

A légi közlekedés közgazdaságtana Európában

Első rész: Légi közlekedés és növekedés

Szerzők: Alex Chapman, Felix Pot

Dátum: 2025. november 13.

A légi közlekedés növekedését érintő kérdések – például a repülőtér-bővítések vagy a repülési adók – elbírálásakor a döntéshozók gyakran úgy állítják be a döntéseiket, mint a gazdasági nyereség és a környezeti veszteségek közötti kompromisszumot. Ebben a megközelítésben a gazdasági haszon meglétét sokszor csak feltételezik, vagy csak felületesen vizsgálják felül.

Ez a tanulmány az első abból a három jelentésből álló sorozatból, amely közelebbről vizsgálja felül a légi közlekedés növekedésének európai gazdasági hatásait, az alábbi kérdéseket körbejárva:

1. Van-e hatása a légi közlekedés növekedésének a gazdasági aktivitásra, és ha igen, ez a hatás pozitív-e, valamint hol, mikor és miért jelentkezik?
2. Hasznos és igazságos a gazdasági hatások eloszlása a régiók és a társadalmi csoportok között?
3. Megalapozottak-e a feltételezett gazdasági hatások a klíma- és környezeti károk, valamint az ökoszisztéma billenési pontjainak kockázatai tükrében, és léteznek-e alacsonyabb terheléssel járó alternatívák?

A Pot és Koster (2022) által kidolgozott, szakmailag lektorált módszertant követve, Európa 274 alrégiójára kiterjedő statisztikai elemzés alapján ez a jelentés megállapítja, hogy a légi közlekedés növekedésének a szélesebb gazdaságra gyakorolt nettó hatása Európa-szerte nagymértékben eltérő. Bár elemzésünk szerint az ágazat által finanszírozott kutatásokban bemutatott, a légi közlekedés és a bruttó hazai termék (GDP) növekedése közötti fő korreláció általánosságban megállja a helyét európai szinten, az okok kapcsolati kérdését alulértékelték, a helyi és időbeli eltérések jelentőségét pedig elbagatellizálták.

Elemzésünk azt mutatja, hogy az az ok-okozati összefüggés, amelyben **a légi összeköttetések bővülése hajtja az egy főre jutó GDP növekedését**, statisztikailag az európai régióknak csupán 37%-ában (101 régióban) támasztható alá – ezek jelentős része Kelet-Európában található. Az európai régiók 53%-ában (145 régióban) olyan okozati kapcsolatot találtunk, ahol **a jövedelem növekedése generálja a légi közlekedés iránti keresletet (főként a kiutazó turizmust)**. Ezek a régiók dominálnak Észak- és Nyugat-Európa nagy részén. E kétfajta ok-okozati viszony között csekély átfedés volt megfigyelhető (a régiók 12%-ánál, míg a régiók 22%-ánál semmilyen okozati kapcsolatot nem sikerült azonosítani).

Európa egészét tekintve több olyan régiót találtunk, ahol a légi közlekedés iránti kereslet az egy főre jutó GDP növekedésére adott válasznak tűnt, mint olyat, ahol a légi összeköttetés hajtotta volna a növekedést. Emellett azonosítottunk a régiók egy kisebb csoportját (11%), ahol a két

mutató közötti korreláció negatív volt. Ezen megállapításokat anélkül tettük, hogy figyelembe vettük volna a légi közlekedés által a klímatudatosság hiányából és környezeti hatásokból eredő GDP-veszteségeket.

Eredményeink fontos tanulságokkal szolgálnak a jelenlegi szakpolitikai döntések számára. A döntéshozók nem hagyatkozhatnak sem a „feltételezett” növekedési előnyökre, sem az elavult vagy régióspecifikus adatok hiányában kiszámított összefüggésekre.

A légi közlekedési stratégián dolgozó döntéshozók számára kiemelt fontosságú kontextuális tényezők szemléltetésére statisztikai klaszterezési módszert alkalmaztunk, hogy Európa régióit a légi összeköttetés és a gazdaság közötti kapcsolat típusa szerint jellemezzük. Ez négy elkülönülő klaszter létrehozásához vezetett.

