

A REPÜLŐTÉR ÉS VÁROSTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATA INNOVATÍV SZOLGÁLTATÁSOK IGÉNYBEVÉTELÉNEK KONTEXTUSÁBAN A BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR PÉLDÁJÁN KERESZTÜL

¹Tóth Dávid – ²Marossy Márton Ottó – ³Miskolczi Márk

¹Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, david.toth@munich-airport.de

²Budapesti Corvinus Egyetem, marton.marossy@stud.uni-corvinus.hu

³Budapesti Corvinus Egyetem, mark.miskolczi@uni-corvinus.hu

DOI: 10.15170/TVT.2021.06.02.03

Absztrakt

A tanulmány arra tesz kísérletet, hogy Magyarország elsőszámú nemzetközi repülőtérét annak földi megközelíthetőségének kontextusába helyezze, kategorizálja és elemezze megközelíthetőségi kapcsolatait. A szerzők olyan tényezőket vizsgálnak, amelyek segítségével a keresletet és az arra vonatkozó folyamatosan változó igényeket mérni, illetve bizonyítani lehet. A kutatás gerincét a repülőtér és a városközpont között elérhető közlekedési eszközök jellemzőinek a vizsgálata és a közlekedési módokhoz kapcsolódó, különösen az Y és a Z generáció fogyasztói véleményén alapuló általános igények felmérése szolgáltatja. A szerzők netnográfias kutatás keretein belül végzett vizsgálata, illetve a kvantitatív megkérdezésük innovatív fejlesztések és szolgáltatások iránti igények feltárását tették lehetővé. A kutatás eredményei Budapest és annak központi repülőtere közötti közlekedés esetében a hagyományos közlekedési formák dominanciáját, a fogyasztók innovatív közlekedési megoldásokra való nyitottságát bizonyították.

Kulcsszavak: közlekedés, légi közlekedés, repülőtér, megközelíthetőség, vonzaskörzet

Abstract

The study attempts to place Hungary's number one international airport in the context of its ground accessibility, categorize and analyze its accessibility relationships. The authors examine factors that can be used to measure and demonstrate demand and its ever-changing needs. The backbone of the research is provided by the examination of the characteristics of the means of transport available between the airport and the city center and the assessment of the general needs related to the modes of transport, in particular based on consumer opinion of the Y and Z generations. The authors' research through netnographic research and quantitative interviews made it possible to explore the need for innovative developments and services. The results of the research proved the dominance of traditional forms of transport and the openness of consumers to innovative transport solutions in the case of transport between Budapest and its central airport.

Keywords: traffic, air traffic, airport, accessibility, agglomeration

Bevezetés

Mai felgyorsult világunkban az utazás szinte alapvető szükségletté vált. Általános igényként írható le, hogy nemzetközi szinten a minél szélesebb körű utazói igények kielégítéséhez az egyre nagyobb forgalmat lebonyolító közlekedési rendszer folyamatos fejlődése szükséges. Ez alól hazánk sem kivétel. Ugyanez vonatkozik a közlekedési rendszer egyik legfontosabb XXI. századi komponensére, a légi közlekedésre és az azt kiszolgáló szárazföldi közlekedési rendszerre is. A szerzők a jelen kutatásban a közlekedési rendszer egy olyan részletével foglalkoznak, amelyben a turistaérkezések és azok kiszolgálásának kontextusában egyértelműen prezentálható az érkezések számával explicit módon növekvő utazások kiszolgálására igénybe vett közlekedési eszközök terheltsége, azok hatékony alkalmazásának szükségessége, esetleges kedveltsége, továbbá a rugalmassága iránti megnövekedett igény.

