rátz 1998, Michalkó 1999, Jacobsen 2000, Rátz – Puczkó 2000, Andereck et al. 2005, Michalkó 2008, Vargas-Sánchez et al. 2011, Nunkoo – Ramkissoon 2011, Jakopánecz – Törőcsik 2020). Rátz és Puczkó (2000) a turizmus fejlődéséből adódó életminőség változására hívta fel a figyelmet, miközben a pozitív gazdasági eredményeket nem tekintették azonosnak az életminőség javulásával.

Michalkó (2005b) amikor a földrajzi miliők kutatásánál a látogatókból a kötődést vagy a taszítást kiváltó tényezőket vizsgálta épp azt bizonyította, hogy a turizmus mögött álló folyamatok együttesen befolyásolják a helyi társadalom és a vendég kapcso-

latát, tehát a helyi társadalom érdekei jelentősen képesek befolyásolni egy fogadóterület sikerességét, vagy sikertelenségét.

Hazánkban az életminőséggel kapcsolatos első jelentősebb vizsgálatok nagyjából az 1960-as években indultak. Ekkor még kevésbé számított a turizmus az országok gazdasági állapotával kapcsolatos vizsgálatokban meghatározó tényezőnek. Először az ezredforduló környékén az egészség és az életminőség közötti összefüggés vizsgálata kapott jelentősebb szerepet (Kopp – Kovács 2006), később a Központi Statisztikai Hivatal lakosság utazási szokásaira fókuszáló kutatásai adtak táptalajt a szubjektív jóllét és a turizmus kapcsolata, majd a turizmus és az életminőség egymásra gyakorolt hatásai által (Kovács et al. 2006, Michalkó et al. 2009). Michalkó (2010) kutatásaival a boldogság és a jólét, továbbá a jóllét összefüggéseinek vizsgálata került górcső alá.

A repülőterek működése és a helyi társadalom életminősége szimbiózisával az elmúlt 30 évben megjelent hazai és nemzetközi publikációkat áttekintve a téma csupán részterületekre fókuszálva tekinthető kutatottnak, *a repülőterek helyi lakosság szabadidejének nem utazási célú eltöltésében játszott szerepe alulkutatott* (*3. táblázat*) Az egyes cikkekből kirajzolódó, a repülőterek a társadalom életminőségére gyakorolt pozitív és negatív hatásai három fő vizsgálati területre bonthatók. A repülőtér fejlődése által a helyi társadalomra gyakorolt szolgáltatások számának, a minőségének változásából adódóan a repülőtér színvonal-befolyásoló, a munkahelyek és egyéb bevételek biztosításából adódóan jövedelembefolyásoló, a társas kapcsolatok fokozása által kapcsolatteremtő hatásai azonosíthatók (Monterrubio et al. 2020, Button et al. 2010, Halpern – Bråthen 2011, McGraw 2020).

3. táblázat: A repülőterek működésének hatása a helyi lakosság életszínvonalára

Gazdasági hatás	Szerzők
Gazdasági növekedés	Goetz (1992), Robertson (1995), Betancor – Rendeiro 1999, Brueckner (2003), Cooper – Smith (2005), Barros – Peypoch (2008), Postorino (2010), Zak – Getzner (2014), Blonigen – Cristea (2015), Tveter (2017), Gibbons – Wu (2019)
Jövedelemváltozás	Hakfoort et al. (2001), Button et al. (2010), Elburz et al. (2020), McGraw (2020)
Munkahelyteremtés, foglalkoztatás	Robertson (1995), Button et al. (1999), Debbage (1999), Hakfoort et al. (2001), Brueckner (2003), Cooper – Smith (2005), Green (2007), Percoco (2010), Appold – Kasarda (2013), Cidell (2015), Blonigen – Cristea (2015), Van de Vijver et al. (2016), Tveter (2017), Elburz et al. (2020), McGraw (2020)
Regionális fejlődés	Debbage (1999), Erdősi (2002), Percoco (2010), Halpern –

	Bråthen (2011), Mukkala – Tervo (2013), Redondi et al. (2013), Zak – Getzner (2014), Allroggen – Malina (2014), Van de Vijver et al. (2016), Tveter (2017), Fageda et al. (2018), Tsui et al. (2019), Olariaga (2021)
Ingatlanár-változás	Espey – Lopez (2000), Batóg et al. 2019

Társadalmi hatás	Szerzők
Hozzáférés a közlekedéshez	Erdősi (1998), Halpern – Bråthen (2011), Hong et al. (2011), Gibbons – Wu (2019), Fageda et al. (2018)
Bevásárlási és szabadidős lehetőségek	Zimmermann et al. (2018)
Regionális elérhetőség változása	Button et al. (1999), Brueckner (2003), Halpern – Bråthen (2011), Burghouwt – Redondi (2013), Fageda et al. (2018), Gibbons – Wu (2019)
A helyi társadalom egészségi állapotának változása	Franssen et al. (2004), Lawton – Fujiwara (2016),
A régió vonzerejének növekedése	Erdősi (2002), Percoco (2010), Halpern – Bråthen (2011), Redondi et al. (2013), Zak – Getzner (2014), Olariaga (2021),
Életminőség változása	El-Fadel et al. (2002), Cooper – Smith (2005), Lian et al. (2005), Button et al. (2010), Halpern – Bråthen (2011), Monterrubio et al. (2020), McGraw (2020)
Népességszám változása	Lian et al. (2005), Lian et al. (2005), Green (2007), Halpern – Bråthen (2011), Tveter (2017), McGraw (2020),
A működés elleni tiltakozás	Zimmermann et al. (2018), Monterrubio et al. (2020)

Környezeti hatás	Szerzők
Zajhatások	Espey – Lopez (2000), El-Fadel et al. (2002), Cooper – Smith (2005), Lawton – Fujiwara (2016), Rodríguez-Díaz et al. (2017)
Környezetterhelés, légszennyezés	Cooper – Smith (2005), Graver et al. (2019), Monterrubio et al. (2020)

Forrás: saját szerkesztés

3.4.1. A turizmus és a helyi társadalom – a repülőtér színvonal-befolyásoló hatása

A turizmussal foglalkozó kutatók korábbi kutatási eredményei által beigazolódott, hogy a repülőtér működése a helyi társadalom életminőségére gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokkal bír. A helyi társadalom a repülőtér működése által szolgáltatások előállítója és egyben fogyasztója is, a helyi társadalom tagjai az érzékelt pozitív hatások által a működés haszonélvezői, negatív hatások által annak kárvallottjai. Michalkó és Rátz (2005) a turisztikai kutatásukban arra hívják fel a figyelmet, hogy a helyi társadalom viselkedése a turistákkal és a turizmus szektorral szemben jelentősen befolyásolja

egy fogadóterület sikerességét. A helyi társadalom érdekeltsége attól függően, hogy a pozitív vagy a negatív hatások vannak túlsúlyban, egy turisztikai fogadóterület sikerességének alapvető meghatározója lesz (Dredge 2003, Beerli – Martín 2004, Ioannides 2006, Rátz et al. 2008). Míg a turisztikai terek fogyasztása a helyi társadalom által a szabadidős létesítmények használatából, addig a turisták esetében motivációjukból fakadó tevékenységükből adódik. A turisztikai tér egy olyan fogyasztói térként azonosítható, amelyet a turisztikai fogadóterületeket felkereső turisták és a helyi lakosság is egyaránt fogyaszt. Ideális esetben a tér a benne rejlő kvalitatív elemek által a turista és a helyi lakosság életminőségének a javulását egyaránt képes elősegíteni. Michalkó és társai (2011) a turizmus helyi lakosság életszínvonalát befolyásoló kutatásukban kifejtették, hogy a lakosság életterében zajló mobilitási folyamatok azonban különböző lelkiállapot-változásokat eredményezhetnek körükben, tehát a helyi lakosság lakókörnyezetében bonyolódó vendégforgalom különbözőképpen képes befolyásolni a helyiek jóllétét.

A számomra kutatási előzménynek tekinthető helyi társadalom életszínvonalát közvetlenül befolyásoló tényezők kutatásában jelentős kutatási eredményeket ért el Espey és Lopez (2000), akik az Egyesült Államokban a helyi társadalom életszínvonalát a repülőterek működéséből adódó zajterhelés és a lakóingatlanok értékére vezették vissza és bizonyították, hogy a repülőtér közelsége és a lakóingatlanok ára között statisztikailag szignifikáns negatív kapcsolat van. A SQW[6] 2002-ben a helyi lakosok megkérdezésére alapozva iparági kutatásként a repülőterek elhelyezkedését és a helyi lakosok magatartását vizsgálták. A helyi társadalom tagjai életszínvonalának változásának vizsgálatával arra a megállapításra jutottak, hogy a helyi lakosság több mint háromnegyede egyetért azzal, hogy egy repülőtér képes növelni egy régió mobilitását, ezzel befolyásolva a környezetében élő közösségek mindennapi életszínvonalát. A megkérdezettek közel kétharmada egyetértett azzal, hogy a jobb elérhetőségből adódóan jobb kapcsolatot képesek kialakítani a repülőtér által a megkérdezettek a rokonaikkal, a barátaikkal, miközben bizonyításra került, hogy a megkérdezettek közel fele a lakókörnyezetében található repülőtér által jobb és értékesebb helynek tekintette a lakóhelyét. Franssen és szerzőtársai (2004) a légi közlekedés helyi társadalomra gyakorolt negatív hatásait bizonyították az Amsterdam Schiphol repülőtér közelében élők egészségügyi panaszaik

[6] A SQW (Segal Quince Wicksteed Partnership) egy 1983-ban alapított, az Egyesült Királyság területén működő, elsősorban gazdasági és társadalmi fejlődéssel foglalkozó kutató és tanácsadó vállalkozás. Nemzetközi szinten független kutatásokkal, különböző területfejlesztési, társadalom- és gazdaságfejlesztési beavatkozások hatásainak vizsgálatával foglalkozik. A vállalkozás tevékenységéről bővebben: https://www.sqw.co.uk/about-us.

típusát vizsgálva. Lian és szerzőtársai (2005) a régió lakosságának életszínvonalát a repülőterektől való távolság szimbiózisában vizsgálta, ahol megállapították, hogy a repülőtértől való távolság növekedésével a helyi lakosság életszínvonalának csökkenése tapasztalható, miközben a népességsűrűség mutatói a repülőtérhez területileg közeledve növekedést mutat. Button és társai (2010) a vendégforgalom repülőterek környező településeire gyakorolt hatásaira hívják fel a figyelmet, amely növekvő utasforgalom esetén a lakosság életszínvonalára közvetlenül hatással rendelkező, a lakosság egy főre jutó jövedelmének jelentős növekedését bizonyította. A repülőterek és a helyi társadalom életterének kutatásával kapcsolatos egyik legfőbb kutatópárosnak Nigel Halpern és Svein Bråthen tekinthetők, akik 2011-ben írt tanulmányukban norvég lakosok két repülőtérről alkotott véleményét hasonlították össze. A megkérdezettek nyilatkoztak egy kisebb méretű létesítményről, amely a gazdasági központoktól egy távolabb eső régiót szolgál ki, és egy közepes méretű repülőtérről, amely a gazdasági és társadalmi központhoz viszonylag közel található régiót szolgál ki. A repülőterek lakosságmegtartó szerepét vizsgálták és a régiók vizsgálatában azt tanulmányozták, hogy a lakóhelyválasztás esetében mi befolyásolja az embereket egy régió kiválasztásában, továbbá a repülőtereknek a lakóhelyválasztásban mekkora szerepük van. A szerzőpáros rámutatott arra, hogy a lakóhely kiválasztásában a legfontosabb befolyásoló tényező az egyén származása. Az emberek szívesen élnek olyan régiókban ahonnan ők származnak, vagy ha a barátaik, a rokonaik már ott élnek. Ezt követi a természet közelsége és a szabadidős lehetőségek száma, de szintén jelentős befolyásoló tényező a lakóhely kiválasztásában a tanulási lehetőségek és a munkalehetőségek száma is. Halpern és Bråthen (2011) kutatásában a lakóhelyválasztásban negyedik legfontosabb befolyásoló tényezőként határozta meg a helyi repülőtérhez való hozzáférés fontosság. A kutatási eredményeik bebizonyították, hogy a megkérdezett helyi lakosság 87%-a gondolja azt, hogy egy közelükben található repülőtér által a lakóhelyük integrálódása az ország vérkeringésébe jobb és a megkérdezettek nagyjából fele gondolja úgy, hogy a repülőtér jelenléte pozitív hatással van a nemzetközi kapcsolataikra is. Az életminőség növekedésével kapcsolatban a jobb nyaralási lehetőségek, a jobb egészségügyi ellátások elérhetőségét, továbbá a megkérdezettek fele a jobb kapcsolattartási lehetőséget említették a repülőterek jelenléte által. A szerzőpáros azonban rámutatott arra – részben beigazolva Michalkó és társai (2011) turizmussal kapcsolatos kutatásait –, hogy a helyi lakosság lakókörnyezetében bonyolódó vendégforgalom régiónként különbözőképpen képes befolyásolni a lakosság mindennapi életét. *A területi elhelyezkedés a lakosság életszínvonalának az egyik legjelen-*

tősebb befolyásoló tényezője. Azokon a területeken, ahol az ország gazdasági központjai szárazföldi úton csak hosszú utazással közelíthetők meg, ott a helyi társadalom ráutaltsága a repülőterekre jelentősebb lesz, tehát a helyi lakosság a repülőtér térségben betöltött szerepét fontosabbnak fogják megítélni, mint azok a lakosok, akik kevésbé vannak közvetlenül ráutalva a repülőterek mobilitást elősegítő funkciójára. Lawton és Fujiwara (2016) az Egyesült Királyságban 17 repülőtér bevonásával szubjektív jóléti mérőszámokkal vizsgálatokat végeztek a repülőterek helyi közösségek életszínvonalára gyakorolt hatásaival kapcsolatban és bizonyították a fel- és leszálló repülőjáratok alatti területeken élő helyi közösségek életszínvonal-csökkenését a repülőtér működéséből adódóan. Monterrubio és társai (2020) a repülőterek hatásait vizsgálták a helyi és a regionális turizmusfejlesztésekben, ahol a repülőtér-fejlesztések helyi társadalom életére gyakorolt hatások kaptak központi szerepet. A szerzők a repülőtér működéséből adódó, a helyi lakosság életszínvonalára gyakorolt gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat vizsgáltak, ahol a helyi társadalom által érzékelt pozitív és negatív hatások egyensúlyának jelentőségét vizsgálták. Elméletük alapján, amikor az észlelt negatív hatások felülmúlják a pozitív hatásokat, a társadalom kedvezőtlen hozzáállása lesz tapasztalható a repülőtérrel kapcsolatos fejlesztésekben. A szerzők a helyi lakosság megkérdezése által jelentős kutatási eredményeket értek el a repülőterek üzemeltetése és a lakosság életszínvonalára hatással bíró foglalkoztatás vizsgálatában. Rávilágítottak arra, hogy a repülőterek lehetnek a régiók legnagyobb foglalkoztatói, különösen az alacsonyabban képzett munkavállalók számára. A fejlesztésekben a helyi lakosság érdekeltsége és a bevonásuk a döntéshozásokba nélkülözhetetlen, amelyben az infrastrukturális fejlesztések elsődleges haszonélvezői ők maguk, a helyi lakosok lehetnek. McGraw (2020) a kereskedelmi repülőterek helyi gazdaságokra gyakorolt hatásait vizsgálta és a kutatásaiban a repülőtér működésének a regionális foglalkoztatásra, a bérek változására és a népességszám változására gyakorolt hatások kerültek górcső alá.

3.4.2. A turizmus és a helyi termék – a repülőtér jövedelembefolyásoló hatása

A közlekedés és a kapcsolódó infrastruktúra regionális gazdaságfejlesztésben betöltött szerepe széles körben vitatott téma a regionális tudományok szakirodalmában. A kutatók többsége egyetért abban, hogy a repülőterek működtetése pozitív gazdasági hatásokkal rendelkezik, amely a munkahelyteremtésben és a helyi társadalom tagjainak a jövedelmi helyzetére, a helyi lakosság életszínvonalára jelentős befolyással bírnak.

Számos kutatás vizsgálta a repülőtér helyi társadalom foglalkoztatására, illetve a jövedelmi helyzetére gyakorolt hatásait (Robertson 1995, Button et al. 1999, Debbage 1999, Hakfoort et al. 2001, Brueckner 2003, Cooper – Smith 2005, Green 2007, Percoco 2010, Button et al. 2010, Appold – Kasarda 2013, Cidell 2015, Blonigen – Cristea 2015, Van de Vijver et al. 2016, Tveter 2017, Elburz et al. 2020, McGraw 2020), így jelen kutatásomban a szakirodalmi előzményekre alapozva egy újabb kutatási irányként a repülőterek foglalkoztatásra gyakorolt hatásainak egy eddig kevésbé vizsgált területét, a repülőterek egyediségét erősítő helyi termék szerepének kontextusában vizsgálom. Úgy gondolom, hogy a helyi termék megjelenése a repülőterek szolgáltatáskínálatában az egyik legmegfelelőbb eszköze a helyi kultúra értékesítésének, továbbá a helyi társadalom repülőtér működésében fokozottan érdekeltté válásában. A helyi lakosság számára a repülőtér helyi termékek kínálatával közvetetten olyan jövedelmet képez a helyi lakosság számára, amellyel a repülőtér és a lakosság kapcsolatának harmonikus együttműködése jobban elérhető (Tóth 2019c, Tóth – Pfening 2021).

A nyugat-európai országokban az 1980-as évektől indult el az a folyamat, amelynek során megnőtt a helyi termékek, a tradicionálisan előállított, egyes régiókra jellemző élelmiszerek kereslete. Általánossá vált a helyi, falusi, városi, regionális termékek vásárlása és fogyasztása, kialakult a hétvégi élelmiszerturizmus[7] (Szőllősi et al. 2014). Törőcsik és Csapó (2018) arra hívja fel a figyelmet, hogy ma már az emberek fejében az egészségtudatosság, a fenntarthatóság egyre fontosabb szerepet töltenek be, egyre jelentősebb a helyi termékek fogyasztása. A helyi termékek fogyasztása pozitívan hat a környék lakosságának foglalkoztatására, a helyi élelmiszerfogyasztási szokásoknak, a hagyományok szerepének kiemelése pedig erősítheti a helyi identitást, segítheti a helyi hagyományok megőrzését, az élhető(bb) vidék megteremtését, annak fenntartását (Molnár – Fehér 2013, Gonda 2014, Szőllősi et al. 2014), de egyaránt elősegítheti a turisztikai tér szolgáltatáskínálatának egyedivé válását (Tóth 2019c). A helyi termékek beépítése a szállásadásba, a vendéglátásba, a közlekedésbe, a rendezvények szervezésébe pedig újabb lakosokat képes bevonni az érdekeltek körébe (G. Fekete 2011).

Muresan (2011) szerint egy hely egyedi karakterét képes kifejezni a környezetében termelt, illetve az ott előállított termék, így a szolgáltató terek területén átélt élmények minőségét is képes az meghatározni. A turista által előszeretettel fogyasztott ter-

[7] A hétvégi élelmiszerturizmus olyan, az utazásokra közvetlenül ható motivációkból adódik, amelyek hátterében a hétköznapi fogyasztáshoz szükséges termékek hagyományos piacokon, gazdaságokból, háztól, közvetlenül a termelőtől történő beszerzése rejlik.

mékek, a helyi, egyedi ízek, tájételek, a szívesen megvásárolt kézzel előállított ajándéktárgyak mind olyan adottságokkal rendelkeznek, amelyek kiválóan képesek vonzerőkként funkcionálni, képesek megadni az adott hely jellegét.

3.4.3. A társadalom és a térfogyasztás – a repülőtér élményeken alapuló kapcsolatteremtő hatása

Ahhoz, hogy a fogyasztók repülőtéri térfogyasztását megismerjük, a fizikai környezet és a földrajzi tér hatására történő viselkedés elméleti hátterének áttekintése szükséges. Gyáni (2007) megállapítása szerint a tér fogyasztását sokszor szórakozásként, élvezetszerzésként éljük meg és a térben rejlő értékek lesznek azok, amelyek érdeklődést váltanak ki, képesek lesznek kedveltté, meglátogatásra alkalmassá változtatni területeket (Puczkó – Rátz 1997). Kiindulva Rátz et al. (2008) kutatásából, jelen elemzésben én a turisztikai tér fogyasztásának tudomány-rendszertani besorolása alapján először a teret, mint a helyi társadalom preferált helyszíneként, a társas kapcsolatok színhelyeként azonosítom, majd később, a repülőtéren átélhető élmények által a repülőtérre, mint olyan fogyasztói térre tekintek, amely attrakcióként is képes magát kínálni. Az élményszerzésből adódóan az épített környezet, továbbá a tér által kínált egyedi közeg, az onnan érkező ingerek fogják azt az érzelmi többletet biztosítani, amelyek az egyének viselkedését képesek lesznek a repülőtér kitágult szolgáltatáskínálatának fogyasztására ösztönözni.

Földi (2012) a XXI. század emberét úgy azonosítja, hogy számára az élményközpontúság elsődleges, az egyén az őt körülvevő környezetben először az élményt keresi, majd ehhez igazítja a helyszínt. Egyes kutatások (Bitner 1992, Beerli – Martín 2004, Elliot et al. 2010, Dong – Siu 2013) a tér fogyasztását kutatva az egyén általi észlelés befolyásolhatóságát tartják a térfogyasztás vizsgálatának legfőbb kiindulási alapjának. Kotler (1999) a fogyasztói magatartásra gyakorolt érzelmi hatásokra hívja fel a figyelmet, miközben a tér tudatos tervezésével a fogyasztói hajlandóságra gyakorolt hatásokat bizonyította. Donovan és Rossiter (1982) szerint a tér észlelésének befolyásolása hatással van a fogyasztói viselkedésre, amelyben a szolgáltatások tárgyi környezetének is jelentős szerepe van, mivel a különböző ingerekre adott válaszok képesek a környezet észleléséről kialakított képet megváltoztatni (Mehrabian – Russel 1974). Bauer és társai (2007) a tér fogyasztásának befolyásolását az egyén észlelésére alapozva olyan fogyasztásra ösztönző tevékenységként írja le, ahol elsősorban nem a tulajdonvi-

szonyok megváltozásának ösztönzése, hanem szolgáltatások igénybevételének ösztönzése a cél.

A repülőterek környezetének fogyasztókra gyakorolt hatásai kutatásával az elmúlt években számos empirikus kutatás gazdagította a marketing szakirodalmat. Ezek a kutatások a térészlelés során a belső terek fogyasztók által észlelt fő tényezőit, a viselkedésüket befolyásoló tevékenységet, a szolgáltatások az egyéni élményteremtésben betöltött szerepét, a fogyasztói értékteremtésben az érzelmek hatásainak vizsgálatára helyezték a hangsúlyt (Lloyd 2003, Moon et al. 2015, Park – Park 2018, Nghiêm-Phú – Suter 2018, Figueiredo – Castro 2019, Park – Ryu 2019). Wattanacharoensil et al. (2021) szerint, hasonlóan Leung et al. (2017) kutatási eredményeihez, a repülőtereken átélhető élményeket a fizikai környezet és a fogyasztók személyes jellemzői képesek leginkább befolyásolni. Tanulmányukban rámutattak arra, hogy a repülőterekről kialakított képet az utasok akkor tudják magukban igazán jól kialakítani, ha van lehetőségük a teret önállóan átélni és kevésbé van a térészlelésük befolyásolva. A térről kialakított kép magában foglalja a hely jelentésének a létrehozását, amelynek része a társas kapcsolatok meghatározó szerepe, ehhez pedig szükséges az egyéni átélés, a hely önálló megtapasztalása (Augé 1995). A tér észlelésének közvetlen befolyásolásával csak olyan objektív értékelések felé tudjuk terelni az utazót, ahonnan hiányoznak a szubjektív és átélt elemek (Wattanacharoensil et al. 2021). Nghiêm-Phú és Suter (2018) szerint a turisztikai fogadóterületek repülőterein a fogyasztók egy, a saját fejükben a korábbi megtapasztalásaik, a tanulmányaik által kialakított kép alapján már az érkezés pillanatában keresik a turisztikai tér egyedi és legfőbb ismertetőjegyeit és minél jobbnak van az utazóknak lehetőségük érzékelni ezeket az elemeket, annál pozitívabb képet alkotnak a repülőtérről. A kialakított képet pozitívan befolyásolja a fogyasztói tér hangulata, az interkulturális kapcsolatok, a biztonság, a beszállókapuk területe, az illatok, a hőmérséklet, a tisztaság, a kényelmes ülőhelyek, továbbá a szabadidő és a szórakozás lehetősége, tehát mindazon jellemzők, amelyekkel később adott helyek azonosíthatók lesznek (Wakefield – Baker 1998, Jeon – Kim 2012, Ariffin – Yahaya 2013, Bogicevic et al. 2013, Bezerra – Gomes 2016, Bogicevic et al. 2017, Hong et al. 2020). Wattanacharoensil et al. (2021) a helyek azonosíthatóságával kapcsolatban azonban kritikát fogalmazott meg a korábbi kutatásokkal szemben. Megállapításuk szerint, ha az utazók többsége a helyekre jellemző egyedi tényezőket észleli, és nem csak érzékeli, akkor a pozitív hatások nem fokozhatók a végtelenségig, azok egyre kevésbé képesek pozitívan hatni a tér megítélésére. Az érzékelés és az észlelés lényegi különbsége itt ragadható meg. Az érzékelés az egy

környezeti ingerekre adott válasz, míg az észlelés már egy folyamat, egy érzékelésre alapuló kognitív tevékenység, amely során a környezeti ingereket a fogyasztó felismeri, kategorizálja és jelentéseket is köt hozzá (Wakefield – Blodgett 1994, Dúll 2009). Spangenberg et al. (2006) vásárlói fogyasztásokkal kapcsolatos kutatásában arra hívta fel a figyelmet, hogy egy kellemes illatú környezet, amelyet a vásárló érzékel, olyan jelentéstartalommal bír, amely befolyásolja a vásárló tartózkodása időtartamát és a költése mértékét. Egy kellemes, de a helyhez nem kapcsolódó illat akár negatív jelentéstartalomhoz is vezethet (Parsons 2009). Griffitt (1970) hasonló kutatásokat végzett a fogyasztói tér hőmérsékletének vizsgálatában és azonosította a tartózkodást pozitívan, illetve negatívan befolyásoló hőmérsékleti szinteket. Más kutatások ezen eredmények ellenkezőjét bizonyították: Wakefield és Baker (1998). kutatásai alapján a hőmérsékleti szintek befolyásoló hatása nem volt beigazolható.

Ha a repülőtér számos boltokkal, bárokkal, szórakozási lehetőségekkel várja a fogyasztókat és nem csak az utazni vágyókat, ezzel a repülőtér egyedisége fokozódik, mivel a fogyasztók érzékelik ezeket, tudják, hogy léteznek, viszont ha ezek a létesítmények zsúfolásig tele vannak, tömegesen észlelik a fogyasztók ugyanazokat a hatásokat, ezzel a hely képes elveszíteni az egyediségét és kezd egyenhellyé válni (Rusz-Ajtony 2016, Tóth 2019c).

3.5. A repülőterek versenyképessége – globális és lokális jelenségek

A repülőterek mindennapos életébe betekintő utazók globális és lokális jelenségek kölcsönhatásának lehetnek szemtanúi. A nagyvárosok nemzetközi repülőterei kultúrák közötti kapcsolatok színhelyei egy olyan globális rendszerben, ahol a helyi társadalom, a gazdasági érdekből a repülőtereken ott dolgozók, továbbá a turisták is jelen vannak. Michalkó (2008) szerint a nagyvárosok turizmusban betöltött szerepe az egyre gyakoribb utazási tevékenység által a városi életterek átalakulásához vezet. Jelen értekezésben én ennek részének tekintem a repülőterek működését, mivel a városi élettérben a társadalom tagjainak mobilitása a közlekedés által valósul meg. A városok növekedése fokozódó közlekedési igénnyel jár, miközben az élettér átalakulásával az identitás tere egyre lokálisabbá, a funkció tere egyre globálisabbá válik (Dobos – Jeffres 1993). A helyi lakosság helyidentitása az élettér változásából adódóan változik, az egyszerű érzelmi kötődés a helyhez egy komplex, jelentéstartalommal bíró, értékeket megjelenítő kötődéssé alakul át. Ezt a kötődést szociokulturális, de egyaránt demográfiai jellemzők is

befolyásolják (Dredge 2003). A repülőterek által megnövekedett utasforgalom a helyi identitás lokálisabbá válását eredményezi, így a repülőtér közvetlen környezetében élő lakosság már nem a városi térrel, hanem mindinkább a szűkebb értelemben vett repülőtérrel és annak környezetével, annak tulajdonságaival azonosítja a lakóhelyét. A városi funkció tere eközben kitágul, egyre globálisabb lesz, mivel a mindennapi élet részeként a város megőrzi az eredeti funkcióját. A repülőtér környékén élők változatlanul keresni fogják ezeket a városi funkciókat, továbbá a repülőtéren és annak környezetében megjelenő kereslet kiszolgálására létesülő szolgáltató-egységek a városközpontokban lakók számára is képesek lesznek vonzó kínálatot biztosítani (*2. kép*).

2. kép: Időszakos hullámlovaglási lehetőség Münchenben, Európa egyik legforgalmasabb repülőterén

Forrás: Tóth Dávid, 2012

A városoknak mindenképp érdekük az, hogy megőrizzék a helyi lakosság kötődését a helyhez és egy egyre szűkülő turisztikailag még nem hasznosított térben a megnövekedett utasforgalom pozitív és egyaránt negatív hatásait elfogadtassák a helyi társadalommal. Almeida (2011) megállapítása szerint a repülőterek versenyképességének a kulcseleme a hatékony és a különböző igényeket kiszolgálni képes működés, amelynek végtelenségig tartó növekedését a repülőterek környezete és a repülőtér fizikai tulajdonságai is korlátozzák (Erdősi 1998, Erdősi 2000, Erdősi 2001, Jarach 2001, Moon et al.

2017). Graham (2019) a repülőterek versenyképességének vizsgálatában rávilágított arra, hogy a globális környezetben a légi közlekedés folyamatos növekedése, a résztvevők közötti verseny, a helyi társadalom elvárásainak megfelelő üzemeltetés, a térben megjelenő vendégek elégedettségének elérése egyre nagyobb kihívást jelentenek a repülőterek számára. Boonchunone és társai (2021) megállapítása szerint a fogyasztók elvárásainak megfelelő, ugyanakkor a versenytársaktól eltérő szolgáltatások kínálata a fenntartható és versenyképes repülőterek üzemeltetésének a feltétele, mivel ez képes a fogyasztói lojalitás kialakítására. Halpern és szerzőtársai (2020) a repülőterek versenyképességét azok egyedi szolgáltatáskínálatában, a folyamatosan változó fogyasztói szokásoknak való megfelelésben látják. A kutatásukban rávilágítottak arra, hogy a turisztikai szolgáltatások iránti kereslet fogyasztói szegmensenként változó elvárásokkal párosul, azonban közös jellemzőként az élménykeresés az, amely minden fogyasztói szegmens esetében megfigyelhető.

Az európai repülőterek keresletére jellemző és egyben a kínálatot befolyásoló tényezők sajátosságai elsősorban a légi közlekedéssel utazók összetételében, az utazók számában, az utasforgalom repülőtér környezetét jelentő helyi társadalom lélekszámához viszonyított arányában, továbbá a településeken realizálódó regisztrált teljes vendégforgalom arányában érhetők tetten (Tóth 2019c). A jelen értekezés vizsgálataiba bevont Németország legjelentősebb repülőterei tekintetében pedig több repülőtér esetében is meghaladja a légi közlekedéssel utazók száma a településeken regisztrált teljes vendégforgalmat. A rendelkezésre álló adatok messzemenő következtetések levonására egyelőre nem adnak elégséges támpontot, mivel a repülőterek utazási célú keresletéről bár részletes információkkal rendelkezünk, *a repülőterek nem utazási célú keresletéről, illetve a repülőtereken történt költések összetételéről nincsenek adataink.* Azonban feltételezhető, hogy a légi közlekedés a németországi nagyvárosok szerteágazó funkcióinak az egyik haszonélvezőjének tekinthető.

3.6. A repülőterekkel szembeni elvárások napjainkban

A fogyasztás egyik alapvető feltétele az egyén motiváltsága, így a marketing szakirodalom számos kutatása által a potenciális fogyasztók motivációinak, érzéseinek, attitűdjeinek, azok hátterében rejlő szükségleteinek vizsgálata a turizmuselméletek egyik gazdagon kutatott területének tekinthető (Crompton 1979, Dann 1981, Fodness 1994, Puczkó

– Rátz 1998, Goossens 2000, Michalkó 2004, Michalkó 2010, Michalkó 2012a, Michalkó 2012b, Gonda 2016, Hinek 2017).

Prentice – Kadan (2019) arra hívja fel a figyelmet, hogy a repülőterek területi elhelyezkedése jelentősen befolyásolja azok keresletét, tehát a helyhez kötött szolgáltatások kereslete jelentősen függ a fogadóterület vonzerejétől és az ország gazdasági életében betöltött szerepétől (Jeong – Kim 2019). Bezerra és Gomes (2019) szerint a repülőterek kedveltsége egyben indikátorai a fogadóterületen átélt turisztikai élmény minőségének, mivel a repülőtereken tartózkodás része a teljes utazási élménynek. Egyes kutatások arra hívják fel a figyelmet, hogy egy fokozódó versenyben azok a desztinációk, attrakciók, turisztikai szereplők tudnak talpon maradni, amelyek a fogyasztók legkülönbözőbb elvárásainak is képesek megfelelni (Törőcsik – Csapó 2018, Graham 2019).

4. táblázat: A repülőterek versenyképességét befolyásoló tényezők

A kutatás témája	Szerzők
Desztináció	Erdősi (1999), Erdősi (2008), Ariffin – Yahaya (2013), Wattanacharoensil et al. (2015), Thelle – Sonne (2018), Graham (2019), Prentice – Kadan (2019), Agarwal et al. (2000)
A repülőtér fizikai tulajdonságai	Lloyd (2003), Appold – Kasarda (2010), Almeida (2011), Ku – Chen 2013, Szabó – Tóth (2013), Moon et al. (2015), Nagy – Csiszár (2018), Alansari et al. (2019), Patil – Raj (2019), Tseng – Wu (2019), Ripoll-Zarraga – Raya (2020), Wattanacharoensil et al. (2021)
Szolgáltatáskínálat	Freathy – O'Connell (1998), Correia – Wirasinghe (2007), Jeon – Kim (2012), Bogicevic et al. (2013), Wattanacharoensil et al. (2015), Bezerra – Gomes (2016), Ming-Kei – Yui Yip (2016), Donadio et al. (2018), Park – Park (2018), Park – Ryu (2019), Wattanacharoensil (2019), Hong et al. (2020), Freathy – O'Connell (2020)
Imázs és marketing	Jarach (2001), Fodness – Murray (2007), Figueiredo – Castro (2019), Rajapaksha – Jayasuriya (2020)
A helyi társadalom	Dann (1981), Bilotkach – Bush (2020)

Forrás: saját szerkesztés

Számos akadémiai tanulmány és szakcikk központi témája a repülőterek versenyképessége és a szolgáltatáskínálatuk bővítésének szükségessége (*4. táblázat*). Bár konszenzus nincs a repülőterek szolgáltatáskínálatának utazókra, illetve a helyi társadalomra gyakorolt pozitív hatásairól, számos tanulmány áll rendelkezésre, amelyek kísérletet tesznek a

repülőterek versenyképességét befolyásoló tényezők azonosítására. Wattanacharoensil és társai (2017) a repülőtereken történő fogyasztást olyan sajátos térfogyasztásként azonosítják, amelyre hatással van a külső környezet, és amely során a fogyasztó nemcsak közvetlenül szolgáltatásokat vesz igénybe, hanem az általa észlelt, az őt körülvevő fizikai teret egyben fogyasztja is. A fogyasztására hatással vannak a fogyasztót ért ingerek, amelyekkel szemben a fogyasztók legtöbbször elvárásokat is megfogalmaznak (George et al. 2013).

Én úgy vélem, hogy a repülőterek szolgáltatáskínálatában a légi közlekedés feltételeinek a biztosítása és a turisztikai tér nyitottságának, a tér egyszerű(bb) megközelíthetőségének a biztosítása kell, hogy az elsődleges cél legyen, tehát a véleményem nem tér el attól a kutatási iránytól, amely a repülőterek fő célszegmensének a repülőgépekkel utazókat, a fejlesztésekben az ő igényeiknek való megfelelést tartja a legfontosabbnak. Azonban addig, amíg korábban nem volt jellemző az, hogy egy repülőtér széles körben szólította meg a célszegmenseit, úgy vélem, ma már egy versenyképes repülőtér működtetéséhez nélkülözhetetlen a minél több célszegmens igényeihez való alkalmazkodás.

Az elmúlt bő 30 évben jelentősen megváltozott a repülőtereken a fogyasztói kereslet. Ennek megfelelően azzal a céllal, hogy a repülőterek a lehető legtöbb célszegmenst meg tudják szólítani, azok szolgáltatáskínálata kibővült (Rowley – Slack 1999, Jiang – Zhang 2016). Ma már egyes repülőterek dinamikusan fejlődő bevásárlóhelyként azonosíthatók (Han et al. 2018). A repülőterek a várakozás percei alatt a nyugodt munkavégzés feltételeivel, kikapcsolódási lehetőségekkel, sportolási lehetőségekkel várják az oda érkezőket.

Ma már nem számít szokatlannak az, ha valaki egy repülőtéren házasodni szeretne és ma már teljesen természetes az is, ha a repülőtereken a különböző vallású fogyasztók mindegyike megtalálja már az igényeinek megfelelő kínálatot. A XXI. századi utas izgalmakra, élményekre, a mindennapjaiban nem megtapasztalható különlegességekre vágyik és ezeket nemcsak a szolgáltatások nyújtása során, hanem a fizikai környezet révén is keresi. Nghiêm-Phú – Suter (2018) szerint a repülőterek fogyasztói igények változásának való megfelelését jelentősen befolyásolja a repülőtér tulajdonságainak és a fogadóterület kapcsolata, továbbá a potenciális fogyasztó azonosulása a hellyel. Tehát mi az, amitől ő odaillőnek érzi magát, továbbá mi az, amitől ő ott jól tudja érezni magát. A fogyasztó elvárásainak kielégítésében így a repülőtér az ott átélhető hangulattal, a repülőtér biztonságosságával, a stílusával, a színekkel, az illatokkal, a tisztasággal, a kényelmes ülőhelyekkel, de akár a szabadidő és a szórakozási lehetőségek biztosításá-

val is egyaránt képes a fogyasztó azonosulását a hellyel befolyásolni (Jeon – Kim 2012, Bezerra – Gomes 2016, Wattanacharoensil et al. 2021).

A repülőtéri szolgáltatások fogyasztásának holisztikus elemzése a fogyasztó és a hely kapcsolatára alapozva több tudományágon átívelő transzdiszciplináris kutatás által érhető el. Az egyes tudományágak művelőinek egymástól független kutatási eredményei segítik a turisztikai térfogyasztás megértését. Az egyes tudományágak együttes vizsgálatai lesznek képesek biztosítani azt az elméleti háttért, amely által feltárható a repülőtéri szolgáltató tér fogyasztása (*4. ábra*).

4. ábra: A repülőtéri szolgáltató tér fogyasztásában rejlő transzdiszciplinaritás

Forrás: Michalkó (2008) alapján saját szerkesztés

A jelen értekezésben a repülőtéri térfogyasztás transzdiszciplinaritásában Michalkó (2008) turisztikai tér kutatásával kapcsolatos tudományos eredményeit tekintem alapkutatásnak. Erre alapozva a repülőtéri szolgáltató tér fogyasztásának feltárásához több tudományág komplex megértését tartom szükségesnek. A repülőterek szolgáltatásainak *nem utazási célú fogyasztásának* megértéséhez például a turizmusföldrajz képviselői kompetenciájába tartozó területi szintű adatok összehasonlító elemzésére, a helyi társadalom összetételét, azok igényeit vizsgáló szociológusok, demográfusok kutatási ered-

ményeire, a fogyasztást elősegítő vagy gátoló politikai döntésekre vonatkozó politikatudományi ismeretekre, a marketing eszköztárának hatékonyságával foglalkozó közgazdaságtudományi tudás megszerzésére van szükség.

3.7. A kínálat és a kereslet kommunikációja – sikeres repülőterek és a lakosság

A repülőterek keresletében az utazó és a helyi társadalom kapcsolata kiegyensúlyozatlan, a fogyasztók repülőtéri térfogyasztását a résztvevők viselkedése jelentősen befolyásolja. A repülőtereket utazási céllal látogatók elsődleges motivációja az utazás függetlenül attól, hogy ők a közlekedést kiszolgáló térben szabadidejükben, vagy munkájából adódóan vannak jelen. A helyi lakos a repülőtereken rendszerint, mint dolgozó képviselteti magát, így a viselkedésében az utazóktól eltérő viselkedési mintát követ. Goeldner és Ritchie (2012) kutatásaikban arra hívják fel a figyelmet, hogy a helyi lakosok is lehetnek a turizmus résztvevői és hasonlóan a turizmusban résztvevő többi fogyasztóhoz, ők is különféle utazási élményeket kereshetnek egyazon helyszínen.

Az, hogy a keresett élmény a repülőtereken tartózkodás alatt miként teljesedik be, milyen mértékben képes a látogató megtalálni önmagát benne, az a kommunikációs találkozási felületek mentén, azok minőségétől, rendezettségétől, a szolgáltatási és fogyasztói útvonalak érthetőségétől, a tág környezet infra- és szuprastruktúra kiépítettségétől egyaránt függ. A repülőterek marketingtevékenysége a működésükből adódó diszciplinatív jelleggel más vállalkozásokhoz hasonlóan, a fogyasztók magatartására koncentrál és a számára leginkább kedvezően, a fogyasztó magatartásának a befolyásolására törekszik. A cél a fogyasztók valós igényeinek, a potenciális piac vásárlói magatartásának a megismerése és az ahhoz való alkalmazkodás (Bauer – Berács 1992, Kotler 2000, Kotler 2012).

Jenkins (1999) a kutatásában a turisztikai tér sikerességét a térről előzetesen kialakított véleményekben látja, mivel a tér felidézésének központi eleme önmagában képes megtestesíteni azokat az értékeket, amelyek által egy desztináció, egy település, egy tér, egy objektum képes olyan fogalmakkal társulni, amelyek által a fogyasztó a térről már a látogatása előtt képes véleményt alkotni. Kialakul az egyénben a térről egy kép, amelyhez számos információ és személyes értékítélete kötődik. A repülőterek akkor számíthatnak sikerre, ha képesek önálló vonzerőként a látogatókban az érdeklődést felkelteni és az általuk kínált tér fogyasztásáról a társadalom tagjai fejében elsősorban

pozitív gondolatokat képesek ébreszteni. A többségében pozitív gondolatoknak így a felkeresésre ösztönözésben, az utazási döntések megkönnyítésében van kiemelkedő szerepük. A negatív gondolatok elsősorban elbizonytalanítanak, a *nemutazás* és *nemfogyasztás* ismertetőjegyei felerősödéséhez vezetnek (Csapó et al. 2019).