Klaszterelemzésünk rávilágít arra, hogy a légi közlekedés növekedési hajtóerőként betöltött szerepének csökkenésében kulcsfontosságú tényező az **üzleti célú légi utazások visszaesése**. Csak az 1. klaszter típusú régiók által dominált országokban volt megfigyelhető némi növekedés az üzleti légi utasok számában az elmúlt 13 évben. Máshol a telítettség jelei látszanak az üzleti piacon. Ez nem azt jelenti, hogy nincs légi utazási kereslet, hanem azt, hogy **az elsősorban a szabadidős piacot szolgálja ki**.

A légi összeköttetés, mint növekedési hajtóerő gyengülése azokban a régiókban a legjelentősebb, ahol az üzleti célú légi utazások iránti kereslet csökkent, és ahol a turisztikai költségek nettó hiányt mutatnak (azaz a régió több turistát küld külföldre, mint amennyit fogad) – tipikusan a tipológiánk szerinti 3. és 4. klaszterben. Ezek a régiók különösen Belgiumban, Hollandiában, az Egyesült Királyságban és Németországban gyakoriak. Itt a már amúgy is magas jövedelmű és kiváló összeköttetéssel rendelkező területeken a légi összeköttetések további bővítése csökkenő, sőt **akár negatív megtérülést eredményez**.

A turista fogadó területeken szintén **stagnáló üzleti légi közlekedést tapasztalunk**, de a légi összeköttetés árnyaltabb kapcsolatban áll a gazdasági növekedéssel. Ebben a csoportban – a 2. klaszterünkben –, amely Spanyolországban, Olaszországban és Portugáliában dominál, a turizmus a beutazó költséi folyamatok forrása. A legtöbb régióban (59%) megfigyelhető a légi közlekedésből a növekedés felé mutató okozati kapcsolat, de **a megtermelt értéket mérsékli több tényező**: a szárazföldi közlekedési útvonalak és a belföldi turizmus relatív erőssége (amelyek a légi közlekedés alacsonyabb környezeti terhelésű alternatívái lehetnek); a **látogatások időtartama, amely több fogadó országban csökkent**; valamint a turisztikai infrastruktúra minősége, amelyet az informális szálláshelyek terjedése gyengített.

Eredményeink alátámasztják az Európai Bizottság számára készült jelentés következtetését: **a légi közlekedés fokozott adóztatása elhanyagolható hatással lenne a szélesebb körű gazdasági növekedésre Európa legtöbb részén. Ez a hatás akár pozitívvá is válhatna, ha a klímaelőnyöket is figyelembe vennék**, és a befolyó adóbevételeket jól fektetnék be.

Figyelembe véve a légi közlekedés növekedését befolyásoló szakpolitikák hatásainak jelentős regionális eltéréseit, a döntéshozóknak alaposan át kell gondolniuk a turizmushoz kapcsolódó szélesebb iparági stratégiát. Helyesen megvalósítva ez hozzájárulhatna az európai turizmusba beágyazott jövedelmi, vagyoni és környezeti költségek, valamint egyenlőtlenségek csökkentéséhez, és segítene kezelni a kontinens-szerte turizmusellenes tiltakozásokat kiváltó aggodalmakat. Ezzel és más kérdésekkel a sorozat második jelentésében foglalkozunk.

A jelentésben alkalmazott statisztikai módszerek részletesebb leírását tartalmazó teljes módszertani dokumentum itt érhető el: https://new-economicsf.files.svdcdn.com/production/files/Economics_of_air_transport_methodology_paper_final.pdf?dm=1764781987

- **A teljes jelentés** elérhető itt: [THE ECONOMICS OF AIR TRANSPORT IN EUROPE](#)
- **Fordítás:** Az eredeti cikk (The economics of air transport in Europe - Part one: Air transport and growth <https://neweconomics.org/2025/11/the-economics-of-air-transport-in-europe>) magyar nyelvű fordítását az MTVSZ és a FFE készítette 2026-ban.