A korábbi kutatások (MARK KIEFER CONSULTING 2019, MEYER et al. 2019, PEEREBOOM 2019) nemzetközi kitekintésben arra hívták fel a figyelmet, hogy egyes országokban a repülőterek szárazföldi megközelíthetősége tekintetében drámai gyorsasággal szorul vissza a hagyományos közlekedési szolgáltatások igénybevétele. Magyarországon ez a kutatási terület innovatív szolgáltatások kontextusában még egy kevésbé kutatott területnek tekinthető, így a feltáró kutatásunk hiánypótló kutatás is. A kutatás arra keresi a választ, hogy Budapesten a hagyományos közlekedési szolgáltatások visszaszorulása, piaci részesedésük csökkenése jelenleg mennyire tekinthető valós jelenségnek. A tanulmány fő célja a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér földi megközelíthetőségének feltérképezése, a város és maga a repülőtér közlekedési kapcsolatának elemzése igazodva a modern piaci igényekhez. A szerzők törekednek a repülőtér megközelíthetőségével kapcsolatos fogyasztói attitűdök bemutatására, ennek érdekében pedig netnográfiai kutatás segítségével hívásával és az abból származó eredmények feldolgozásával fogyasztók közlekedési eszközök használatára való nyitottságát vizsgálják. A szerzők arra keresik a választ, hogy a közlekedési eszközök jellemzőinek meghatározott sillabusz általi értékelési szempontjai – az idő, a költség, a kényelem és a rugalmasság – mekkora szerepet játszanak az utazáshoz használt közlekedési eszközök kiválasztásában, illetve a befolyásoló tényezők között felállítható-e egyfajta prioritási sorrend. Ennek részeként az innovatív megoldásokra vonatkozó alapvető fogyasztói nyitottság, ezzel párhuzamosan a jelenlegi szolgáltatások fejlesztéséből adódó keresletnövekedés lehetőségei kerülnek górcső alá.

1. A kutatás elméleti háttere

1.1 A turizmus alapja a közlekedés

A közlekedési piachoz kapcsolódó tényezők vizsgálata során nélkülözhetetlen olyan alapvető definíciók tisztázása, mint a turizmus, illetve a közlekedés. A Turizmus Világszervezete (UNWTO) és az Interparlamentáris Unió 1989-ben, Hágában elfogadott turizmus definíciójának értelmében a turizmust, mint „...a személyek lakó és munkahelyen kívül szabad helyváltoztatását, valamint az azokból eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat” írja le (PUCZKÓ – RÁTZ 1998:18). Ezzel olyan megfogalmazás kerül előtérbe, amelynek köszönhetően az egyén szerepe központi kérdéssé válik. Ehhez kapcsolódik a helyváltoztatás, a helyváltoztatáshoz használt tér, az ott átélt élmény, valamint annak objektív és szubjektív vetülete. Michalkó Gábor ezt az elméleti fogalmat tette teljessé, amikor a turizmus egy olyan alternatív definícióját ismertette meg a széles nyilvánossággal, amely értemében az egyén élményszerzéssel párosuló környezetváltozásának, továbbá szolgáltatások igénybevételeként kontextusa lett a hangsúlyos elem (MICHALKÓ 2001, MICHALKÓ 2008, MICHALKÓ et al. 2009).

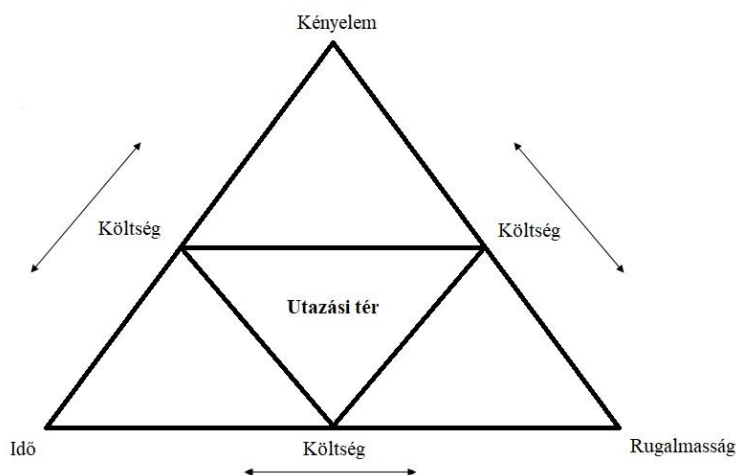
A turizmus központi elemeként a közlekedés, a könnyebb helyváltoztatás eszköze definiálható, amely a távolságból adódó korlátozó tényezők leküzdésével jó néhány ország turizmusban rejlő potenciáljának hasznosíthatóságát, területeinek versenyképességét, azok ebből fakadó gyors anyagi gazdagodásuk eszközét is jelenti (ERDŐSI 1999, ERDŐSI 2002). A turisztikai tér a helyváltoztatás kontextusában három elemet foglal magába. Az utazást generáló területet, amely az utazás kiinduló- és befejező helye. A fogadóterületet, amely az utazás célpontja. Továbbá az átutazás területét, amelyen keresztül az egyének utaznak, és amely összeköti a korábban említett küldő- és fogadóterületet (LEIPER 1979). A távolság és az idő, valamint a költség kapcsolata kerül a középpontba (LEIPER 1979, MICHALKÓ 2008, MICHALKÓ et al. 2009), így az általunk bemutatott kutatás ez által tudomány-rendszer-tani besorolás alapján nem a turizmus definíciójára szűkülő, a helyváltoztatás általános vizsgálatára törekszik, hanem átfogó közlekedéssel foglalkozó kutatásokra alapozva (KASARDA 2000, KASARDA 2008, BOTHNER et al. 2013, BOHL et al. 2017, JÁSZBERÉNYI – MUNKÁCSY 2018, BAKONYI et al. 2019) kihasználva a korábbi kutatások által nyitva hagyott űrt, Magyarország központi repülőterének földi megközelítését biztosító közlekedési eszközök, azok kedveltségére, élményszerzést biztosítani tudó mivoltára és szolgáltatási minőségének vizsgálatára koncentrálnak.