4. A kutatás felépítése és módszertana

A kutatásom célja a repülőtereken a helyi társadalom *nem utazási céllal történő szolgáltatás- és térfogyasztásának* a vizsgálata. A vizsgált jelenség egy komplex gyakorlati problémából fakad, amely az ember és a környezete viszonyára épít. Page (2004) elméletalkotásában arra hívja fel a figyelmet, hogy az ember és környezetének viszonyát több külső tényező befolyásolja. A kiinduló feltételezésem a repülőterek *nem utazási célú keresletét* kevésbé valószínűsíti, és abból indul ki, hogy *a repülőterek egy átmeneti, egy köztes térként azonosíthatók, ahol a helyi társadalomnak nem célja ott lenni.* A társadalom tagjai kevésbé érzik adott szolgáltató térben odaillőnek magukat, ebből adódóan kevésbé érdeklődnek iránta, számos esetben akár ellenzik is annak működését. Monterrubio et al. (2020) arra hívta fel a figyelmet, hogy a repülőterek társadalomra gyakorolt hatásaival kapcsolatos szakirodalom jelentős része csupán szűk terület vizsgálatára koncentrál és számos esetben a kutatások nem terjednek ki a repülőterek megépítését megelőző folyamatokra. A repülőterek működésének hatásait ugyan széles körben tanulmányozzák a legújabb szakirodalmi eredmények (Cidell 2015, Kazda et al. 2017, Dimitriou 2018, Tsui et al. 2019) azonban szociológiai szempontból keveset tudunk arról, hogy a helyi társadalom hogyan vélekedik a repülőterekről és mennyire tartja a mindennapi élete részének azokat.

A kutatásom elméleti előzményei azt vizsgálták, hogy hogyan tud a turizmus ipar elsősorban a vendégeknek, a nem ott élőknek szolgáltatásokat nyújtani, hogyan lehet ebbe a lakosságot bevonni, hogyan tehetők ők ebben érdekeltté, elkötelezetté. Mindez már más kutatók számára is egy nagyon érdekes területfejlesztési, izgalmas gazdaságfejlesztési kutatási területet adott. A jelen kutatás mégis különbözik a korábbiaktól, a *nem utazási célú fogyasztási térként* említett repülőtér vizsgálata még fehér foltnak tekinthető a tudományban, mivel itt elsősorban egy kettős értelmű vonzerő vizsgálatáról van szó. A közlekedés és a légi közlekedés kapcsolatrendszerének vizsgálatában a repülőtér mint vonzerő megjelenik. Azonban a repülőtér egy zárt, egy elit tér, amely az elmúlt fél évszázadban nagy változásokon ment keresztül Európában. Egy olyan repülőtér-problematika adja a kutatásom alapját, amely által a repülőtereket ma már nem csupán utazási célú fogyasztási térként, mindinkább a helyi társadalom életterének részeként is képesek lehetünk definiálni.

Jelen kutatás az európai repülőterekre, ezen belül Németország repülőtereire fókuszál. Azt feltételezem, hogy a repülőtéri fejlesztések eredményességében meghatározó szerepe van a felhasználó szegmensek igényei kielégítésének. A repülőtereken olyan fejlesztések szükségesek, ahol a fogyasztói társadalom igényeinek a kielégítése elsődleges, és amelyek olyan új funkciókkal képesek bővíteni az általuk nyújtott szolgáltatások körét, amelyekkel a térség, a régió, vagy az ország életébe egy repülőtér integrálódni képes. A kutatásom elméleti hátterére alapozva a közlekedést kiszolgáló térben megjelenő fogyasztó és az épített fizikai környezet kapcsolata kerül vizsgálatom középpontjába, ahol egy eddig még kevésbé vizsgált aspektusból, a helyi társadalom szemszögéből vizsgálom azt. Michalkó (2008) kutatásaira alapozva a repülőterek környezetében a hely, a tér, az idő vizsgálata kerül górcső alá és olyan kérdésekre keresem a válaszokat, amelyekkel a helyi lakosság és a légi közlekedés folyamatos növekedésének a harmonizációja fokozható.

A témakör sajátos logikáját alkalmazva a kutatás az általánostól indul és halad a sajátos felé – deduktív módszer –, amely a téma rendkívüli komplexitásából adódóan a kutatást célzott és olyan kérdéskörökre hivatott leszűkíteni, amelyeket a már meglévő adatbázisok felhasználásán túl kvalitatív és kvantitatív eszközökkel (kérdőíves megkérdezés, fókuszcsoportos interjúk, közösségi média felületén gyűjtött információk) az egyes kutatási irányokat kiegészítve terepbejárások során tett észleléseim, az önreflexív megfigyeléseim egészítenek ki.

A terjedelmi korlátok figyelembevételével a jelen értekezés – szem előtt tartva a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola kompetenciájába tartozó doktori értekezések formai és tartalmi követelményeit – a célkitűzések, az előfelvetések megfogalmazását, a kutatási módszerek, illetve szakirodalmi ismeretek rendszerbe szedését úgy fogalmazza meg, hogy azok mindvégig a regionalitás diszciplináris ernyője alatt összegző kutatásként, a turisztikai tér sajátosságait repülőterek kontextusára szűkítve mutassa be.

4.1. Szekunder forrásokra épülő kutatások

A hazai és a nemzetközi légi közlekedés, az azzal szoros kapcsolatban álló szolgáltató terek működésével foglalkozó publikációk, a légi közlekedés szaknyelve által legtöbbször mindössze angol nyelven elérhető források alapos feldolgozása adja a szekunder forrásokra épülő kutatásomat. A repülőterek működésének, azok keresletének a vizsgá-

lata számos turisztikai kutatás alapja (Suzuki et al. 2003, Appold – Kasarda 2013, Cidell 2015, Kazda et al. 2017, Tveter 2017, Dimitriou 2018, Tsui et al. 2019), így jelen kutatásom is arra alapozom, hogy a repülőterek a turisztikai desztinációk működésében képesek jelentős szerepet betölteni.

Kutatásom adatgyűjtése a munkafolyamatok során a Pécsi Tudományegyetem Tudásközpont és Szakkönyvtár, a Universitätsbibliothek der LMU München, továbbá abból adódóan, hogy az interneten a források már jelentős számban megtalálhatóak, a ScienceDirect[8] és a ResearchGate[9] portálok által elérhető hazai és nemzetközi tudományos publikációk által valósult meg. A németországi, illetve a nemzetközi adatok vonatkozásában a Statistisches Bundesamt (Destatis)[10] által közzétett adatbázisok kiváló alapját képezték Németország turisztikai kereslete, a közlekedése megértésének. A nemzetközi adatok összehasznosításában a Statista[11] adatbázisai szolgálták a friss adatokat egy átfogóbb kép kialakításához. Mindkettő adatforrás lehetőséget biztosított a repülőterek helyszíneit adó városokban jelentkező vendégforgalom, illetve részben az európai repülőterek utazóközönségének bemutatására más és más aspektusból. Bajorország központi repülőterének és térségének részletes vizsgálatában elsősorban a Bayerisches Landesamt für Statistik[12] adatbázisai álltak rendelkezésemre. Az adatgyűjtés nehézségeit leginkább a kizárólag nyomtatott formában elérhető adatokhoz történő hozzáférés jelentette, amelyet a 2019 végén kezdődött COVID-19 koronavírus-járvány és annak hatásai csak tovább nehezítettek. Az adatok kiértékelésében a nemzetközi adatok többször nehéz összehasonlíthatósága jelentette a jelentősebb kihívást számomra. A légi közlekedés globális trendjei vizsgálatában az UNWTO[13] interneten elérhető adatbázisa, az ACI[14] és az ACI Europe[15] online publikációi bizonyultak kiváló táptalajnak a kutatásomhoz szükséges információk beszerzésében.

4.2. A primer forrásokra épülő kutatások

A kutatási témám rendkívüli komplexitásából adódóan hasonló korábbi kutatások módszertanát alkalmazva (Wattanacharoensil et al. 2015, Park – Park 2018, Juhász-Dóra

[8] ScienceDirect: http://www.sciencedirect.com
[9] ResearchGate: http://www.researchgate.net
[10] Statistisches Bundesamt (Destatis): https://www.destatis.de
[11] Statista: http://www.statista.de
[12] Bayerisches Landesamt für Statistik: http://www.statistik.bayern.de
[13] UNWTO: United Nations World Tourism Organisation (az ENSZ Turisztikai Világszervezete)
[14] ACI: Airport Council International (Repülőterek Nemzetközi Tanácsa)
[15] ACI Europe: Airport Council International Europe (Európai Repülőterek Nemzetközi Tanácsa)

2020) a kutatásomat célzott és olyan kérdéskörökre szűkítettem, amelyekkel a már meglévő adatbázisok felhasználásán túl kvantitatív eszközökkel (kérdőíves vizsgálat, fókuszcsoportos interjúk, közösségi média felületén gyűjtött információk) az egyes kutatási irányokat kiegészítve új kutatási eredményeket érhetek el.

A repülőtéri élményekkel kapcsolatos kutatások az ezredforduló idejére nyúlnak vissza. Caves és Pickard (2001) a repülőterek termináljaiban az emberi igények kielégítésével foglalkoztak, a repülőtereken a tájékozódásra, a repülőtéri mobilitására helyezték a kutatásuk fókuszát, amelyekkel kapcsolatban fizikai és pszichikai igényeket fogalmaztak meg. A repülőterek szolgáltatáskínálatának fogyasztók általi megítélése a későbbi kutatásokban elsősorban a szolgáltatások minőségére (Fodness – Murray 2007, Correia – Wirasinghe 2007, Jeon – Kim 2012, Bogicevic et al. 2013), a térhasználattal és az emberi viselkedéssel (Lloyd 2003) voltak kapcsolatosak, amelyek alapvető ismereteket nyújtottak a repülőtéri szolgáltatások fejlesztési irányainak meghatározásához. Wattanacharoensil és társai (2015) továbbfejlesztették ezt a kutatási irányt és arra a jelenségre keresték a választ, amelyben a repülőterek az igények kielégítésével képesek az utazók élményét javítani a turizmussal kapcsolatban. Olyan szolgáltatásokra van szükség, amelyek képesek kiemelni a repülőterek szerepét a desztinációban és a repülőterek funkcióját a közlekedési térből olyan hellyé bővíteni, ahol az változatos értékeket képes kínálni. Bezerra és Gomes (2016) 2485 utas megkérdezésével úgy vizsgálta a kutatásaiban a nemzetközi és a belföldi utasok viselkedését, azok fogyasztását, hogy az utascsoportok igényei között összefüggéseket kerestek. Boonchunone és szerzőtársai (2021) által javasolt modell a repülőtér által kínált szolgáltatások általi fogyasztói lojalitást tekintette a repülőterek keresletét leginkább befolyásoló tényezőnek. Chutiphongdech és Vongsaroj (2021) működési részterületek elemzésére építve – ügyfélszegmensek, termékcsoportok, értékesítési csatornák, ügyfélkapcsolatok, a repülőtér bevételi forrásai, a működés kulcsfontosságú erőforrásai, a fő tevékenységek vizsgálata, a partnerségek és a hálózati kapcsolatok, működési költségstruktúra – kutatja a hatékony és eredményes repülőtéri működést, azonban ennek ellenére sem került részletesen vizsgálat alá a helyi társadalom *nem utazási célú szolgáltatásfogyasztása* a repülőtereken. Jelen értekezésem ebből adódóan a korábbi kutatási eredményekre építkezve a repülőtereken megjelenő *nem utazási célból* történő szolgáltatás- és térfogyasztás vizsgálatával a helyi társadalom fogyasztói igényeinek azonosításával, a repülőtéri környezetben a hely, a tér és az idő átélt élményt befolyásoló hatásának kutatásával próbálja pótolni ezt a hiányt.

Európa számos repülőterén terepkutatást végeztem, ahol a repülőtereken az alkalmazottak segítőkészségének tesztelésére, a feltett kérdésekre adott válaszaik magabiztosságának kiértékelésére, a repülőtéri jelzések érthetőségének vizsgálatára helyeztem jelentősebb hangsúlyt, amelyet egy megfigyelési szempontok alapján összeállított sillabusz szerint részletesen vizsgáltam. A vizsgálatokba véletlenszerűen kiválasztott, legalább 4 milliós utasforgalommal rendelkező repülőtereket vontam be. 2014-ben Róma, Madrid, Milánó, Párizs és London repülőterei, 2015-ben Thesszaloniki, Brüsszel, Amszterdam, Budapest, Bécs, Athén repülőterei, 2016-ban a németországi repülőterek többsége került a vizsgálataim alá. A repülőterek tanulmányozására minden esetben hétköznapokon reggel 7 óra és 10 óra között, illetve délután 16 óra és 19 óra között került sor a repülőterek bárki által szabadon látogatható, az utasbiztonsági ellenőrzést megelőző területein.

A letisztult kutatási célom a *nem utazási célú* helyi lakosság számára repülőtéri alap- és kiegészítő szolgáltatások feltérképezése volt. Mindvégig Németország repülőtereinek vizsgálatát tartottam elsődleges kutatási területemnek abból adódóan, mivel a mindennapi munkámból adódóan ezeket a repülőterek ismerem a legjobban. Továbbá a probléma alapvetően nem egy elméleti, hanem egy gyakorlati problémának tekinthető, így gyakorlatközelből leginkább a németországi repülőtereket volt lehetőségem vizsgálni. Ezen belül München repülőterét ismerem a legjobban, erről a repülőtérről rendelkeztem a legtöbb ismerettel, itt kaptam meg a legtöbb támogatást a kutatásomhoz. Mivel a kutatás célja az általam kitűzött új probléma feltárása és nem az összehasonlítás volt, úgy gondoltam, nyilvánvaló ezt egy olyan terepen érdemes végeznem, amelyet ismerek. Egy jelenség mélységbeli megmutatása volt a cél, amelyhez München központi repülőtere kiváló terepet biztosított.

Kísérleti jelleggel, 2016. március 1. és 2016. április 25. között a kvantitatív kutatásomat előkészítő alapkutatásnak tekintve online elérhető, objektív ismereteken nyugvó szubjektív élményekre alapozott értékeléseket dolgoztam fel. Elsődleges célom a repülőterek keresletének fogyasztói szemszögből történő megismerése volt olyan online média platformokon, ahol a tartalmak elsősorban felhasználói úton kerülnek megosztásra. A vizsgálatomban az angol és a német nyelven megjelent hozzászólásokat vettem figyelembe, továbbá feltétel volt, hogy a hozzászólásoknak az elmúlt öt évben kellett megjelenniük. Az adatgyűjtés folyamán mindvégig tiszteletben tartottam a résztvevők anonimitását, így a demográfiai adatok mellőzésével Németország repülőtereinek keresletével összefüggő fogyasztói attitűdök és szubjektív vélemények vizsgálata jelentette

elsősorban a kutatás e fázisát. Három online közösségi platform – Facebook[16], Twitter[17], Instagram[18] – felületén történt meg a repülőterek kedveltségének kiértékelése reakciók és hozzászólások alapján. Általánosan már a kutatás kezdeti státuszában abból a feltételezésből indultam ki, hogy a mai társadalom tagjai az okostelefonok, a tabletek és a számítógépek világában – szélsőséges esetekben a függés jeleit mutatva – egyszerűen túl sok időt töltenek a közösségi média oldalainak használatával, az egyes repülőterek pedig igyekeznek kihasználni a szolgáltatásaik megismertetésével az ebben rejlő potenciált. Az adott szolgáltatók célzottan jelennek meg ezeken a felületeken, ahol követve a megváltozott fogyasztói szokásokat próbálnak a fogyasztók mindennapjainak valamilyen formában részeseivé válni. Általánosan megállapítható, hogy a szolgáltatókkal kapcsolatos közvetlen visszajelzés lehetőségével a felhasználók valóban szeretnek élni, sokszor a kisebb fejlesztések hírére is azonnal pozitívan vagy épp negatívan reagáló felhasználók mellett az általános kérdésekben kiteljesedő, sokszor az átélt élményeikre összpontosító, illetve a repülőterek szolgáltatásait feltételezhetően kevésbé használó, mégis véleményt formálók egyaránt képviseltetik magukat. Az általam vizsgált, Németország területén érintett repülőterek ugyan nem mindegyike került bele a kutatásba[19], a kutatásom ebben a szakaszában a számomra hasznos adatok feltérképezésének érdekében a rendelkezésre álló adatok ettől függetlenül elégségesnek bizonyultak. A kutatásom kezdetén 619 darab, kifejezetten München központi repülőterével kapcsolatos, a felhasználók által készített, általuk megosztott, őket ábrázoló fényképekre vonatkozóan végeztem el a vizsgálatot és a repülőtér tér- és szolgáltatásfogyasztását elemeztem fogyasztói szemszögből. Arra voltam kíváncsi, hogy az emberek a repülőtérrel kapcsolatban mit tartanak fontosnak és mi az, amiről posztolnak[20]. Melyek azok a repülőtér által nyújtott élményelemek, amelyek a repülőtérről a felhasználók bejegyzéseiben visszatükröződnek (terek, helyek, színek, hangok, érzések). A vizsgálatomhoz az elméleti keretet Rátz és szerzőtársai (2008) turisztikai miliőkkel kapcsolatos kutatása adta, fő célom volt a repülőtéri miliő elemeit a turisztikai élmény hozzájáruló elemeiként azonosítani. A kutatásomat később további kettő németországi repülőtér vizsgálatával kibővítettem. A

[16] Facebook: http://www.facebook.com
[17] Twitter: http://www.twitter.com
[18] Instagram: http://www.instagram.com
[19] A kutatásban Németország három legforgalmasabb repülőterét – Flughafen München Franz Josef Strauß, Flughafen Frankfurt am Main, Flughafen Düsseldorf – vizsgáltam részletesen.
[20] Vizsgálatomban a *hashtag* internetes címketípust alkalmaztam, amely metaadat-bejegyzést jelöl, és arra szolgál, hogy a felhasználók a közösségi platformok felületén könnyebben megtalálhassák az egyazon témához tartozó tartalmakat. A *hashtag* egy, vagy több szóból álló kifejezés lehet, amely előtt egy „*hash jelet*" (#) alkalmazva az képes azonosítani, kategorizálni adott tartalmakat. A *hashtag* kifejezés jelentése 2014-től szerepel az Oxford English Dictionary online felületein (Veszelszki 2016).

kiegészítő adatfelvételre 2017. május 5. és 2017. július 30. között került sor, amely által összesen 1255 fénykép kiértékelésével Németország három legforgalmasabb repülőteréről – Flughafen Frankfurt am Main, Flughafen Franz Josef Strauß, Flughafen Düsseldorf – alkotott felhasználói vélemények kerültek feldolgozásra (*5. táblázat*).

5. táblázat: A repülőterek használóival való közvetlen kapcsolat fenntartása az online média platformokon

Repülőtér	Facebook	Twitter	Instagram
		a követők száma	
Flughafen Frankfurt am Main	413.903	63.600	305.261
Flughafen München Franz Josef Strauß	162.085	32.562	67.738
Flughafen Düsseldorf	140.980	5.136	25.252

Forrás: saját adatgyűjtés az online média platformok felületein, 2021. december 8.

Az előkészítő alapkutatásom eredményei alapján személyes megkérdezést végeztem, amelyet kvantitatívan elemeztem. A személyes adatfelvételt 2019. december 1. és 2020. február 28. között végeztem a munkahelyemet biztosító Flughafen Franz Josef Strauß bárki által szabadon látogatható területein. A felmérés kettő idegen nyelven, angolul és németül készült, de igazodva egyes utasok igényeihez néhány esetben további nyelveket is alkalmaztam a sikeres adatgyűjtés érdekében. A felmérésemben, kihasználva a repülőtéri információs pultok előtti várakozás szabadon töltött perceit, arra kértem a repülőtéren megjelenő egyéneket[21], hogy az általános nem és korcsoport megjelölésén túl négy, gyorsan megválaszolható kérdésre fókuszálva jelöljék meg a repülőtéren történő tartózkodásuk apropóját, a választás indokát, a repülőtéren átélt élmények minőségét, továbbá kifejezetten a hiányérzetre, az érzékelt kielégítetlen keresletre voltam kíváncsi. A kutatásomban elsősorban a 15-75 éves lakosságot nem, korcsoportok, lakóhely és iskolai végzettség alapján vizsgáltam[22] a Microsoft Excel program segítségével. Az adatgyűjtés 281 fő kiértékelhető válaszával váratlan fordulattal azonban véget ért, amelyet a 2019 végén Európában is elhatalmasodó, később a WHO (Egészségügyi Világszervezet) által világjárványnak minősített COVID-19 koronavírus-járvány terjedése indokolt. A kutatásom alatt bár bíztam abban, hogy rövid időn belül folytatni tudom a személyes vizsgálataimat, a vírus globális terjedése ezt nem tette lehetővé. Világossá

[21] A felmérésben a válaszadókat egyén megjelöléssel azonosítottam és nem tettem különbséget a repülőtéren megjelenő látogató és az utazó között.
[22] A személyes felmérés kérdései a mellékletben érhetőek el.

vált, hogy más adatgyűjtési módszereket szükséges alkalmaznom. A kutatás beérkezett válaszait ettől függetlenül feldolgoztam és 49 olyan válaszadót azonosítottam, akik *nem utazási céllal* tartózkodtak a repülőtéren és mindössze a különböző *nem utazási céllal* is elérhető repülőtéri szolgáltatások jelentették számukra a látogatás indokát.

A kutatásomnak új szárnyakat a Budapesti Corvinus Egyetem Marketing Intézete adott. 2020. október 1. és 2020. november 30. között kvótás mintán online megkérdezést végeztem[23] abból a célból, hogy a repülőtereken megjelenő fogyasztói keresletet és az utazói magatartást vizsgáljam. A kutatási kérdések azonosítása a korábbi megkérdezés eredményeinek elemzése alapján történt. A megkérdezés két nyelven, magyarul és németül készült. A kutatásomban elsősorban a 15–75 éves lakosságot vizsgáltam[24], az eredmények feldolgozása a Microsoft Excel program segítségével készült. Ezzel a vizsgálatommal választ kívántam találni a repülőterek felkeresésének motivációira, a légiközlekedéssel kapcsolatos sztereotípiákra, továbbá önálló attrakcióként definiálható repülőterek lehetőségére. Az adatgyűjtés 817 fő megkérdezésével történt meg. Az eredmények feldolgozására gyakorisági elemzések alkalmazásával került sor, amelyeket statisztikai módszerek alkalmazásával demográfiai háttérelemzések, az egyes változók – nem, korcsoport, lakóhely, iskolai végzettség, jövedelmi helyzet – alapján a karakteres csoportok közötti eltéréseik vizsgálata követett.

A szakirodalom, de az üzleti gyakorlat is a repülőterek működése alapján gyakran megkülönbözteti a repülőtéri alapszolgáltatásokat és azonosít a repülőterek tevékenységei alapján egyéb szolgáltatásokat. A repülőterek szolgáltatásait igénybe vevő vendégek szempontjából azonban nehéz egyértelműen azonosítani, hogy melyik szegmens melyik repülőtéri szolgáltatást veszi igénybe. A felderítő elemzésem ebből adódóan a München Franz Josef Strauß repülőtér korábbi és jelenlegi vezetőségére és alkalmazottai véleményére támaszkodott. A kutatással kapcsolatos egyeztetések 2016 februárjában kezdődtek. A repülőtéri szolgáltatások keresletének feltérképezése érdekében közös üzleti utazásokra, konferenciákra, csereprogramokra került sor elsősorban a München központi repülőterének keleti partnerrepülőterei irányába. Terepkutatásokat végeztem, továbbá lehetőségem volt részt venni Thaiföldön, a Bangkokban megrendezésre kerülő AOT Sister Airport CEO Forum 2016 programjain is, ahol lehetőségem volt közvetlenül kérdéseket feltenni a világ számos pontjáról érkező repülőtéri döntéshozónak kutatásommal kapcsolatban.

[23] A megkérdezés több kutatópartnerem közreműködésével, közösen készült.
[24] Az online felmérés kérdései a mellékletben érhetőek el.

A repülőterek szolgáltatáskínálatának sajátosságaival, a legújabb szolgáltatásfejlesztési irányokkal, továbbá azzal kapcsolatban, hogy létezhet-e olyan vendégszegmens a helyi társadalomban, aki nem utazik, de igénybe veszi a repülőtér bármely szolgáltatását, az alapfelvetés tudományos vizsgálata szükséges. A repülőtereken tapasztalható egyedi üzemeltetési okok miatt a kutatási kérdés eredményeit pontosan leíró adat nem áll a rendelkezésemre, ezért a kutatásomba a müncheni központi repülőtér különböző területeinek vezetőivel folytatott folyamatos konzultációk eredményeit is beépítettem[25].

[25] Konzultációt folytattam Michael Kerklohhal, aki a München Franz Josef Strauß repülőteret 2002 és 2019 között ügyvezető igazgató (Chief Executive Officer) pozícióban a repülőtér elsőszámú vezetőjeként irányította. Segítségemre volt Jost Lammers, a München Franz Josef Strauß repülőtér aktuális, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér korábbi vezetője. Továbbá szakmai tanácsaival és tapasztalataival segítette a kutatásomat Oliver Dersch, München központi repülőterének légiközlekedésért és terminál-üzemeltetésért felelős vezetője.

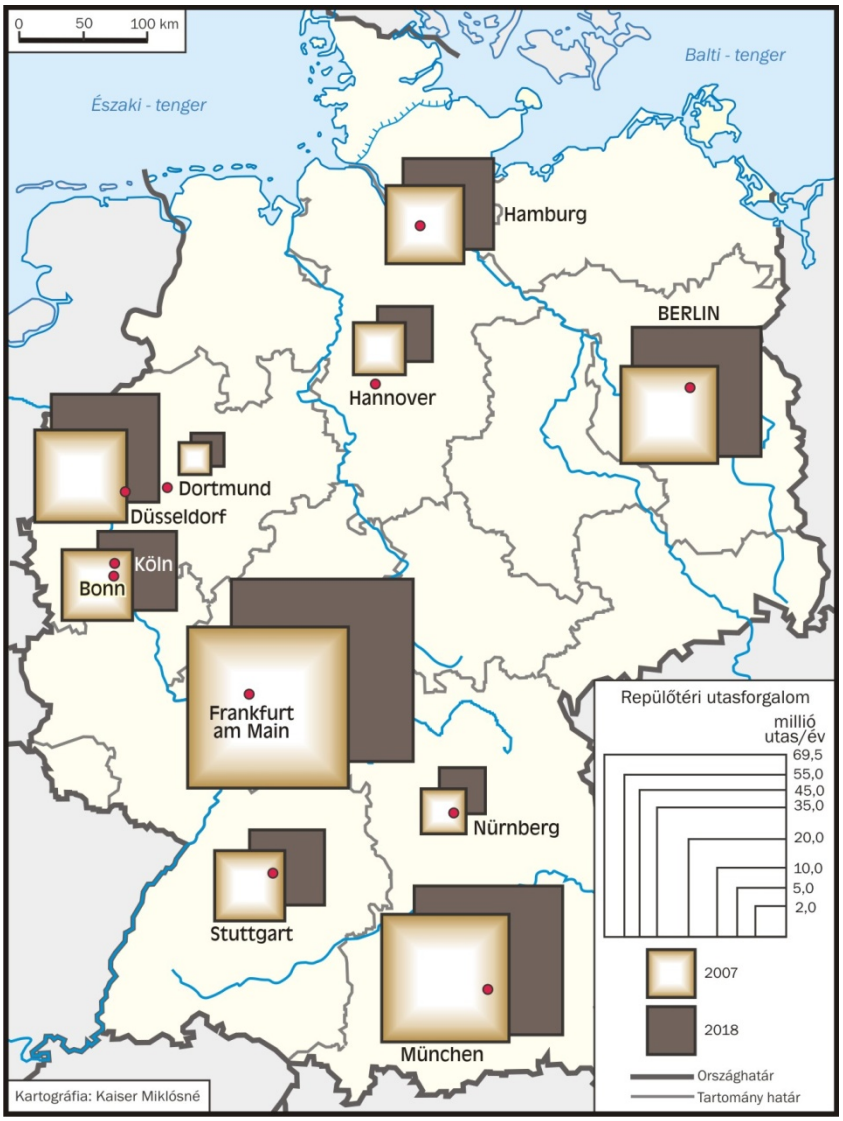
5. A repülőterek funkcióbővülése

Németország újraegyesítésével az 1990-es években a helyi szakemberek nagy reményeket fűztek a keleti területek turizmusának fejlődéséhez, az ország turisztikai vendégforgalmában a nyugati fejlettségi szinthez felzárkózásához. Az újraegyesülése óta azonban eltelt 30 év és a területi fejlettségi különbségek ugyan részben csökkentek kelet és nyugat között, az egykori keleti területek az ország turisztikai vendégforgalmából még mindig kevésbé részesülnek. Németország turizmusával foglalkozva kutatásom alapját így egy olyan ország jelenti, amelyik egy területileg felosztott, gazdaságilag jelentős fejlettségi különbségéket eredményező múltra tekint vissza.

Repülőterek kontextusában alacsonyabb éves utasforgalommal szemléltetve a kelet-német repülőterek lemaradását nyugathoz képest jól látható, hogy az általam vizsgált időszakban az évi legalább 4 millió utassal rendelkező keleti repülőterek utasforgalma miközben gyakorlatilag nem változott, a nyugati területeken egyes repülőterek utasforgalma jelentős növekedést, a többi repülőtér a közvetlen környezetében található nagy, gyűjtő és elosztó repülőterek befolyásoló hatásából adódóan jelentős csökkenést mutatott. A légi közlekedés fejlődése ebből adódóan jól mutatja, hogy a keleti területeken az a jelentősebb változás, amit korábban feltételezni lehetett az ország újraegyesüléséből adódóan, egyelőre még nem valósult meg.

Ennek oka véleményem szerint ott is keresendő, hogy rátekintve Németország térképére, jelentős mennyiségű olyan várost láthatunk, amelyik rendelkezik ugyan repülőtérrel, többségük évente milliós nagyságrendű légi utasforgalmat lebonyolítva, azonban az látható, hogy a jelentős mennyiségű éves utasforgalommal rendelkező repülőterek még mindig csak az ország egykori nyugati területeire koncentrálódva találhatóak (*5. ábra*).

5. ábra: Németország évi legalább 4 millió utast kiszolgáló nemzetközi repülőterei területi elhelyezkedése 2007, 2018[26]

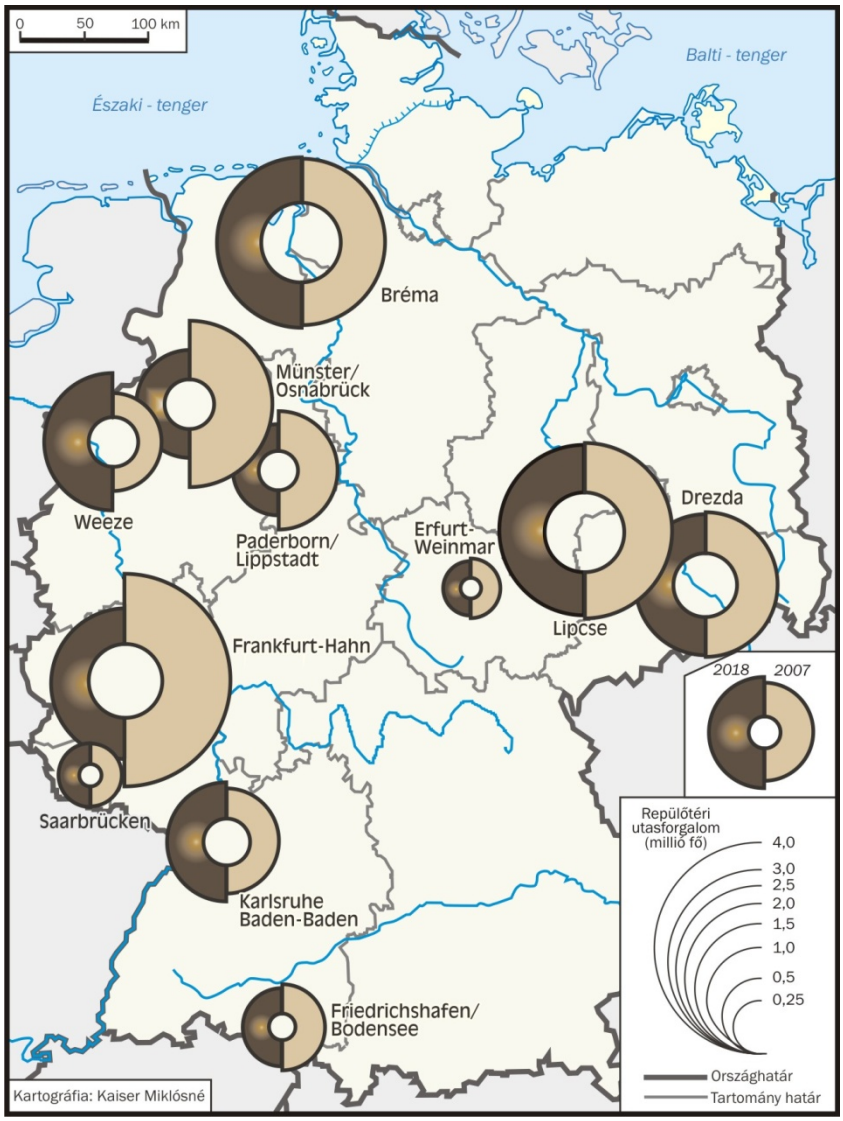


Forrás: a repülőterek éves jelentései alapján saját adatgyűjtés

A repülőterek elhelyezkedése pedig szinte tökéletesen képes meghatározni azt a láthatatlan határvonalat az országon belül, ahol a németországi nyugat és a kelet határa egykor húzódott. Jól látható, hogy 30 év távlatában is megmaradt egy képzeletbeli határvonal az országon belül, amelynek lebontása Németországban ma még egy megoldatlan feladat (*6. ábra*).

[26] A repülőterek utasforgalmával kapcsolatos adatgyűjtésemet a repülőterek éves jelentéseire, továbbá az ACI és az ACI Europe adataira alapozom.

6. ábra: Németország évi 4 milliónál kevesebb utast kiszolgáló nemzetközi repülőterei területi elhelyezkedése 2007, 2018



Forrás: a repülőterek éves jelentései alapján saját adatgyűjtés

A képzeletbeli határvonal lebontásának, a területi fejlettségi különbségek csökkentésének egyik lehetséges eszközének én a repülőterek alapfunkcióinak kibővítését tartom. Ez közvetlen hatással lehet a repülőtéri térségek tágabb környezetének fejlődésére, a régiók mobilitásának növelésére, a repülőterek környezetében élő közösségek mindennapi életszínvonalának változására. Ennek részének tekintem a helyi lakosság lakóhelyének és annak tágabb környezetének integrálódási lehetőségeit az ország vérkeringésébe, a nemzetközi környezetbe, amelynek megvalósulása régiónként különbözőképpen történhet.

Korábbi kutatásokból már tudhatjuk, hogy a repülőterek képesek közvetlen, közvetett és indukált hatást gyakorolni a területek fejlődésére (Pagnia 1993, Bulwien et al. 1999, Bauer et al. 2002, Baum et al. 2005), a szolgáltatáskínálatukban pedig nem csak az utazók számára képesek szolgáltatásokat kínálni (Tóth – Pfening 2021). A repülőterek olyan, a területi fejlődésre közvetlenül hatást gyakorolni képes potenciált rejtenek magukban, amelyek által növelhető a területi népességszám, fokozható a helyi foglalkoztatás, a helyi társadalom életszínvonala, csökkenthetők a területi fejlettségi különbségek, továbbá vonzóbbá tehetők a turisztikai fogadóterületek (*6. táblázat*).

6. táblázat: A repülőterek funkcióbővülésének megjelenése a legnagyobb utasszámmal rendelkező németországi repülőtereken, 2019

Innováció	Flughafen Frankfurt am Main (FRA)	Flughafen München F. J. Strauß (MUC)	Flughafen Düsseldorf (DUS)	Flughafen Berlin Brandenburg (BER)	Flughafen Hamburg (HAM)	Flughafen Stuttgart (STR)	Flughafen Köln-Bonn (CGN)	Flughafen Hannover (HAJ)	Flughafen Dortmund (DTM)
A repülőtér általános szolgáltatáskínálata									
Élelmiszerbolt	+	+	+	+	+	+	+	+	-
Bankfiók	+	+	-	-	+	+	+	-	-
Posta	+	+	+	+	+	+	+	-	-
Pénzváltó	+	+	+	+	+	+	+	+	-
Gyógyszertár	+	+	+	+	+	+	+	+	-
Helyi gasztronómiai kínálat	+	+	+	+	+	-	+	-	-
Nemzetközi gasztronómiai kínálat	+	+	+	+	+	-	+	-	-
Elérhető várostérkép	+	+	-	+	-	+	-	+	-
Turisztikai információk	+	+	-	+	+	+	-	-	-
A repülőtér funkcióbővüléséből adódó szolgáltatáskínálata									
Közösségi tér	+	+	+	+	+	+	+	-	-
Szokatlan design elemek, egyedi repülőtéri megjelenés	+	+	+	+	-	+	-	-	-
Jelentős menynyiségű növény a terminálokban	-	-	+	-	-	-	-	-	-
Művészeti kiállítás, galéria a	-	+	-	-	-	-	+	+	-

terminálokban									
Sportolási lehetőség a repülőtéren	-	+	-	-	-	-	-	-	-
Szórakoztató programok a repülőtéren	-	+	-	-	-	-	-	-	-
A szabadidő eltöltését elősegítő létesítmények a repülőtéren	+	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingyenes vezeték nélküli internet	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Esküvő, mint egyedi rendezvénylehetőség a repülőtéren	+	-	-	-	-	-	-	-	+
Templom, kápolna	+	+	+	+	+	+	+	+	-

Forrás: saját szerkesztés

A repülőterek képesek a szolgáltatásaikat az egyedi ajánlataik, a különleges környezetük által a helyi lakosok számára nem utazási célt kiszolgálva is kínálni. Számos esetben a helyi lakosok azért látogatnak el oda, mert a repülőtér gasztronómiai kínálata által a külföldi ízeket megkóstolhatják, felidézhetik a korábbi nyaralásaik élményeit, átélhetik egy nemzetközi környezet hangulatát, találkozhatnak idegenekkel. A relaxáció lehetősége, a különféle növényekből összeállított kertek, az élőzene, a szórakozási lehetőségek az utazók, de egyaránt a helyiek számára mind élményelemekként definiálhatóak[27]. Ezek pedig a repülőtér elsődleges funkcióin túl további funkciók ellátásának irányába

[27] A világ számos repülőtere kínál esküvőszervezéssel kapcsolatos szolgáltatásokat. Szingapúrban a Changi repülőtér több helyszínen az ikonikus építészetével, csodálatos beltéri kertekkel, a világ legmagasabb beltéri vízesésével várja a házasodni vágyókat (Singapore Changi Airport 2021). Zürich repülőtere az egykori irányítótorony épületét biztosítja a boldogító igen kimondásához. Bécs repülőtere a VIP termináljában kínál egyedülálló helyszínt a polgári szertartásra. Németországban 2018-ban 449 ezer házasságot kötöttek, amelyeknek egyelőre csak töredéke történt az ország repülőterein. Németországban a repülőtéri házasságkötésekben Frankfurt és Dortmund repülőtere tekinthetők éllovasoknak, amely köszönhető annak, hogy a legkülönlegesebb helyszíneken történő házasságkötések iránti igények száma folyamatosan növekszik, és a repülőtéri esküvők már nem csak a repülés szerelmeseinek jelentik nagyszerű alternatíváját a klasszikus esküvőnek. A repülőtéri házasságkötések előnye, hogy a külföldön megtartott esküvők számos esetben elhúzódó jogi procedúrát vonnak maguk után, viszont a repülőterek szolgáltatáskínálata által még közvetlenül a külföldre utazás előtt megtartható a polgári szertartás, így a házasságkötés érvényessége a kiinduló országban megkérdőjelezhetetlen. Németországban Frankfurt repülőtere volt úttörő 2013-ban a repülőtéri esküvő szolgáltatáskínálatában, amelynek nem titkolt célja volt a helyi társadalom és a repülőtér kapcsolatának az erősítése.

vezetnek. Ennek egyik kiváló példája München központi repülőtere, ahol minden évben több alkalommal egyedi tematika alapján elsősorban a helyi társadalom tagjaira fókuszálva kulturális programokat, rendezvényeket, sportolási lehetőséget szerveznek, amelyek hozzájárulnak a repülőtér jobb elfogadottságához a helyi társadalomban (*3. kép*).

3. kép: A München Franz Josef Strauß repülőtér a 2018-as labdarúgó-világbajnokság idején

Forrás: Tóth Dávid, 2018

A repülőtér a közösségi terei által képes a helyi lakosok szolgálatában állni. Az egyedi tér, a sajátos építészeti megoldások, a megteremtett különleges hangulat vissza nem térő élményt képesek kölcsönözni a vendégek számára. A repülőtér számos esetben a történelmi múltjával köti össze a mindennapos működését, de arra is van példa, amikor a repülőterek egyes épületeit vagy területeit alakítják át rendezvények helyszínévé (Pijet-Migoń 2019).

5.1. Németország nemzetközi turisztikai keresletének tér- és időbeli változásai a német újraegyesítés előtt

Kutatásom szempontjából a repülőtéri fogadóterületek turisztikai vonzerőként betöltött szerepe meghatározó. Különösen érdekes kutatási témának tartom a nemzetközi és a belföldi turisztikai keresletben annak vizsgálatát, hogy a repülőterek milyen szerepet játszanak, a repülőterek jelenléte miben befolyásolja a helyi lakosság életét. Németor-

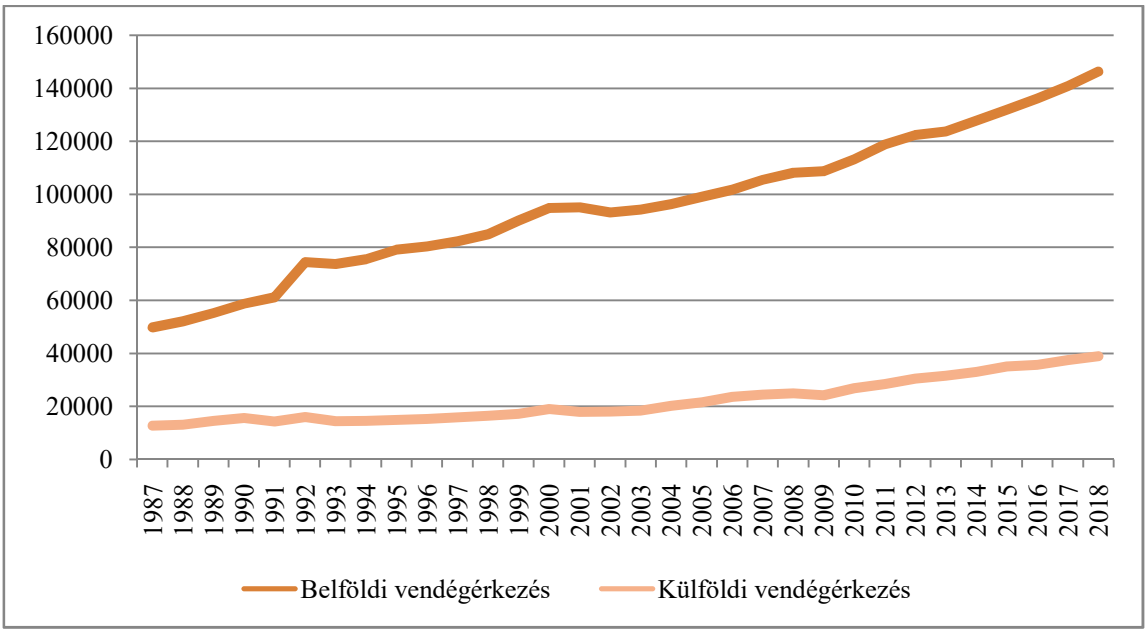
ság turizmusát már az 1990-es években is élénk nemzetközi kereslet jellemezte[28]. Annak ellenére, hogy geopolitikai helyzetének köszönhetően nem rendelkezik az ország számos olyan területtel, amelyek kedveznének az ország üdülőturizmusának (Schmude – Aevermann 2015). Az ország turisztikai kedveltsége elsősorban a múltjához köthető, amely mindig képes volt a külföldiek érdeklődését felkelteni, mivel a történelem folyamán Németország területe a legkülönbözőbb birodalmi érdekszférák közvetlen érintettje volt és ez mindig is vonzóan hatott az élményeket kereső látogatókra. Az ország beutazó turizmusának az egyik alappillérét az ország építészeti sokszínűsége, a művészeti alkotások gazdagsága jelenti, amelyek a második világháború súlyos pusztításai ellenére is képesek voltak megőrizni a városok többségének turisztikailag értékes arculatát. Németország turizmusát egy erős belföldi turizmus mellett tartósan, a teljes vendégforgalomból nagyjából 20% körüli részesedést elérő nemzetközi érdeklődés jellemzi, amely Németország újraegyesülését megelőző időszakhoz képest az elmúlt 30 év alatt sem változott jelentősen.

5.2. A németországi fogadóterületek külföldi keresletének tér- és időbeli változásai az újraegyesítés után

Ahlert (2005) kutatásában arra hívta fel a figyelmet, hogy az Európán kívülről érkezők utazási céljai kevésbé mutatnak eltérést az átlagos európai beutazók utazási céljaihoz képest mindamellett, hogy az európai országokból a kontinens átlagánál kevesebben érkeznek nyaralási céllal, amellyel Németország a turizmusfejlesztésében jelenleg még határozottan magában hordozza a jövőbeli potenciális fejlődési irányokat. Németország újraegyesítése határozottan megváltoztatta a helyi társadalom utazási szokásait és a társadalom változásával megváltozott a turizmus kínálata is. A közlekedés felértékelődött, az utazás egyszerűségére való törekvés pedig új értelmet nyert, egyre népszerűbbé vált a minél szabadabb utazás. Változtak a szálláshelyekkel kapcsolatos igények, az étkezési szokások, a vendéglátásra fordított kiadások mértéke. A munka és a szabadidő közötti határok részben elmosódtak, a helyi élmények iránti igény megnövekedett, a turisták a korábban megszokott csoportos és jól ismert helyek felkeresése helyett egyre inkább az egyedi élményeket keresték az utazásaik során (*7. ábra*)

[28] A kutatásomban Németország turizmusát az újraegyesített Németország kezdetétől vizsgálom, számos esetben az újraegyesítést megelőző adatok figyelembevételével.

7. ábra: A belföldi és a külföldi vendégérkezések számának változása Németországban 1987-től vizsgálva (1000 fő)

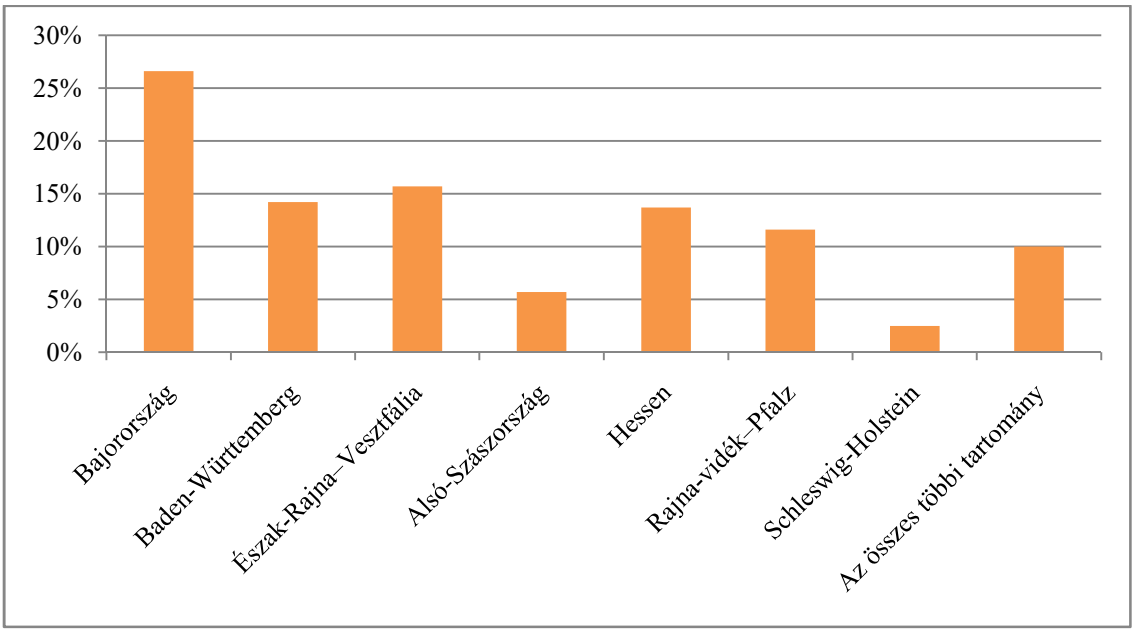


Forrás: Destatis (2019) alapján saját szerkesztés

A német újraegyesülés a piaci alapokon nyugvó gazdaság visszaállítását, a korábbi évtizedekkel ellentétben álló külpolitika megalapozását, egy egységes ország megteremtését jelentette Németországban. A német újraegyesülés jelentős hatással volt Németország belföldi és egyaránt a nemzetközi turizmusára. Fokozódott az érdeklődés az egykori Német Demokratikus Köztársaság (DDR) és a Németországi Szövetségi Köztársaság (BRD) területei között (*8. ábra*). A korábban jellemző bizonytalanságot, a számos esetben „idegenellenességet" követően a turizmus már az újraegyesítést követő hónapokban, úgy, mint 1991-ben is jelentős növekedést mutatott. Egy évvel később pedig korábban példa nélküli növekedés mutatkozott a belföldi vendégérkezések számában az előző évhez képest (+21,6%)[29]. Ez megmutatkozott a belföldi vendégéjszakák számának növekedésében is (+20,3%). A külföldi vendégérkezések száma a turisztikai kereslet fokozódásából adódóan az előző évhez képest +11,3%-os növekedést, a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák számában jelentősebb mértékű, +14,9%-os növekedést mutatott (*9. ábra*).

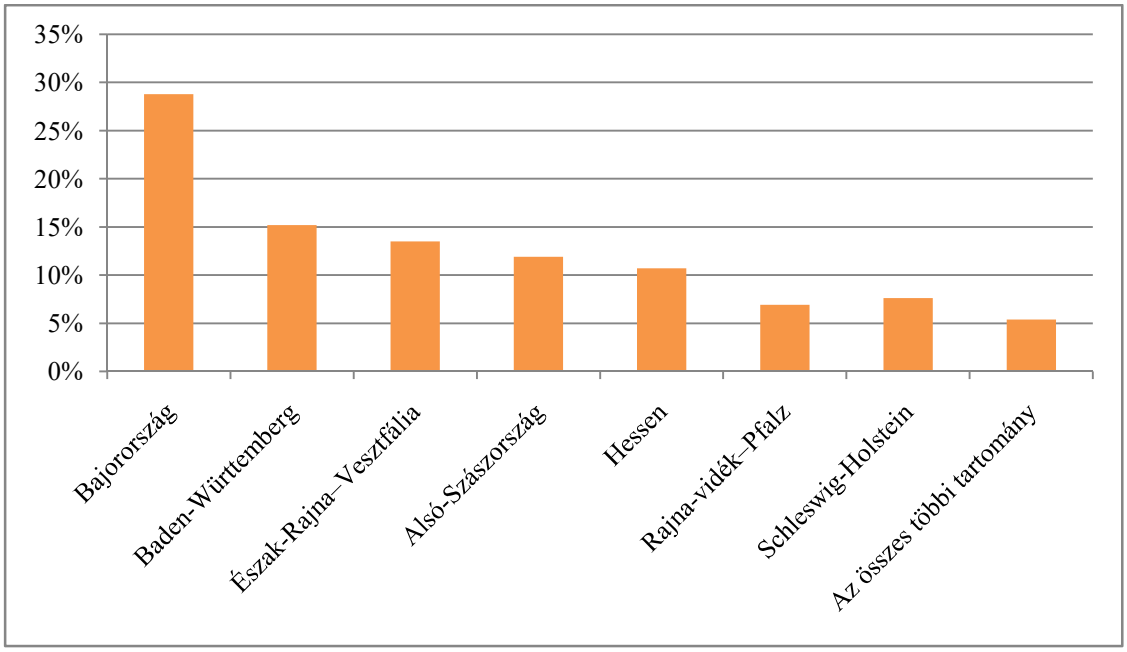
[29] Németország turizmusában az újraegyesítést követően a külföldi és a belföldi vendégérkezések számában 1992-ben következett be az első, egész ország területén tapasztalható növekedés, így a kutatásom jelenlegi szakaszában ezt az évet tekintem elsődleges összehasonlítási alapnak.

8. ábra: A külföldi vendégérkezések területi eloszlása Németországban az összes vendégérkezések területi eloszlásához viszonyítva (külföld/teljes), 1990



Forrás: Destatis (1992) alapján saját

9. ábra: A külföldi vendégéjszakák területi eloszlása Németországban az összes vendégéjszaka területi eloszlásához viszonyítva (külföld/teljes), 1990



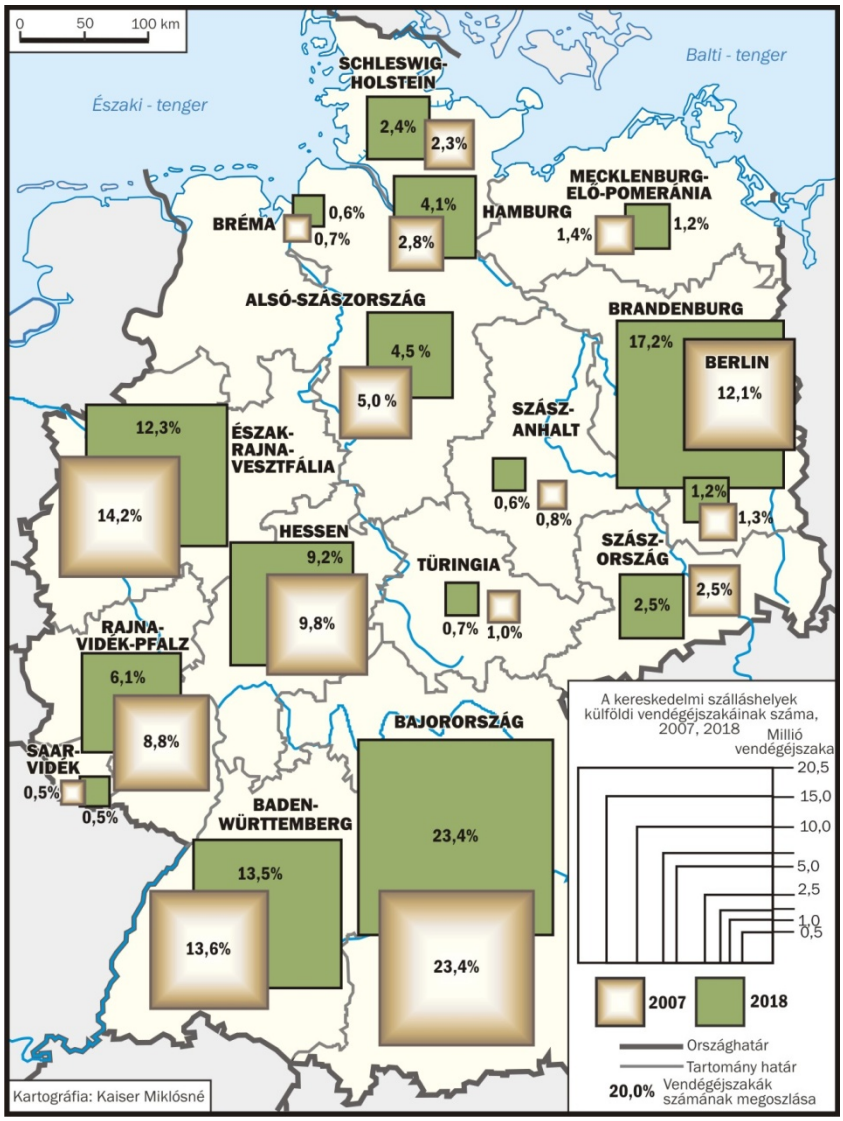
Forrás: Destatis (1992) alapján saját szerkesztés

1992-ben létszámában korábban nem tapasztalt mértékben léptek külföldi állampolgárok Németország területére személygépjárművekkel. Az északi határszakaszon 7 millió

459 ezer beutazót, a nyugati határszakaszon 49 millió 446 ezer beutazót, a déli határszakaszon 76 millió 172 ezer beutazót, a keleti határszakaszon 24 millió 529 ezer beutazót regisztráltak a határokon. 1992 több szempontból is rendkívüli évnek tekinthető a beutazók összetételének tekintetében. Miközben a dán, a holland, a belga, a luxemburgi, a francia, a svájci és az osztrák határszakaszokon az előző évhez viszonyítva tovább nőtt a beutazó forgalom, addig az egykori csehszlovák és lengyel határszakaszon nagyon jelentős utasszám-emelkedés következett be. Napjainkban a nyugati határszakaszon Hollandia irányából, továbbá a déli határszakaszon Svájc és Ausztria irányából bonyolódik a legnagyobb utasforgalom. A keleti határszakaszon Lengyelország irányából Németország területére évek óta 1 millió feletti külföldi lép, ugyanez a szám Csehország területéről évek óta fél millió feletti.

1992-ben a Németország területére érkező külföldi látogatóból 15,9 millióan vettek igénybe vendégként regisztrált szálláshelyet. A Németországba történő beutazások számát tekintve az újraegyesítést követően Hollandia, az USA, Nagy-Britannia és Észak-Írország állampolgárai vezetik a rangsort, addig a kereskedelmi szálláshelyek igénybe vételében számos esetben már más arányok látható. Olyan országok területéről, mint Lengyelország és Svájc is 1 millió feletti vendégérkezést regisztráltak. A Németországba beutazó külföldiek az újraegyesítést megelőző időszakban is történelmi okokra visszavezethetően elsősorban a szomszédos országok állampolgárai, továbbá az Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok állampolgárai közül kerültek ki. A beutazásokban megjelenő magas arányuk mellett azonban feltételezhető, hogy ők ennél többen érkeztek, viszont az érkezők egy része a kereskedelmi szálláshelyek statisztikáiban nem realizálódott, feltételezhetően egy részük szívességi szállásadást vett igénybe.

10. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek külföldi vendégéjszakáinak megoszlása Németország tartományaiban, 2007, 2018



Forrás: Destatis (2008, 2019) alapján saját szerkesztés

A kereskedelmi szálláshelyeken bonyolódó külföldi vendégforgalomban Hollandia tartja az újraegyesítés időszaka előtti vezető szerepét. 2018-ban a Németországba érkező külföldiek kereskedelmi szálláshelyek iránt fokozódó igénye elsősorban Svájc, Franciaország, Olaszország és Spanyolország esetében jelentős, illetve egyre jelentősebb a Lengyelországból érkező kereslet (*10. ábra*).

A holland és a nagy-britanniai piac stabil, viszont az átlagos tartózkodás időtartamában az újraegyesítés utáni évben regisztrált adatokhoz képest 1992-ben a holland átlagos tartózkodási idő (3,0 nap) 2018-ra mindössze 2,4 napra esett vissza. A kereskedelmi szálláshelyeken történő átlagos tartózkodás tekintetében a legnagyobb visszaesés

Lengyelország állampolgárai esetében figyelhető meg. 1992-ben a lengyel állampolgárok átlagosan 4,5 napot töltöttek el a kereskedelmi szálláshelyeken, ez a szám 2018-ban 1 millió 133 ezer vendégérkezés mellett mindössze 2,9 nap volt.

Németország újraegyesítésével nagy reményeket fűztek az egykori keleti tartományok és Kelet-Berlin turizmusának fejlődéséhez. 1992-ben a keleti és a nyugati tartományokban a külföldi vendégek megoszlása a szálláshelyeken jelentős különbségeket mutatott. Eközben az egykori keleti területek a teljes vendégforgalomból való részesedése jelentősen átlag alatti (9,2%), a nyugati területek vendégforgalmának részesedése jelentősen átlag feletti (90,8%) volt. A szállodák, a vendégházak és a panziók részesedése a külföldi vendégforgalomból messze a legnagyobb részesedést (17,1%) mutatták. Az egyes piaci szegmenseket figyelembe véve a külföldi vendégek által a szállodai szolgáltatások voltak a legkedveltebbek (20,9%) és ez az arány a következő években tovább növekedett. A külföldi vendégéjszakák területi megoszlását áttekintve Berlinben elsősorban a nyaralási céllal érkezők, Észak-Rajna–Vesztfáliában az üzleti céllal érkezők jelentik az erős keresletet. Bajorországban és Baden-Württemberg tartományban mindkét szegmens erősnek mondható. Az elmúlt évtized legnagyobb nyertesének Berlin tartomány tekinthető, a teljes vendégéjszaka-számból a részesedése 4,8%-ról 6,9%-ra növekedett.

5.3. A belföldi turizmus a berlini fal leomlása előtt

A belföldi turizmus az ország határain belül történő rendszeres utazási tevékenység, amely a német társadalom esetében az újraegyesülést megelőzően is jelentős volt. Az országot változatos felszín borítja, egyaránt a mélyföldtől a magashegységig mindegyik domborzati kategória előfordul. Németország bár tengerparttal is rendelkezik, annak északi fekvése miatt a turizmus számára kevésbé tekinthető kedvezőnek. Az Északi-tenger és a Balti-tenger partvidéke azonban az aktív üdülés lehetőségeinek magas színvonalú infrastruktúrája miatt jelentősen hozzájárul a szabadidős célú utazások terének tágításához. Míg a Nyugatnémet-alföld a Watt-tenger révén az aktív üdülések helyszíne, addig a Keletnémet-alföld már inkább az üzleti és a kulturális turizmus központjainak számítanak. A Német-középhegység a Rajna mentén a világhírű kultúrtörténeti emlékek által kedvelt a turisták körében. A harmadidőszaki szerkezeti mozgások Németország több területén termálvonalakat hoztak létre, amelyek a gyógyturizmust alapozták meg az ország számos tartományában. Az ország déli részén az egyedi értékeket képviselő

végmorénatavak és a bajor Alpok biztosítják a síelés és az alpinizmus, az extrém sportokat kedvelők igényeinek kielégítését.

Németország belföldi turizmusa a második világháborút követően jelentős változásokon ment keresztül. A győztes szövetségesek négy megszállási területre osztották fel Németországot, az ország felosztása pedig szűkítette a belföldi turizmus rendelkezésére álló mozgásteret. A társadalom egy részének a nemzetközi utazásokból kirekesztettsége fokozódott, ez pedig tovább erősítette a belföldi turizmus jelentőségét. Németország turizmusának szerves részét képezi a belföldi turizmus, amely a belföldi turisták által eltöltött vendégéjszakák számában, a német háztartások hazai fogyasztói kiadásaiban is egyaránt megmutatkozott. Figyelemreméltó adat, hogy az 1960-as években a mindössze 1,7%-ról az 1990-es évekre 4,3%-ra emelkedett a belföldi turisztikai célú kiadások aránya (Sölch 1995), az ezredfordulóra pedig elérte a teljes költés 9,8%-át.

Az újraegyesülést megelőző években a kereskedelmi szálláshelyeket igénybe vevő vendégek összetételében jelentős változás nem volt tapasztalható, azonban jelentős különbség volt az ország nyugati és a keleti területeinek turisztikai kereslete között. 1984-ben 45,2 millió, míg 1987-ben 49,7 millió belföldi vendég szállt meg a kereskedelmi szálláshelyeken. Az ország nyugati területein a vendégérkezések száma 1984 és 1987 között 9,8%-kal emelkedett, addig az ország keleti területén ugyanebben az időszakba a vendégérkezések száma 8,8%-kal csökkent. Az átlagos tartózkodási idő hosszúságának változása szintén eltéréseket mutat a keleti és a nyugati területek között. A nyugati területen a tartózkodási idő enyhe mérséklődése, a keleti területen enyhe növekedése volt megfigyelhető. 1987-ben a nyugati területeken a teljes belföldi vendégéjszakaszám több mint 99,8%-a realizálódott, amelyből a kereslet 47,6%-a szállodákban, 33,7%-a vendégházakban, panziókban, garni szállodákban került rögzítésre a mért teljes forgalmon belül.

5.4. A belföldi turizmus Németország újraegyesülése után

Németország újraegyesítésével nagy reményeket fűztek a keleti területek és egyben Kelet-Berlin turizmusának fejlődéséhez. Németország újraegyesülése azonban a német társadalom egyes csoportjainak elszegényedést hozott. Az újraegyesítés bár megnövelte Németország gazdasági potenciálját, de az egy főre jutó fejlettségi mutatók a keletnémet tartományokban jelentősen romlottak. Csökkent a rendelkezésre álló szabadidő és csökkent a rendelkezésre álló diszkrecionális jövedelem is. A belföldi turizmusban érkező

turisták körében egyre inkább jellemzővé vált a belföldi utazók regisztrált szálláshelyen kívüli tartózkodása, a belföldi idegenforgalomban érkező turisták előszeretettel vettek igénybe úgynevezett szívességi szállásokat. A német háztartások turisztikai célú keresletében az egynapos kirándulások aránya meglepően magas volt (48,8%), amely megelőzte a legalább egy vendégéjszakai keresletet (40,2%) is (Ahlert 2005). Ebben az időszakban a külföldre irányuló kereslet mindössze 11%-ot ér el a teljes turisztikai keresletből. A német újraegyesülést követően az egynapos kirándulások számának jelentős megemelkedésével növekedett a VFR-turizmus[30] és a belföldi nyaralások száma is (Ahlert 2005). A német háztartások turisztikai célú kiadásainak összetétele azonban a berlini fal leomlását követő évtizedben sem változtak meg jelentősen, a háztartások a teljes turisztikai célú kiadások nagyjából 20%-át a gasztronómiára fordították, további nagyjából 60%-át a turisztikai tevékenységükhöz szorosan kapcsolható kiadások (ruházat, a szabadidős tevékenységhez szükséges termékek megvásárlása) tették ki. 1992-ben a regisztrált szálláshelyeken mért belföldi vendégforgalom döntő mértékben Bajorországra (19,83 millió vendégérkezés), Észak-Rajna–Vesztfália tartományra (11,87 millió vendégérkezés), Baden-Württemberg tartományra (11,43 millió vendégérkezés) és Alsó-Szászország tartományra (8,69 millió vendégérkezés) koncentrálódott. 1992-ben összesen 74,3 millió belföldi vendégérkezést regisztráltak a kereskedelmi szálláshelyeken, miközben az átlagos tartózkodási idő 3,8 nap volt. A társadalom és a turisztikai kereslet változását kiválóan mutatja, hogy egy évtizeddel később ugyanezek a felmérések már 93 milliónál is több belföldi vendég érkezését mutatják a kereskedelmi szálláshelyeken, miközben a turisztikai fogadóterületek keresletének átrendeződése, az átlagos tartózkodási idő csökkenése (3,2 nap) volt tapasztalható. A nyugati és a keleti területeken mért turisztikai forgalom jelentős különbségei, továbbá az egyes turisztikai fogadóterületek részesedése a vendégéjszakák számából gyenge felzárkózás mellett azonban megmaradtak.

A kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák esetében a szállodák megőrizték a vezető szerepüket a vendégéjszakákban mért teljes vendégforgalmon belül. Bár Németországban a kereskedelmi szálláshelyeken realizálódó külföldi állampolgárok által eltöltött vendégéjszakák száma folyamatosan növekedett az ezredfordulót

[30] A VFR-turizmus a világ legtöbb országában a belföldi utazási aktivitás egyik legjelentősebb kiváltója, mely fogalom alatt rokonok, ismerősök meglátogatását értjük. A VFR-turizmus sajátossága számos esetben a láthatatlanság. A hazai szakirodalomban Michalkó és Rátz (2013) kutatásai tekinthetőek úttörőnek a VFR-turizmus sajátosságainak vizsgálatában.

követően, az Európai Unió országai átlagához viszonyítva a belföldi kereslet által eltöltött vendégéjszakák száma lényegesen meghaladta az európai átlagot (*7. táblázat*).

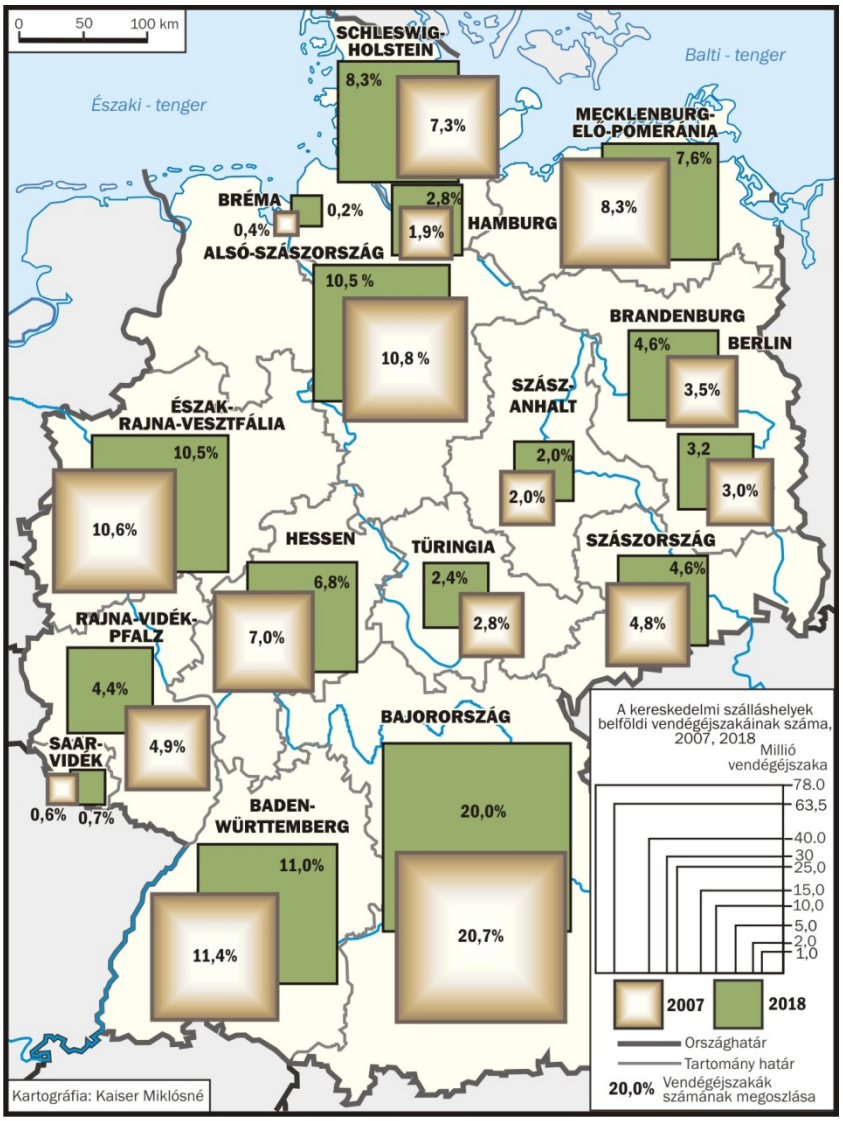
7. táblázat: A kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégforgalma a tartományokban 2007, 2018

Tartomány	Vendégek száma		Vendégéjszakák száma	
	2007	2018	2007	2018
Alsó-Szászország	9 792711	13 429 171	33 150 216	41 047 008
Baden-Württemberg	12 692 805	17 152120	34 968 055	43 014 337
Bajorország	20 340 361	29 183286	63 455 336	78 209 915
Berlin	5 029 740	8 097 899	10 672 045	17 783 929
Brandenburg	3 305 752	4 597 082	9 228 983	12 477 273
Bréma	696 254	1 142 153	1 160 918	2 066 309
Észak-Rajna–Vesztfália	13 834192	18 434 302	32 648 676	41 141 185
Hamburg	3 238723	5 573 505	5 866 099	10 930 354
Hessen	8 526 375	11 559 634	21 500 797	26 645 218
Mecklenburg-Elő-Pomeránia	5 962 561	7 469 282	25 566 627	29 817 347
Rajna-vidék–Pfalz	5 660 811	7 117 956	15 115 987	17 298 530
Saar-vidék	652 378	899 466	1 985 946	2 677 122
Schleswig-Holstein	4 843 054	7 630 018	22 318 864	32 339 688
Szász-Anhalt	2 392 854	3 161 307	6 104 386	7 678 823
Szászország	5 388 443	7 170 653	14 706 807	17 901 189
Türingia	3 086 137	3 580 423	8 610 515	9 283 494
Tartományok összesen	105 443 171	146 198 257	370 060 257	390 311 721

Forrás: Destatis, 2019

A belföldi kereslet területileg inkább az ország nyugati területeire összpontosul. 2000-ben a belföldi vendégek által eltöltött vendégéjszakák száma Németországban meghaladta a 87,7%-ot és az arány a későbbi években sem változott jelentősen, bár 2018-ban a mért adatok a belföldi kereslet csökkenő részesedését mutatták a kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák számát tekintve (81,7%). 2007 és 2018 adatait vizsgálva a németországi kereskedelmi szálláshelyeken vendégéjszakában mért belföldi vendégforgalom dominánsan a szállodai szektorban realizálódott (*11. ábra*).

11. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégéjszakáinak megoszlása Németország tartományaiban, 2007, 2018



Forrás: Destatis (2008, 2019) alapján saját szerkesztés

Ugyan csökkent a vizsgált időszakban a szállodai férőhelyek részesedése 39%-ról 37,6%-ra, területi eloszlásban a szállodák kihasználtsága javult. Ennek oka abban keresendő, hogy a már 2007-ben is a német állampolgárok által jól ismert vendégházak forgalma 5,1%-ról 4,4%-ra mérséklődött, az üdülőházak és az ifjúsági szállások kereslete jelentős csökkenést mutatott. A panziók az elemzésbe vont periódus során megőrizték a 3% és 5% közötti részarányukat.

A kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégforgalmának 2007 és 2018 között lezajlott területi változásait elemezve megállapítható, hogy a belföldi vendégéjszakákban mért kereslet koncentrációja bár számos területen csökkenést mutat, a Németország

újraegyesítésétől várt keleti területek turizmusának jelentős fejlődése, azok jelentősrészesedése Németország teljes belföldi vendégforgalmából még várat magára. A vizsgált időszakban az ország teljes belföldi vendégforgalma változatlanul négy tartományra (Bajorország, Baden-Württemberg, Alsó-Szászország, Észak-Rajna–Vesztfália) összpontosul. Bár a vendégéjszakákból való részesedésük 53,5%-ról 52,0%-ra csökkent, az egykori két országrész, a kelet és a nyugat vendégforgalma közötti különbség még mindig igen jelentős. A belföldi vendégek körében változatlanul a Bajorország területén található települések tekinthetőek a leginkább népszerű célterületeknek. A részesedésük a teljes belföldi keresletből 2018-ban nagyjából 20%-ot tett ki, míg a legkevésbé népszerű területnek a Saar-vidék települései tekinthetők.

A vendégek átlagos tartózkodási ideje az összes tartomány átlagát tekintve 2,9 vendégéjszakáról 2,7 vendégéjszakára mérséklődött. A tartományok közül Berlin, Bréma és Hamburg tartományok voltak képesek a vizsgált időszakban a vendégéjszakáik számának növelésére.

5.5. A közlekedés keresletének változása Németország újraegyesítését követően

Európa nemzetközi turizmusának szimbolikus megosztása 1946-ban kezdődött, amikor Winston Churchill egykori brit miniszterelnök a Balti-tenger mellett fekvő Szczecintől az Adriai-tenger partján található Trieszt kikötővárosáig egy vasfüggöny leereszkedéséről beszélt. A II. világháború után Németországot keleti és nyugati részre, ezen belül négy szektorra bontották. A legnagyobb területet a Szovjetunió kapta, a többi területen Franciaország, az Egyesült Államok, valamint Nagy-Britannia osztozott. Az ország nyugati területe köszönhetően az 1948-ban útjára indított Marshall-segélynek jelentős gazdasági fejlődésen ment keresztül, melynek a turizmus volt az egyik legnagyobb nyertese. Növekedett a szálláshelyek száma és kapacitása, fejlődött a közlekedés. A Német Szövetségi Köztársaság Németország újraegyesítésének évében a modern közlekedési hálózatával, a repülőtereivel már a világ egyik legfejlettebb országának számított. Bár a keletnémet területek számítottak a kelet-európai országok legfejlettebb területeinek, nyugat és kelet közlekedésének fejlettségében jelentős különbségek voltak. Erre kiváló példa az 1989-re vonatkozó Németország bruttó hazai termékének értéke, amelynek része volt a közlekedés is. A Német Szövetségi Köztársaság bruttó hazai termékét

ebben az évben 1147,2 milliárd euróra[31], a Német Demokratikus Köztársaságét mindössze 181,0 milliárd euróra[32] becsülték (Kőrösi 2014).

Az újraegyesítést követően a belföldi turisztikai fogyasztás szerkezete jelentős eltéréseket mutatott az ország egykori keleti és nyugati területei között, amely egyértelműen hatással volt a közlekedés fejlődésére is. 1992-ben az egységes Németországban a legnépszerűbb közlekedési forma a motorizált járművekkel, elsősorban a személygépjárművekkel történő utazás (57,0%) volt és ez a részesedés az ország teljes közlekedésében az elkövetkező években sem változott jelentősen. Az általam korábban vizsgált 2007-es és 2018-as év adataiban a németországi belföldi forgalom dominánsan az egyéni motorizált járművekkel történő utazásokban realizálódott, miközben a 2007-ben már igen népszerű tömegközlekedés igénybevétele vált egyre kedveltebbé (*8. táblázat*).

8. táblázat: A közlekedési eszközök által belföldi vendégforgalomban szállított személyek száma Németországban 2007, 2018

Közlekedési forma	Szállított személyek száma (milliárd fő)	
	2007	2018
Tömegközlekedés	9 030	9 583
Nem menetrendszerinti tömegközlekedés	87	76
Vasúti közlekedés	2 243	2 881
Légi közlekedés	164	223
Motorizált egyéni közlekedés	55 764	52 250

Forrás: Destatis, 2019

A tömegközlekedés részesedése a korábbi 17,2%-ról 19,5%-ra emelkedett. A nem menetrendszeri buszjáratok megőrizték a részesedésüket a teljes forgalomból, miközben a légi közlekedésben résztvevők száma folyamatos emelkedést mutatott az elemzésbe bevont periódus alatt (Destatis 2019). A német társadalom közlekedési igényének változása ugyanakkor a személygépjárművekkel történő utazások iránti keresletében mutatkozik meg leginkább. Bár változatlanul a saját gépjárművekkel történő utazások voltak a legkedveltebb közlekedési formák a teljes vizsgált periódusban, a saját gépjárművekkel történő utazások részaránya a teljes forgalomból 2018-ra mégis 82,9%-ról 80,4%-ra csökkent.

[31] A Német Szövetségi Köztársaság törvényes pénzneme az 1948-as bevezetéstől kezdődően a német márka volt, amely a jobb összehasonlíthatóság érdekében került a kutatásomban átváltásra.
[32] A Német Demokratikus Köztársaság hivatalos fizetőeszköze az 1990-es újraegyesítésig a kelet-német márka volt, mely a jobb összehasonlíthatóság érdekében került a kutatásomban átváltásra.

Németországban a belföldi turizmus tehát jelenleg még kevésbé mondható légi közlekedés igényesnek, azonban kétségtelen, hogy az utóbbi években a repülőjáratokkal történő belföldi utazások jelentősége egyrészt egyre relevánsabbá vált, másrészt az utazásokban jelentős különbség mutatkozik a Németországon belüli utazásokhoz és a külföldre történő utazásokhoz használt közlekedési eszközök megoszlásában. Ameddig a belföldi utazásokban a saját gépjárművek használata a legkedveltebb és a társadalom tagjai szívesen utaznak akár vonatjáratokkal is, addig a külföldi utazásokban már a repülőjáratok igénybevétele dominál. A saját személygépjárművel történő utazások egyértelműen ritkábbak, a vonattal külföldre történő utazások pedig már szinte egyáltalán nem játszanak szerepet az utazási döntésekben. Látható, hogy ebből adódóan Németországban a repülőterek fejlesztése elsősorban nem a belföldi turizmus elősegítését fogja szolgálni, mindinkább a helyi társadalom számára távolabbi területek könnyebb elérhetőségében, a lakosság mobilitásának megteremtésében lesz fontos szerepe. A repülőterek ezzel lesznek képesek befolyásolni a regionális erőviszonyokat, ezzel lesznek hatással a térség gazdasági hajtóerejére, a foglalkoztatásra és így idővel a repülőterek kapu szerepére, a helyi turizmus növekedésére.

5.6. Népességszám, foglalkoztatás és életszínvonal a repülőterek térségében Németország egyik legnagyobb repülőterének példáján keresztül

A korábbi évtizedekben Németország gazdasági régióiban a termelés, a jövedelem, a foglalkoztatás szerkezetváltása jelentős eltéréseket mutatott. Láthatóan a régiók gazdasági növekedése és a szerkezeti változások elválaszthatatlanul összefüggtek egymással, amely különösen jól megfigyelhető volt Németország hatékony közlekedési infrastruktúrával ellátott területein. A modern és hatékony infrastruktúra ezekben a régiókban képes volt olyan növekedési impulzusokat kiváltani a gazdaság stakeholdereiből, amelyek ösztönzően hatottak a termelés keresleti és a kínálati feltételeinek javulására egyaránt.

Ezeken a területeken a közlekedési infrastruktúra fejlődése által különböző makrogazdasági hatások érvényesültek, amelyek mögött több tényező állt. Megváltozott a térségek növekedési üteme, átalakult a foglalkoztatás szerkezete, az infrastruktúrában történő beruházások pedig olyan jelentős mértékű változásokat eredményeztek a vállalkozások bevételeiben, amelyek a helyi lakosság életszínvonalára közvetlenül voltak képesek hatni.

Egy repülőtér hatékony működése minden bizonnyal jelentős fejlődési tényező egy régióban, azonban a vizsgálataim sajátossága mégsem itt keresendő. Én a repülőtereket nem tekintem önmagukban egy térség egyedüli fejlesztési tényezőjének. Úgy vélem, hogy egymással párhuzamosan zajló folyamatok összessége lehet az, amely egy térség fejlődését képes meghatározni. Véleményem szerint a közlekedési ágazatban tett kormányzati intézkedések, a logisztikai szektor folyamatos erősödése, valamint a média- és informatikaszektor növekedése egyaránt nem külön-külön, inkább együttesen tekinthetőek olyan ösztönzőknek egy repülőtér térségében, amelyek a repülőtérfejlesztésekkel párhuzamosan a térség népességnövekedését, a térségben található munkahelyek számának bővülését eredményezhetik.

A München központi repülőterével kapcsolatos vizsgálataimat Bauer et al. (2002) kutatási eredményeire alapozom. Abból a feltételezésből indulok ki, hogy Bajorország elsőszámú repülőtere 71 város és kistelepülés életére van a legnagyobb befolyásoló hatással. Azt feltételezem, hogy innen érkeznek a repülőtér legfőbb beszállítói, ebben a térségben él a repülőtéri alkalmazottak többsége, a megtermelt javakból származó bevételek elköltése szintén ezeken a területeken realizálódik. A repülőtér regionális fejlesztő hatásait elsősorban a népességszám változásában, a foglalkoztatás eloszlásában, továbbá a repülőtér beszállítói körének összetételében tartom érdemesnek vizsgálni.

München központi repülőterének regionális fejlesztő hatása – hasonlóan más európai repülőterekhez – viszonylag jól lehatárolható. Jó megfigyelhető, hogy a repülőtér a közvetlen térségére van a legerőteljesebb hatással, továbbá a területi fejlődés kiterjedése nem egyenletes a repülőtér térségében. A területi fejlődés legerőteljesebben mindössze egy szűkebb területre koncentrálódik a repülőtér és annak közvetlen környezetében elhelyezkedő nagyváros között. Ezeken a területeken a repülőtér működéséből adódóan jelentős mértékű munkahely- és népességnövekedés figyelhető meg (*9. táblázat*).

9. táblázat: A lakosság számának változása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék)[33]

Vizsgált térség[34]	2000/1987	2018/1987	2020/1987
LK Ebersberg (4)	37,1	84,7	86,8
LK Erding (26)	29,0	53,2	54,6
LK Freising (24)	27,4	49,8	50,8
LK München (8)	22,0	46,1	46,1
LK Landshut (8)	25,9	42,9	45,2
Landshut városa	4,2	28,4	29,6
Vizsgált térségek összesen (71)	23,8	48,0	49,1
Bajorország	12,2	19,9	20,5

Forrás: Bauer et al.(2002) alapján saját szerkesztés

A repülőtér térségének jelentős lélekszám-növekedése azonban nem arányos a lakosság számának területi eloszlásával (*10. táblázat*).