2. A kutatás módszertana

2.1 A netnográfias kutatás

A turizmus szektor az elmúlt évek dinamikus fejlődéséből adódóan joggal tekinthető a világ egyik legjelentősebb gazdasági hajtómotorjának. A világ turistaérkezéseinek száma 2018-ban elérte az 1,4 milliárd főt, ami világszinten 5%-os növekedést jelent az előző év adataihoz képest (World Tourism Organization 2019), és bár a nemzetközi turistaérkezések számának a növekedése 2019-ben a korábbi évekhez viszonyítva lassulást mutat (World Tourism Organization 2021), a turizmus egyre növekvő mértékű jelentőségéből adódóan a közlekedés fogalma is egyértelmű létjogosultságot nyer a téma szempontjából meghatározó fogalmak között. A kutatásunkban a közlekedés, amely során tömegszerű helyváltoztatás biztosításával hálózatokba szervezett infrastruktúrára és műszaki berendezések felhasználására kerül sor (JÁSZBERÉNYI – MUNKÁCSY 2018) egy olyan részletével foglalkozunk, amely során az 1. ábra által szemléltetett fogyasztói kereslet a távolság kontextusában az utazási tér, az idő, a költség, a kényelem és a rugalmasság harmonizációjára alapozva kerül meghatározásra.

1. ábra: A fogyasztói kereslet



Forrás: Saját szerkesztés

A tanulmány fogyasztói véleményekre alapozva következtetések levonását tűzte ki célul és arra a kérdésre keresi a választ, hogy a hagyományos közlekedési szolgáltatások visszaszorulása, azok piaci részesedésének csökkenése a korábbi nemzetközi kutatásokból kiindulva (MEYER et al. 2019, PEEREBOOM 2019) mennyire tekinthetők jelenleg Budapesten is valós jelenségek.

A közlekedésben résztvevők preferenciáinak felmérése során egyes korábbi kutatások (BÉIRÃO – CABRAL 2007, LE-KLÄHN et al. 2014, GEBHARDT et al. 2016, ÍMRÉ – ÇÉLÉBI 2017) által többféle vizsgálati módszer alkalmazása is látható. Általánosan megállapítható, hogy ők a közlekedési eszközök kiválasztásának vizsgálatában az ár, a kényelem, az utazási idő, továbbá a tisztaság és az utazási élmény fogalmát tekintették elsődlegesnek. Egyfajta közlekedési igény és tevékenység szimulációs modell alkalmazásával a közlekedési eszközök különböző helyzetekben történő általános kihasználtságának vizsgálata (GEBHARDT et al. 2016), továbbá prioritási sorrendek felállítása faktoranalízis, vagy többszörös választásos modellek alapján kapott központi szerepet. A közlekedési eszközök preferálását befolyásoló tényezők tekintetében az említett kutatásokra alapozva ez által nem is lehet általánosan egy közös preferencia-sorrendet felállítani. Az árak és a kényelem szerepének elsődlegessége ugyanúgy megfigyelhető az egyes kutatások eredményei alapján (BÉIRÃO – CABRAL 2007, ÍMRÉ – ÇÉLÉBI 2017), mint az utazás közbeni cselekvési szabadság, a szabad időtöltés fontossága (LE-KLÄHN et al. 2014), illetve a megbízhatóság tényezője (REDMAN et al. 2013).