10. táblázat: A lakosság számának eloszlása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék)

Vizsgált térség	1987	2000	2018	2020
LK Ebersberg (4)	5,3	5,8	6,5	6,6
LK Erding (26)	22,0	23,0	22,8	22,8
LK Freising (24)	29,3	30,2	29,7	29,6
LK München (8)	19,5	19,2	19,3	19,1
LK Landshut (8)	10,0	10,2	9,7	9,8
Landshut városa	13,8	11,6	12,0	12,1
Vizsgált térségek összesen (71)	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: Bauer et al. (2002) alapján saját szerkesztés

München központi repülőtere példáján keresztül az elmúlt 30 év kontextusában jól látható, hogy ugyanazok a területek tudták a népességszámukat megtartani, illetve azok a települések tudtak gazdaságilag megerősödni, amelyek korábban is élen jártak ebben. Ezeken a területeken a repülőtér kevésbé tekinthető egy térséget önállóan fejlesztő té-

[33] Bajorország településeivel kapcsolatos kiegészítő adatgyűjtésemben a Bayerisches Landesamt für Statistik, illetve a Statista volt a segítségemre.
[34] A németországi járások rövidítése LK (németül: Landkreis).

nyezőjeként, viszont több tényezőt együttesen vizsgálva már a repülőtér jelentős támogató hatása bizonyítható a térség területi fejlődésében.

A repülőtér működése által a térség egyes területein a gazdasági ágazatok jelentősége megváltozik. Egyes területek vonzereje felértékelődik, más területek kereslete csökken. Megváltozik a térségében a területi versenyképesség mértéke a nemzetközi befektetők szemében (Bauer et al 2002). A térség többi területén viszont már eltérő mértékű gazdasági hatások jelentkeznek. A repülőtér és a magváros közötti képzeletbeli vonaltól távolodva a repülőtér regionális fejlesztő hatása folyamatosan gyengül és még javuló légi közlekedési kapcsolatok mellett is a repülőtér térségfejlesztő hatása egyre kevésbé jellemző (*11. táblázat*).

11. táblázat: Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának változása München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék)[35]

Vizsgált térség	2000/1987	2018/1987	2020/1987
LK Ebersberg (4)	67,8	164,5	163,8
LK Erding (26)	24,1	122,2	128,5
LK Freising (24)	62,3	122,6	126,0
LK München (8)	90,9	186,4	192,4
LK Landshut (8)	66,3	147,6	159,5
Landshut városa	-3,4	30,7	27,1
LK Freising a 17.500 repülőtéri alkalmazott nélkül[36]	15,1	75,4	78,8

Forrás: Bauer et al. (2002) alapján saját szerkesztés

A repülőtér regionális fejlesztő hatása ebből adódóan egy térségben, vagy tágabb környezetben, egy régióban eltérő mértékű gazdasági hatásokkal bír. A repülőtér és a városmag közötti vonaltól távolodva a repülőtér térséget fejlesztő hatása folyamatosan gyengül.

[35] Bauer et al. (2002) kutatása részletesen vizsgálta a repülőtér környezetét adó 71 város és község gazdasági szerkezetének a változását. A kutatásukban többek között a társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának változásával bizonyították a térség gazdasági szerkezetének a változását.

[36] A repülőtéren foglalkoztatottak pontos számát csak bizonytalanul lehet meghatározni. Kutatásomban a célom egy új probléma feltárása nem pedig egy összehasonlítás, így Bauer et al. (2002) eredményeiből kiindulva 17.500 repülőtéri alkalmazottal számoltam.

1992-ben a müncheni repülőtér az 1987-ben mindössze alig több mint 400 ezer lélekszámú Freising térségében új helyszínt kapott[37], amely az elkövetkező 30 év alatt a térség gazdasági szerkezetét, a foglalkoztatás formáját, a termelés, a hozzáadott érték mértékét gyökeresen megváltoztatta (*12. táblázat*).

12. táblázat: Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának eloszlása München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (százalék)

Vizsgált térség	1987	2000	2018	2020
LK Ebersberg (4)	3,8	4,2	4,4	4,4
LK Erding (26)	14,2	11,7	14,1	14,3
LK Freising (24)	26,1	27,9	25,8	25,8
LK München (8)	28,6	35,9	36,4	36,6
LK Landshut (8)	6,4	7,0	7,1	7,3
Landshut városa	20,9	13,3	12,2	11,7
Vizsgált térségek összesen (71)	100,0	100,0	100,0	100,0
LK Freising a 17.500 repülőtéri alkalmazott nélkül	26,1	19,8	20,3	20,4
LK Freising a 17.500 repülőtéri alkalmazott által generált növekedéssel együtt	-	+8,1	+5,5	+5,4

Forrás: Bauer et al. (2002) alapján saját szerkesztés

A repülőtér működéséből adódóan a szolgáltatószektorban foglalkoztatottak száma ugrásszerűen megnőtt, miközben a feldolgozóiparban foglalkoztatottak aránya jelentős mértékben lecsökkent. Az ezredfordulóra a térségben a feldolgozóiparban foglalkoztatottak száma 14,7%-kal csökkent az 1991-es adatokhoz képest, amely csökkenés jóval meghaladta a teljes régió átlagát (-9,3%). A kereskedelemben és a közlekedésben foglalkoztatottak aránya 11,1%-kal növekedett a repülőtér térségében, amely viszont magasabb volt a Bajorországban tapasztalható 5,6%-os növekedéshez képest. A legnagyobb növekedést a szolgáltatószektorban foglalkoztatottak aránya mutatja. Az ezredfordulóra a repülőtér térségében foglalkoztatottak 69,2%-a már a szolgáltatószektorban dolgozott, két évtized elteltével, 2020-ban, ez az arány már meghaladta a 80%-ot is. Bauer et al. (2002) kutatásai kiválóan bizonyították, hogy egy repülőtér képes hozzájárulni egy tér-

[37] A München Franz Josef Strauß repülőtér a jelenlegi területén 1992-ben nyitotta meg a kapuit. A polgári légi közlekedés jelentőségének a növekedésétől 1992. május 16-ig elődje, a München-Riem repülőtér töltötte be a Bajorország fővárosának nemzetközi repülőtere funkciót.

ség gazdasági vonzerejének növeléséhez, képes növelni a térség esélyeit a befektetők szemében a nemzetközi piacokon, azonban a térség egyes területein ez nem azonos időben és nem azonos mértékben valósul meg (*13. táblázat*).

13. táblázat: Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók eloszlása gazdasági ágazatok szerint Bajorországban, továbbá Freising és Erding térségében (százalék)

Bajorország				
Gazdasági ágazat	1991	2000	2018	2020
Mezőgazdaság és erdészet	1,0	0,9	0,6	0,6
Feldolgozóipar	49,6	40,3	32,6	32,3
Szolgáltatások	49,4	58,8	66,8	67,1
Ebből:				
Kereskedelem és közlekedés	17,5	23,1	21,6	21,4
Egyéb terület	32,0	35,6	45,2	45,7
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

Vizsgált térség (71)				
Gazdasági ágazat	1991	2000	2018	2020
Mezőgazdaság és erdészet	1,2	0,9	0,4	0,4
Feldolgozóipar	44,7	30,0	21,3	18,9
Szolgáltatások	54,1	69,2	78,3	80,7
ebből:				
Kereskedelem és közlekedés	22,2	33,3	32,5	32,4
Egyéb terület	31,9	35,9	45,8	48,3
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: Bauer et al. (2002) alapján saját szerkesztés

Amikor egy repülőtér térségének a vonzereje növekszik, annak egyik leginkább szembetűnő példája, amikor az egyes gazdasági ágazatok vállalatai a repülőtér közvetlen környezetében fokozatosan megjelennek és telephelyeket létesítenek. München repülőtere esetében Ismaning területén az informatikai szektorban és különösen a médiaiparban érdekelt vállalatok telepedtek le. Hallbergmoos térségében a számítástechnikai és a logisztikai vállalkozások találtak magunknak ideális telephelyeket a repülőtér szomszédságában. Oberding körzetében a repülőtérhez közvetlenül kapcsolódó kereskedelmi és vendéglátóipari vállalkozások telepedtek le (Bauer et al. 2002). A repülőtér fejlődésének közvetlen hatása így több gazdasági ágazatot érintve elsősorban mikro- és mezoszinten jelentkezett. Ezeken a szinteken tartom én is érdemesnek a repülőterek működésének térségekre gyakorolt hatásait vizsgálni, miközben nyilván nem hagyha-

tom figyelmen kívül a repülőterek fejlődésének makrogazdasági hatásaival foglalkozó korábbi kutatások eredményeit sem. Hujer (2008) Frankfurt repülőterének vizsgálatakor a repülőtér fejlesztéséből adódó foglalkoztatási hatások a gazdaság teljes egészében a helyi szinteken mértnél erőteljesebb hatásait bizonyította. Baum et al. (1999) a repülőterek fejlesztéséből adódó foglalkoztatásra gyakorolt hatások vizsgálatát kiterjesztette egyes repülőtéri régiókra és azt bizonyította, hogy a repülőtér működéséből adódó gazdasági hatások a teljes gazdaságra vetítve arányaiban magasabbak voltak, mint magára a régióra vetítve. Álláspontom szerint a mikro- és mezoszint lehet az, amelyre a repülőtér működése a legnagyobb hatással van, mivel a legtöbb érdekelt fél is itt található.

5.7. A repülőterek térségében élők életszínvonalának változása

Az utazási célú kereslet igényeinek kielégítése feltételezhetően minden bizonnyal az egyik legfontosabb tényezője a repülőterek működésének, azonban ez nem tekintő a működés egyetlen meghatározó tényezőjének. A repülőterek fejlesztésével egymásra épülő olyan fejlesztések szükségesek, amelyek a repülőtér közvetlen környezetén kívül figyelembe veszik annak tágabb, a város és a repülőtér közötti területek fejlesztési igényét, a repülőtér működése hatására a lakosság összetételének a változását, a foglalkoztatás szerkezetének módosulását, továbbá a helyi társadalom életszínvonalának a változását.

A repülőtér kétségkívül hatással van a repülőtér magvárosából a környező településekre történő áttelepülések folyamatára, annak ösztönzésére, a terület fejlődése szempontjából a társadalom mobilitását elősegítő kormányzati intézkedéseknek is kétségkívül jelentős szerepük van. Egy repülőtér regionális fejlesztési hatása ott érhető leginkább tetten, ott érzékeli az leginkább a helyi lakosság, ha fejlődik általa a helyi infrastruktúra, növekszik általa a foglalkoztatás, továbbá javul a lakosság életszínvonala. Bauer és szerzőtársai (2002) rávilágítottak arra, hogy egy repülőtér esetében a regionális fejlesztő hatásai között kiemelkedik a kötöttpályás vasúti hálózat kiépítése, valamint az autópálya-építések más területekhez képest lényegesen erőteljesebb munkahelyteremtést és népességnövekedést képesek eredményezni azokban a térségekben, ahol repülőtér található. Hujer (2008) bizonyította, hogy egy repülőtér közvetetten vagy közvetlenül olyan elvándorlást képes a városmagból a repülőtér vidéki területei felé generálni, amelyet az egyén kedvezőbb megélhetési feltételei mellett egyre növekvő színvonalú települési szolgáltatások biztosításával elsősorban az infrastrukturális fejlesztések

váltanak ki. A városok és a kistérségek lakosságának összetétele a repülőtér fejlődése következtében ebből adódóan egy szerkezeti változáson megy keresztül. Ez több területen is tetten érhető abból adódóan, hogy a városi lakosok a repülőterek vidéki környezetébe költözve a munkahely jelenléte, vagy a megélhetés kedvezőbb anyagi feltételei miatt döntenek a letelepedés mellett. Különösen jellemző a repülőterek közvetlen környezetében található területekre, hogy a foglalkoztatás szerkezete a repülőtér működése hatására jelentősen megváltozik, a területre korábban jellemző mezőgazdasági tevékenységet többnyire a szolgáltatószektor váltja fel. A foglalkoztatásban a mennyiségi tényezők mellett a minőségi tényezők is egyre jelentősebb szerepet kaptak. A foglalkoztatás regionális növekedésének pusztán mennyiségi növekedésén túl a létrehozott munkahelyek minősége is változik. A regionális fejlődés kontextusában a repülőtéri munkahelyek minőségének változásánál települési, vagy kistérségi szinteken nélkülözhetetlen annak vizsgálata, hogy mennyire jelentős mértékben jönnek létre magasan képzett, félig képzett, alacsonyan képzett, vagy szakképzetlen munkavállalókat igénylő munkahelyek. A repülőterek működéséből adódóan erősödik a régió innovációs ereje és egy olyan szerkezetváltás történik, ahol nemcsak az ipari szektorból a szolgáltató szektorba történő szerkezetváltásról van szó, hanem ágazaton belül is változás tapasztalható. Számos esetben az ipari szektoron belül a hagyományos iparágakban csökkenhet, miközben a modern iparágakban nőhet a foglalkoztatás. A szolgáltatási szektoron belül magasabb színvonalú szolgáltatások iránti igény megnövekedhet, amelyet a munkavállalói szerkezeten belüli képzettség változása eredményezhet. Egyre jelentősebb szereppel bír a létrejövő munkahelyek szerkezetének meghatározása is, mivel a megváltozott foglalkoztatási szerkezet hatással van a migrációs folyamatokra, a társadalomra, de egyaránt a jövedelemeloszlásra is[38]. A repülőterek működéséből adódóan egy régió gazdasági szerkezete megváltozhat, a beruházások akár önmagukban is a regionális gazdaság- és foglalkoztatáspolitika egyik befolyásoló eszköze lehet.

A repülőterek fejlődésének regionális fejlődési hatásai által változik a térség szociális képe, a lakások iránti kereslet növekedésével pedig emelkednek a lakhatási költségek és erősödik a települések infrastruktúrájának leterheltsége is. A repülőterek

[38] Bauer et al. (2002) München Franz Josef Strauß repülőterének környezetét vizsgáló tanulmányukban a repülőtér fejlődéséből adódó előrejelzésekben 2015-re a foglalkoztatás növekedését minden további 1 millió utasra, továbbá 725 ezer tonna rakománykezelésre vetítve határozták meg. Számításaik alapján, a repülőtéren közvetlenül foglalkoztatottak száma 2015-re eléri a 45.800 főt. Ma már tudjuk, hogy 2015-ben a München Franz Josef Strauß repülőtéren a légi közlekedésben közvetlenül alkalmazottak száma mindössze 37.720 fő volt, tehát a kutatás prognózisa nem teljesült, viszont a számítások és a tényleges növekedés tendenciája mégis egyértelműen bizonyítják a repülőtér foglalkoztatásnövelő hatását.

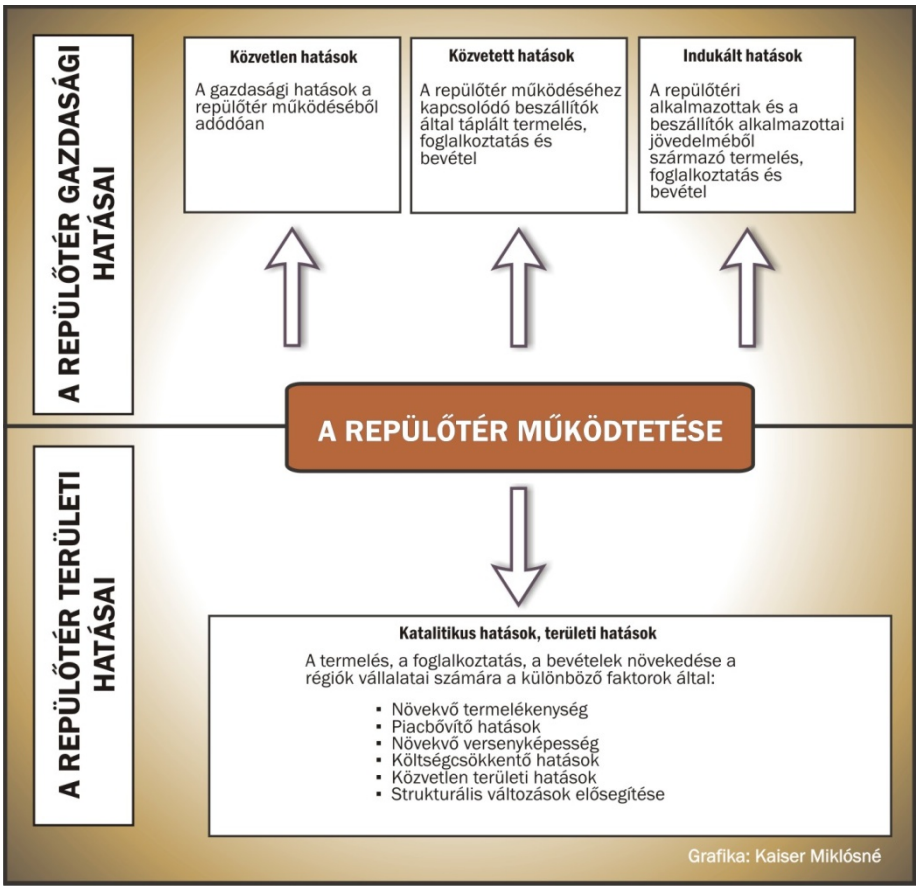
környezetében található települések ki vannak téve egy népességnövekedés általi nyomásnak, ennek függvényében pedig a településeknek egyre gyakrabban népességfejlesztéssel, növekedési rátákkal, területfejlesztési tervekkel kell foglalkozniuk annak érdekében, hogy meg tudjanak birkózni a növekedés következményeivel (Thierstein et al. 2011). A népességnövekedés és a foglalkoztatás infrastrukturális költségei jelentősen befolyásolják a települések pénzügyi mozgásterét és bár a repülőtér működéséhez kapcsolható foglalkoztatás növekedése a települések számára növeli a jövedelemadókból származó bevételeket, az infrastrukturális fejlesztések iránti igények kiadásai általában jelentősek. Ezt tovább fokozza, hogy a pénzügyi fejlődés hosszabb távra történő becslése az állandósuló települési infrastrukturális fejlesztések igényéből adódóan egyre nehezebbé válik. A repülőterek és a nagyvárosok általában közel vannak egymáshoz és biztosan vannak átfedések is, viszont az egyik hatás nem engedi be a másik hatást, tehát ezek viszonylag jól lehatárolhatóak. Azokon a területeken, ahol van repülőtér, nagy valószínűséggel a helyi lakosság ezt részesíti majd előnyben a szomszédos területekhez képest utazásaik során, miközben gyengébb infrastrukturális adottságok, bonyolultabb utazási feltételek esetén ez megváltozik. Halpern és Bråthen (2011) hasonlóan ehhez a megfogalmazáshoz szoros kapcsolatot azonosított a repülőtér fejlődése és térségének tartós növekedési pályára állása, a térség népességmegtartó ereje, a helyi lakosság életszínvonalának változása között. Kutatásukban a lakóhelyválasztás negyedik legfontosabb tényezőjeként azonosították a helyi repülőterekhez való könnyű hozzáférés lehetőségét.

A repülőtér működéséből adódóan a társadalmi változások leginkább szembetűnő formája a térségbe költözők társadalmi integrációja. Große (2010) a helyi identitás, a helyi társadalmi élet romlását látja abban, ha a repülőterek munkahelyteremtő hatásából adódóan különböző iskolai végzettséggel, változó jövedelmi helyzettel, különbféle kultúrával rendelkezők egyének érkeznek egy térségbe. Megállapították, hogy ezzel meg van a veszélye annak, hogy az újonnan érkezők ragaszkodni fognak a saját, jól megszokott életükhöz, a hozott kultúrájukhoz. Ebből adódóan pedig feltételezhető, hogy ők keveset, vagy kevesebbet fognak tenni a helyi közösségbe való beilleszkedésük érdekében, ami rontani fogja a helyi települések identitását. A repülőtereken történt terepkutatásaim alatt egyértelműen beigazolódott, hogy a repülőterek alkalmazottai között általában jelentős a migrációs háttérrel rendelkezők aránya, továbbá az alkalmazásuk számos esetben mindössze időszakos volt. A repülőtér környeztében ez egyértelműen képes a jelentősebb népességingadozást fokozni, csökkenteni az egyének közösségbe való beil-

leszkedési vágyát, így a helyi közösségek életében mindezek érezhető nyomokat képesek hagyni. A települések számítva a népességnövekedésre, jelentős mértékben, számos esetben magas költségekkel járó létesítmények telepítésével bővítik az infrastrukturális kapacitásaikat. Újabb óvodák, iskolák, sportcsarnokok építése valósult meg, amelyek által a helyi önkormányzatok új, korábban kevésbé ellátott feladatok teljesítésére rendezkednek be. Ennek részét képezi a helyi társadalom új tagjai számára létesülő helyi integrációt biztosító intézmények, programok biztosítása is.

Jelen értekezésemben a térségi népességnövekedés egyik jelentős kiváltó okának tekintem a repülőterek működését, azonban semmiképp sem tekintem a repülőtereket a térség népességnövekedésének egyedüli befolyásoló tényezőjének (*12. ábra*).

12. ábra: A repülőterek működésének hatásai



Forrás: Baum et al. (2005) alapján saját szerkesztés

Thierstein és kutatótársai szerint egy repülőtér térségében a munkahelyek számának növekedése elsősorban a repülőtér közvetlen környezetére koncentrálódik, továbbá a repülőtér és a magváros (nagyváros) közötti tengelyen mutat leginkább növekedést. Bauer és szerzőtársai (2002) kutatásukban a repülőtér hatására a munkahelyek számá-

nak növekedését bizonyította, amelyet a repülőtér tágabb környezetét adó vidéki közösségek esetében is bizonyítottak.

A repülőterek működésével kapcsolatban számos kutatás a foglalkoztatás három típusát vizsgálta és hívta fel a figyelmet arra, hogy a repülőtér működéséből adódóan a térségben munkát vállalók a repülőtér által közvetlenül foglalkoztatottak, a repülőtér működéséhez szükséges és azzal összefüggésben más szolgáltatóknál közvetetten foglalkoztatottak, továbbá a korábbi kettő kategória költési magatartása által indukált hatások általi foglalkoztatottak csoportjára oszthatók (Bulwien et al. 1999, Hujer 2008, Peter et al. 2013). A repülőterek közvetlen környezete tekinthető a repülőtér humán erőforrást kibocsátó elsődleges területének, a repülőtértől távolodva pedig a területek aktív részvétele a repülőtele működésében egyértelműen csökken (Bulwien et al. 1999, Berlitz et al. 2002, Bauer et al. 2004).

Bauer et al. (2002) megállapítása szerint a térség vonzereje hatással van a repülőtér működéséhez szükséges erőforrások elhelyezkedésére így azt, hogy a repülőtér közvetlen kiszolgálói, a partnerei, a beszállítói ennek következtében területileg hová települnek leginkább a munkaerő rendelkezésre állása, a bérleti díjak, a földterületek ára, a megfelelő megközelíthetőség tényezői befolyásolják. Große (2010) a repülőterek közelében telephelyet létesítő vállalatok elsődleges szempontjaként azonosította a kiválasztott területen történő jövőbeli fejlesztésekhez szükséges potenciál meglétét, miközben Bauer és szerzőtársai (2002) szerint a repülőterek beszállítóinak 53%-a a repülőtérről autóval 30 perc alatt elérhető területeket részesíti leginkább előnyben. További 45% 30–60 perc autóval megtett útra tervezi a telephelyének helyszínét, amelyre a repülőterek fejlesztése kapcsán a helyi lakosság megfelelő életszínvonalának fenntartása érdekében figyelemmel kell lenni.

Egy repülőtér saját környezetére gyakorolt, a repülőtér által gerjesztett regionális hatásokat általánosságban azonban igen nehéz számszerűsíteni (Baum et al. 2005, Hujer 2008). Voßkamp szerzőtársaival (2003) a beszállítók telephelyválasztását befolyásoló tényezőket hasonló elvek alapján kemény, illetve puha befolyásoló tényezőkként különítette el attól függően, hogy azok mekkora erővel képesek befolyásolni egy repülőtér számára beszállítók érdekeit (*14. táblázat*).

14. táblázat: A repülőtéri beszállítók telephely-választási szempontjai

Kemény	Puha
o A közlekedési infrastruktúra minősége o A beszerzési vagy értékesítési piacok közelsége o Az agglomeráció és annak előnyei o A helyi adók és illetékek mértéke o Az engedélyezési eljárások rugalmassága o A képzett munkaerő rendelkezésre állása o A munkaerő költsége o A kereskedelmi tevékenységek helyszínét biztosító területek rendelkezésre állása o A kereskedelmi épületek, ingatlanok rendelkezésre állása o A kutatási és oktatási intézmények jelenléte	o Elérhető rekreációs lehetőségek mennyisége o Kulturális intézmények jelenléte o A természeti környezet minősége o A kikapcsolódási lehetőségek mennyisége o A terület imázsa o A kiegészítő szolgáltatások rendelkezésre állása

Forrás: Voßkamp et al. (2003) alapján saját szerkesztés

Baum et al. (2005) arra hívta fel a figyelmet, hogy a repülőtéri működés munkaerőpiaci hatásainak mintegy fele a repülőtér közvetlen környezetében tapasztalható, további 40%-annak tágabb környezetében és csak 10% az, amely az ország többi részében. A repülőtér által generált új munkahelyek a szolgáltatási szektor jelentős megerősödését eredményezik a többi régióhoz képest, így a térségi foglalkoztatás szerkezeti átalakulása valósul meg.

A repülőtér kétségkívül a helyi társadalom számára elsősorban a munkavégzés helyeként azonosítható, amely további munkahelyek létrehozását képes ösztönözni. Így a repülőtér fejlődéséből adódóan szerepet játszhat a helyi társadalom életében *nem utazási célú igények* kiszolgálásával, továbbá olyan munkahelyek létrehozásával, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a repülőtér működéséhez. Mindenesetre nehéz meghatározni, hogy egy repülőtér a helyi lakosság életében az utazási cél mellett mekkora szerepet játszik, viszont egyértelműen életszínvonal-növelő hatással bír (Peter et al. 2013). Egy repülőtér feltételezhetően önmagában is képes a helyi társadalom szemében vonzóvá tenni területeket még akkor is, ha számos esetben kevésbé feltételezhető az, hogy a helyi lakosság a repülőteret mindössze gasztronómiai kínálata miatt hajlandó felkeresni. Azt pontosan meghatározni, hogy egy repülőtér mekkora hatással lehet egy település

népességének alakulására, igen nehéz. A települések nagysága, azok infrastrukturális fejlettsége, azok elérhetősége, a lakhatási költségek, a település imázsa mind együttesen meghatározó tényezői egy település népességnövekedésének (Pagnia 1993). Ezáltal a repülőterek olyan, korábban kevésbé feltárt helyi, térségi és regionális funkciói kerülnek a figyelem középpontjába, amelyek amellett, hogy növelik a helyi infrastruktúra leterheltségét, képesek azok negatív hatásait is csökkenteni, képesek részt vállalni a térségi lakosság együttélésének harmonizációjában, az életkörülmények javításában.

5.8. Kutatás a közösségi média platformjain

Alapvetően arra építettem a disszertációmat, hogy hasznosítható eredményeket olyan eszközökkel is elérjek, amelyeket a korábbi kutatások még kevésbé alkalmaztak. Ezeket az eredményeket pedig később akár interjúkkal, szubjektív megjegyzések elemzésével árnyalhatom, tehát így tehetem a vizsgálataimat teljessé. *A repülőterek nem utazási célú kereslete egy teljesen új problémának tekinthető.* Abból adódóan pedig, hogy a turizmust nem elméleti, hanem mindig egy gyakorlati problémából kiindulva szükséges vizsgálni, nyilvánvaló volt számomra az, ha ezt egy olyan terepen kutatom, ahol gyakorlatközelből is betekintést nyerhetek a vizsgált folyamatokba, akkor a kutatási eredményeim is pontosabb képet fognak mutatni. Abból indultam ki, hogy a repülőtereken a tervezett stratégiai döntésekről elérhető információk limitált mértékben fognak rendelkezésre állni, üzleti titkok fogják korlátozni a vizsgálataimat. Azonban mindenképp arra törekedtem, hogy a vizsgált repülőtér stratégiai vezetőinek a véleménye megjelenjen a kutatásomban, tehát összehasonlítható legyen a szolgáltatásokat kínálók igénye és véleménye a szolgáltatásokat fogyasztók igényével és véleményével adott repülőtéri szolgáltatásokkal kapcsolatban. Így minél több adat elérése érdekében a kutatásomat olyan repülőterekre szűkítettem, amelyeket egyrészt ismerek, másrészt olyan repülőterekre szűkítettem, ahol engem is ismernek, tehát az adatokhoz történő hozzáférés gördülékenyebben megoldható. Mivel *a vizsgálataim alapvető célja nem a németországi repülőterek összehasonlítása, hanem egy jelenség mélységbeli megmutatása*, a kutatásom jelentős részét München központi repülőterének a vizsgálatára szűkítettem, mivel ezen a repülőtéren kaptam meg a legtöbb támogatást a probléma feltárásához.

A kutatási célok megalapozása érdekében a közösségi média eszközét az utazók elégedettségének mérése érdekében először 2016. március 1. és 2016. április 25. között a kvantitatív kutatásomat előkészítő alapkutatásnak tekintve alkalmaztam azzal a céllal,

hogy Münchenben, Németország egyik legforgalmasabb repülőterén a repülőtér szolgáltatásait fogyasztók célcsoportjaira jellemző változókat azonosítsak. Arra voltam kíváncsi, hogy az emberek az elmúlt 10 év kontextusában a repülőtérről, az ott tartózkodásukról mit tekintettek fontosnak megosztani a közösségi média egyes általunk kiválasztott platformjain. Az általuk megosztott képek alapján a repülőterek szolgáltatásait fogyasztók csoportosítására törekedtem és magyarázatot kerestem az emberek repülőtereken való viselkedésére, elvárásaira, az átélt élményeik okaira. A közösségi média felületein internetes címketípust, *hashtaget* alkalmaztam, amely kategorizált, illetve segített kutatásomban rákeresni a tartalmakra. A kutatást nehezítette, hogy az internetes címkéket nem regisztrálják és központilag nem is kontrollálják, tehát annyi és olyan címkét használhatnak a felhasználók, amennyit és amilyet szeretnének, tehát a vizsgálataimban a címkék és a tartalom egymáshoz tartozását minden megosztásnál külön ellenőriznem kellett. Számos esetben a megosztások bár mindvégig azonos címketípust alkalmaztak, a megosztott fényképek mégsem a megjelölt repülőtereken készültek, így ezeket a megosztásokat szükséges volt kizárnom a kutatásomból.

Az általam vizsgált németországi repülőterek közül ugyan nem mindegyik került bele a kutatásomba, 2017. május 5. és 2017. július 30. közötti kiegészítő adatfelvételt végeztem, mely által már 1255 fénykép kiértékelésével Németország három legforgalmasabb repülőteréről – Flughafen Frankfurt am Main, Flughafen Franz Josef Strauß, Flughafen Düsseldorf – készült fényképek, továbbá felhasználói vélemények feldolgozására volt lehetőségem. Kutatásomban csak olyan megosztásokat használtam fel, amelyek az elmúlt 10 évben és egyértelműen a három kiválasztott repülőtér egyikén készültek, továbbá kritérium volt, hogy a fényképet készítő egyén önmaga is szerepeljen a fényképen, tehát a megosztás valóban szorosan köthető legyen a közösségi média felületén a bejegyzést megosztó személyéhez, az érzéseihez, a tapasztalataihoz, az átélt élményeihez.

Az általam elért fényképeket és a szerzők által hozzájuk fűzött véleményeket összegyűjtöttem, átfogóan elemeztem, gyakorisági táblába rendeztem. A legtöbb megosztás a közösségi platformok felületein a terminálokban való tartózkodás érzését tükrözik (47,4%). A repülőtéri gasztronómiával és a vásárlással kapcsolatos megosztások 24,2%-ot, az építészeti sajátosságokat, a tereket, a színeket fontosnak tartó megosztások 16,2%-ot képviselnek. A megosztások 4,9%-a a repülőtéri szórakozással, a kikapcsolódással kapcsolatos, továbbá a felhasználók 7,3%-a a repülőtér megközelíthetőségével, a környezetvédelemmel, a repülőtér működéséből adódó pozitív és negatív hatásokkal,

egy-egy járat késéséből adódó bosszúságával kapcsolatban osztotta meg a véleményét. A vizsgált fényképek alapján 55,1%-ban nők, 44,9%-ban férfiak képviseltették magukat. A vizsgált 1255 megosztás közül a fényképek szubjektív kiértékelése és az azokhoz fűzött hozzászólás által 697 (57,5%) vendéget azonosítottam utazónak és 516 (42,5%) vendég képezte a vizsgált repülőtereken egyértelműen *nem utazási céllal* tartózkodók csoportját (*15. táblázat*).

15. táblázat: A megosztások tartalmát jellemző gyakorisági tábla (n=1255)

	A vizsgált megosztások száma (db)	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások száma (db)	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások aránya (%)
A repülőtéren való tartózkodás élménye	575	575	47,4
Gasztronómia, vásárlás	293	293	24,2
Építészet	202	196	16,2
Szórakozás, kikapcsolódás	61	60	4,9
Egyéb	124	89	7,3
Összesen	1255	1213	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés, 2016–2017

42 fénykép és a hozzá fűzött vélemény alapján nem tudtam eldönteni, hogy a véleményt megformáló személy milyen céllal tartózkodott a repülőtéren, így ezeket a megosztásokat nem vettem figyelembe a kiértékelés során. Megállapítottam, hogy azok a fogyasztók, akik a repülőtereken utazási céllal tartózkodtak, a terminálokban való tartózkodásuk élményének a közlését tartották legtöbb esetben érdemesnek megosztani. Számos esetben olyan fényképekkel találkoztam, amelyek az utazót a kézipoggyászaival, a beszállókártyával, az utazási célt jelző beszállókapuk információs tábláival, a háttérben repülőgépekkel készültek. Különösen jellemző volt a gasztronómia megjelenése a megosztásokban. München repülőterén a sör, Frankfurt repülőterén vegyesen a nemzetközi gasztronómiai kínálat, Düsseldorf repülőterén inkább csak a helyi termékek, mint gasztronómiai elem fordult elő számos esetben a fényképeken. A megosztások által egyértelműen azonosítottam, hogy az utazási célú fogyasztók egyaránt fontosnak tartották a repülőtéri tartózkodásuk alatt a repülőtér építészeti sajátosságait és előszeretettel igénybe vették a repülőterek egyéb nem utazási célú szolgáltatásait is (*16. táblázat*).

16. táblázat: Az utazási céllal fogyasztók legfontosabb megosztásai (n=697)[39]

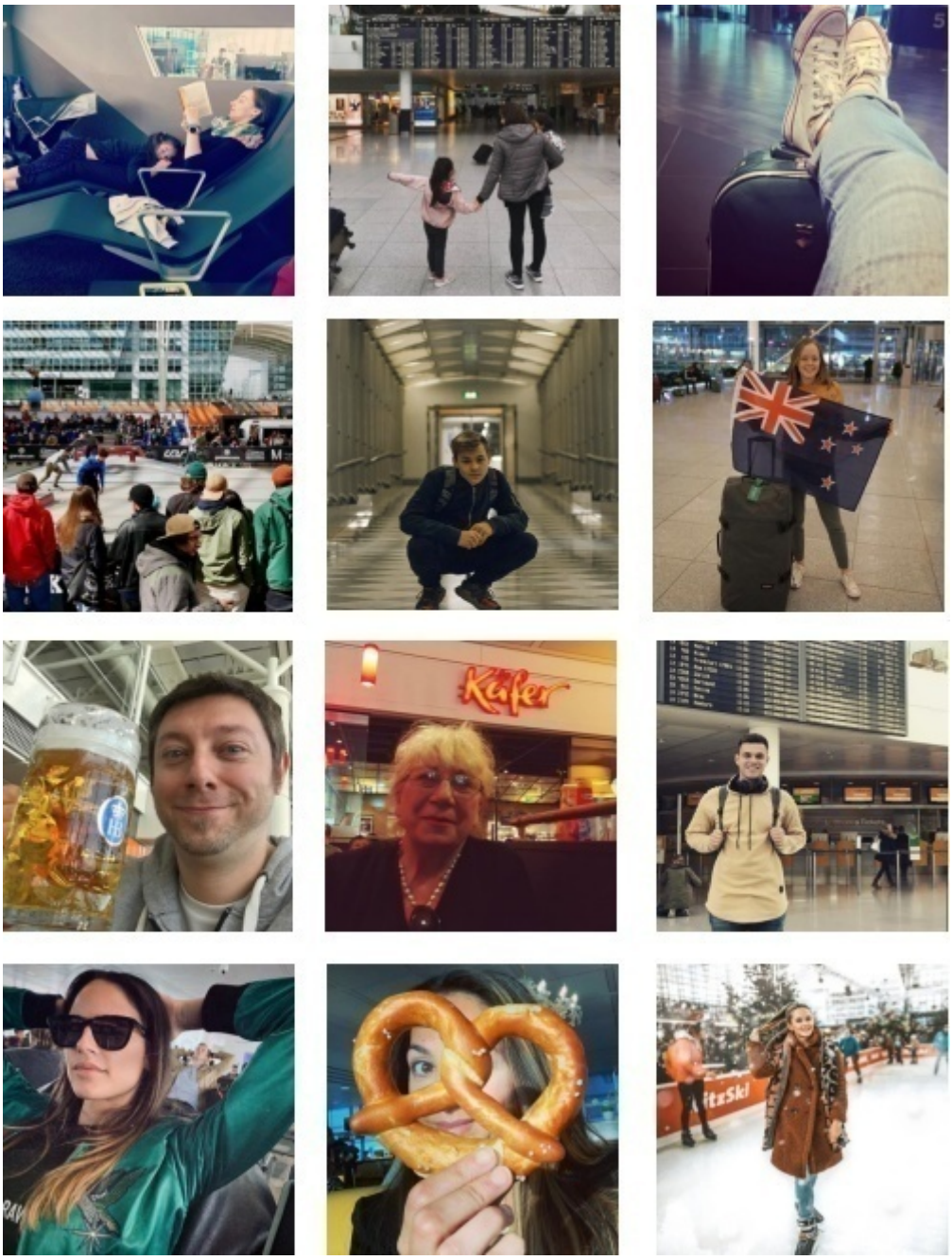
	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások száma (db)	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások aránya (%)
A repülőtéren való tartózkodás élménye	381	54,7
Gasztronómia, vásárlás	196	28,1
Építészet	41	5,9
Szórakozás, kikapcsolódás	23	3,3
Egyéb	56	8,0
Összesen	697	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés, 2016–2017

Vannak, akiknek a repülőtér helyszíne, maga a repülőtér neve jelentette a legfontosabb tényezőt. Korábban Augé (1995) foglalkozott a kutatásom eme részét érintő kérdésével, a hely vonzerejével, a hely érzéseket kiváltó hatásaival, amelyben igazolta, hogy az emberek sokszor bár nem látják a szolgáltató tér helyszínét adó helyet, a területet, magát a várost, mégis szívesen beszélnek róla. Boldoggá teszi őket az érzés, hogy adott pillanatban ők ott lehetnek (*4. kép*). Részben Augé korábbi kutatásaira alapozva a repülőterek kiegészítő szolgáltatásai alapján a jelen értekezés további részeiben így három egyéb csoportosítási kategóriát tudtam azonosítani, ahol a repülőtereken a kényelem, az egyedi környezet és a helyi termék fogyasztásának a vizsgálata kerül górcső alá.

[39] Az utazási céllal fogyasztók az általuk fogyasztott szolgáltatások igénybevételére vonatkozó adatok alapján öt csoportba voltak sorolhatóak.

4. kép: A legtipikusabban előforduló képek a közösségi média platformjain



Forrás: az általam vizsgált közösségi média platformjai alapján saját szerkesztés, 2016–2017

A vizsgálatomba bevont fényképek alapján azok a fogyasztók, akik *nem utazási céllal* tartózkodtak a repülőtereken, számukra a repülőtéren való tartózkodás élménye már kevésbé volt egyértelműen azonosítható. Alapvetően számukra a gasztronómiai kínálat és a kikapcsolódási lehetőségek, továbbá számos esetben a repülőtér építészeti sajátosságai jelentették az érdeklődés fókuszát (*17. táblázat*).

17. táblázat: A nem utazási céllal fogyasztók legfontosabb attitűdjei (n=516)

	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások száma (db)	A kiértékelés során figyelembe vett megosztások aránya (%)
A repülőtéren való tartózkodás élménye	159	30,8
Gasztronómia, vásárlás	151	29,3
Építészet	83	16,1
Szórakozás, kikapcsolódás	95	18,4
Egyéb	28	5,4
Összesen	516	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés, 2016–2017

Már a kutatásom elején látható volt, hogy a megosztásokban a repülőtér szolgáltatásait *nem utazási céllal* fogyasztókat a repülőtérhez egy erősebb érzelmi kötődés, a helyi repülőtér viszonylag jó ismerete jellemezte, és ebből adódóan a fogyasztók sokkal szívesebben közölték a szolgáltatásokkal kapcsolatos véleményüket a hozzászólásaikban. Kutatásomban a repülőterek szolgáltatásainak *nem utazási célú fogyasztóit* három csoportba soroltam. A vásárlás és a mindennapos ügyeik céljával érkezők, a gasztronómiai kínálat miatt érkezők, továbbá a szabadidő tartalmas eltöltése miatt érkezők csoportját különítettem el. A fényképek kielemzése által látható volt, hogy azok a repülőtér kiegészítő szoláltatásait fogyasztó vendégek, akik részt vettek a repülőterek által kínált repülőtéri programokon, bevallásuk szerint érezhetően szívesen vásároltak is a repülőtereken, továbbá szívesen felkeresték a repülőtereken található éttermeket is. A mindennapos ügyeik intézése miatt érkezők száma a megosztásokban kevésbé volt látható, így kevésbé tűnik szükségesnek a repülőtéri szolgáltatások ebbe az irányba történő fejlesztése. A megosztások elemzésével világossá vált, hogy kevésbé jellemző a repülőterek felkeresése a helyi társadalom tagjai részéről kizárólag annak gasztronómiai kínálata miatt, tehát önálló vonzerőként ez esetükben nem volt azonosítható. A megosztások kevesebb, mint 5%-a erősítette meg azt a felvetésemet, hogy a fogyasztók a repülőtér éttermi kínálata miatt voltak ott, tehát önállóan az éttermi kínálat jelentette a felkeresésük indokát. A repülőterekre egyértelműen vásárlási céllal érkező vendégek megosztásai alapján a látogatásuk indoka csak erre a repülőtér által kínált tényezőre volt visszavezethető. Mindössze néhány esetben igazolódott be a repülőtereken történő vásárlással összefüggő, ahhoz kapcsolható repülőtér által kínált további szolgáltatások iránti igény, például programokon való részvétel iránti igény, vagy a repülőtéri éttermek felkeresésé-

nek igénye. A vásárlás, az éttermi fogyasztás és a szabadidős tevékenység inkább csupán mint egymást erősítő tényezők voltak azonosíthatók a repülőterek szolgáltatáskínálatában.

Az általam vizsgált repülőterek akár utazási cél nélkül is látogatható területein a képek alapján nem tudtam megfelelően azonosítani, hogy a gasztronómiai kínálat, a kiegészítő szolgáltatások igénybevétele ténylegesen mennyire jelentős vonzerők a *nem utazási céllal fogyasztók* számára, mivel a tényleges fogyasztásukról, a tényleges költéseikről nem állnak rendelkezésemre részletes adatok. Bár abból indulok ki, hogy azok a repülőterek, amelyeken az elérhető szolgáltatások köre széles, tehát nemcsak az utazási céllal felkeresők, hanem a helyi társadalom tagjai számára *nem utazási céllal* is kínálnak szolgáltatásokat, ott ezeket a szolgáltatásokat a helyi társadalom tagjai keresni fogják. Költeni fognak, tehát ez pozitív hatással lesz a repülőterek üzleti eredményére, továbbá a repülőtér és a helyi lakosság harmonikus kapcsolatában is jelentős szerepet fog betölteni. Továbbá a repülőtér által kínált kiegészítő szolgáltatásokból származó bevételek vélhetően soha nem fogják elérni a légi járatok kiszolgálásából származó bevételek nagyságát, viszont ezek a szolgáltatások a légi járatok időszakosan alacsony foglaltságából adódóan a repülőterek kieső forgalmát kompenzáló, jelentős kiegészítő bevételforrásként vehetők figyelembe. *Az alapfelvetésem tudományos bizonyításakor így annak a ténynek a bizonyítása szükséges, hogy a helyi társadalomban létezik olyan vendégszegmens, aki a repülőtereket nem utazási céllal is igénybe veszi, továbbá a tartózkodása alatt ténylegesen fogyaszt, a repülőtér számára pótlólagos bevételt eredményez.* A felvetést igazoló, ezt pontosan leíró adat azonban a repülőtereken nem áll rendelkezésre, a kérdés beigazolására kérdőíves megkérdezés szükséges.

5.9. Mintavétel és elemzés München központi repülőterén

Az előkészítő alapkutatásom eredményei alapján személyes felmérést végeztem, amelyet kvantitatív módszerrel elemeztem. A repülőtér korábbi és egyaránt jelenlegi vezetése szem előtt tartja a repülőtér egyedi karakterét. A személyes adatfelvételt 2019. december 1. és 2020. február 28. között végeztem véletlenszerűen kiválasztott napokon. A megkérdezés azonos időpontokban történt. A délelőtti megkérdezések 10 óra és 12 óra között, a délutáni megkérdezések 17 óra és 19 óra között történtek a munkahelyemet biztosító Flughafen Franz Josef Strauß repülőtér bárki által szabadon látogatható, az utasbiztonsági ellenőrzést megelőző területein. A megkérdezés két idegen nyelven, an-

golul és németül készült, de igazodva az utasok igényeihez néhány esetben további nyelveket is alkalmaztam a sikeres információ gyűjtés érdekében. A felmérésre a fogyasztók repülőtéri információs pultok előtti várakozás szabadon töltött perceit használtam ki. Arra kértem a repülőtéren megjelenő egyéneket[40], hogy az általános nem és korcsoport megjelölésén túl öt, gyorsan megválaszolható kérdésre fókuszálva jelöljék meg a repülőtéren történő tartózkodásuk indokát, a választott repülőtér indokoltságát, a repülőtéren saját maga által átélt élmények minőségét, az első gondolatot, amely a München Franz Josef Strauß repülőtérrel kapcsolatban eszébe jut. Továbbá kifejezetten a hiányérzetre, a kielégítetlen keresletre voltam kíváncsi. A kutatásomban elsősorban a 15–75 éves lakosságot nem, korcsoportok, lakóhely és iskolai végzettség alapján vizsgáltam a Microsoft Excel program segítségével. Az adatfelvétel papír alapon történt[41]. Az adatgyűjtés 281 fő kiértékelhető válaszával ért véget, amelyet váratlan fordulatként a 2020 elején Európában is elhatalmasodó, később a WHO (Egészségügyi Világszervezet) által világjárványnak minősített COVID-19 koronavírus-járvány terjedése indokolt. A kutatásom alatt bár bíztam abban, hogy rövid időn belül folytatni tudom a személyes megkérdezéseimet, a vírus globális terjedése ezt nem tette lehetővé. Világossá vált, hogy más adatgyűjtési módszereket szükséges alkalmaznom. A kutatás beérkezett válaszait ettől függetlenül feldolgoztam.

A beérkezett válaszok alapján 175 válaszadó (62,3%) nők és 106 válaszadó (37,7%) férfiak képviseltették magukat. A beérkezett válaszok alapján 49 olyan válaszadót (17,4%) azonosítottam, akik *nem utazási céllal* tartózkodtak a repülőtéren, a különböző repülőtéri szolgáltatások jelentették számukra a látogatás elsődleges indokát. További 28 válaszadó (10,0%) *nem utazási céllal* és nem a repülőtér által kínált szolgáltatások miatt tartózkodott a repülőtéren. Nekik a látogatás elsődleges indoka a rokonok, a barátok, a hozzátartozók számára a repülőtér és a lakóhely közötti egyik legkényelmesebb utazási formájának a biztosítása volt. Ezzel a *nem utazási céllal* és nem a repülőtér által kínált szolgáltatások miatt a repülőtereken tartózkodók repülőterek felkeresésének hátterét kutatva az utazó és a nem utazó fogyasztó csoportja mellett egy harmadik, mint nem utazó és nem fogyasztó egyéb társadalmi csoport is azonosításra került a repülőtereken.

[40] A felmérésemben a válaszadókat egyén megjelöléssel azonosítottam és nem tettem különbséget a repülőtéren megjelenő látogató és az utazó között.
[41] A felmérés kérdései a mellékletben érhetőek el.

A beérkezett 281 válasz közül 204 vendég (72,6%) tatozott az utazók csoportjába, ők a repülőjáratokkal történő utazás miatt tartózkodtak a repülőtéren és összesen 77 olyan válaszadó[42] volt, akik a repülőtér különböző szolgáltatásai miatt vette igénybe a repülőteret. A mintában az életkor szerinti megoszlás alapján a válaszadók többsége (45,9%) a 30–49 éves korosztályba tartozott. Az adatok közötti összefüggések vizsgálata által megállapítottam, hogy az utazók, illetve a *nem utazási céllal látogatók* is egyaránt keresik a különböző szolgáltatásokat a repülőtereken. A repülőtéren tartózkodásukban jelentős szerepe van a repülőtér elhelyezkedésének, a repülőtér méretének és a repülőtér által kínált szolgáltatások számának. Azok a fogyasztók, akik a repülőteret utazási céllal keresték fel számos esetben (61,3%) gondolták úgy, minél nagyobb egy repülőtér mérete, annál gyorsabban és rugalmasabban van lehetőségük utazni. Az utazási céllal a repülőtéren tartózkodók 92 válaszában (45,1%) a sok utast, 55 válasz esetében (27,0%) a külföldiek jelenlétét, 37 válasz tekintetében (18,1%) a szolgáltatások, éttermek, vásárlási lehetőségek bőséges kínálatát nevezte meg elsődleges repülőtéri élményének. A *nem utazási céllal* tartózkodók válaszaiban a gasztronómiai kínálat 26 válasz esetében (33,8%) jelent meg valamilyen asszociációban. Az utazási céllal fogyasztókhoz hasonlóan a *nem utazási céllal* fogyasztók között is többen hiányosságként érzékelték, hogy nincs a repülőtéren olyan hely, ahol a bevásárlóközpontokhoz hasonlóan az éttermek egy adott helyen, koncentráltan jelennek meg. A vizsgálatomban 117 olyan választ azonosítottam (41,6%) amelyek kitértek a repülőtér termináljainak szolgáltatási minőségére, hangulatára és az azok között tapasztalható jelentős különbségekre. A repülőtérrel kapcsolatos első gondolatokban, továbbá a hiányérzettel kapcsolatos megkérdezésemre adott válaszokban ez egyértelműen érezhető volt. A személyes megkérdezések során egy nem várt érdekességet is tapasztaltam, amely szintén a repülőtéri kereslet folyamatos változásának, az új keresleti igények megjelenésének egyik példájának tekinthető. A repülőtéren tartózkodás indokától függetlenül 32 olyan látogatót azonosítottam (11,4%), akik a repülőtéren a *szelfipontokat*, tehát azokat a fotózáshoz ideális helyeket, installációkat hiányolták, amelyekkel lehet közös fényképet készíteni (*5. kép*), segítenek azonosítani a helyet, a társadalomban erősítik a hely szellemét, az utazóban pedig pozitív benyomást keltenek (Senft – Baym 2015, Bruś 2017).

[42] A kutatásomban a repülőtéren nem utazási céllal és nem a repülőtéri szolgáltatások miatt ott tartózkodó látogatókat nem tekintem egyéb vendégnek, mivel számukra nem jelentette az elsődleges vonzerőt az, hogy például a díjköteles repülőtéri parkolókban parkoljanak, viszont a válaszadók kivétel nélkül ezt megtették. Ettől függetlenül repülőtéri szolgáltatásokat ők is igénybe vettek nem utazási céllal.

5. kép: A hely nevének megjelenése Németország legújabb repülőterén, amely alapján könnyen beazonosítható a fogyasztó tartózkodási helye

Forrás: Tóth Dávid, 2020

Megállapítottam, hogy a repülőterek elsődleges szolgáltatáskínálatán (üzletek, éttermek, a repülőjáratokra várakozás alatti időtöltést szolgáló szolgáltatások) kívül eső szolgáltatásokat, ellentétben a *nem utazási céllal* tartózkodókkal az utazók kevésbé keresik az általam vizsgált repülőtéren, vagy ha keresik, csupán rövid ideig veszik igénybe azokat. A München Franz Josef Strauß repülőtéren végzett feltáró kutatás során beigazolódott, hogy a helyi társadalomban létezik olyan vendégszegmens, aki az általam vizsgált repülőteret *nem utazási céllal* is igénybe veszi, a mindennapi élet részének tekinti a repülőtér által kínált szolgáltatásokat.

További vizsgálatok nélkül azonban messzemenő, az ország teljes egészére vonatkozó következtetéseket egyelőre nem vonhatok le, mivel a megkérdezésre az általam vizsgált repülőterek közül a COVID-19 koronavírus-járvány terjedéséből adódóan csak München repülőtere esetében került sor. Továbbá feltételezhetően a repülőterek szolgáltatáskínálatának helyi társadalom által történő *nem utazási célú* fogyasztását – így a megkérdezésem eredményeit – az üzletek nyitvatartásáról szóló bajorországi LadSchlG

törvény[43] is jelentősen befolyásolja. A repülőtereken található üzletek a törvény 2. § (2) bekezdése alapján, ha az utazáshoz szükséges termékeket kínálnak az utazóknak, akkor ünnepnaponként, vasárnaponként, továbbá munkanapokon este 20 óra és reggel 6 óra között, amikor az üzletek általánosan kötelesek zárva tartani, a repülőtéren nyitva lehetnek. A törvény 9. § (3) bekezdése biztosítja München központi repülőterén a napi fogyasztásra szánt áruk és ajándéktárgyak *nem utazási céllal* vásárlók kiszolgálásának lehetőségét is az általános bolti zárvatartási időszakban. Bajorország repülőterein ebből adódóan adott a lehetőség az üzletek általános zárvatartási időszakában történő élelmiszervásárlásnak, bankügyek intézésének, postai szolgáltatások igénybevételének. Ezeket az előnyöket a helyi társadalom tagjai is élvez(het)ik, amelyek egyértelműen vonzerőként hatnak a helyi társadalomra a repülőtér meglátogatásával kapcsolatban. München központi repülőtere így a repülőterek funkcióbővülésének köszönhetően időszakosan a helyi társadalom bevásárlásának elsődleges helyszíneként is azonosítható. A helyi társadalom repülőtéri szolgáltatások fogyasztására vonatkozó mintavétel így nem teszi lehetővé az általános, az ország teljes egészére vonatkozó következtetések levonását. Az eredmények Bajorország legnagyobb repülőterére vonatkoznak és abból adódóan, hogy Németországban az egyes tartományokban különböző rendelkezések érvényesek a repülőterek működése és az üzletek nyitvatartásával kapcsolatban, a COVID-19 koronavírus-járvány után mindenképp érdemes lesz az interjúk készítésének folytatása. Érdemes Németország többi tartományában működő repülőterek szolgáltatáskínálatát és azok keresletét összevetni egymással, azzal a céllal, hogy a tartományokban élő helyi társadalom tagjai repülőtéri szolgáltatásfogyasztásának komplex okait megismerhetők legyenek.

München központi repülőterének vezetését nem érték váratlanul az elért eredményeim és különösen érdekesnek tartották a közösségi média felületein történt repülőterekkel kapcsolatos szubjektív megjegyzések elemzését. Érdekesnek tartották annak vizsgálatát, hogy a repülőtereken a repülőtéri alapfunkciókon túl milyen egyéb funkciói lehetnek egy repülőtérnek. A megfelelő fejlődési irány meghatározásával kapcsolatban azonban már eltértek a véleményeik. A repülőtér korábbi vezetése egyértelműen a programok pozitív hatásainak erősítését tartotta fontosnak, és egy ideális lehetőségnek tekin-

[43] A Bajorországban érvényes Ladenschlussgesetz des Bundes (Bundesladenschlussgesetz – LadSchlG) előírásai alapján mindenféle üzlet és egyéb árusító standok kötelesek zárva tartani hétköznapokon este 20 óra és reggel 6 óra között, továbbá vasárnap és ünnepnapokon egész nap. A repülőtéri üzletek nyitvatartására vonatkozó kivételek a december 24. napján legkésőbb 17 órakor történő bezárást ír elő. További információ: https://www.stmas.bayern.de/ladenschlussrecht/index.php

tette a kiegészítő szolgáltatások által a repülőterek alapfunkciónak népszerűsítését. Kerkloh, a repülőteret 2002 és 2019 között ügyvezető igazgató (Chief Executive Officer) pozícióban irányító vezetője szerint mindig volt és lesz is egy olyan csoport, akik ellenzik a lakókörnyezetükben a repülőterek működését, így mindenki igényének megfelelni egy repülőtér nem tud. Dersch, a repülőtér légiközlekedésért és terminál-üzemeltetésért felelős jelenlegi vezetője inkább a fejlődési lehetőségek folyamatos keresését tartja fontosnak, amivel nemcsak az utazók, hanem a helyi lakosság is azonosulni tud. Szükséges annak biztosítása, hogy legyen mindig valami, amiért a vendég nemcsak eljöhet egy repülőtérre, hanem ott tud fogyasztani is. A repülőtér jelenlegi vezetője azonban elsősorban a repülőtér alapfunkcióinak erősítését tartja elsődleges feladatnak. Ezzel kapcsolatban kérdésemre megfogalmazta azt az álláspontját, hogy *nem lehet általánosítani minden repülőtérre egy máshol jól bevált modellt, mivel területi sajátosságok figyelhetőek meg mindenhol*. Lammers, a repülőtér jelenlegi ügyvezető igazgatója szerint Nyugat-Európára általánosan jellemző az, hogy az emberek túl elégedettek az életükkel, így ők kevésbé akarnak új beruházásokat, új fejlődési irányokat. Ugyanez Kelet-Európára már kevésbé igaz. Ott az emberek jobban nyitottak az olyan új beruházásokra, amelyek az ország javát szolgálják. Jobban nyitottak az olyan új munkahelyek megteremtésére, amelyek a helyi lakosság foglalkoztatását növelik és az új adóbevételeket adó fejlesztésekre, amelyek a települések bevételeit gyarapítják. Németországon belül is különbségek figyelhetőek meg, mivel sem a kereslet, sem a kínálat nem azonos országon belül, további jelentős területi fejlettségi különbségek is tapasztalhatóak. Egyes *nem utazási célú* repülőtéri szolgáltatások legtöbbször nem önmagukért keresettek, hanem azért, mert a jogszabályi háttér miatt más területeken bizonyos időszakokban korlátozott a nyitvatartás, másrészt a repülőterek szolgáltatáskínálata legtöbbször a helyi adottságoktól, a repülőtér és városmag közötti távolságtól függ. Az emberek meggyőzhetőek a repülőtéri programokkal, azonban ez másképp működik Münchenben és másképp például Budapesten.

Lammers úgy gondolja, hogy akik repülnek, többségüknek van egy személyes véleménye az adott repülőtérről és ez az, ami alapvetően határozza meg a fogyasztási döntésüket. Ez a vélemény viszont nem a kiegészítő szolgáltatások mennyiségétől, mindinkább az alapszolgáltatások minőségétől függ. Meghatározó, hogy egy repülőtér mennyire logikus struktúra alapján használható, mennyire képes egy repülőtér folyamatosan fejlődni, mennyire dinamikusan tud megújulni. Egy repülőtér fejlesztése nem elegendő egy adott időben, hosszútávon szükséges a repülőtér működésében gondolkodni.

Hasonlóan látja a repülőterek működését Kerkloh is, aki úgy gondolja, hogy a repülőtéren az utazási funkció az elsődleges és kevésbé feltételezhető az, hogy valaki azért választ egy repülőteret az utazásához, mert annak a repülőtérnek a szolgáltatáskínálata különbözik a többi repülőterétől. Ma már szinte minden repülőtéren ugyanaz a kínálat, ugyanazzal a gasztronómiai kínálattal, ugyanazokkal a vásárlási lehetőségekkel találkozhatunk mindenhol. Így elsősorban nem ezek mennyisége, mindinkább a biztos és egyszerű utazás lehetősége a meghatározó egy utazáshoz preferált repülőtér kiválasztásában. Meghatározó a repülőjegy ára, továbbá az átszállás nélküli repülés lehetősége egy repülőtér kiválasztásában. Lammers szerint az utasok alapvetően nem München miatt repülnek Münchenből, hanem azért, mert Münchenen keresztül könnyen át tudnak szállni. Így a repülőterek szolgáltatáskínálatának vizsgálatát az ő tanácsai alapján állítottam össze és arra a megállapításra jutottam, hogy az alapszolgáltatásokra felépített kiegészítő szolgáltatások lehetnek azok, amelyek a legszélesebb körben képesek a potenciális fogyasztókat, vagy a korábban nem fogyasztókat is elérni. El kell érni azt, hogy egy alapvetően nem fogyasztó vendég, aki lehet, hogy mindössze csak egy családtagjának olcsóbb, vagy kényelmesebb helyi közlekedést biztosítása reményében érkezett a repülőtérre is fogyasszon.

A repülőterek *nem utazási célú* szolgáltatásainak fontosságával kapcsolatban érezhetően eltérő vélemények tapasztalhatók a repülőterek vezetői részéről. Véleményem szerint ezt az indokolja, hogy a repülőterek egyes stratégiai területeinek vezetői más és már aspektusból közelítik meg egy repülőtér működését. Természetesen a repülőterek üzemeltetésével kapcsolatban nincs egy általánosan és minden repülőtérre alkalmazható modell, így érdemes a repülőtereket a méretük, az éves utasforgalmuk, a repülőterek körülvevő települések mérete, infra- és szuprastruktúrája, a repülőterek legfőbb beszállítói, az alkalmazottak száma, azok lakóhelye, származási helye alapján megkülönböztetni. A jelenlegi tendenciák azt mutatják, hogy egy stabil repülőtéri légi forgalom mellett ma már szükség van a repülőtereken olyan egyéb, kiegészítő szolgáltatások nyújtására, amelyek közvetlenül nem függnek össze a légi közlekedéssel. Erre megoldásnak tekintem a légi közlekedés növekedésének folyamatos támogatása mellett olyan kérdések megválaszolását, amelyek választ adnak a repülőtéri vállalkozások bevételeinek újra-befektetési helyszínére, az alkalmazottak munkája által teremtett jövedelem elköltési helyére, a helyi lakosság szabadidős szolgáltatások iránti igényének kielégítési mértékére, a repülőtér környezetét adó települések szolgáltatáskínálatának mértékére. Ezzel megalapozható a vizsgált területeken a közgazdasági értelemben vett keres-

let és kínálat erőssége, a kielégítetlen városi szolgáltatások iránt kereslet mértéke. Megválaszolható annak kérdése, hogy egy vizsgált repülőtéren mekkora az utazási célú és a kiegészítő szolgáltatások iránti kereslet mértéke, tehát átfogó eredmények érhetőek el azzal kapcsolatban, hogy a jövőbeli fejlesztésekben mely szolgáltatások kínálatára érdemesebb jelentősebb figyelmet szentelni.

5.10. A repülőterek szolgáltatáskínálatának átfogó vizsgálata

Kutatásom célja a repülőtereknek a helyi társadalmi életben betöltött szerepét befolyásoló tényezők azonosítása és az azok mögött álló okok feltárása. A kutatásomban abból indulok ki, hogy egy olyan jelenséget szeretnék azonosítani, amely bizonyítja a repülőterek helyi társadalom mindennapi életében betöltött egyre meghatározóbb szerepét. Az első feltáró kvalitatív kutatásom beigazolta az általam felállított kutatási kérdések létjogosultságát, azonban az elért eredményeim alapján azt feltételeztem, hogy a helyi társadalom tagjaira még kevésbé jellemző a repülőterek *nem utazási céllal* történő meglátogatása. A feltételezésem abból indul ki, hogy a repülőtereken nagy valószínűséggel csak csekély alkalommal vesz a helyi lakosság igénybe szolgáltatásokat. A kutatási területemet tágabb területi kontextusba helyezve feltételezhető, hogy az egyes területek repülőtéri kereslete között jelentős különbségek vannak és a nyugat-európai repülőterek *nem utazási célú* kereslete teljesen más lesz a kelet-európai repülőterek keresletéhez képest.
A terepkutatásaim alatt az európai, de a világ számos többi repülőterének megismerését egyaránt fontosnak tartottam. A repülőtereket felkeresve azt tapasztaltam, hogy a repülőterek vezetői még ma is elsősorban az elsődleges funkciók fejlesztését tartják a repülőterek potenciális növekedési forrásának. Azonban a vendégkör bővítésének igénye, továbbá az, hogy a repülőtér szolgáltatáskínálata a helyi, utazási céllal nem rendelkező potenciális kereslet körében is egy kedvelt szabadidő-eltöltési hellyé válhasson az elmúlt években egyre jelentősebb szerepet kapott a fejlesztésekben. München központi repülőterének korábbi, de a jelenlegi vezetése egyaránt a *nem utazási célú* vendégek igényeinek minél megfelelőbb kielégítését elsőszámú feladatának érzi. Hasonló véleményeket tapasztaltam Bangkok Suvarnabhumi Airport, de más, mint a világ egyik legjobb repülőterének a Singapore Changi repülőterének vezetőinek részéről is.

Az alapfelvetésem bizonyítására azonban nélkülözhetetlen annak igazolása, hogy létezik a helyi társadalomban az a szegmens, aki a repülőtereket *nem utazási céllal* is szívesen felkeresi. A kutatási célok azonosításához az interjúkérdéseket részben így

München központi repülőterén a különböző területek vezetőivel állítottam össze, végül kérdőíves megkérdezést készítettem, amelyet kvantitatív módszerekkel elemeztem. A kérdőív magyar és német nyelven készült illeszkedve a németországi repülőterek kutatásához. A kérdőívek eljuttatása a fogyasztókhoz elsősorban a közösségi média felületein történt meg. A válaszadók minél szélesebb körének elérése érdekében a kérdőívek München központi repülőterén az információs pultoknál papír alapon német nyelven, továbbá kérésre angol nyelven is elérhetőek voltak. A papír alapon történt adatfelvétel adatait én magam töltöttem fel az online megkérdezési rendszerbe a beérkezett válaszok együttes kiértékelése érdekében.

Kutatásom a repülőterek *nem utazási célú* keresletének vizsgálatát célozta meg. Megkérdezésemre összesen 805 válasz érkezett, amelyek közül 790 tekinthető érvényesnek. A felmérésem kérdéssora zárt kérdésekből állt, amelyek megválaszolása az egyének számára mindössze néhány percet vett igénybe. A kérdések két csoportot alkottak egyrészt a vizsgálat alapvető hátterét számszerűsítő szociometriai kérdések a nem, az életkor, a lakókörnyezet, iskolai végzettség szerepeltek a felmérésben, miközben a vizsgálati kérdések többsége az egyén repülőtérhez fűződő viszonyára vonatkozott. Másrészt erőfeszítést tettem a vizsgálatba bevont egyének repülőterek működésével kapcsolatos véleményének kiderítésére. A kutatásomban számos tényezőt vizsgáltam, amelyek a repülőtéren tartózkodás során hatással vannak az egyén szolgáltatásfogyasztására, így a gasztronómia megjelenésével kapcsolatos attitűdök, a repülőterek újszerű szolgáltatáskínálatához kapcsolódó bankok, élelmiszerboltok, ügyfélszolgálati irodák létesítéséhez és azok potenciális keresletéhez fűzött viszony, a repülőterek által kínált szabadidő eltöltését szolgáló rendezvények, szabadidős létesítmények szolgáltatásai is a vizsgálatom részét képezte. Az egyes tényezők 1-5 skálán való értékelése volt a felmérésben résztvevők feladata. Az adatfelvételt 2020. október és 2020. november között végeztem a Qualtrics Online Survey szoftver segítségével, amely lehetővé tette különféle kérdések összeállítását. A bemutatott primer kutatás célcsoportja elsősorban a 18 éves vagy annál idősebb felnőttek voltak. A felmérésből kizártam azokat az alanyokat, akiknek nem volt repülési tapasztalatuk, továbbá a válaszadóknak legalább egyszer repülniük kellett a COVID-19 koronavírus-járvány periódusa előtt. A kutatásba bevont válaszadókat arra kértem, hogy az etikai követelmények teljesítése (névtelenség, egyes kérdésekre a válaszadás megtagadásának a lehetősége) mellett értékeljék a repülőtereken átélt élményeiket a COVID-19 koronavírus-járványtól függetlenül. A kérdőív kiértékelése MS Excel adatbázis-kezelő szoftver alkalmazásával történt, miközben összefüggés-

vizsgálatok elvégzésére törekedtem. A beérkezett válaszok egzakt kiértékelése során a számtani középérték és a szórás, az adattartományokon belüli abszolút és relatív gyakoriságok, a módusz és a medián jelentették a legfontosabb vizsgálatokat. A beérkezett válaszokat a jobb összehasonlíthatóság érdekében standardizáltam, ezzel elkerülve a kiértékelésük során felmerülő hibalehetőséget, továbbá a kiértékelésnél nem vettem figyelembe a hiányzó válaszokat, a „nem tudom", „nem szeretnék válaszolni" jellegű válaszokat.

A standardizálás képlete:

$$\frac{x - x'}{\sigma}$$

ahol

x: a mért érték

x': a minta átlaga

σ: a minta szórása.

A művelet révén a standardizálás által így minden mintára igazzá vált, hogy x'= 0 és σ=1, így minden, eltérő módszerrel felvett kérdés válaszai a kutatásomban összehasonlíthatóvá váltak. A standardizált válaszok összegzését követően társadalomstatisztikai vizsgálatokat végeztem, a repülőterek *nem utazási célú* keresletét életkor, lakóhely, végzettség és társadalmi rétegződés alapján vizsgáltam. Percentilis tartományokat alkalmaztam, amelyek alapján meghatároztam a tartományok lehetséges minimum és maximum értékeit, így elérve a percentilis skála terjedelmét. Az egyes standardizált értékösszegek között átlagos különbséget vizsgáltam, majd a legkisebb mért értékből elvettem egy átlagos távolságot, így megkapva az alsó határt, a legnagyobb értékösszeghez egy átlagos távolságot hozzáadva pedig a felső határt. A két elvi határérték közötti intervallumot száz egyenlő részre osztottam, majd a standard értékösszegek elhelyezkedését vizsgáltam a száz egyenlő részre osztott skálán. Az így megkapott értékösszegeket a skálán végül öt kategóriába soroltam, majd a kutatásom ennek a fázisát kiegészítettem súlyozott gyakoriságok számításával.

A kutatásomban abból indultam ki, hogy a számtani középnél kisebb és nagyobb értékek előfordulási valószínűsége azonos, tehát a számtani közép és a szórás vizsgálata elegendő a vélemények kiértékeléséhez. Már a kutatásom elején azonban világossá vált,

hogy a beérkezett válaszok alapján az aszimmetria nagy valószínűséggel torzul a kutatásomban a normál eloszláshoz képest, így annak mértékének meghatározásához a Köppen-féle aszimmetriamutatóval az egyes válaszhalmazok összetételét vizsgáltam. Arra voltam kíváncsi, hogy a sokaság mediánja és a sokaság alsó és felső kvantilisei között mekkorák a távolságok, amely szerint:

$$A_k = 1 - \frac{2n_a}{n}$$

ahol, n_a a számhalmaz számtani közepénél kisebb tagjainak a számát, n pedig a számhalmaz összes tagjainak a számát jelölik.

Azt tudható, hogy a Köppen-féle aszimmetria-mérőszámnak az értékei korlátosak, -1 és +1 közé esnek. Az aszimmetria abban az esetben, ha a számhalmazban a számtani középnél kisebb súlyértékű válaszok a gyakoribbak, akkor negatív, ellenkező esetben pozitív előjelű. Az aszimmetria mérésével így egzakt adatok nyerhetők a repülőtér szolgáltatáskínálatának a fogyasztásával kapcsolatos vélemények kiértékelésében.

Az adatok kiértékelését kiegészítettem korrelációs kapcsolatok vizsgálatával, ahol a repülőterek szolgáltatásai közötti kereslet összefüggéseit vizsgáltam, amely segítségével lehetőségem volt a repülőtér korábban azonosított legfontosabb szolgáltatáskínálata, tehát a gasztronómia, a szabadidős programok, továbbá a mindennapos ügyek intézése közötti összefüggések vizsgálatára. A *tapasztalati korreláció képletét* a következőképpen alkalmaztam:

$$r_{X,Y} = \frac{\sum_{i=1}^{n}(X_i - \overline{X})(Y_i - \overline{Y})}{(n-1)s_X s_Y}$$

ahol $\overline{X}$ és $\overline{Y}$ az X és Y tapasztalati átlagát, s_X és s_Y a tapasztalati korrigált szórást jelölik.

A kiértékelésemben a korrelációs együttható r értékét vizsgáltam, ahol annak -1 és +1 közötti értékei adták meg a vizsgálati két adatsorunk közötti korrelációt, tehát a kapcsolat szorosságát, amelyet az érték 0-tól való távolsága kiválóan jelzett. Az érték minél távolabb helyezkedett el a 0-tól, a kutatásomban a két szolgáltatás közötti kapcsolatot annál szorosabbnak tekintettem.

5.10.1. Az eredmények bemutatása a repülőterek kereslete alapján

A beérkezett válaszok összesítése alapján megállapítottam, hogy a vizsgált kutatási időszak alatt beérkezett válaszok 84,1%-át a közösségi platformok felületeit használók töltötték ki, a válaszok 15,9%-a papír alapon érkezett vissza. A mintában a nemek szerinti megoszlás alapján a válaszadók többsége nő (61,8%). A kutatásomban az életkor alapján a 18–59 év közötti korosztály képviseli a teljes minta 96,3%-át, így a kutatásom eredménye elsősorban ennek a korcsoportnak a véleményét jelenti (*18. táblázat*).

18. táblázat: A válaszadók életkor szerinti megoszlása (n=790)

Életkor	Megoszlás (%)
18–29 év	59,0
30–39 év	12,2
40–49 év	14,3
50–59 év	10,8
60–69 év	2,8
70–	0,9
Összesen	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A válaszadók döntő többsége középiskolai végzettséggel (47,0%), illetve főiskolai vagy egyetemi végzettséggel (38,6%) rendelkezik.

19. táblázat: A válaszadók társadalmi osztály szerinti megoszlása (n=761)

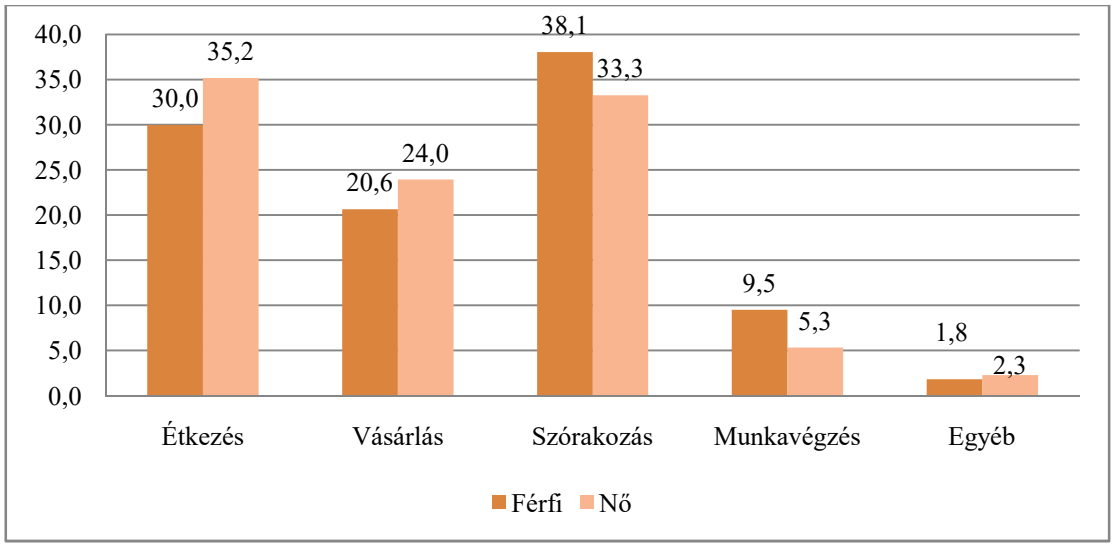
Társadalmi osztály	Megoszlás (%)
Alsó osztály	0,1
Munkásosztály	3,3
Alsó középosztály	10,4
Középosztály	51,2
Felső középosztály	25,8
Felsőosztály	2,0
Nem válaszolt	7,2
Összesen	100,0

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A kérdés érzékenysége miatt a válaszadók pénzügyi helyzetét nem a fizetési tartomány alapján határoztam meg, hanem a válaszadókat arra kértem, hogy önértékelés alapján sorolják be magukat abba a társadalmi osztályba, amellyel a legjobban ők azonosulni tudnak. Következésképpen a középosztály felülreprezentált (51,2%) a megkérdezésemben (*19. táblázat*).

Arra kértem a válaszadókat, hogy a repülőtéri tartózkodásuk elégedettségi szintjét értékeljék egytől tízig terjedő Likert-skálán, ahol az egy a nem elégedett, a tíz a nagyon elégedett választ képviselte. A beérkezett válaszok pontszámainak átlaga 7,68 volt 1,38 szórás mellett, így a beérkezett adatok kiértékelése kezdetén joggal feltételezhetem, hogy az utasok általánosan elégedettek a repülőterek szolgáltatásaival. Látható volt, hogy a repülőterek szolgáltatáskínálatát fogyasztók attitűdjét jelentősen befolyásolja a nem, az életkor, a lakóhely, az iskolai végzettség és a jövedelmi helyzet, továbbá jelentős mértékben befolyásolják mindazon tapasztalati tényezők, amelyeket az egyén a tartózkodása során közvetlenül érzékel. A kellemes környezetet, a tartózkodási körülményeket, a szolgáltatások színvonalát mind olyan viselkedésbefolyásoló tényezőkként vizsgáltam, amelyek befolyásolják a fogyasztó véleményét, így az infrastrukturális fejlesztések során nem kerülhetők meg. Korábbi kutatásokra alapozva (Bezerra – Gomes 2016, Wattanacharoensil et al. 2021) a repülőtér szolgáltatáskínálatának fejlesztésével kapcsolatban a fogyasztók által közvetlenül érzékelt hatások befolyásolhatóságának vizsgálatára nagy hangsúlyt fektettem, mivel a fogyasztók repülőtéri tartózkodása alatt ezek fogják leginkább meghatározni a tevékenységüket. A repülőtér szolgáltatáskínálatából a fogyasztók leginkább a szórakozást és az étkezést tekintették a megkérdezésemben elsődleges tevékenységüknek a repülőtéri tartózkodásuk alatt. A munkavégzés és az egyéb tevékenység úgy, mint az olvasás, a nézelődés átlag alatti értékeket mutattak, tehát ezek a tevékenységek nem jellemzőek a tartózkodásukra, amely hátterében nagy valószínűséggel a repülőterek sokszínű szolgáltatáskínálata állhat (Miskolczi et al. 2021). Felmerülhet a kérdés, hogy az életkor, a lakóhely, az iskolai végzettség és az életkörülmények mennyire befolyásolják a repülőterekről alkotott véleményeket és azonosíthatóak vagy sem olyan összefüggések a véleményeket befolyásoló tényezők és a vélemények között, amelyek a repülőterek szolgáltatásfejlesztésében hasznosíthatók (*13. ábra*).

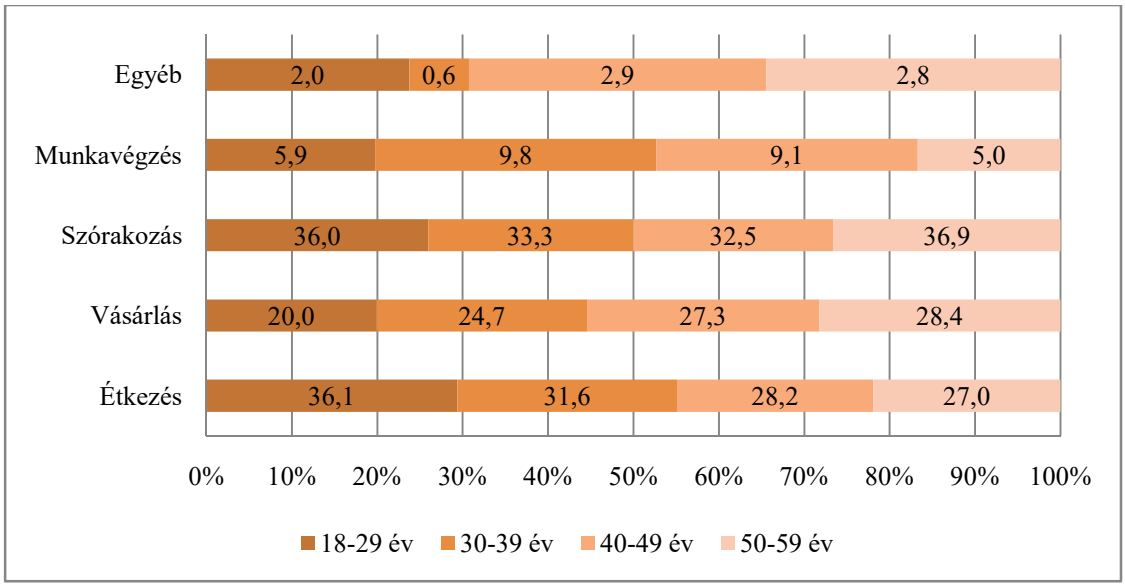
13. ábra: A repülőtéri szolgáltatások kereslete nemek szerinti megoszlása (%)



Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Az életkor jelentősen befolyásolja a repülőtéri szolgáltatások igénybevételét, a repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása és az életkor közötti összefüggések egy jól feltűnő arányosságot mutatnak. A repülőterek szolgáltatáskínálatának fogyasztása három fő tevékenységre bontható. A gasztronómiai kínálat, a vásárlás, továbbá a szórakozás tekinthetők a repülőtereken eltöltött idő legfőbb tényezőinek. A legfiatalabb korosztály tagjai körében a repülőtéri gasztronómiai kínálat fogyasztása (36,1%), továbbá a szórakozás (36,0%) a legjelentősebb. A vásárlás bár számos esetben a legfontosabb tényezőt képviseli a legfiatalabb korosztály tagjai esetében is, ebben a korcsoportban a vásárlás mindössze 20,0%-ot képvisel az összes tevékenységen belül, ami elsősorban a fiatalabb életkorukból adódóan az alacsonyabb anyagi helyzetükre vezethető vissza leginkább. A három legfontosabb repülőtéri tevékenység közül látható, hogy a gasztronómiai kínálat iránti igény a repülőtereken az életkor növekedésével csökken, ezzel ellentétesen a vásárlási lehetőségek iránti igény viszont nő. A szórakozási lehetőségek iránti igény a repülőtereken számomra meglepetést okozva a vizsgált legidősebb korosztály esetében a legmagasabb (36,9%). Beigazolódni látszik, hogy a repülőtereken közvetlen kereslet mutatkozik a helyi kultúra iránt, az érdeklődők ott tartózkodása alatt pedig egyértelműen szórakozás iránti igény keletkezik (*14. ábra*).

14. ábra: A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása életkor szerint (%)

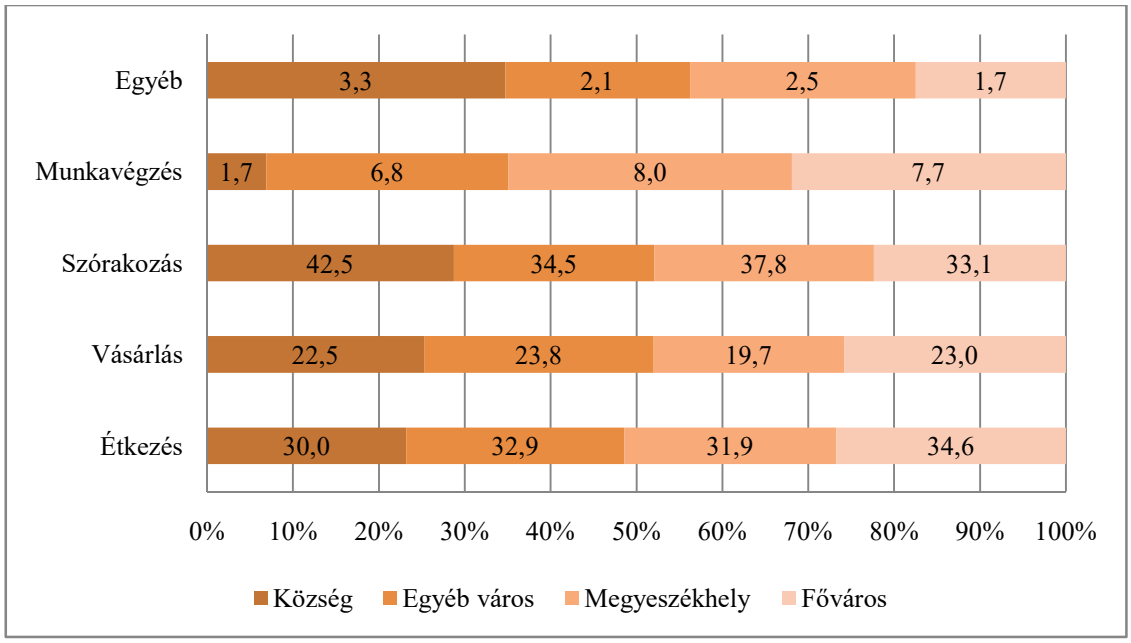


Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Előszeretettel fogyasztják a repülőterek gasztronómia kínálatát, tehát a repülőterek a helyi kultúra bemutatásával az egyedi ízek, a tájételek, az utazók által szívesen megvásárolt kézzel előállított helyi ajándéktárgyak megvásárolhatóságának biztosításával képesek megteremteni egy versenyképes és egy az utazók által kedvelt repülőtér feltételeit. A vizsgálatom egyik legjelentősebb kérdése is ezzel beigazolódik; a repülőtér működése a szolgáltatáskínálatának fogyasztásával gyakorol hatást a térség termékeinek keresletére, ebből adódóan pedig a térség lakosságának a foglalkoztatására, a helyi élelmiszerfogyasztási szokások, a hagyományok szerepének erősítésére. Ebből adódóan a repülőtér képes erősíteni a helyi identitást, segíthet a helyi hagyományok megőrzésében, az élhető(bb) vidék megteremtésében, annak fenntartásában. Továbbá jól látható, hogy a repülőtereken az ingyenes programok és a rendezvények kínálata potenciális vonzerőként hatnak az utazási céllal nem rendelkező helyi társadalom tagjaira is, melynek a középkorúak (30–49 éves korosztály) körében van a legnagyobb elfogadottsága.

A repülőtér szolgáltatáskínálatának lakóhely szerinti vizsgálatában kiegyensúlyozott kereslet figyelhető meg a gasztronómiai kínálat, a vásárlás lehetőségei, de a szórakozási lehetőségek elfogadottságában egyaránt (*15. ábra*).

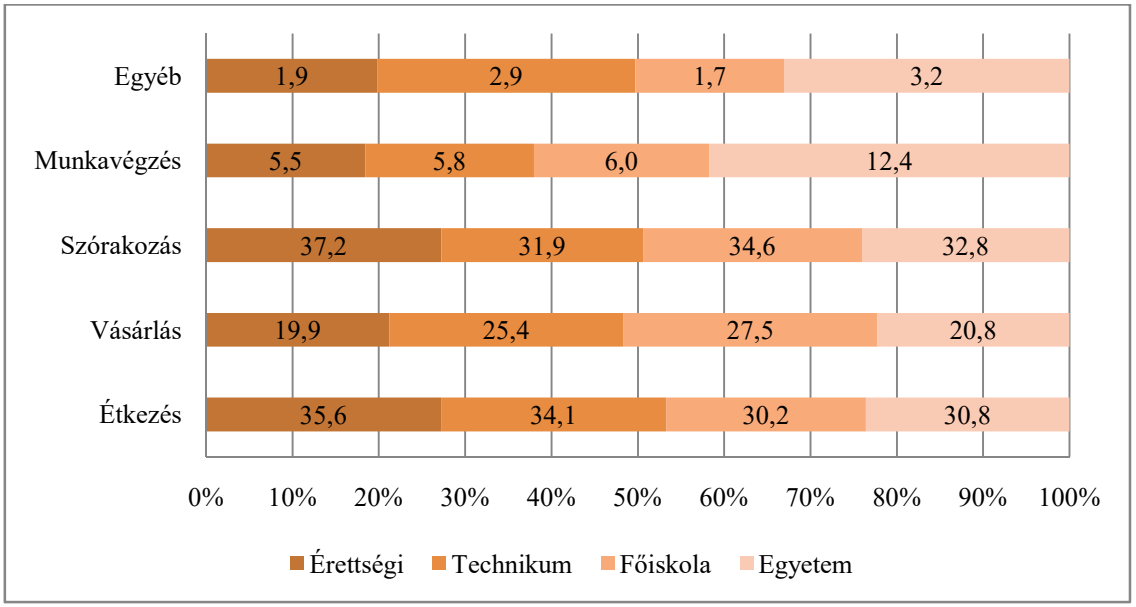
15. ábra: A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása lakóhely szerint (%)



Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A vidéki rurális területek, illetve a kisebb városok területéről érkező fogyasztók körében a legnagyobb az elfogadottsága a repülőtéri szórakozást biztosító programoknak (42,5%), addig a gasztronómiai kínálatot inkább a főváros területéről érkezők keresik.

16. ábra: A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása iskolai végzettség szerint (%)

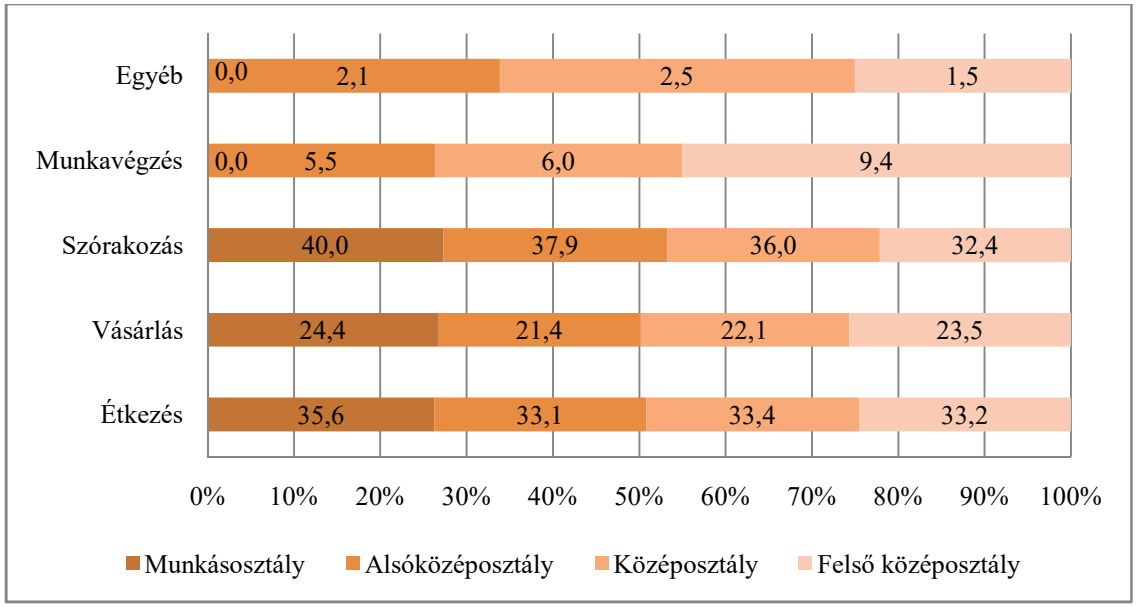


Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Ennek hátterét a kisebb településeken a programlehetőségek számának többnyire korlátozottabb jelenlétében, a nagyobb városok területéről érkezők esetében a gasztronómiai kínálat szélesebb körű ismeretében, annak bátrabb fogyasztásában látom. Az iskolai végzettség magasabb fokozata számos esetben a repülőtereken munkával eltöltött holtidővel áll szorosabb kapcsolatban (*16. ábra*).

Az életminőség meghatározó a repülőtéri szolgáltatások, a repülőtéren való költések szerkezetére, a látogatások gyakoriságára, továbbá a látogatás minőségére. A repülőtereken a tartózkodás alkalmával az egyént a mindennapjaihoz képest környezetváltozás éri. Ebben a megváltozott környezetben függetlenül az utazás hátterétől, az egyén nyitottabb a különböző szolgáltatásokra.

17. ábra: A repülőtér szolgáltatáskínálatának fogyasztása társadalmi rétegződés szerint (%)



Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A *17. ábra* a repülőtéri szolgáltatások kínálata és a társadalmi helyzet összefüggéseit mutatja, amelyen jól látható, hogy a repülőtéri gasztronómia, a vásárlások, a repülőtér által kínált programok elsősorban a legalacsonyabb jövedelmi helyzettel rendelkezők körében éri el a legnagyobb gyakoriságot a látogatásuk alkalmával. Ők az a célszegmens, akik feltételezhetően ritkán tartózkodnak a repülőtéren, viszont amikor ott tartózkodnak, biztosan fogyasztanak, azaz a repülőtér által közvetített átélhető élmény hatása náluk lesz a legerősebb. A munkásosztály 40,0%-a szórakozással, 35,6%-a étkezéssel, 24,4%-a vásárlással tölti a repülőtéren eltöltött perceit. Az összes általam vizsgált társa-

dalmi csoport esetében a repülőtereken a szabad percek munkával való eltöltése 10% alatti, tehát beigazolódik, hogy a repülőtereken tartózkodás egy megszokottól eltérő környezetet biztosít a fogyasztás céljától függetlenül az összes fogyasztó számára.

5.10.2. A repülőterek kereslete életkor alapján

A kutatásomban a vizsgálat alá vont kérdéseket csoportosítottam és a célom a belső összefüggések feltárása volt. A gasztronómiai kínálat és a repülőterek által kínált szabadidős szolgáltatások igénybevételével kapcsolatban egyaránt elegendő összehasonlítási alaphoz jutottam. Arra kerestem a választ, hogy a repülőtereken a fogyasztók menynyire tartják fontosnak a helyi gasztronómiát, és ha a lakóhelyük közvetlen környezetében található lenne egy olyan repülőtér, amely nemcsak az utasok, hanem mindenki számára bő gasztronómiai kínálatot biztosítana, akkor felkeresnék vagy sem a repülőteret ezekért a szolgáltatásokért. Hasonló kérdéscsoport állt rendelkezésemre a repülőtereken való szabadidő eltöltésével kapcsolatban is. Az adatgyűjtésem alatt törekedtem arra, hogy a válaszadók olyan kiértékelhető adatokat biztosítsanak a számomra, amelyekkel mindamellett, hogy megismerem a repülőterek által az utasok számára biztosított szolgáltatások keresletét, a repülőterek *nem utazási célú* kereslete is feltárható legyen. Törekedtem az egyének repülőtéri magatartásának elemzésére, különös tekintettel a repülőtereken történő időtöltés formáinak feltárására, a helyi kultúra megjelenésének aspektusaira, továbbá a repülőterek szolgáltatáskínálatában a helyi termék megjelenésére.

A beérkezett, majd standardizálás alá került adatok alapján megállapítottam, hogy a repülőtéri gasztronómia igénybevétele iránt az életkor alapján a 30–39 éves korosztály tagjai érdeklődnek a legjobban, tehát a repülőtér gasztronómiai kínálatának fejlesztésében ők szólíthatók meg a legjobban. Az idősebbek, továbbá a fiatalok kevésbé mutatnak érdeklődést a repülőterek éttermi kínálata iránt. Az 50–59 év közöttiek csoportjában a teljes minta Köppen-féle aszimmetriamutatója -0,17, ami az átlagosnál alacsonyabb vélemények túlsúlyát jelenti. A legfiatalabb korosztály bár kevésbé érdeklődik a repülőtereken elérhető gasztronómia iránt, esetükben a Köppen-féle aszimmetriaszám 0,06, tehát bár az átlagosnál a magasabb értékeket képviselő vélemények túlsúlya jelenik meg a mintában, az eltérés hibahatáron belüli, miközben a 30–39 éves korosztály esetében ez az értékösszeg 0,41, ami jelentős szórást takar. Beigazolódni látom,

hogy az életkor növekedésével a gasztronómia iránti igény folyamatosan növekszik, majd az 50 éves életkortól kezdődően az jelentősen csökken (*20. táblázat*).

20. táblázat: A gasztronómiai szolgáltatások kereslete életkor szerint

	Életkor			
	18–29	30–39	40–49	50–59
Percentilis:				
0,01-20,00	5,62	2,70	3,70	15,52
20,01-40,00	13,76	8,11	9,88	17,24
40,01-60,00	20,79	20,27	17,28	25,86
60,01-80,00	48,03	50,00	53,09	31,03
80,01-100,00	11,80	18,92	16,05	10,35
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,47	3,74	3,68	3,03
Számtani közép	-0,05	0,40	0,32	-0,62
Köppen-féle aszimmetria	0,06	0,41	0,14	-0,17

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A repülőtéri szabadidős szolgáltatásokról alkotott vélemények kapcsolata alapján elmondható, hogy az életkor növekedésével nő a repülőterek szabadidős szolgáltatáskínálata iránti kereslet, majd az 50 éves életkor elérése után a repülőtéri szabadidős szolgáltatások iránti kereslet is csökken (*21. táblázat*).

21. táblázat: A szabadidős szolgáltatások kereslete életkor szerint

	Életkor			
	18–29	30–39	40–49	50–59
Percentilis:				
0,01-20,00	0,56	1,35	0,00	3,51
20,01-40,00	9,83	12,16	16,05	7,02
40,01-60,00	29,49	21,62	14,82	31,58
60,01-80,00	42,70	35,14	39,51	38,60
80,01-100,00	17,42	29,73	29,63	19,30
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,67	3,80	3,83	3,63
Számtani közép	-0,08	0,22	0,25	-0,16
Köppen-féle aszimmetria	-0,11	-0,03	-0,04	-0,10

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A repülőtéri fejlesztésekben a szabadidős szolgáltatásoknak a 30–49 éves korosztály körében van nagyobb elfogadottsága, amely szintén hasonlóságot mutat a gasztronómiai szolgáltatások keresletével.

5.10.3. A repülőterek kereslete és a lakóhely kapcsolata

A nagyvárosokban élők kevésbé motiválhatók a gasztronómiai kínálat fejlesztésével, míg a kisebb közösségekben élők körében magasabb annak elfogadottsága. Bár a megyeszékhelyeken lakók jelentősebb érdeklődést mutatnak a repülőtéri gasztronómia iránt, viszont a Köppen-féle aszimmetriamutató itt jelentős kilengést mutat, tehát e vélemények mögött jelentős szórás tapasztalható. A repülőtéri fejlesztésekben így feltételezhetően a jobb szolgáltatáskínálattal rendelkező városok lakói kevésbé lennének motiválhatók a gasztronómia egyes elemeivel, a lakókörnyezet infrastrukturális ellátottságának javulása pedig a repülőterek gasztronómiai szolgáltatáskínálata kedveltségének csökkenéséhez vezet (*22. táblázat*).

22. táblázat: A gasztronómia kereslete lakóhely szerint

	Lakóhely			
	Község	Város	M. székhely	Főváros
Percentilis:				
0,01-20,00	8,77	10,83	6,86	4,87
20,01-40,00	8,77	9,79	12,75	15,93
40,01-60,00	17,54	22,17	15,69	21,68
60,01-80,00	43,86	48,45	47,06	45,13
80,01-100,00	21,05	8,76	17,65	12,39
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,60	3,35	3,56	3,44
Számtani közép	0,18	-0,19	0,10	-0,12
Köppen-féle aszimmetria	0,12	0,20	0,20	0,09

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A gasztronómiai kínálat iránti igény városi környezetben élők körében mért alacsonyabb értékének a hátterét elsősorban az urbánus és a rurális területek szolgáltatáskínálatának a különbségében látom. Amíg egy urbanizált környezetben a gasztronómiai szolgáltatások egész tárháza áll a fogyasztók részére, addig számos esetben a vidéki kistelepülésekre ez nem jellemző. A repülőterek az elhelyezkedésükből adódóan számos esetben az agglomeráció peremterületein találhatóak, épp abban a környezetben, ahol a szolgáltatáskínálat mennyisége mérsékeltebb. Így, ha a fejlesztésekben a repülőtér a különböző kielégítetlen helyi keresletet a szolgáltatásaival koncentráltan képes kielégíteni, miközben jelentős területi fejlődés nem tapasztalható a térségben, erre egyértelműen van a helyi társadalom részéről igény. Így a kapott eredmények szerint a repülőtere-

ket környező, számos esetben a városközponttól távolabb eső települések területi fejlesztésében a repülőtér szolgáltatáskínálatának a fejlesztése nem elhanyagolható[44].

23. táblázat: A szabadidős szolgáltatások kereslete lakóhely szerint

	Lakóhely			
	Község	Város	M. székhely	Főváros
Percentilis:				
0,01-20,00	0,00	0,54	0,00	1,77
20,01-40,00	10,53	11,41	11,77	10,18
40,01-60,00	14,04	21,74	25,49	34,07
60,01-80,00	43,86	45,11	44,12	34,96
80,01-100,00	31,58	21,20	18,63	19,03
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,97	3,75	3,70	3,59
Számtani közép	0,52	0,08	0,03	-0,21
Köppen-féle aszimmetria	-0,05	-0,05	-0,20	0,08

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Az alapkutatásom is ezt erősítette meg, a repülőterek szolgáltatásai időszakosan a helyi társadalom mindennapi életének a részévé tehetők. Olyan időszakokban, amikor az üzletek nyitvatartása más területeken nem megengedett, kiválóan látható hogy van kereslet a repülőterek *nem utazási célú* kínálatára is, mely kereslet esetében az eredményeket érdemes összehasonlítani a repülőtér szabadidős szolgáltatásai és a lakóhely közötti összefüggésekkel (*23. táblázat*). Egyértelműen látszik, hogy a repülőtér szolgáltatáskínálatában a gasztronómia és a szabadidős szolgáltatások egymást erősítő szolgáltatásoknak tekinthetők.

[44]2002-ben a Technische Universität München közreműködésével több tanulmány bemutatásával kutatás készült München központi repülőterének a helyi társadalomra gyakorolt hatásaival összefüggésben, amelyek a lakosság növekedését, a foglalkoztatást, a társadalmi környezet leterheltségét, a közlekedés szerepének a növekedését is vizsgálta. A közlekedés szerepének folyamatos növekedése a természeti környezet folyamatos leterheltségét okozza, miközben a repülőtér környezetében található települések a repülőtér működéséből adódóan újabb kihívásokkal állnak szemben. München példáján keresztül a környező települések lakosságszámának változása, a lakosság összetétele, a lakosság foglalkoztatottsági mutatói tekinthetőek a leginkább figyelemreméltónak. 1987 és 2000 között a repülőtér tágabb környezetében a lakosság száma 23,8%-kal növekedett. A növekedés a repülőtérhez legközelebb található Landkreis Freising esetében 27,4%-os, miközben a foglalkoztatottak számának változása 62,3%-os növekedést mutatott. A repülőtér környezetében található települések megközelíthetősége egyértelműen javult, a lakosság életszínvonala pedig növekedett. A repülőtér fejlődésének gazdasági, társadalmi, fizikai vonatkozásai egyértelműen képesek voltak a társadalom és az egyén szintjén is életminőséget befolyásolni. Az intenzívebb repülőtér-forgalom pozitív hatásai láthatók a bevételek alakulása vonatkozásában, növeli a régióban a foglalkoztatást, a képzés iránti igényt, ugyanakkor a folyamatos növekedés hozzájárul a természet fokozottabb terheléséhez, a természeti környezet romlásához. A repülőtér regionális fejlesztéseinek hatásainak az életminőséggel való megfeleltetése ez által egy lényegesen bonyolultabb folyamatnak tekinthető, azok komplex elemzésére, az összes érintett megismerésére van szükség. További információ: Bauer et al. (2002), Berlitz et al. (2002), Bauer et al. (2004).

5.10.4. A repülőterek kereslete iskolai végzettség szerint

A gasztronómia fejlesztése iránti igény a repülőtereken elsősorban a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők csoportjában párosul erősebb érdeklődéssel. A Köppen-féle aszimmetriaszám azonban kiválóan jelzi, hogy a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők esetében jelentősebb mértékű eltérések vannak méghozzá pozitív irányban a szimmetrikus eloszlástól, tehát a magasabb iskolai végzettség nem feltétlenül társul a szolgáltatások teljes elfogadásával, mivel a vélemények között jelentős mértékű szórás tapasztalható (*24. táblázat*).

24. táblázat: A gasztronómiai kereslet iskolai végzettség szerint

	Iskolai végzettség			
	Érettségi	Technikum	Főiskola	Egyetem
Percentilis:				
0,01-20,00	6,90	4,69	5,13	5,10
20,01-40,00	11,38	18,75	9,40	17,35
40,01-60,00	22,07	23,44	17,95	18,37
60,01-80,00	47,24	39,06	52,99	45,92
80,01-100,00	12,41	14.06	14,53	13,27
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,47	3,39	3,62	3,45
Számtani közép	-0,04	-0,04	0,15	-0,05
Köppen-féle aszimmetria	0,08	0,06	0,32	0,14

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Hasonló eredményekre jutottam a repülőtéri szabadidős szolgáltatásokkal kapcsolatos vizsgálatainkban is, ahol az eredmények szerint a technikumot, illetve a főiskolát végzetteket lehet leginkább megszólítani a repülőtéri szabadidős szolgáltatások fejlesztésével (*25. táblázat*).

25. táblázat: A szabadidős szolgáltatások kereslete iskolai végzettség szerint

	Iskolai végzettség			
	Érettségi	Technikum	Főiskola	Egyetem
Percentilis:				
0,01-20,00	1,03	0,00	0,00	2,04
20,01-40,00	11,38	7,81	8,55	14,29
40,01-60,00	26,21	25,00	27,35	27,55
60,01-80,00	42,41	40,63	41,03	35,71
80,01-100,00	18,97	26,56	23,08	20,41
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,67	3,86	3,79	3,58
Számtani közép	-0,08	0,29	0,19	-0,18

Köppen-féle aszimmetria	-0,12	-0,06	-0,11	-0,06

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

5.10.5. A repülőterek kereslete társadalmi rétegződés szerint

Az alacsonyabb egzisztenciális szinttel rendelkezők esetében magas az érdeklődés a gasztronómia iránt, viszont a Köppen-féle aszimmetria számértéke szintén az alacsonyabb egzisztenciával rendelkezők esetében tér el jelentősebb mértékben a szimmetrikus elosztástól. Ez az érték a szerény anyagi helyzetben élők esetében 0,35, ami tekintélyes szórást takar. A felső középosztály esetében a 0,01-es érték ugyan pozitív, de az eltérés hibahatáron belüli, tehát elhanyagolható. A válaszok közötti szórás a jövedelmi helyzet növekedésével egyértelműen csökken, ami közvetetten igazolja, hogy a magasabb jóléti szinten élőket kevésbé fogja befolyásolni a repülőtér által kínált gasztronómiai szolgáltatások fejlesztése, a véleményük között nincsenek nagyobb eltérések. Véleményem szerint ennek az a háttérbeli oka, hogy azok, akik megengedhetik maguknak az éttermekben történő fogyasztást, ők kevésbé vágynak a repülőtéri éttermek kínálatára, mint azok, akiknek a repülővel történő utazás, a légi közlekedés atmoszférájának megtapasztalása már önmagában is élményt jelent, mivel ritkábban van benne részük. A repülőtéri éttermekben történő fogyasztás a rendszeresen repülőjáratokkal utazók, a magasabb jövedelmi szinttel rendelkezők esetében számos esetben a kényszer eredménye ellentétben azokkal, akik ritkábban tartózkodnak repülőtereken, és akiknél az éttermi fogyasztás egyéni tudatosság, az élménykeresés eredménye (*26. táblázat*).

26. táblázat: A gasztronómiai kínálat iránti igény és a társadalmi rétegződés

	Társadalmi helyzet		
	Alsó közép	Közép	Felső közép
Percentilis:			
0,01-20,00	4,41	5,90	6,75
20,01-40,00	10,29	12,42	14,11
40,01-60,00	20,59	20,81	21,47
60,01-80,00	50,00	47,83	44,79
80,01-100,00	14,71	13,04	12,88
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,60	3,50	3,43
Számtani közép	0,16	-0,01	-0,05
Köppen-féle aszimmetria	0,35	0,19	0,01

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Az életkörülmények javulása a repülőtéri programok kínálatának bővítésével kapcsolatban is hasonló eredményeket mutat. Bár a jobb anyagi körülmények között élők válaszai között erősödő eltérések voltak tapasztalhatók, válaszaik nem voltak annyira egységesek, mint a repülőtéri gasztronómia fejlesztésével kapcsolatban, viszont akik megtehetik, hogy a szabadidejüket programokkal töltsék, a többség a repülőtér által kínált programok helyett láthatóan inkább más programokat választana. Az egzisztenciális szint növekedésével egyértelműen csökken a fogyasztói hajlandóság a repülőtéri szabadidős szolgáltatások iránt (*27. táblázat*).

27. táblázat: A szabadidős szolgáltatások kereslete a társadalmi rétegződés szerint

	Társadalmi helyzet		
	Alsó közép	Közép	Felső közép
Percentilis:			
0,01-20,00	1,47	0,93	0,00
20,01-40,00	10,29	10,87	11,11
40,01-60,00	20,59	24,22	32,72
60,01-80,00	45,59	42,86	35,19
80,01-100,00	22,06	21,12	20,99
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,77	3,72	3,66
Számtani közép	0,14	0,07	-0,13
Köppen-féle aszimmetria	-0,06	-0,07	-0,18

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

A megkérdezésemben kitértem a helyi társadalom mindennapos térpályáinak és a repülőtérnek ebben feltételezhető szerepére. Arra voltam kíváncsi, ha a helyi társadalom lakóhelyének közvetlen környezetében található lenne egy repülőtér, amely megfelelő mennyiségben és minőségben biztosítaná a mindennapos ügyek intézéséhez szükséges közszolgáltatások ügyfélszolgálati irodáit, bankokat, élelmiszerboltokat, ezekre a helyi társadalom tagja részéről lenne jelentős kereslet, vagy sem. A megkérdezésemben azonban mindössze egyetlen kérdés szerepelt ezzel a kérdéscsoporttal kapcsolatban, azon belül négy különböző válaszlehetőséggel. A „nem tudom”, a „nem szeretnék válaszolni” válaszokat ebben az esetben sem vettem figyelembe, tehát a kutatásom e szakaszában az alkalmazott módszertan alapján nem volt lehetőségem a válaszokat mélyrehatóan kiértékelni, mivel a súlyozásban a rendelkezésre álló adatok alapján csupán négy érték jelent volna meg. Ez túl kevés adat a pontosabb következtetések eléréséhez, miközben az általam meghatározott percentilis tartományok száma öt, tehát így biztosan lett volna legalább egy olyan tartomány, amelynek az értéke 0. Ebből adódóan a repülő-

terek hivatalos ügyek intézésével kapcsolatos kereslete a kutatásomnak ebben a szakaszában nem került vizsgálat alá. Az eddigi eredmények azonban további mélyható vizsgálatok nélkül is jól mutatják, hogy a helyi lakosság körében nincs érdemi igény a mindennapi ügyek elintézését segítő repülőtéri szolgáltatásokra. A mindennapos ügyek intézésének a lehetősége a repülőtereken kiegészítő szolgáltatásként bár megkönnyítheti a helyi társadalom mindennapi életét, a repülőtéri szolgáltatásfejlesztésekben nem ez a leginkább követendő irány.

A repülőterek általam vizsgált szolgáltatáskínálatáról alkotott vélemények alapján elmondható, hogy a repülőtereken a szabadidő hasznos eltöltésére van a legnagyobb érdeklődés. A gasztronómia a városok jó ellátottsága miatt a repülőtereken a városlakók esetében kevésbé tekinthető presztízsértékűnek, miközben a repülőterek mindennapos ügyek intézésével kapcsolatos szolgáltatáskínálata tekinthető a legkisebb érdeklődést kiváltó repülőtéri szolgáltatásfejlesztésnek. A megkérdezésem súlyozott átlagokkal történő kiértékelése által látható, hogy az emberek a települések hivatalaiban intézik az ügyeiket, településen kívül, akár nehezebben, nagyobb időigénnyel megközelíthető repülőtereken nem lenne jelentősebb kereslete a hivatali szolgáltatásoknak (*28. táblázat*).

Az eredmények kiértékelése közepesnél erősebb korrelációs kapcsolatot mutat a repülőterek szabadidő eltöltésével kapcsolatos létesítmények iránti igény és a szabadidő tartalmas eltöltését lehetővé tevő szolgáltatások igénye között (0,66), hasonlóan a szabadidős létesítmények iránti igény és a megfelelő gasztronómiai kínálat igényéhez, ahol szintén közepesnél erősebb kapcsolatot látok (0,62).

28. táblázat: A repülőtéri tartózkodás alatti tevékenység preferálása demográfiai adatok alapján

Percentilis	Gasztronómia	Szabadidő eltöltése	Hivatásforgalom
0-20,00	2,66	1,90	9,11
20,01-40,00	17,84	8,16	31,31
40,01-60,00	20,49	26,76	40,99
60,01-80,00	46,68	42,32	18,60
80,01-100,00	12,33	20,87	0,00
Súlyozott átlagok:	3,48	3,72	2,69

Forrás: saját adatgyűjtés, 2020

Közepes kapcsolat figyelhető meg a repülőtereken megtalálható közszolgáltatók ügyfélszolgálati irodái iránti igény és a repülőtér szabadidő eltöltésével kapcsolatos létesítményeinek igénye között (0,53). Hasonló a kapcsolat a gasztronómiai kínálat iránti igény

és a repülőterek által biztosított ingyenes programok, rendezvények között (0,49), továbbá a repülőterek által kínált ingyenes programok, rendezvények igénye és a repülőtereken megtalálható közszolgáltatók ügyfélszolgálati irodái iránti igény között (0,45). A kérdőíves megkérdezésem alapján közepesnél határozottan erősebb kapcsolatot nem tudok bizonyítani a repülőterek általam vizsgált szolgáltatásai között (*5. számú melléklet*). Az interjúk alapján azonban egyértelműen látszik, hogy a repülőterek által kínált szolgáltatások fejlesztésében a helyi társadalom számára is elérhetővé tett szórakozási, kikapcsolódási lehetőségek fejlesztése, továbbá a gasztronómia kínálatának további fejlesztése a követendő fejlesztési irány. Ha a repülőterek számára a helyi társadalom mindennapi térpályái részévé válás a cél, akkor annak ellenére, hogy a kutatásom eredményei ennek jelentősebb igényét nem jelezték, a közszolgáltatók ügyfélszolgálati irodáinak a repülőtéren való megjelenése megkerülhetetlen. A repülőterek ilyen döntése esetében továbbá előnyös, ha a közszolgáltatók ügyfélszolgálati irodáinak a repülőtéren való létesítése a repülőterek szabadidős szolgáltatásokat biztosító létesítményeinek fejlesztésével egyszerre történik meg.

5.11. Repülőtér a nem utazási célú kereslet szolgálatában – egy kiváló példa

München központi repülőterének vezetése folyamatosan arra törekszik, hogy a repülőtér új funkciókat legyen képes betölteni a helyi lakosság életében és a repülőtér vonzáskörzetét új szolgáltatások létesítésére ösztönözze. Dersch, a müncheni repülőtér járatfejlesztéseiért és repülőtér-fejlesztésekért felelős vezetője szerint egy tipikus németországi probléma az a repülőterek életében, amikor az emberek úgy akarnak fenntarthatóbb életet élni, hogy alapvetően nem akarnak érte lemondani semmiről. Így a németországi repülőtereken a döntésekért felelős vezetők rendszeresen találkoznak olyan anomáliákkal, amikor az emberek ugyan ellenzik a repülőterek fejlesztését, mégis utazni akarnak és keresik a repülőtéri szolgáltatásokat. Ez teljesen irracionális. A müncheni repülőtér jelenlegi vezetése ebből adódóan arra alapozza a döntéseit, hogy a helyi lakosság támogatása nélkül a repülőtér harmonikus működése lehetetlen. Lehetetlen még annak ellenére is, ha egy repülőtér esetleg kevésbé törekszik a jobb kapcsolat kialakítására. A repülőtér önmagában vonzza a beruházásokat, ez pedig pozitívan hat a helyi lakosság életszínvonalára. München központi repülőterének vezetése abból indul ki, hogy egy repülőtér fejlődési motor a régió életében. A régió fejlődik, a fejlődés eredményei pedig

az elmúlt 30 év távlatában jól mutatják, hogy nem pusztán fejlődik, hanem terjeszkedik is. A magváros, München folyamatosan terjeszkedik a repülőtér felé, amelynek eredménye, hogy idővel a városmag és a repülőtér között található, egykor külvárosi területek, azok létesítményeivel együtt beleolvadnak majd a magváros mindennapi életébe. A területek fejlődése, a régió terjeszkedése azonban itt nem áll meg: képes a repülőtér térségét is túllépni, így a korábbi külvárosi repülőtéri területek újabb funkciók betöltésére lehetnek képesek, amelyre a repülőtér és annak térsége már most aktívan felkészül. A térség olyan létesítmények megépítését tűzte ki céljául, amely komplex szolgáltatáscsomagok biztosításával amellett, hogy képesek a repülőtér utazási célú keresletének egyéb igényeit kielégíteni, a helyi lakosság szabadidős igényeinek szolgálatába is tudnak állni szerepet vállalva a városközeli szabadidős tér bővítésében. A regionális terjeszkedés folyamatának eredményeképp, München központi repülőterének közvetlen szomszédságában, Hallbergmoos településen hamarosan megnyitja kapuit Európa legnagyobb hullámlovaglási lehetőséget biztosító szabadidőparkja, ösztönözve a repülőtér vendégeit a szabadidejük tartalmas eltöltésére. Azonban kétségkívül a repülőtér *nem utazási célú* igényeket kielégítő szolgáltatások melletti elköteleződésének legnagyobb beruházása a repülőtéren hamarosan megépülő, 20 ezer látogató befogadására alkalmas koncert- és konferenciacsarnok megépítése lesz, amely egyben egy multifunkciós arénaként képes lesz kiszolgálni a helyi lakosság igényeit is.

6. Összegzés, új és újszerű tudományos eredmények

Az értekezésem a turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerén keresztül rávilágít a repülőtéri térfogyasztás sajátosságaira, amelyben a repülőtér elsősorban, mint *nem utazási célú* fogyasztói térként került vizsgálat alá. A szakirodalmi háttér áttekintése rámutatott a repülőterek vonzerejére, a repülőtereken átélhető élményeket befolyásoló hatások jelentőségére. Megállapítottam, hogy a repülőterek által közvetített érzelmi hatásokkal, továbbá az észlelést és az érzékelést befolyásoló fizikai környezettel kapcsolatos kutatások száma az elmúlt években már megszaporodott. A repülőtéren átélhető élmények kutatásában rejlő feltáratlan lehetőségeket egyre több szerző tartja kutatásra érdemes területnek (Lloyd 2003, Jeon – Kim 2012, Moon et al. 2015, Wattanacharoensil et al. 2015, Bezerra – Gomes 2016, Park – Park 2018, Nghiêm-Phú – Suter 2018, Figueiredo – Castro 2019, Park – Ryu 2019), azonban a repülőterek helyi társadalom életében betöltött *nem utazási célú* szerepének kutatásával még mindig kevés szakirodalom foglalkozik.

Az értekezésem célja a repülőtér, mint turisztikai tér szolgáltatásainak a helyi társadalom kontextusában történő feltáró elemzése volt elsősorban Németország repülőtereinek mintáján keresztül. Primer kutatásom során Németország három repülőterét vizsgáltam részletesen. Kutatásom a pontosabb eredmények elérése érdekében online platformok felületein tartalomelemzésre építkezett, személyes megkérdezést alkalmaztam, végül a COVID-19 koronavírus-járvány terjedése, a személyes megkérdezés korlátozottsága miatt új eszközök alkalmazásával a Budapesti Corvinus Egyetem Marketing-intézetének támogatásával, online kérdőíves megkérdezéssel tettem teljessé a kutatásomat. A kutatásom fókuszát Németország repülőtéri belső környezetének vizsgálata, valamint a szolgáltatáskínálatuk elemzése jelentette. A kutatásom során a tartalmi és a terjedelmi korlátozások miatt mindvégig a szolgáltatásmarketing talaján maradva, a környezeti térészlelés volt a legfőbb célom, vizsgálva a repülőterek régiók lakosságának életében betöltött szerepét. A feltárt kutatási hiányosságok új irányokat adtak kutatásaimnak. Célom az volt, hogy megvizsgáljam a repülőterek nyitottságát a helyi társadalom felé, amely magában foglalta a repülőterek önálló turisztikai vonzerőként történő definiálhatóságát az általam felállított előfelvetések megválaszolása által. A repülőterek belső környezete számos kiaknázatlan lehetőséget rejt és már a kutatásom elején látható volt, hogy a repülőterek működésében javasolt a kiegészítő szolgáltatások révén a helyi tár-

sadalom tagjait *nem utazási kínálattal* is megcélozni. A repülőtéri szolgáltatások fogyasztásában jelentős befolyásoló tényező a belső környezet, a helyiek és a külföldiek közötti személyes interakció, továbbá a térészlelés során a belső terek fogyasztók által észlelt, a viselkedésüket befolyásoló hatások.

A szekunder és a primer kutatásaim eredményei alapján a repülőterek szolgáltatáskínálatában a helyi társadalom keresletének szempontjából több elemet azonosítottam. A repülőterek a helyi társadalom igényeinek *nem utazási célú* szolgálatában elsősorban a szabadidő eltöltését elősegítő szolgáltatások, a repülőterek gasztronómiai kínálata, a mindennapi ügyek intézéséhez szükséges szolgáltatásai voltak azonosíthatók. A megkérdezésem kiértékelését segítő standardizálás által a repülőtereken elérhető szabadidő eltöltését segítő szolgáltatások, továbbá az elérhető gasztronómiai kínálat jelentősége volt egyértelműen igazolható. A repülőterek helyi lakosság számára célzott szolgáltatások kínálatával a térségében a fogyasztói magatartás befolyásolhatóságát azonosítottam. Ez a repülőterek számára folyamatos bevételi forrást jelenthet a légi forgalom volumenének visszaesése esetén is. A repülőtéri kiegészítő szolgáltatások helyi lakosság általi *nem utazási célú* igénybevétele, a rendezvények és a programokon való részvétel, a gasztronómiai fogyasztás fokozása egyértelműen a repülőterek kiegészítő bevételforrása. Az általam vizsgált repülőterek alapján megállapítható, hogy azok időszakosan a helyi lakosság számára a mindennapi életvitelükhöz szükséges bevásárlásaik helyszíneként is azonosíthatók.

A kutatásom egyik legfőbb eredménye, hogy bizonyításra került, egyre többen ismerik fel a repülőterek helyi társadalom mindennapi életében betölthető szerepét. Az empirikus kutatásaim által feltártam a helyi társadalom repülőterekről alkotott véleményét, vizsgáltam viselkedésüket a repülőtereken tartózkodásuk alatt. Igazoltam, hogy a repülőterek a régiók gazdasági életében domináns szerepet képesek betölteni, funkcióik kiteljesedésével pedig térségek gazdasági hajtóereje, a foglalkoztatás, az innováció mozgatórugói lehetnek. Bizonyításra került, hogy a repülőterek lehetőséget biztosítanak a szabadidő tartalmas eltöltésére, megismerhetővé teszik a helyi társadalom helyben biztosított szolgáltatásait, előállított javait. A repülőterek mindamellett, hogy képesek egy adott régió látogatóforgalmában domináns szerepet játszani, képesek önmagukban is látogatókat vonzani. A fogyasztói igény megfelelő azonosításával, az arra adott reakciókkal a repülőterek önálló vonzerőként is képesek működni (*29. táblázat*).

29. táblázat: Előfelvetések és válaszok

	Előfelvetés	*Eredmény*	*Magyarázat*	*Eljárás*
H1	Németország repülőtereinek területi elhelyezkedése jelentős területi koncentrálódást mutat. Az ország jelentősebb repülőtereinek elhelyezkedése alapján egy képzeletbeli határvonal húzható, amely Németország egykori kettéosztottságát kiválóan mutatja. A turisztikai területek vendégforgalma, a repülőtereik szolgáltatáskínálata 30 évvel az újraegyesítést követően is kiválóan mutatják az egykori kelet és a nyugat regionális fejlettségi különbségeit.	**Bizonyított**	A szekunder kutatásom eredményeiből kiderült, hogy Németország egykori keleti és a nyugati részeinek területi fejlettsége jelentős különbségeket mutat 30 évvel az újraegyesítést követően is. Egy képzeletbeli határvonal az egykori két terület között az évente 4 milliónál több utast kiszolgáló repülőterek elhelyezkedése alapján még ma is jól látható.	A szakirodalmi kutatási előzmények kvalitatív elemzése.
H2	A repülőterek egy ország gazdasági életében a kereslet fokozódása által generált innovációk, a foglalkoztatottság, továbbá a turisztikai bevételek alapján domináns szerepet képesek betölteni. Egy repülőtér a funkciójának kiteljesedésével az adott régió gazdasági hajtóereje, a foglalkoztatás, illetve az innováció mozgatórugója	**Részben bizonyított**	A szekunder kutatásom eredménye Németországban a légi közlekedés növekedését mutatta. Növekvő igény mellett növekszik a repülőterek szolgáltatásai iránti kereslet is. A kérdőíves megkérdezésem kiértékelésének eredményei igazolták, hogy a repülőterek funkcióinak bővülésére a helyi társadalom részéről van igény, a fo-	A szakirodalmi kutatási előzmények kvalitatív elemzése. A megkérdezésem kvantitatív elemzése gyakorisági mutatókkal, továbbá a standardizálás módszerével.

	Előfelvetés	*Eredmény*	*Magyarázat*	*Eljárás*
	lehet, amely pozitív hatással van a régiók közötti fejlettségi különbségek csökkentésére.		gyasztás változása pedig hatással van a régió gazdasági erejére, a foglalkoztatásra. A repülőterek növekvő forgalmával azonban együtt növekszik a foglalkoztatás, amely elvándorlást generál. A repülőterek térségében ebből adódóan megváltozik a városok és a kistérségek lakosságának az összetétele, a szolgáltatószektor elsődlegessége megerősödik, a lakások iránti kereslet növekedésével emelkednek a térségben a lakhatási költségek, erősödik a települések infrastruktúrájának a leterheltsége, amelyek nem feltétlenül segítik elő a régiók közötti fejlettségi különbségek csökkentését. Az általam elért eredmények így vegyes képet mutatnak, a hipotézisem mindössze első felét tartom bizonyítottnak.	
H3	A repülőterek alapvető és általános funkciójuk kiszélesedésével képesek a helyi társadalom életében bizonyos alapfunkciókat betölteni. A repülőterek a társadalmi alapfunkciók biztosí-	**Bizonyított**	A kérdőíves megkérdezésem kiértékelésének eredménye a válaszadók nyitottságát mutatta a repülőtéri kiegészítő szolgáltatások iránt (éttermek szolgáltatásai, szórakozási lehe-	A kutatásomat megalapozó online tartalomelemzés, továbbá a megkérdezésem kvantitatív elemzése gyakorisági mutatókkal és a standardizálás módszerével.

	Előfelvetés	*Eredmény*	*Magyarázat*	*Eljárás*
	tásának kiszélesedésével potenciális célpontjai lehetnek az újabb innovációknak, ezáltal a keresletük, illetve a kedveltségük növekszik, a repülőterek az alapvető funkciójukon túl augé-i értelemben helyekké válnak.		tőségek, egyéb programok) *nem utazási céllal* is, amely igények kielégítése további innovációkat követel a repülőterek részéről. A repülőterek működése a helyi társadalom mindennapi életének a részévé tehető, sőt a repülőterek időszakosan a helyi bevásárlás lehetőségét biztosító fogyasztói tér funkcióját is képesek betölteni. A repülőterek helyszíne a kiegészítő szolgáltatások és az emberek által átélt élmények segítségével helyekké válhatnak, amelyben ma már akár a repülőtéri házasságkötések is szerepet játszhatnak.	
H4	A repülőterek mindamellett, hogy képesek egy adott régió látogatóforgalmában domináns szerepet játszani, a repülőtéri szolgáltatások keresettek a helyi társadalom körében is. Németország egyes repülőterein a *nem utazási célú* kereslet az elmúlt évtizedekben felerősödött, amely a területi fejlettségi különbségek csökkenésére jelentős hatással volt. Ennek egyik	**Bizonyított**	A válaszadók nyitottak az új és innovatív repülőtéri szolgáltatásokra, amelyek jelenléte pozitívan hat a fogyasztók repülőterek jövőjével kapcsolatos megítélésére. Az általam vizsgált repülőterek esetében is találtam példát arra, hogy a repülőterek képesek a helyi társadalom körében *nem utazási célú* szolgáltatásokat kínálni, amelynek egyik kiváló példá-	A kutatásomat megalapozó online tartalomelemzés, továbbá a megkérdezésem kvantitatív elemzése gyakorisági mutatókkal, a standardizálás módszerével, amelyet a repülőtéri terepbejárásaim egészítettek ki.

	Előfelvetés	*Eredmény*	*Magyarázat*	*Eljárás*
	legjelentősebb eszköze a repülőterek kereslet igényeihez folyamatosan igazodó szolgáltatáskínálat, mely által a repülőterek képesek lehetnek önálló turisztikai vonzerőként is funkcionálni.		ja München központi repülőtere.	

Az empirikus kutatásom gyakorisági mutatóival, továbbá a standardizálás módszerével bebizonyítottam, hogy létezik az a társadalmi csoport, amelynek tagjai érdeklődésük felkeltésével jelentős számban hajlandóak ellátogatni a repülőterekre tényleges utazási szándék nélkül. A repülőterek a sikeres turizmusfejlesztés hatására funkcióik kiszélesedésével potenciális célpontjai lehetnek az újabb innovációknak, ezáltal keresletük, illetve kedveltségük növekedése, alapvető funkciójukon túl augé-i értelemben vett helyekké válhatnak.

Az általam elkészített értekezés igyekezett igazolni, hogy ha a repülőtereket a turisztikai tér kontextusában elemezzük, akkor képesek szélesebb látószögű vizsgálatok, a korábban figyelmen kívül hagyott problémák megválaszolására. A COVID-19 koronavírus járvány légi közlekedést érintő negatív hatásaira is ebből adódóan úgy tekintek, mint ami képes volt rámutatni egy térség életében a nem működő repülőterek eltűnt szerepére.

Értekezésem a turisztikai tér tanulmányozását a repülőterek helyi társadalom életében betöltött *nem utazási célú* szerepében kutatta, ami újszerű megközelítés a korábbi kutatásokhoz képest. Vizsgáltam a repülőtereket a helyi lakosság társadalmi vetületei kontextusában, továbbá szerepüket a helyi szolgáltatóiparban.

A turisztikai tér sajátosságai németországi repülőterek kontextusában című értekezés új eredményei az utazók által fogyasztott, ugyanakkor a helyi lakosság számára a mindennapi élet színterét adó turisztikai térnek kívánnak az eddigiekhez képest újszerűbb, részben hiánypótló, a jövőbeli kutatásokat ösztönző keretet teremteni. A kutatásom alapot nyújthat a repülőtér működése modellezéséhez növekvő forgalom mellett, illetve olyan bizonytalan környezetben, amikor a repülőterek állandóan szembesülnek a szolgáltatásaik versenyképességének megerősítésére irányuló kihívással.

7. A kutatás korlátai és további irányai

A kutatásom a németországi légi közlekedés gazdasági-társadalmi szerepéről, a területi folyamatokról, a repülőterek működésének egyik korábban kevésbé vizsgált aspektusáról készült összegző értekezésként. A kutatás a repülőterek turisztikai térben betöltött szerepének újabb irányait vetítette elő, hasznos irányt mutatva a repülőterek turisztikai vonzerejének, a helyi lakosság repülőterekkel kapcsolatos attitűdjeinek feltárásában. A feltáró kutatási eredményeim igazolták, hogy a repülőterek *nem utazási célú* kereslete létezik, tehát a helyi társadalomban létezik olyan vendégszegmens, aki a repülőtereket *nem utazási céllal* is igénybe veszi. A hazai és a nemzetközi kutatási előzmények kiváló alapot biztosítottak a turisztikai térrel, annak sajátosságaival, a közlekedés és a repülőterek, továbbá a helyi társadalom szimbiózisával kapcsolatos tudományos kutatásoknak, amelyekhez jelen kutatási eredményeim is hozzájárulnak. A München Franz Josef Strauß repülőtér részéről segítségemre levő vezetők is megerősítették, hogy az elkezdett primer kutatásom kiterjesztése további európai repülőterekre, továbbá a repülőterek szolgáltatáskínálatával kapcsolatos további vizsgálatok indokoltak. A primer kutatásom eredményei a helyi társadalom fogyasztói igényei vizsgálatával kapcsolatosak, így a további célszegmensek attitűdjeinek mélyebb vizsgálata, azok jobb megismerése mindenképp indokolt. Figyelembe véve a hazai és a nemzetközi szakirodalom legfrissebb eredményeit, a repülőterek versenyképességének fenntartása érdekében egyre jelentősebb tényező a szolgáltató tér emberek mindennapi életének részévé integrálása, a repülőterekről a helyi lakosság mindennapi térpályáival összefüggő gondolkodás, aminek része lehet olyan fogalomalkotás, amelyben a repülőterek a régió gazdasági hajtóerejévé, az innovációk elsődleges színtereivé válnak.

A kutatásom fő témája a repülőtér fizikai környezetének a vizsgálata és adott épített térben a helyi lakosság *nem utazási célú percepciónak* az azonosítása volt. A repülőterek *nem utazási célú keresletének vizsgálata* újszerű kutatási témának mondható, ezért a témával kapcsolatos szakirodalom gyűjtése jelenleg még számos kihívást jelent. A légi közlekedés területén meglehetősen kevés az olyan tudományos források száma, amelyek a légi közlekedést nem az utasforgalom szemszögéből vizsgálják és inkább a repülőterek környezetére, a repülőterek *nem utazási célú keresletére* fókuszálnak. Ez elsősorban a csekély számú hazai tudományos forrás, továbbá az elsősorban mindössze angol nyelven rendelkezésre álló tudományos szakirodalom rendelkezésre

állásában testesült meg. A repülőtereken az adatfelvételt a repülőtér vezetőivel szigorú egyeztetés előzte meg, a terepkutatások folyamán a repülőtér előírásait is figyelembe kellett venni az adatrögzítés során. A megkérdezést a repülőtérre utazási céllal érkező vendégek időtöltésének zavarása nélkül több esetben kihívás volt megvalósítani. A kutatás korlátait képezte a helyi lakosok elérése, továbbá a repülőtéren megjelenő vendégek nehéz kategorizálhatósága számos esetben. A München Franz Josef Strauß repülőtér vezetése a repülőtér kereskedelmi és vendéglátó egységeinek forgalmáról, a programok bevételeiről csak részben szolgáltattak adatokat üzleti okokból, így a jövedelmezőséget nem vizsgáltam a kutatás során.

A kutatási nehézségek ellenére további vizsgálataim során az eddig elért tudásra építve szeretném a munkát tovább végezni. A terveim szerint a repülőtér turisztikai termékként történő értelmezésével kapcsolatos modellek kidolgozása fog megvalósulni, amelyek lehetőséget nyújtanak Európa országaiban található repülőterek könnyebb összehasonlíthatóságára. További célokként jelennek meg a regionális és a nemzetközi repülőterek fejlesztésének további mélyrehatóbb kutatásai, azok elemzése, a távlati lehetőségek vizsgálata a világpiaci trendek függvényében. Mindenképp további vizsgálatokat igényel a repülőterek helyi, térségi, regionális, de egyaránt az egész ország gazdaságában játszott szerepük vizsgálata, amely által azonosítható, hogy a repülőterek a környezetüket adó térségekben mekkora potenciállal rendelkeznek, miként lehetnek képesek országon belül a gazdasági erőviszonyok egyenlőtlenségét megváltoztatni.

Közvetlenül a disszertáció kutatási irányának folytatásában a tapasztalati, illetve a terepbejárásokon alapuló kutatásokat kiegészítve célom megismerni és kiértékelni az európai repülőtér-fejlesztések gazdasági és társadalmi lecsapódásait, amelyben a repülőterek *nem utazási célú* fejlesztéseinek várható hatásainak értékelése is helyet kapna. Külön elemzés alá kerülhet Magyarország repülőtereinek a vizsgálata, mint *a nem utazási célú repülőtér-fejlesztések* egyik jelentősebb fejlesztés előtt álló példája, bizonyítva a fejlesztések regionális hatásait, azok a légi közlekedés elfogadtatásában játszott szerepét. A bevált modellek, az egyes repülőterek egyedi szolgáltatáskínálata kétségkívül ösztönzően hatnak a további repülőterek által nyújtott szolgáltatások vizsgálatára, azok sajátosságainak azonosítására, az azokkal történő összehasonlításra. Magyarországon, bizonyos repülőtereken még várhatóan hosszú idő eltelik, amikorra lehet az alapfunkcióin túl a repülőterek egyéb funkcióit vizsgálni, vagy megfelelően értékelni. Ez különösen igaz azokban a magyarországi országrészekben, ahol bár nagy reményeket fűznek a repülőtér területfejlesztő hatásához, olyan repülőterek működnek, amelyeknek az alap-

funkciója sem működik. Mindenesetre az európai repülőterek kontextusában a magyar fővárosi repülőtérrel kapcsolatban már látok vizsgálatra, összehasonlításra érdemes részterületeket.

Bár korábbi kutatásomban (Miskolczi et al. 2021) a szerzőtársaimmal már részben foglalkoztunk vele, azonban jelen értekezésem nem tért ki a repülőterek napjaink egyik legtöbbet kutatott területére, a repülőterek digitalizációjára, mivel itt elsősorban a repülőterek *nem utazási célú szolgáltatáskínálata* volt a vizsgálati célom. A repülőterek tágabb környezetben történő vizsgálatakor azonban mindenképp érdemes a repülőtér fizikai környezetének fogyasztói térészlelést befolyásoló vizsgálatában a digitalizáció eszköztárának befolyásoló hatásainak a vizsgálata is. Számomra a németországi gyakorlat további és folyamatos kutatása lesz a legfőbb kutatási irány, ahol a turizmussal kapcsolatos területfejlesztési elemzésekkel, a belföldi turizmus trendeket kívánom nyomon követni. A repülőterek versenyképességének, azok fejleszthetőségének vizsgálatában a tágabb vizsgálati terület Európa lesz különös figyelmet szentelve az elért kutatási eredményeim magyarországi hasznosíthatóságára. Különösen érdekes kutatási területnek tartom a németországi példák alapján egy átlag német polgár életének és a magyar emberek gondolatkörének repülőterek kontextusában történő összehasonlítását. Úgy vélem, az elért németországi tapasztalataimnak lehet magyarországi relevanciája, azok átvehetők lehetnek akár hazánkban is annak figyelembevételével, hogy nélkülözhetetlen tekintettel lenni az országok közötti sajátosságokra, a fejlettségbeli különbségekre. A tapasztalataim és eddig elért kutatási eredményeim azt bizonyítják, hogy leginkább a jövedelmi, a vagyoni, a gazdasági háttérrendszer lesz egy országban az, ami magyarázza a repülőterek működését, azok forgalmát.

A repülőterek turisztikai funkciónak vizsgálatával bízom benne, hogy a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskolában elkészített doktori értekezésemmel, a repülőterek turisztikai funkciójával kapcsolatos új szemlélettel, a repülőterek funkcióbővülésének vizsgálatával sikerült külföldi példákon keresztül, Magyarországon úttörőként rávilágítani a figyelmet a repülőterek működésében még kiaknázatlan új lehetőségekre. Az európai repülőterek alapfunkcióikon túli szolgáltatáskínálatának széleskörű elfogadottsága, azok kereslete még ugyan jelentős különbségeket mutat, viszont bízom benne, hogy egyszer ez megváltozik. A Budapesti Corvinus Egyetem Marketing Intézetében a témakör kutatását kutatótársaimmal útjára indítottuk, a jövőben az eddig elért tudás bázisán tovább dolgozunk.

Irodalom

Agarwal, S. – Ball, R. – Shaw, G. – Williams, A. M. (2000): *The geography of tourism production: Uneven disciplinary development?.* Tourism Geographies, 2(3): 241–263. DOI: 10.1080/14616680050082517

Ahlert, G. (2005): *Die Volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus: Ergebnisse des TSA für Deutschland.* GWS Discussion Paper 2005/7, Osnabrück.

Alansari, Z. – Soomro, S. – Belgaum, M. R. (2019): *Smart Airports: Review and Open Research Issues.* In: Emerging Technologies in Computing. 136–148. DOI: 10.1007/978-3-030-23943-5_10

Albert, G. – Szűcs, H. (2018): *Vonattal Ferihegyre? A repülőtér vasúti megközelítési lehetőségeinek gazdaságossági összevetése.* Közlekedéstudományi Szemle, 68(6): 15 – 16.

Allroggen, F. – Malina, R. (2014): *Do the regional growth effects of air transport differ among airports?* Journal of Air Transport Management, 37: 1 – 4. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2013.11.007

Almeida, C. (2011): *The new challenges of tourism airports – the case of Faro Airport.* Tourism & Management Studies, (7): 109–120.

Andereck, K. L. – Valentine, K. M. – Knopf, R. C. – Vogt, C. A. (2005): *Residents' Perceptions of Community Tourism Impacts.* Annals of Tourism Research, 32(4): 1056–1076. DOI: 10.1016/j.annals.2005.03.001

Andersson, T. D. (2007): *The tourist in the experience economy.* Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 7(1): 46–58. DOI: 10.1080/15022250701224035

Appold, S. J. – Kasarda, J. D. (2013): *The airport city phenomenon: Evidence from large US airports.* Urban Studies, 50(6): 1239–1259. DOI: 10.1177/0042098012464401

Ariffin, A. A. M. – Yahaya, M. F. (2013): *The relationship between airport image, national identity and passengers delight: A case study of the Malaysian low cost carrier terminal (LCCT).* Journal of Air Transport Management, 31(C): 33–36. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2013.02.005

Augé, M. (1995): *Non-Places. Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso. London.

Balizs, D. – Michalkó, G. (2017): *A turisztikai potenciál megújuló energia orientált befolyásolásának alternatívája egy nógrádi mintaterületen.* Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 2(4): 28–43.

Barros, C. P. – Peypoch, N. (2008): *A comparative analysis of productivity change in Italian and Portuguese airports.* International Journal of Transport Economics, 35(2): 205–216.

Batóg, J. – Foryś, I. – Gaca, R. – Głuszak, M. – Konowalczuk, J. (2019): *Investigating the Impact of Airport Noise and Land Use Restrictions on House Prices: Evidence from Selected Regional Airports in Poland.* Sustainability, 11, 412. DOI: 10.3390/su11020412

Bauer, A. – Berács, J. (1992): *Marketing.* Aula Kiadó, Budapest.

Bauer, A. – Berács, J. – Kenesei, ZS. (2007): *Marketing alapismeretek*. Aula Kiadó, Budapest.

Baum, H. – Esser, K. – Kurte, J. – Schneider, J. (2005): *Regionale Entwicklung und der Frankfurter Flughafen.* Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf.

Bán, D. (2011): *Utazás a pályaudvar körül: Az első indóháztól a pályaudvarokig.* L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Beerli, A. – Martín, J. D. (2004): *Factors influencing destination image.* Annals of Tourism Research, 31(3): 657–681. DOI: 10.1016/j.annals.2004.01.010

Benkő, M. (2017): *Zárt/nyitott – Városforma és térhasználat.* Építés – Építészettudomány, 45(3–4): 327–339. DOI: 10.1556/096.2017.45.3-4.5

Betancor, O. – Rendeiro, R. (1999): *Regulating privatized infrastructures and airport services.* World Bank Institute – Governance, Regulation and Finance Division, Washington.

Bezerra, G. C. L. – Gomes, C. F. (2016): *Measuring airport service quality: A multidimensional approach.* Journal of Air Transport Management, 53(C): 85–93.

Bezerra, G. C. L. – Gomes, C. F. (2019): *Determinants of passenger loyalty in multi-airport regions: Implications for tourism destination.* Tourism Management Perspectives, 31: 145–158. DOI: 10.1016/j.tmp.2019.04.003

Bilotkach, V. – Bush, H. (2020): *Airport competition from airports' perspective: Evidence from a survey of European airports.* Competition and Regulation in Network Industries, 21(3): 275-296. DOI: 10.1177/1783591720937876

Bitner, M. J. (1992): *Servicescapes: The Impact of Physical Surroundings On Customers and Employees.* Journal of Marketing, 56(2): 57–71. DOI: 10.2307/1252042

Blonigen, B. A. – Cristea, A. D. (2015): *Air service and urban growth: Evidence from a quasi-natural policy experiment.* Journal of Urban Economics, 86: 128–146. DOI: 10.1016/j.jue.2015.02.001

Bogicevic, V. – Bujisic, M. – Bilgihan, A. – Yang, W. – Cobanoglu, C. (2017): *The impact of traveler-focused airport technology on traveler satisfaction.* Technological Forecasting and Social Change, 123: 351–361. DOI: 10.1016/j.techfore.2017.03.038

Bogicevic, V. – Yang, W. – Bilgihan, A. – Bujisic, M. (2013): *Airport service quality drivers of passenger satisfaction.* Tourism Review, 68(4): 3–18. DOI: 10.1108/TR-09-2013-0047

Boonchunone, S. – Nami, M. – Tus-u-bul, S. – Pongthavornvich, J. – Suwunnamek, O. (2021): *Impact of airport service quality, image, and perceived value on loyalty of passengers in Suvarnabhumi Airport Service of Thailand.* Acta Logistica, 8(3): 237–257. DOI: 10.22306/al.v8i3.226

Bőhm, A. (2000): *Térségi identitás Magyarországon.* In: Glatz, F. (szerk.): Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés. Magyarország az ezredfordulón. MTA, Budapest. 111–125.

Brilha, N. M. (2008): *Airport requirements for leisure travellers.* In: Graham, A. – Papatheodorou, A. – Fortsyth, P. (szerk.): Aviation in tourism: Implications for leisure travel. Aldershot: Ashgate: 167–176.

Brueckner, J. K. (2003): *Airline Traffic and Urban Economic Development.* Urban Studies, 40(8): 1455–1469.

Bruś, T. (2017): *Recent Zones of Portraiture: The Selfie.* European Journal of Life Writing, 6: 87–100. DOI: 10.5463./ejlw.6.227

Burghouwt, G. – Redondi, R. (2013): *Connectivity in air transport networks: an assessment of models and applications.* Journal of Transport Economics and Policy, 47(1): 35–53.

Button, K. – Doh, S. – Yuan, J. (2010): *The role of smart airports in economic development.* Journal of Airport Management, 4(2): 125–136.

Button, K. – Lall, S. – Stough, R. – Trice, M. (1999): *High-technology employment and hub airports.* Journal of Air Transport Management, 5(1): 53–59. DOI: 10.1016/S0969-6997(98)00038-6

Caves, R. E. – Pickard, C. D. (2001): *The satisfaction of human needs in airport passenger terminals.* ICE Proceedings Transport, 147(1): 9–15. DOI: 10.1680/tran.2001.147.1.9

Chutiphongdech, T. – Vongsaroj, R. (2021): *The Success behind the World's Best Airport: The Rise of the Changi.* Asia Social Issues, 15(1): 1–15. DOI: 10.48048/asi.2022.250905

Cidell, J. (2015): *The role of major infrastructure in subregional economic development: an empirical study of airports and cities.* Journal of Economic Geography, 15(6): 1125–1144. DOI: 10.1093/jeg/lbu029

Cooper, A. – Smith, P. (2005): *The Economic Catalytic Effects of Air Transport I Europe.* Final report EEC/SEE/2005/004. Oxford Economic Forecasting, Oxford.

Correia, A. R. – Wirasinghe, S. C. (2007): *Development of Level of Service Standards for Airport Facilities: Application to Sao Paulo International Airport.* Journal of Air Transport Management, 13(2): 97–103. DOI: 10.1016/j.airtraman.2006.10.002

Crompton, J. L. (1979): *Motivations for pleasure vacation.* Annals of Tourism Research, 6(4): 408–424.

Csapó, J. – Gerdesics, V. – Gonda, T. – Raffay, Z. – Törőcsik, M. (2018): *Turizmus. A magyar lakosság turizmussal kapcsolatos beállítódása generációs szemléletű vizsgálattal.* Kézirat. EFOP-3.6.1-16-2016-00004. Elérhető online: https://ktk.pte.hu/sites/ktk.pte.hu/files/images/tudomany/rendezvenyek/fogyasztas/efop_generaciok_alaptanulmany_turizmus_2018_0.pdf (letöltve: 2021. április 21.)

Csapó, J. – Törőcsik, M. (2020): *A turizmus jövője, a nemzetközi és hazai turizmus legújabb trendjeinek elemzése elméleti és gyakorlati megközelítésben.* Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

Csapó J. – Törőcsik, M. – Nagy, Á. (2019): *Nemturizmus és életstílus összefüggések.* Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 4(2): 6–17.

Cséfalvay, Z. (1990): *Térképek a fejünkben.* Akadémiai Kiadó, Budapest.

Dann, G. M. S. (1981): *Tourist motivation an appraisal.* Annals of Tourism Research, 8(2): 187–219. DOI: 10.1177/004728758202100282

Debbage, K. (1999): *Air transportation and Urban-Economic Restructuring: Competitive Advantage in the U.S. Carolinas.* Journal of Air Transport Management, 5(4): 211–221.

de Certeau, M. (2010): *A cselekvés művészete.* Kijárat Kiadó, Budapest.

Denney, A. S. – Tewksbury, R. (2013): *How to write a literature review.* Journal of Criminal Justice Education, 24(2): 218–234. DOI: 10.1080/10511253.2012.730617

Dimitriou, D. J. (2018): *Comparative evaluation of airports productivity towards tourism development.* Cogent Business & Management, 5(1): 1–15. DOI: 10.1080/23311975.2018.1464378

Dobos, J. – Jeffres, L. (1993): *Perceptions of leisure opportunities and the quality of life in a metropolitan area.* Journal of Leisure Research, 25(2): 203–217.

Donadio, F. – Frejaville, J. – Lamier, S. – Vetault, S. (2018): *Artificial intelligence and collaborative robot to improve airport operations.* In Online Engineering & Internet of Things; Springer: Cham, Switzerland: 973–986.

Dong, P. – Siu, N. Y. M. (2013): *Servicescape elements, customer predispositions and service experience: The case of theme park visitors.* Tourism Management, 36: 541–551. DOI: 10.1016/j.tourman.2012.09.004

Donovan, R. J. – Rossiter, J. R. (1982): *Store atmosphere: An environmental psychology approach.* Journal of Retailing, 58(1): 34–57.

Dredge, D. (2003): *Destination place identity and regional tourism policy.* Tourism Geographies, 5(4): 383–407. DOI: 10.1080/1461668032000129137

Dudics, K. (2013): *Ökologikus építészet felé. Mit tanulhat az építészet az ökológiától – és mit tehet érte?* DLA értekezés, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.

Dúll, A. (2009): *A környezetpszichológia alapkérdései. Helyek, tárgyak, viselkedés.* L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Elburz, Z. – Nijkamp, P. – Pels, E. (2020): *Spatial effects of air transport on regional development: evidence from Turkey.* International Journal of Transport Economics, 47(2): 127–143. DOI: 10.19272/202006702002

El-Fadel, M. – Chahine, M. – Baaj, H. – Mezher, T. (2002): *Assessment of noise impacts at airports.* International Journal of Environmental Studies, 59(4): 447–467. DOI: 10.1080/00207230212739

Elliot, S. – Papadopoulos, N. – Kim, S. S. (2010): *An integrative model of place image: Exploring relationships between destination, product, and country images.* Journal of Travel Research, 50: 520–534. DOI: 10.1177/0047287510379161

Engel, J. F. – Kollat, D. T. – Blackwell, R.D. (1968): *Consumer Behavior.* Holt, Rinehart and Winston.

Erdősi, F. (1998): *A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedéspolitika, I. kötet.* Malév Kiadó, Budapest.

Erdősi, F. (1999): *Légi közlekedés és területi fejlődés (Air Transportation and Spatial Development).* Tér és Társadalom, 13(4): 45–76.

Erdősi, F. (2000): *Európa közlekedése és a regionális fejlődés: kommunikáció és regionális fejlődés.* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs

Erdősi, F. (2001): *A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei.* Elérhető online: http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf (letöltve: 2021. április 21.)

Erdősi, F. (2002): *Gondolatok a közlekedés szerepéről* a régiók/városok versenyképességének alakulásában. Tér és Társadalom, 16(1): 135–159. DOI: 10.17649/TET.16.1.840

Erdősi, F. (2005): *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg Campus Kiadó.

Erdősi, F. (2008): *Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás? A légi közlekedés fejlődésének alapvető problémái és területi különbségei Kelet-Európában*. Közlekedéstudományi Szemle, 58(1): 16–32.

Erdősi, F. (2009): *Kelet-Európa közlekedése.* Dialog-Campus Kiadó, Budapest-Pécs.

Erdősi, F. (2016): *Verseny vagy együttműködés? A Közel-Kelet hárompólusú légi közlekedésének kilátásai*. Debreceni Egyetem Gazdálkodástudományi és Vidékfejlesztési Kar Mezőgazdaság-, Élelmiszertudományi és Környezetgazdálkodási Kar: 125–132.

Ernszt, I. – Marton, ZS. – Tóth, D. (2022): *Szárnyalás és zuhanórepülés – A légi közlekedés és a koronavírus járvány.* In: Michalkó, G. – Németh, J. – Birkner, Z. (szerk.): Turizmusbiztonság, járvány, geopolitika. Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft., Budapest. 53–69.

Espey, M. – Lopez, H. (2000): *The impact of airport noise and proximity on residential property value.* Growth and Change, 31: 408 – 419. DOI: 10.1111/0017-4815.00135

Fageda, X. – Suárez-Alemán, A. – Serebrisky, T. – Fioravanti, R. (2018): *Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide.* Journal of Air Transport Management, 66: 65–75. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.10.008

Faisal, F. – Fatihah, A. N. – Aprilia, S. N. – Wiliyanda, W. (2020): *Smart Airport Model Implementation as A Tourist Attraction in West Java International Airport Kertajati.* Digital Press Social Sciences and Humanities, 4:00008. DOI: 10.29037/digitalpress.44355

Figueiredo, T. – Castro, R. (2019): *Passengers perceptions of airport branding strategies: the case of Tom Jobim International Airport – RIOgaleão, Brazil.* Journal of Air Transport Management, 74: 13–19. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2018.09.010

Fodness, D. (1994): *Measuring tourist motivation.* Annals of Tourism Research, 21(3): 555–581.

Fodness, D. – Murray, B (2007): *Passengers' expectations of airport service quality.* Journal of Services Marketing, 21(7): 492–506.

Földi, K. (2012): *A fogyasztói üzletválasztási döntések az élelmiszerorientált kiskereskedelemben*. Doktori értekezés. Pécsi Tudományegyetem.

Franssen, E. A. M. – van Wiechen, C. M. A. G. – Nagelkerke, N. J. D. – Lebret, E. (2004): *Aircraft noise around a large international airport and its impact on general health and medication use.* Occupational and Environmental Medicine, 61(5): 405–413. DOI: 10.1136/oem.2002.005488

Freathy, P. – O'Connell, F. (1998): *Supply chain relationships within airport retailing.* International Journal of Physical Distribution & Logistic Management, 28(6): 451–462. DOI: 10.1108/09600039810245102

Freathy, P. – O'Connell, F. (2020): *Market segmentation in the European airport sector.* Marketing Intelligence & Planning, 18(3): 102–111. DOI: 10.1108/02634500010327890

George, B. – Henthorne, T. L. – Panko, T. R. (2013): *ASQual: Measuring tourist perceived service quality in an airport setting.* International Journal of Business Excellence, 6(5): 526–536. DOI: 10.1504/IJBEX.2013.056093

G. Fekete, É. (2011): *Helyi termékek előállításának és értékesítésének kistérségi koordinációja.* A Falu, 26(1-2): 47–56.

Gibbons, S. – Wu, W. (2019): *Airports, access and local economic performance: evidence from China.* Journal of Economic Geography, 20(4): 903–937. DOI: 10.1093/jeg/lbz021

Goeldner, C. R. – Ritchie, J. R. B. (2012): *Tourism: principles, practices, philosophies.* Wiley, Hoboken.

Goetz, A. R. (1992): *Air Passenger Transportation and Growth in the U.S. Urban System, 1950–1987.* Growth and Change, 23(2): 217–238. DOI: 10.1111/j.1468-2257.1992.tb00580.x

Gonda, T. (2014): A *helyi termék turisztikai hasznosítása – a vidékfejlesztés új lehetősége.* A Falu, 29(1): 17–23.

Gonda, T. (2016): *A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai.* PTE Kultúratudományi, Pedagógusképző és Vidékfejlesztési Kar, Szekszárd.

Goossens, C. (2000): *Tourism introduction and pleasure motivation.* Annals of Tourism Research, 27(2): 301–321.

Gordon, I. – Goodall, B. (2000): *Localities and tourism.* Tourism Geographies, 2(3): 290–311. DOI: 10.1080/14616680050082535

Graham, A. (2019): *Airport management: a perspective article.* Tourism Review, 75: 102–108. DOI: 10.1108/TR-05-2019-0200

Green, R. K. (2007): *Airports and economic development.* Real Estate Economics, 35(1): 91–112. DOI: 10.1111/j.1540-6229.2007.00183.x

Griffitt, W. (1970): *Environmental effects on interpersonal affective behavior: ambient effective temperature and attraction.* Journal of Personality and Social Psychology, 15(3): 240–244. DOI: 10.1037/H0029432

Große, E. (2010): *Der Flughafen München – Wie prägt er aus Sicht der Gemeinden sein Umland? Zum möglichen soziokulturellen Einfluss eines internationalen Verkehrsflughafens auf seine Umlandgemeinden.* Universität Augsburg, Universität Kaiserslautern. Augsburg – Kaiserslautern.

Gupta, R. – Venkaiah, V. (2015): *Airport passengers: Their Needs and Satisfaction.* SCMS Journal of Indian Management, 12(3): 46–57.

Gyáni, G. (2007): *„Térbeli fordulat" és várostörténet.* Korunk, 18(7): 4–14.

Hakfoort, J. – Poot, T. – Rietveld, P. (2001): *The regional economic impact of an airport: the case of Amsterdam Schiphol Airport.* Regional Studies, 35(7): 595–604. DOI: 10.1080/00343400120075867

Hall, M. C. (2005): *Time, Space, Tourism and Social Physics.* Tourism Recreation Research, 30(1): 93–98. DOI: 10.1080/02508281.2005.11081236

Halpern, N. – Bråthen, S. (2011): *Impact of airports on regional accessibility and social development.* Journal of Transport Geography, 19: 1145 – 1154. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006

Halpern, N. – Mwesiumo, D. – Suau-Sanchez, P. – Budd, T. – Bråthen, S. (2020): *Ready for digital transformation? The effect of organisational readiness, innovation, airport size and ownership on digital change at airports.* Journal of Air Transport Management, 90, 101949. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2020.101949

Halpern, N. – Pagliari, R. (2008): *Direct, Moderating and Mediating Effects of Market Orientation on the Performance of Airports in Europe's Peripheral Areas.* Journal of Travel & Tourism Marketing, 24(1): 47–61. DOI: 10.1300/J073v24n01_04

Han, H. – Yu, J. – Kim, W. (2018): *Airport shopping – an emerging non-aviation business: triggers of traveler loyalty.* Journal of Travel & Tourism Marketing, 35(1): 1–11. DOI: 10.1080/10548408.2017.1422454

Hauser, M. (2016): *Trends im Konsumverhalten.* Wirtschaftspolitische Blätter, 4: 785–795.

Hinek, M. (2017): *A push és a pull motivációk szerepe a magyarok szabadidős utazásai során.* Turizmus Bulletin, 17(1-2): 5–14.

Holmqvist, J. – Diaz Ruiz, C. – Peñaloza, L. (2020): *Moments of luxury: Hedonic escapism as a luxury experience.* Journal of Business Research, 116: 503–513. DOI: 10.1016/j.jbusres.2019.10.015

Hong, J. – Chu, Z. – Wang, Q. (2011): *Transport infrastructure and regional economic growth: evidence from China. Transportation, 38(5): 737–752. DOI: 10.1007/s11116-011-9349-6*

Hong, S. J. – Choi, D. – Chae, J. (2020): *Exploring different airport users' service quality satisfaction between service providers and air travelers.* Journal of Retailing and Consumer Services, 52(C). DOI: 10.1016/j.jretconser.2019.101917

Hujer, J. (2008): *Regionalökonomische Effekte von Flughäfen.* Peter Lang Internationaler Verlag der Wissenschaften. Frankfurt am Main.

Ioannides, D. (2006): *Commentary: The Economic Geography of the Tourist Industry: Ten Years of Progress in Research and an Agenda for the Future.* Tourism Geographies, 8(1): 76–86. DOI: 10.1080/14616680500392515

Jacobsen, J. (2000): *Anti-tourist attitudes: Mediterranean charter tourism.* Annals of Tourism Research, 27(2): 284–300.

Jakopánecz, E. – Törőcsik, M. (2020): *Nem szívesen látott turisták… Keresletcsökkenés az overtourism lehetséges megoldásaként.* III. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia. Tanulmánykötet. Pécsi Tudományegyetem. 230–242.

Jankó, F. (2002): *A hely szelleme, a településimage és településmarketing.* Tér és Társadalom, 16(4): 39–62. DOI: 10.17649/TET.16.4.862

Jansen-Verbeke, M. (2009): *The territoriality paradigm in cultural tourism.* Tourism, 19(1-2): 25–31. DOI: 10.2478/V10106-009-0003-z

Jarach, D. (2001): *The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing-driven firm.* Journal of Air Transport Management, 7(2): 119–125. DOI: 10.1016/S0969-6997(00)00038-7

Jászberényi, M. – Munkácsy, A. – Forman, B. – Pintér, Á. (2018): *Közlekedés, mobilitás, turizmus.* Akadémiai Kiadó.

Jászberényi, M. – Pálfalvi, J. (2009): *Nemzetközi közlekedés és turizmus: Közlekedési ágak, fenntartható mobilitás, turisztikai trendek.* Aula Kiadó, Budapest.

Jenkins, O. H. (1999): *Understanding and measuring tourist destination images.* International Journal of Tourism Research, 1(1): 1–15. DOI: 10.1002/(SICI)1522-1970(199901/02)1:1<1::AID-JTR143>3.0.CO;2-L

Jeon, S. – Kim, M. (2012): *The effect of the servicescape on customers' behavioral intentions in an international airport service environment.* Service Business, 6(3): 279–295. DOI: 10.1007/s11628-012-0136-z

Jeong, Y. – Kim, S. (2019): *A study of event quality, destination image, perceived value, tourist satisfaction, and destination loyalty among sport tourists.* Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics, 32(4): 940–960. DOI: 10.1108/APJML-02-2019-0101

Jiang, H. – Zhang, Y. (2016): *An assessment of passengers experience at Melbourne Airport.* Journal of Air Transport Management, 54: 88–92. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2016.04.002

Juhász-Dóra, K. (2020): *Vendégtér-paradoxon. Budapesti luxusszállodák miliője a helyi társadalom szemszögéből.* PhD értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem.

Kazda, A. – Hromádka, M. – Mrekaj, B. (2017): *Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development.* Transportation Research Proedia, 28: 59–68. DOI: 10.1016/j.trpro.2017.12.169

Kesselring, S. (2007): *Globaler Verkehr – Flugverkehr.* In: Schöller, O. – Canzler, W. – Knie, A. Handbuch Verkehrspolitik, 828-853. DOI: 10.1007/978-3-531-90337-8_37

Kock, F. – Josiassen, A – Assaf, A. G. (2018): *On the Origin of Tourist Behavior.* Annals of Tourism Research, 73: 180–183. DOI: 10.1016/j.annals.2018.04.002

Kopp, M. – Kovács, M. (2006): *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón.* Semmelweis Kiadó, Budapest.

Kotler, P. (1999): *Marketing menedzsment*. Műszaki Könyvkiadó.

Kotler, P. (2000): *Kotler a marketingről.* Park Könyvkiadó, Budapest.

Kotler, P. (2012): *Marketingmendzsment.* Akadémiai Kiadó, Budapest.

Kovács, B. – Horkay, N. – Michalkó, G. (2006): *A turizmussal összefüggő életminőségindex kidolgozásának alapjai.* Turizmus Bulletin, 10(2): 19–26.

Kozma, B. (2000): *Desztináció marketing.* Tér és Társadalom, 14(2-3): 195–202.

Kőrösi, I. (2014): *Kettős kötődés: Németország gazdasági helyzete, szerepe az európai integrációban és Közép-Európában, az 1990–2013-as időszakban.* Külügyi Szemle, 13(1): 35–68.

Ku, E. C. – Chen, C. D. (2013): *Fitting facilities to self-service technology usage: Evidence from kiosks in Taiwan airport.* Journal of Air Transport Management, 32: 87–94.

Kucukvar, M. – Alawi, K. A. – Abdella, G. M. – Bulak, M. E. – Onat, N. C. – Bulu, M. – Yalçintaş, M. (2020): *A frontier-based managerial approach for relative sustainability performance assessment of the world's airports.* Sustainable Development, 29: 89–107. DOI: 10.1002/sd.2134

Lawton, R. N. – Fujiwara, D. (2016): *Living with aircraft noise: Airport proximity, aviation noise and subjective wellbeing in England.* Transportation Research Part D, 42: 104 – 118. DOI: 10.1016/j.trd.2015.11.002

Lengyel, M. (1986): *A turizmus állandó és új tényezői, valamint motivációi. (A turizmus új megközelítése).* Doktori értekezés. Budapest.

Lengyel, M. (1992): *A turizmus általános elmélete.* Viva, Budapest.

Lengyel, M. (1995): *A balatoni turizmus fejlesztési koncepciója.* KIT Képzőművészeti Kiadó. Budapest.

Lengyel, M. (2004): *A turizmus általános elmélete.* KIT-HFF, Budapest.

Leung, A. – Yen, B. T. H. – Lohmann, G. (2017): *Why passengers' geo-demographic characteristics matter to airport marketing.* Journal of Travel & Tourism Marketing, 34(6): 833–850. DOI: 10.1080/10548408.2016.1250698

Lian, J. I. – Bråthen, S. – Johansen, S. – Strand, S. (2005): *The economic impact of air transport.* Report 807/2005, Transport Economics Institute. Oslo.

Lloyd, J. (2003): *Airport technology, travel, and consumption.* Space and Culture, 6(2): 93–109. DOI: 10.1177/1206331203251254

Lloyd, R. – Evans, H. – Hollister, R. – Lynch, K. – Southworth, M. – Susskind, L. (1981): *Cities and City Panning.* Plenum Press, New York.

Lynch, K. (1984): *Good City Form.* MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Manai, A. (2018): *The Origins of Tunisian Tourism.* Journal of Mediterranean Studies, 27(1): 49–61.

McGraw, M. (2020): *The role of airports in city employment growth, 1950–2010.* Journal of Urban Economics, 103240. DOI: 10.1016/j.jue.2020.103240

Mehrabian, A. – Russel, J. A. (1974): *An approach to environmental psychology.* MIT Press, Cambridge.

Michalkó, G. (1999): *A városi turizmus elmélete és gyakorlata.* MTA FKI, Budapest.

Michalkó, G. (2001): *Turizmus és területfejlesztés.* In: Beluszky, P – Kovács, Z. (szerk.): A terület és településfejlesztés kézikönyve. CEBA Kiadó, Budapest. 113–120.

Michalkó, G. (2004): *A turizmuselmélet alapjai.* Kodolányi János Főiskola. Székesfehérvár.

Michalkó, G. (2005a): *A turisztikai miliő földrajzi értelmezése.* Tér és Társadalom, 19(1): 43–63.

Michalkó, G. (2005b): *Turizmusföldrajz és humánökológia: fejezetek a természet, a társadalom és az ember turizmushoz fűződő viszonyáról.* MTA FKI – Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár.

Michalkó, G. (2008): *A turisztikai tér társadalomföldrajzi értelmezésének új dimenziói.* Akadémiai nagydoktori thesis, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet.

Michalkó, G. (2010): *Boldogító utazás: a turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai.* MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.

Michalkó, G. (2012a): *Városimázs és versenyképesség: a turizmusorientált településmarketing néhány aspektusa.* Elérhető online: http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/1608/1/Turizmus_es_telepulesmarketing_p36_Michalko.pdf (letöltve: 2020. február 1.)

Michalkó, G. (2012b): *Turizmológia: elméleti alapok.* Akadémiai Kiadó. Budapest.

Michalkó, G. – Kiss, K. – Kovács, B. (2009): *Boldogító utazás: A turizmus hatása a magyar lakosság szubjektív életminőségére.* Tér és Társadalom, 23(1): 1–17.

Michalkó, G. – Rátz, T. (2005): *A mediterrán turisztikai miliő.* Turizmus Bulletin, 9(2): 28–35.

Michalkó, G. – Rátz, T. (2013): *Rejtett dimenziók a Kárpát-medence turizmusában.* In: Frisnyák, S. – Gál, A. (szerk.): Kárpát-medence: természet, társadalom, gazdaság. Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium, Nyíregyháza – Szerencs. 463–476.

Michalkó, G. – Rátz, T (2019): *Turizmus 3.0 – Támpontok a turizmustörténet legújabb korának megértéséhez.* In: Kátay, Á. – Michalkó, G. – Rátz, T. (szerk.): Turizmus 3.0. Kodolányi János Egyetem, MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Magyar Földrajzi Társaság. ISBN: 978-615-5075-47-6, ISSN: 1786-2310. Orosháza-Budapest. 9–14.

Michalkó, G. – Rátz, T. – Irimiás, A. (2011): *Egy magyarországi fürdőváros lakosságának életminősége: az orosházi eset.* In: Michalkó, G. – Rátz, T. (szerk.): Egészségturizmus és életminőség Magyarországon: Fejezetek az egészség, az utazás és a jól(l)ét magyarországi összefüggéseiről. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 137–153.

Ming-Kei, C. – Yui Yip, L. (2016): *Travelers' perception on airport satisfaction.* Journal of Business & Economic Policy, 3(2): 55–60.

Miskolczi, M. – Jászberényi, M. – Tóth, D. (2021): *Technology-Enhanced Airport Services—Attractiveness from the Travelers' Perspective.* Sustainability, 13, 705. DOI: 10.3390/su13020705

Molnár, E. – Fehér, A. (2013): *Tamási leghátrányosabb helyzetű kistérség jelene és kitörési lehetőségei.* Acta Scientiarum Socialium, (38): 239–254.

Monterrubio, C. – Andriotis, K. – Rodrígez-Muñoz, G. (2020): *Residents' perceptions of airport construction impacts: A negativity bias approach.* Tourism Management, 77. DOI: 10.1016/j.tourman.2019.103983

Moon, H. – Yoon, H. J. – Han, H. (2015): *Role of airport physical environments in the satisfaction generation process: mediating the impact of traveler emotion.* Asia Pacific Journal of Tourism Research, 21(2): 193–211. DOI: 10.1080/10941665.2015.1048260

Moon, H. – Yoon, H. J. – Han, H. (2017): *The effect of airport atmospherics on satisfaction and behavioral intentions: testing the moderating role of perceived safety.* Journal of Travel & Tourism Marketing, 34(6): 749–763. DOI: 10.1080/10548408.2016.1223779

Mrazova, M. (2014): *Sustainable development – the key for green aviation.* INCAS BULLETIN, 6(1): 109–122.

Mukkala, K. – Tervo, H. (2013): *Air Transportation and Regional Growth: Which Way Does the Causality Run?* Environment and Planning A, 45(6): 1508–1520. DOI: 10.1068/a45298

Nagy, E. – Csiszár, CS. (2018): *A „smart" és automatizált repülőterek jellemzőinek feltárása.* Közlekedéstudományi Szemle, 68(3): 35–44. DOI: 10.24228/KTSZ.2018.3.4

Nghiêm-Phú, B. – Suter, J. R. (2018): *Airport image: An exploratory study of McCarran International Airport.* Journal of Air Transport Management, 67(C): 72 – 84. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.11.011

Novoszath, P. (2018): *A regionális repülőterek szerepe és fejlődése Magyarországon.* Repüléstudományi Közlemények, 30: 1–42.

Nunkoo, R. – Ramkissoon, H. (2011): *Developing a community support model for tourism.* Annals of Tourism Research, 38(3): 964–988. DOI: 10.1016/j.annals.2011.01.017

O'Dell, T. (2005): *Experiencescapes: Blurring Borders and Testing Connections.* In: O'Dell, T. – Billing, P. (szerk.): Experiencescapes: Tourism, Culture and Economy. Business School Press, Copenhagen, 11–33.

Olariaga, O. D. (2021): *The Role of Regional Airports in Connectivity and Regional Development.* Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 49(4): 394–406. DOI: 10.3311/PPtr.16557

Page, S. (2004): *Transport and tourism.* In: Lew, A. A. – Hall M. C. – Williams A. M: A Companion to Tourism. Oxford: Blackwell. 146–158.

Pagnia, A. (1993): *Die Bedeutung von Verkehrsflughäfen für Unternehmungen: Eine exemplarische Untersuchung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn für Nordrhein-Westfalen.* Verlag Peter Lang GmbH. Frankfurt am Main.

Park, J. W. – Ryu, Y. K. (2019): *Investigating the Effects of Airport Servicescape on Airport Users' Behavioral Intentions: A Case Study of Incheon International Airport Terminal 2 (T2).* Sustainability, 11: 4171. DOI: 10.3390/su11154171

Park, K. – Park, J. W. (2018): *The effects of the servicescape of airport transfer amenities on the behavioral intentions of transfer passengers: A case study on Incheon International Airport.* Journal of Air Transport Management, 72: 68–76. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2018.08.002

Parsons, A. G. (2009): *Use of scent in a naturally odourless store.* International Journal of Retail & Distribution Management, 37(5): 440–452. DOI: 10.1108/09590550910954928

Patil, D. R. – Raj, M. P. (2019): *The Architecture of Airport Terminals: Gateway to a City.* Creative Space, 7(1): 11–18. DOI: 10.15415/cs.2019.71002

Percoco, M. (2010): *Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy.* Urban Studies, 47(11): 2427–2443. DOI: 10.1177/0042098009357966

Peter, M. – Bertschmann, D. – Zandonella, R. – Maibach, M. – Eichler, M. – Held, N. – Karl, M. (2013): *Regional und Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt.* Fraport AG. Zürich, Basel.

Pécsek, B. (2014): *Gyorsuló idő, lassuló turizmus: a lassú turizmus modellezése.* Turizmus Bulletin, 16(1): 3–10.

Pijet-Migoń, E. (2019): *Former airports in the landscape of European cities.* Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, 41(1): 111–129. DOI: 10.30450/201907

Pintér, Á. (2013): *A légi közlekedés új trendjei a Visegrádi Országokban, különös tekintettel a turizmusra.* PhD értekezés, Pécsi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola.

Polster, T. (2012): *Real Estate needs around airports.* Airports as Poles of Economic Development.

Postorino, M. N. (2010): *Development of Regional Airports: Theoretical Analyses and Case Studies.* WIT Press, Southampton, Boston.

Prentice, C. – Kadan, M. (2019): *The role of airport service quality in airport and destination choice.* Journal of Retailing and Consumer Services, 47: 40–48.

Puczkó, L. – Rátz, T. (1997): *Az attrakciótól az élményig. A látogatómenedzsment módszerei.* Akadémiai Kiadó. Budapest.

Puczkó, L. – Rátz, T. (1998): *A turizmus hatásai.* Aula – Kodolányi János Főiskola. Budapest.

Rajapaksha, A. – Jayasuriya, N. (2020): *Smart Airport: A Review on Future of the Airport Operation.* Global Journal of Management and Business Research, 20(3): 25–34. DOI: 10.34257/GJMBRAVOL20IS3PG25

Rátz, T. – Michalkó, G. – Kovács, B. (2008): *The influence of Lake Balaton's tourist milieu on visitors' quality of life.* Tourism, 56(2): 127–142.

Rátz, T. – Puczkó, L. (2000): *A turizmus társadalmi-kulturális hatásai.* Turizmus Bulletin, 4(2): 47–59.

Redondi, R. – Malighetti, P. – Paleari, S. (2013): *European connectivity: the role played by small airports.* Journal of Transport Geography, 29: 86–94. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.01.010

Ripoll-Zarraga, A. E. – Raya, J. M. (2020): *Tourism indicators and airports' technical efficiency.* Annals of Tourism Research, Elsevier, 80(C), 102819. DOI: 10.1016/j.annals.2019.102819

Robertson, J. A. (1995): *Airport and economic regeneration.* Journal of Air Transport Management, 2(2): 81–88. DOI: 10.1016/0969-6997(95)00033-X

Rodríguez-Díaz, A. – Adenso-Díaz, B. – González-Torre, P. (2017): *A review of the impact of noise restrictions at airports.* Transportation Research Part D-transport and Environment, 50(1): 144–153. DOI: 10.1016/J.TRD.2016.10.025

Rose, G. (1995): *Place and identity: a sense of place.* In: Massey, D. B. – Jess, P. M. (szerk.): A place in the World? Places, cultures and globalization. Oxford University Press, 87–132.

Rowley, J. – Slack, F. (1999): *The retail experience in airport departure lounges: Reaching for timelessness and placelessness.* International Marketing Review, 16(4-5): 363–376. DOI: 10.1108/02651339910281901

Russel, J. A. – Ward, L. M. (1982): *Environmental psychology.* Annual Review of Psychology, 33: 651–688. DOI: 10.1146/annurev.ps.33.020182.003251

Schmude, J. – Aevermann, T. (2015): *Tourismus und seine Folgen für die Menschen vor Ort.* Praxis Geographie, 11: 4–8.

Senft, T. M. – Baym, N. K. (2015): *What Does the Selfie Say? Investigating a Global Phenomenon.* International Journal of Communication, 9: 1588–1606.

Séra, L. (1990): *A pszichológia és a környezet.* Pszichológia, 10(4): 609–639.

Sime, J. D. (1986): *Creating places or designing places?.* Journal of Environmental Psychology, (6)1: 49–63. DOI: 10.1016/s0272-4944(86)80034-2

Sime, J. D. (1999): *What is environmental psychology? Text, content and context.* Journal of Environmental Psychology, 19(2): 191–206. DOI: 10.1016/jevp.1999.0137

Somogyi, B. (2019): *A magyarországi vasúthálózat turizmusföldrajzi térszerkezetben betöltött szerepe, valamint a vasúti turizmus potenciális fejlesztési lehetőségei Magyarországon.* PhD értekezés, PTE Földtudományok Doktori Iskola.

Southworth, M. – Ruggeri, D. (2011): *Beyond placelessness: place identity and the global city.* In: Banerjee, T. – Loukaitou-Sideris, A. (szerk.): Companion to Urban Design. Routledge, London. DOI: 10.4324/9780203844434

Spangenberg, E. R. – Sprott, D. E. – Grohmann, B. – Tracy, D. L. (2006): *Gender-congruent ambient scent influences on approach and avoidance behaviors in a retail store.* Journal of Business Research, 59(12): 1281 – 1287. DOI: 10.1016/j.jbusres.2006.08.006

SQW (2002): *Economic and Social Impact of No Frills Air Services in the Highlands and Islands.* Highlands & Islands Enterprise and Highlands & Islands Airports Ltd, Edinburgh.

Sulyok, J. (2006): *A turisztikai imázs*. Turizmus Bulletin, 10(4): 55–62.

Suzuki, Y. – Crum, M. R. – Audino, M. J. (2003): *Airport Choice, Leakage, and Experience in Single-Airport Regions.* Journal of Transportation Engineering, 129(2): 212–218. DOI: 10.1061/(ASCE)0733-947X(2003)129:2(212)

Szabó, S. – Tóth, R. (2013): *Repülőterek kialakítása, létesítményeinek kritikus elemei, védelmük lehetséges műszaki megoldásai.* Repüléstudományi Közlemények, 25(2): 89–113.

Szőllősi, L. – Szűcs, I. – Molnár, SZ. – Ladányi, K. (2014): *A helyi kézműves termékelőállítás és –forgalmazás során felmerülő együttműködés lehetőségei egyes kiemelt turisztikai vonzerővel rendelkező erdélyi településeken.* Journal of Central European Green Innovation, 2(3): 111–134.

Thelle, M. H. – Sonne, M. L. C. (2018): *Airport competition in Europe.* Journal of Air Transport Management, 67(C): 232–240. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.03.005

Tomkins, J. – Topham, N. – Twomey, J. – Ward, R. (1998): *Noise versus access: The impact of an airport in an urban property market.* Urban Studies, 35(2): 243–258. DOI: 10.1080/0042098984961

Tóth, D. (2019a): *A repülőtér, mint szabadidős tér.* II. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia, Tanulmánykötet. Pannon Egyetem, Nagykanizsai Kampusz. 117–124.

Tóth, D. (2019b): *Tourism and airports: passengers versus sense of security.* II. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia, Tanulmánykötet. Pannon Egyetem, Nagykanizsai Kampusz. 286–292.

Tóth, D. (2019c): *A repülőtér mint turisztikai vonzerő.* Utazás a Tudományban 2019: „Innováció a közlekedésben" Konferencia, Tanulmánykötet. Budapesti Corvinus Egyetem, 71–78.

Tóth, D. – Marossy, M. O. – Miskolczi, M. (2021a): *A repülőtér és várostérség közlekedési kapcsolata innovatív szolgáltatások igénybevételének kontextusában a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér példáján keresztül.* Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 6(2): 38–52. DOI: 10.15170/TVT.2021.06.02.03

Tóth, D. – Miskolczi, M. – Jászberényi, M. – Bakucz, L. (2021b*): Security and sustainability aspects at European airports by the Y and Z generations.* Északmagyarországi Stratégiai Füzetek, 18(1): 109–122. DOI: 10.32976/stratfuz.2021.26

Tóth, D. – Pfening, Á. (2021): *Repülőtér mint* vonzerő – az élményközpontú szolgáltatás a repülőtereken. Turizmus Bulletin, 21(3): 34–43. DOI: 10.14267/TURBULL.2021v21n3.4

Tóth, G. (2006): *Az autópályák területfejlesztő hatásának vizsgálata.* Közlekedéstudományi Szemle, 56(4): 137–148.

Törőcsik, M. – Csapó, J. (2018): Fogyasztói trendek hatása a turizmusra. In: Csapó, J. – Gerdesics, V. – Törőcsik, M. (szerk.): Generációk a turizmusban. I. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia, Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Tanulmánykötet. 8–22.

Tseng, W. C. – Wu, C. L. (2019): *A choice model of airline passengers' spending behaviour in the airport terminal.* Transportation Planning and Technology, 42(4): 380–390. DOI: 10.1080/03081060.2019.1600243

Tsui, K. W. H. – Tan, D. – Chow, C. K. W. – Shi, S. (2019): *Regional airline capacity, tourism demand and housing prices: A case study of New Zealand.* Transport Policy, 77: 8–22. DOI: 10.1016/j.tranpol.2019.02.007

Tveter, E. (2017): *The effect of airports on regional developments: Evidence from the construction of regional airports in Norway.* Research in Transportation Economics, 63: 50–58. DOI: 10.1016/j.retrec.2017.07.001

Uriely, N. (2005): *The Tourist Experience: Conceptual Developments.* Annals of Tourism Research, 32(1): 199–216. DOI: 10.1016/j.annals.2004.07.008

Van de Vijver, E. – Derudder, B. – Witlox, F. (2016): *Air Passenger Transport and Regional Development: Cause and Effect in Europe.* Promet – Traffic & Transportation, 28(2): 143–154. DOI: 10.7307/ptt.v28i2.1756

Vargas-Sánchez, A. – Porras-Bueno, N. – Plaza-Mejía, M. (2011): *Explaining residents' attitudes to tourism: Is a universal model possible?* Annals of Tourism Research, 38(2): 460–480. DOI: 10.1016/j.annals.2010.10.004

Veszelszki, Á. (2016): *A hashtag mint új frazeologizmus?* In: Bárdosi, V. (szerk.): A nyelvi pragmatika kérdései szinkrón és diakrón megközelítésben. Modern Filológiai Társaság – Tinta Könyvkiadó. Budapest. 147–158.

Voßkamp, T. – Reichsthaler, T. – Oberhofer, W. – Haupt, H – Hampe, S. – Müller, C. (2003): *Der Volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main.* Bulwien AG. München.

Wakefield, K. L. – Baker, J. (1998): *Excitement at the mall: determinants and effects an shopping response.* Journal of Retailing, 74(4): 515–539. DOI: 10.1016/S0022-4359(99)80106-7

Wakefield, K. L. – Blodgett, J. G. (1994): *The importance of servicescapes in leisure service settings.* Journal of Services Marketing, 8(3): 66–76. DOI: 10.1108/08876049410065624

Wattanacharoensil, W. (2019): *The Airport Experience.* In: Air Transport – A Tourism Perspective. DOI: 10.1016/B978-0-12-812857-2.00013-0

Wattanacharoensil, W. – Bunchongchit, K. (2021): *Data Analytics of Skytrax's Airport Review and Ratings: Views of Airport Quality by Passengers Types.* Research in Transportation Business and Management, 10688: 1–41. DOI: 10.1016/j.rtbm.2021.100688

Wattanacharoensil, W. – Fakfare, P. – Graham, A. (2021): *Airportscape and its Effect on Airport Sense of Place and Destination Image Perception.* Tourism Review. ISSN: 1660-5373. DOI: 10.1108/TR-01-2021-0036

Wattanacharoensil, W. – Schuckert, M. – Graham, A. (2015): *An Airport Experience Framework from a Tourism Perspective.* Transport Reviews, 36(3): 318–340. DOI: 10.1080/01441647.2015.1077287

Wattanacharoensil, W. – Schuckert, M. – Graham, A. – Dean, A. (2017): *An airport analysis of the airport experience from an air traveler perspective.* Journal of Hospitality and Tourism Management, 32: 124–135. DOI: 10.1016//j.jhtm.2017.06.003

Zak, D. – Getzner, M. (2014): *Economic Effects of Airports in Central Europe: A Critical Review of Empirical Studies and Their Methodological Assumptions.* Advances in Economics and Business, 2(2): 100–111. DOI: 10.13189/aeb.2014.020206

Zimmermann, V. – Felscher-Suhr, U. – Vogt, J. (2018): *Public perceptions of Frankfurt Airport's value – A survey approach.* Journal of Air Transport Management, 67(C): 46–54. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.11.005

Zsarnóczky, M. (2018): *Generációs sajátosságok vizsgálata turizmusfogyasztási szokások alapján.* In: Tudományos Mozaik 15. 256–265.

Internetes források

Aeroporto di Genova (2020): *Genova City Airport.* Elérhető online: https://www.airport.genova.it/en/# (letöltve: 2020. december 15.)

Airport Council International (2022): *Data Center.* Elérhető online: https://aci.aero/resources/data-center/ (letöltve: 2022. április 4.)

Airport Council International Europe (2022): *Industry data.* Elérhető online: https://www.aci-europe.org/industry-topics/industry-data.html (letöltve: 2022. április 4.)

Appold, S. J. – Kasarda, J. D. (2010): *Strategically Managing Airport Cities.* In Kasarda, J.: Global Airport Cities. Insight Media. Elérhető online: https://www.aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2014/08/9_GlobalAirportCities2.pdf (letöltve: 2021. március 5.)

Banerjee, T. (1971): *Urban experience and the development of city image: a study in environmental perception and learning.* Massachusetts Institute of Technology. Doctoral Thesis. Elérhető online: https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/71427 (letöltve: 2021. november 3.)

Bauer, S. – Jahnz, B. – Kastrup, B. – Schulz, H. D. – Wilkens, M. – Berlitz, J. – Bobinger, R. – Engelhardt, R. (2004): *Der Flughafen München und sein Umland. Grundlagenermittlung für einen Dialog. Ergebnisse eines Dialogprozesses für ein Leitkonzept Flughafenumland.* Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. München. Elérhető online: http://digital.bib-bvb.de/view/action/singleViewer.do?dvs=1637671168386~936&locale=hu&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=31&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true (letöltve: 2021. november 23.)

Bauer, S. – Kastrup, B. – Schulz, H. D. – Wikens, M. – Arnold-Rothmaier, H. – Behring, K. – von Neubeck-Hohlefelder, A. – Rid, W. Britschkat, G. – Frey, T. (2002): *Der Flughafen München und sein Umland. Grundlagenermittlung für einen Dialog. Strukturgutachten Teil 1.* Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. München. Elérhető online: http://digital.bib-bvb.de/view/action/singleViewer.do?dvs=1637670972011~18&locale=hu&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=31&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true (letöltve: 2021. november 23.)

Baum, H. – Esser, K. – Kurte, J. – Probst, K. M. (1999): *Der Flughafen Frankfurt / Main al Standortfaktor für die regionale Wirtschaft – Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte alternativer Beschäftigungsszenarien.* Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln. Elérhető online: https://www.yumpu.com/de/document/read/5851529/der-flughafen-frankfurt-main-als-standortfaktor-fur-die-regionale- (letöltve: 2022. június 30.)

Bayerisches Landesamt für Statistik (2022): *Bevölkerungsstand.* Elérhető online: https://www.statistik.bayern.de/statistik/gebiet_bevoelkerung/bevoelkerungsstand/ (letöltve: 2022. május 4.)

Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales (2021): *Ladenschlussrecht.* Elérhető online: https://www.stmas.bayern.de/ladenschlussrecht/index.php (letöltve: 2021. november 23.)

Berlitz, J. – Bobinger, R. – Engelhardt, R. – Fakler, O. – Keller, H. (2002): *Der Flughafen München und sein Umland. Grundlagenermittlung für einen Dialog. Verkehrsgutachten Teil 2.* Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. München. Elérhető online: http://digital.bib-bvb.de/view/action/singleViewer.do?dvs=1637671033336~600&locale=hu&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=31&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true (letöltve: 2021. november 23.)

Bulwien, H. – Hujer, R. – Kokot, S. – Mehlinger, C. – Voßkamp, T. (1999): *Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Szenarien.* München, Frankfurt/Main. Elérhető online: https://www.yumpu.com/de/document/read/6060633/einkommens-und-beschaftigungseffekte-des- (letöltve: 2021.december 30.)

Destatis (1992): *Tourismus. Tourismus in Zahlen.* Statistisches Bundesamt. Elérhető online: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00033547/Tourismus-Zahlen_1992.pdf (letöltve: 2021. február 1.)

Destatis (2008): *Tourismus. Tourismus in Zahlen.* Statistisches Bundesamt. Elérhető online: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00013732/1021500077004.pdf (letöltve: 2021. február 1.)

Destatis (2019): *Tourismus. Tourismus in Zahlen.* Statistisches Bundesamt. Elérhető online: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00132010 (letöltve: 2021. február 1.)

DKMA (2014): *Why focus on improving the passenger experience?* Elérhető online: http://www.dkma.com/en/images/downloads/customer-service/Why%20focus%20on%20the%20passenger%20experience.pdf (letöltve: 2021. június 8.).

Flughafen München Franz Josef Strauß (2015): *München ist der erste 5-Sterne-Flughafen in Europa!* Elérhető online: https://www.munich-airport.com/five-star-airport-1268505 (letöltve: 2021. július 15.)

Graver, B. – Zhang, K. – Rutherford, D. (2019): *CO_2 emissions from commercial aviation, 2018.* The International Council On Clean Transportation. Elérhető online: https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_CO2-commercl-aviation-2018_20190918.pdf (letöltve: 2021. április 21.)

Lynch, K. (1960): *The image of the city.* MIT Press, Cambridge, Massachusetts. Elérhető online: https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Image_of_The_City_book.pdf (letöltve: 2021. július 1.)

Muresan, F. (2011): Cultural Tourism and Rural Regeneration in Sibiu County, Romania – Case Study: Altâna – The Tourist Village of Hârtibaciu Valley. ASTRA. 339 – 344. Elérhető online: www.wseas.us/e-library/conferences/2011/Drobeta/TED/TED-57.pdf (letöltve: 2021. április 21.)

Rusz-Ajtony, E. (2016): *Nem-helyek.* Elérhető online: https://prezi.com/fm4opmoed0fj/nem-helyek/ (letöltve: 2019. január 30.)

Singapore Changi Airport (2021): *Attractions.* Elérhető online: https://www.changiairport.com/en/discover/attractions.html (letöltve: 2020. november 4.)

Sölch, A. (1995): *Entwicklung des modernen Tourismus (ab 18. Jh.) in Europa.* Wirtschaftsgeographie, Universität München. Elérhető online:

http://www.wirtschaftsgeografie.com/Tourismus/Entwicklung_Tourismus/body_entwicklung_tourismus.html (letöltve: 2020. november 25.)

Statista (2022a): *Einwohnerzahl in Bayern von 1960 bis 2021.* Elérhető online: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154879/umfrage/entwicklung-der-bevoelkerung-von-bayern-seit-1961/ (letöltve: 2022. április 4.)

Statista (2022b): *Number of transported air passengers in Germany from 2004 to 2021.* Elérhető online: https://www.statista.com/statistics/590285/germany-number-air-passengers/ (letöltve: 2022. április 4.)

SQW (2021): *The Segal Quince Wicksteed Partnership.* Elérhető online: https://www.sqw.co.uk/about-us. (letöltve: 2021. december 30.)

Thierstein, A. – Buser, B. – Abegg, C. – Schulze, T. (2011): *Regionaler Strukturwandel im Umland des Flughafen Münchens.* Zürich. Elérhető online: https://www.munich-airport.de/_b/0000000000000000374229bb583709e7/studie-regionaler-strukturwandel-langfassung-2011.pdf (letöltve: 2021. december 30.)

Tóbi, I. – Törőcsik, M. (2013): *A fiatalok fogyasztása, tartalomfogyasztása – irodalomkutatás.* Pécsi Tudományegyetem. Elérhető online: https://ktk.pte.hu/sites/ktk.pte.hu/files/images/szervezet/intezetek/mti/tobi_torocsik_a_fiatalok_fogyasztasa_tartalomfogyasztasa_-_irodalomkutatas_2013.pdf (letöltve: 2021. április 21.)

Tudományos és Köznyelvi Szavak Magyar Értelmező Szótára (2021): *A repülőtér szó jelentése.* Elérhető online: https://meszotar.hu/keres-rep%C3%BCl%C5%91t%C3%A9r (letöltve: 2021. augusztus 1.)

UNWTO (2020): *World Tourism Organization International Tourism Highlights, 2019 Edition.* Elérhető online: https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152 (letöltve: 2021. április 21.)

Zenglein, M. J. – Müller, J. (2007): *Non-Aviation Revenue in the Airport Business – Evaluating Performance Measurement for a Changing Value Proposition.* Berlin School of Economics. Elérhető online: http://gapprojekt.de/downloads/gap_papers/Performance_Measurement_02_11_07.pdf (letöltve: 2021. augusztus 21.)

Melléklet

1. számú melléklet: A fogyasztói döntések, igények feltárása a repülőtereken (Személyes megkérdezés)

1. Miért tartózkodik Ön most a repülőtéren? Mi a repülőtéren történő tartózkodásának a konkrét indoka?

2. Az utazásához miért épp ezt a repülőteret választotta?

3. Jól érzi Ön most itt magát? Milyennek ítéli meg a repülőtéren átélt élményei minőségét?

4. Van esetleg olyan igénye, amelyet a repülőtér épp nem tud kielégíteni? Hiányol esetleg valamit a repülőtérről?

5. Mi az Ön neme?

6. Mi az Ön életkora?

7. Hol van az Ön lakóhelye?

8. Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége?

2. számú melléklet: A légi közlekedés, repülőtér-fejlesztés – fogyasztói döntések, igények feltárása (Kérdőíves megkérdezés)

1. Szokott Ön turisztikai céllal repülni?

○ Igen (1)

○ Nem (2)

2. Kérjük, állítsa sorrendbe, hogy a légitársaság kiválasztásában mennyire fontosak az alábbi szempontok?

_____ Repülőjegy ára (1)
_____ Az érintett repülőterek szolgáltatásainak mennyisége és minősége (2)
_____ A légitársaság szolgáltatásainak mennyisége és minősége (3)
_____ A légitársaság esetén a fedélzeti ellátás (4)
_____ Az érkezést követően a repülőtéren a könnyű közlekedés (5)
_____ Egyszerű eljutás a városba (6)
_____ Átszállás esetén a csatlakozási lehetőségek száma (7)

3. A repülős útja előtt szokott internetes forrásokból, véleményekből információkat gyűjteni az adott repülőtérről? (*Például: TripAdvisor*)

○ Igen (1)

○ Nem (2)

4. Befolyásolja Önt az a foglalásával kapcsolatos döntésében, hogy egy járatkésés esetén nagyobb repülőterek esetén a legkorábbi következő, akár más légitársaságok járataival is folytathatja az útját azonnali átfoglalás keretein belül?

○ Egyértelműen igen (1)

○ Talán igen (2)

○ Inkább nem (3)

○ Egyáltalán nem (4)

○ Nem tudom eldönteni (5)

5. A repülőtérre való érkezés tervezésekor, egy rövid- vagy középtávú út esetén milyen légitársasággal utazik szívesen?

○ Hagyományos légitársaság (1)

○ Fapados légitársaság (2)

6. A repülőtér eléréséhez, elhagyása esetén Ön általában milyen közlekedési eszközöket részesít előnyben?

- ☐ Taxi (1)
- ☐ Tömegközlekedés (2)
- ☐ Transzferjárat (3)
- ☐ Saját autó (4)
- ☐ Bérautó (5)
- ☐ Megosztott közlekedés (6)
- ☐ Egyéb, éspedig: (7)

7. Ön fontosnak tartja a helyi gasztronómia biztosítását a repülőtereken?

- ○ Egyértelműen igen (1)
- ○ Talán igen (2)
- ○ Inkább nem (3)
- ○ Egyértelműen nem (4)
- ○ Nem tudom eldönteni (5)

8. Ön a repülései alatt a várakozási idejét, átszállási idejét általában mivel tölti el a repülőtereken?

- ☐ Étkezés (1)
- ☐ Vásárlás (2)
- ☐ Pihenés, szórakozás (3)
- ☐ Munkavégzés (4)
- ☐ Egyéb, éspedig: (5)

9. Ha Ön hosszabb átszállási idővel repül és Önnek alapjaiban nem célterülete adott átszállást biztosító repülőtér városa, szívesen elhagyja a repülőteret pár óra erejéig hosszabb átszállási idő esetén?

- ○ Egyértelműen igen (1)
- ○ Talán igen (2)
- ○ Inkább nem (3)
- ○ Egyértelműen nem (4)

○ Nem tudom eldönteni (5)

10. Kérjük, értékelje 1-10-ig terjedő skálán európai rövid- és középtávú, korábbi utazásaival kapcsolatos elégedettségét!

	1 2 3 4 5 6 6 7 8 9 10
Elégedettségi szint ()	

11. Ha az Ön lakóhelye közelében található lenne egy repülőtér és az bár jellegéből adódóan egy távolabb eső területen, viszont szolgáltatásai mennyiségében és minőségében koncentráltan biztosítaná az Ön mindennapos ügyei elintézéséhez szükséges közszolgáltatások ügyfélszolgálatait, bankokat, élelmiszerboltokat stb., felkeresné ügyei elintézéséhez az adott repülőteret?

○ Egyértelműen igen (1)

○ Talán igen (2)

○ Inkább nem (3)

○ Egyértelműen nem (4)

○ Nem tudom eldönteni (5)

12. Ha az Ön környezetében egy adott repülőtér mindenki számára ingyenes programokat, rendezvényeket biztosítana, felkeresné szabadidejében például a családjával nem utazási célból az adott repülőteret?

○ Egyértelműen igen (1)

○ Talán igen (2)

○ Inkább nem (3)

○ Egyértelműen nem (4)

○ Nem tudom eldönteni (5)

13. Ha az Ön környezetében található lenne egy olyan repülőtér, amely nemcsak az utasok, hanem mindenki számára számos ország gasztronómiai kínálatát biztosítaná, felkeresné a repülőteret például egy családi vacsora indítékával?

○ Egyértelműen igen (1)

○ Talán igen (2)

○ Inkább nem (3)

○ Egyértelműen nem (4)

○ Nem tudom eldönteni (5)

14. Ha az Ön környezetében található lenne egy olyan repülőtér, amely nemcsak az utasok, hanem mindenki számára szolgáltatásaikban folyamatosan megújuló szabadidős létesítmények biztosítását tűzné ki célul, felkeresné a repülőteret ezekért a szolgáltatásokért?

- ○ Egyértelműen igen (1)
- ○ Talán igen (2)
- ○ Inkább nem (3)
- ○ Egyértelműen nem (4)
- ○ Nem tudom eldönteni (5)

15. A válaszadó neme

- ○ Férfi (1)
- ○ Nő (2)
- ○ Egyéb (3)
- ○ Nem válaszol (4)

16. Válaszadó kora

- ○ 18-29 (1)
- ○ 30-39 (2)
- ○ 40-49 (3)
- ○ 50-59 (4)
- ○ 60-69 (5)
- ○ 70- (6)

17. Válaszadó lakóhelye

- ○ Falu, község (1)
- ○ Város (2)
- ○ Megyeszékhely (3)
- ○ Főváros (4)

18. Mi az Ön legmagasabb, befejezett iskolai végzettsége?

○ 8 általános, vagy kevesebb (1)

○ Szakmunkásképző, szakiskola (érettségit nem adó) (2)

○ Szakközépiskolai, gimnáziumi érettségi (3)

○ Középiskola utáni nem felsőfokú végzettség (technikum, OKJ stb.) (4)

○ Főiskola / alapszak (5)

○ Egyetem / mesterszak / osztatlan képzés (6)

○ Tudományos fokozat (PhD, DLA) (7)

○ Egyéb, éspedig: (8)

19. Melyiket tekinti főtevékenységének mindezek közül?

○ Teljes munkaidőben dolgozik (1)

○ Részmunkaidőben dolgozik (2)

○ Munkanélküli és álláskereső (3)

○ Munkanélküli, de nem keres állást (4)

○ Tanuló (5)

○ Öregségi nyugdíjas (6)

○ Rokkantnyugdíjas (7)

○ Háztartásbeli (gyermek vagy idős háztartástag otthoni ellátása okán vagy más okból) (8)

○ GYES-en, GYED-en, GYÁS-on lévő (9)

○ Szociális segélyezett (10)

○ Egyéb nyugdíj, vagy nyugdíj-jellegű ellátás (11)

○ Egyéb éspedig: (12)

20. Mely társadalmi rétegbe sorolná magát az alábbiak közül?

○ Alsó osztály (1)

○ Munkásosztály (2)

○ Alsó középosztály (3)

○ Középosztály (4)

○ Felső középosztály (5)

- ○ Felsőosztály (6)
- ○ Nem kívánok válaszolni (7)

3. számú melléklet: A gasztronómiai szolgáltatások igénybevétele

Vizsgálat célja: gasztronómiával foglalkozó kérdések vizsgálata, standardizálással.

- Q7: Ön fontosnak tartja a helyi gasztronómia biztosítását a repülőtereken?
- Q13: Ha az Ön környezetében található lenne egy olyan repülőtér, amely nemcsak az utasok, hanem mindenki számára számos ország gasztronómiai kínálatát biztosítaná, felkeresné a repülőteret például egy családi vacsora indítékával?

	Nem		Életkor				Lakóhely				Végzettség				Társadalom		
	Férfi	Nő	18-29	30-39	40-49	50-59	Köz-ség	Vá-ros	M. székhely	Főváros	Érettsé-gi	Techni-kum	Főisko-la	Egye-tem	Alsó közép	Kö-zép	Felső közép
Percentilis:																	
0,01-20,00	8,78	4,46	5,62	2,70	3,70	15,52	8,77	10,83	6,86	4,87	6,90	4,69	5,13	5,10	4,41	5,90	6,75
20,01-40,00	13,66	12,54	13,76	8,11	9,88	17,24	8,77	9,79	12,75	15,93	11,38	18,75	9,40	17,35	10,29	12,42	14,11
40,01-60,00	15,61	22,56	20,79	20,27	17,28	25,86	17,54	22,17	15,69	21,68	22,07	23,44	17,95	18,37	20,59	20,81	21,47
60,01-80,00	48,29	47,35	48,03	50,00	53,09	31,03	43,86	48,45	47,06	45,13	47,24	39,06	52,99	45,92	50,00	47,83	44,79
80,01-100,00	13,66	13,09	11,80	18,92	16,05	10,35	21,05	8,76	17,65	12,39	12,41	14.06	14,53	13,27	14,71	13,04	12,88
Gyakoriságok súlyo-zott átlaga	3,44	3,52	3,47	3,74	3,68	3,034	3,60	3,35	3,56	3,44	3,47	3,39	3,62	3,45	3,60	3,50	3,43
Számtani közép	-0,08	0,06	-0,05	0,40	0,32	-0,62	0,18	-0,19	0,10	-0,12	-0,04	-0,04	0,15	-0,05	0,16	-0,01	-0,05
Köppen-féle aszim-metria	0,21	0,21	0,06	0,41	0,14	-0,17	0,12	0,20	0,20	0,09	0,08	0,06	0,32	0,14	0,35	0,19	0,01

4. számú melléklet: A szabadidős szolgáltatások igénybevétele

Vizsgálat célja: szabadidő eltöltésével foglalkozó kérdések vizsgálata, standardizálással.

- Q9: Ha Ön hosszabb átszállási idővel repül és Önnek alapjaiban nem célterülete adott átszállást biztosító repülőtér városa, szívesen elhagyja a repülőteret pár óra erejéig hosszabb átszállási idő esetén?
- Q12: Ha az Ön környezetében egy adott repülőtér mindenki számára ingyenes programokat, rendezvényeket biztosítana, felkeresné szabadidejében például a családjával nem utazási célból az adott repülőteret?
- Q14: Ha az Ön környezetében található lenne egy olyan repülőtér, amely nemcsak az utasok, hanem mindenki számára szolgáltatásaikban folyamatosan megújuló szabadidős létesítmények biztosítását tűzné ki célul, felkeresné a repülőteret ezekért a szolgáltatásokért?

	Nem		Életkor				Lakóhely				Végzettség				Társadalom		
	Férfi	Nő	18-29	30-39	40-49	50-59	Köz-ség	Vá-ros	M. székhely	Fővá-ros	Érettsé-gi	Techni-kum	Főisko-la	Egye-tem	Alsó közép	Kö-zép	Felső közép
Percentilis:																	
0,01-20,00	2,38	0,00	0,56	1,35	0,00	3,51	0,00	0,54	0,00	1,77	1,03	0,00	0,00	2,04	1,47	0,93	0,00
20,01-40,00	11,91	10,31	9,83	12,16	16,05	7,02	10,53	11,41	11,77	10,18	11,38	7,81	8,55	14,29	10,29	10,87	11,11
40,01-60,00	23,33	28,41	29,49	21,62	14,82	31,58	14,04	21,74	25,49	34,07	26,21	25,00	27,35	27,55	20,59	24,22	32,72
60,01-80,00	42,38	39,83	42,70	35,14	39,51	38,60	43,86	45,11	44,12	34,96	42,41	40,63	41,03	35,71	45,59	42,86	35,19
80,01-100,00	20,00	21,45	17,42	29,73	29,63	19,30	31,58	21,20	18,63	19,03	18,97	26,56	23,08	20,41	22,06	21,12	20,99
Gyakoriságok súlyozott átlaga	3,66	3,72	3,67	3,80	3,83	3,63	3,97	3,75	3,70	3,59	3,67	3,86	3,79	3,58	3,77	3,72	3,66
Számtani közép	-0,10	0,06	-0,08	0,22	0,25	-0,16	0,52	0,08	0,03	-0,21	-0,08	0,29	0,19	-0,18	0,14	0,07	-0,13
Köppen féle aszimmetria	-0,11	-0,10	-0,11	-0,03	-0,04	-0,10	-0,05	-0,05	-0,20	0,08	-0,12	-0,06	-0,11	-0,06	-0,06	-0,07	-0,18

5. számú melléklet: A standardizált értékek közötti korrelációs kapcsolat

	Q5	Q7	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q18	Q21	Q22	Q23
Q3	0,09	0,08	0,02	0,01	0,11	0,09	0,06	0,13	0,27	0,18	0,11	0,03	0,15	0,08
Q5		0,10	0,04	-0,13	0,00	-0,06	0,00	-0,02	-0,05	0,04	0,17	0,05	0,09	0,00
Q7			0,15	0,05	0,18	0,25	0,33	0,23	0,11	0,11	0,09	0,09	0,14	0,10
Q9				0,06	0,12	0,14	0,14	0,10	0,06	0,09	0,08	0,10	0,16	0,12
Q10					0,00	0,07	0,10	0,08	0,14	0,08	-0,07	0,09	0,16	0,18
Q11						0,45	0,41	0,53	0,11	0,11	0,04	0,00	0,19	0,11
Q12							0,49	0,66	0,08	0,14	-0,02	0,03	0,17	0,14
Q13								0,62	0,09	0,10	0,06	0,07	0,23	0,15
Q14									0,11	0,16	0,08	0,11	0,27	0,21
Q15										0,40	0,25	0,07	0,20	0,12
Q16											0,34	0,18	0,24	0,14
Q18												0,12	0,07	0,04
Q21													0,29	0,35
Q22														0,70

6. számú melléklet: A lakosság számának változása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (fő; százalék)

Vizsgált térség	Lakosság száma (Év: 1987)	Lakosság száma (Év: 2000)	Növeke-dés 2000/1987 (fő)	Növeke-dés 2000/1987 (%)	Lakosság eloszlása (Év: 2000) (%)	Lakosság száma (Év: 2018)	Lakosság eloszlása (Év: 2018) (%)	Lakosság száma (Év: 2020)	Lakosság eloszlása (Év:2020) (%)	Növeke-dés 2018/1987 (fő)	Növeke-dés 2018/1987 (%)	Növeke-dés 2020/1987 (%)	Növeke-dés 2020/1987 (%)
LK Ebersberg (4)	21446	29405	7959	37,1	5,8	39617	6,6	40051	6,6	18171	84,7	18605	86,8
LK Erding (26)	89844	115939	26095	29,0	23,0	137660	22,8	138891	22,8	47816	53,2	49047	54,6
LK Freising (24)	119579	152307	32728	27,4	30,2	179116	29,7	180313	29,6	59537	49,8	60734	50,8
LK München (8)	79672	97179	17507	22,0	19,2	116374	19,3	116405	19,1	36702	46,1	36733	46,1
LK Landshut (8)	40981	51585	10604	25,9	10,2	58581	9,7	59494	9,8	17600	42,9	18513	45,2
Landshut városa	56398	58746	2348	4,2	11,6	72404	12,0	73065	12,1	16006	28,4	16667	29,6
Vizsgált térségek összesen (71)	407920	505161	97241	23,8	100,0	603752	100,0	608219	100,0	195832	48,0	200299	49,1
Bajorország	10902643	12230255	1327612	12,2		13076721		13140183		2174078	19,9		20,5

7. számú melléklet: Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók gazdasági ágazatok szerint Freising és Erding térségében, továbbá teljes Bajorországban (fő; százalék)

Gazdasági ágazat	Vizsgált térség (71)										
	1991		2000		Változás 2000/1991 (%)	2018		Változás 2018/1991 (%)	2020		Változás 2020/1991 (%)
	abszolút (fő)	részarány (%)	abszolút (fő)	rész-arány (%)		abszolút (fő)	részarány (%)		abszolút (fő)	részarány (%)	
Mezőgazdaság és erdészet	1.965	1,2	1.870	0,9	-4,8	1.345	0,4	-31,6	1.348	0,4	-31,4
Feldolgozóipar	73.921	44,7	64.657	30,0	-12,5	66.008	21,3	-10,7	58.688	18,9	-20,6
Szolgáltatások	89.460	54,1	149.195	69,2	66,8	242.701	78,3	271,3	250.915	80,7	280,5
ebből:											
Kereskedelem és közlekedés	36.791	22,2	71.827	33,3	95,2	100.844	32,5	274,1	100.636	32,4	273,5
Egyéb terület	52.669	31,9	77.368	35,9	46,9	141.857	45,8	269,3	150.279	48,3	285,3
Összesen	165.346	100,0	215.722	100,0	30,5	310.054	100,0	187,5	310.951	100,0	188,1

8. számú melléklet: Társadalombiztosítási járulékköteles munkavállalók számának változása és eloszlása a München Franz Josef Strauß repülőtér térségében (fő; százalék)

Vizsgált térség	1987 (fő)	2000 (fő)	2018 (fő)	2020 (fő)	Növekedés 2000/1987 (%)	Növekedés 2018/1987 (%)	Növekedés 2020/1987 (%)	Eloszlás 1987 (%)	Eloszlás 2000 (%)	Eloszlás 2018 (%)	Eloszlás 2020 (%)
LK Ebersberg (4)	5353	8982	14157	14122	67,8	164,5	163,8	3,8	4,2	4,4	4,4
LK Erding (26)	20244	25132	44989	46257	24,1	122,2	128,5	14,2	11,7	14,1	14,3
LK Freising (24)	37058	60151	82489	83762	62,3	122,6	126,0	26,1	27,9	25,8	25,8
LK München (8)	40600	77510	116278	118698	90,9	186,4	192,4	28,6	35,9	36,4	36,6
LK Landshut (8)	9132	15183	22614	23693	66,3	147,6	159,5	6,4	7,0	7,1	7,3
Landshut városa	29774	28764	38900	37833	-3,4	30,7	27,1	20,9	13,3	12,2	11,7
Vizsgált térségek összesen (71)	142161	215722	319427	324365	51,7	124,7	128,2	100,0	100,0	100,0	100,0
LK Freising a 17.500 repülőtéri alkalmazott nélkül	37058	42651	64989	66262	15,1	75,4	78,8	26,1	19,8	20,3	20,4
LK Freising a 17.500 repülőtéri alkalmazott által generált növekedéssel együtt	x	17500	17500	17500	x	x	x	x	8,1	5,5	5,4