Éppen ebből adódóan, ezen ellenmondásokból kiindulva egy pontosabb kutatási eredmény elérése érdekében mi a primer kutatást egy netnográfias kutatással alapozzuk meg. Tehát a netnográfia általános modelljének (2. ábra) alkalmazásával ezen kutatás által megállapított eredményeket tekintjük kiindulópontnak, és az itt elért eredményeket vetítjük a kérdőíves megkérdezésünkre. A meghatározott lépéseket alkalmazva a kulturális entrée meghatározása, az online kommunikációs platformok kiválasztása, valamint a kutatói részvétel típusának a megválasztása tartoznak az elődleges lépések közé. Ezt követően történik meg maga az adatgyűjtés, amelyet az eredmények értelmezése és az eredmények hiteles bemutatása követ. Az etikus kutatás az egyes kutatási alapelvek betartására irányul. A netnográfia végül visszacsatolással zárul, így biztosítva azt, hogy a résztvevőknek lehetőségük legyen beleszólni a kutatási eredmények értelmezésébe. Azonban tekintettel arra, hogy nem a netnográfia a hangsúlyosabb kutatása a tanulmánynak, az utolsó lépés megvalósítására nem kerül sor. A netnográfia ez esetben ugyanis az ötödik lépés lefolytatása nélkül is eléri a célját.

2. ábra: A netnográfia lépései



Forrás: HORVÁTH – MITEV (2015) alapján saját szerkesztés.

A fent említett szempontokat figyelembe véve első lépésként a repülőtéri közlekedésben szerepet játszó releváns információk körének meghatározása, a felhasználók attitűdjeinek, tapasztalatainak, a megjelenő problémáinak felderítése volt a cél. A kulturális entrée részeként további meghatározásra kerültek azok a felületek, melyeken keresztül a vélemények elérhetővé válnak számunkra. Fontos azonban megemlíteni, hogy a részletes és pontos adatok elérésének lehetőségei az ilyen típusú kutatásoknál erősen korlátozottak, mivel a téma kapcsán sokszor rendkívül kevés adatforrás áll rendelkezésre és ezek egy része akár évekkel korábbi véleményeken is alapulhatnak. A kutatásunkban egy pontosabb és a jelenlegi állapotokat jobban tükröző kép elérése érdekében az utazók véleményének feltárásánál alapvető kritériumként fogalmaztuk meg a két évnél korábbi vélemények figyelmen kívül hagyását. A hiteles interpretációnak eleget téve a kutatási eredményeket és tapasztalatokat táblázatokba rendszereztük. A netnográfias kutatás során életkortól függetlenül került sor releváns információk, vélemények és problémák feltárására, mivel egy ilyen jellegű kutatás keretein belül pontosan nem feltétlenül lehetett meghatározni a véleményét megfogalmazó egyének akár legszűkebb értelemben vett személyes, demográfiai adatait sem.

2.2 A primer kutatás

A tanulmány az általunk bemutatott alapozó netnográfias kutatást egy primer kutatással tette teljessé. A primer kutatásban történő részvétel lehetősége – ellentétben a netnográfias adatgyűjtéssel – bár mindenki számára elérhető volt, hasonlóan korábbi kutatások fókuszcsoportos megkérdezéseihez (PRENSKY 2001, TÖRŐCSIK 2011), az egyszerű összehasonlíthatóság érdekében jelen kutatás elsősorban a már posztmodern világ szülötteinek tekinthető Y generáció és a világ első globális nemzedékének tekinthető Z generáció igényeire fókuszált, tehát a kérdőíves megkérdezésünk generáció-orientált felmérésnek tekinthető. Igazodva a korábbi kutatásokhoz (TÖRŐCSIK 2009, MISKOLCZI et al. 2021) az 1980 és 1995 között születetteket az Y generációba, az 1996 és a 2010 között születetteket a Z generációba soroltuk. A feltáró kutatás kvantitatív részében a megkérdezést tudatosan olyan csatornákon keresztül juttattuk el a potenciális kitöltők számára, amelyekkel főleg a fiatalabb generáció tagjait lehetett elérni. A kutatásban való részvétel minimálisan támasztott feltétele az volt, hogy a kitöltőknek az elmúlt három évben legalább egyszer kellett Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén keresztül utazniuk, valamint az, hogy a budapesti közlekedési rendszert legalább minimálisan ismerik így érve el azt, hogy a megkérdezés rávilágítson a repülőtérre való eljutás, illetve annak elhagyásának fogyasztói szokásaira, továbbá a közlekedési eszközök kiválasztásának elsődleges szempontjaira.

3. A kutatás eredményei

3.1 A netnográfias kutatás

Az irodalmi áttekintésünk megállapításai alapján netnográfias kutatáson alapuló adatgyűjtésünket a kvantitatív kutatásunkat előkészítő alapkutatásnak tekintettük, amely során online elérhető, objektív alapokon szubjektív élményekre alapozó értékeléseket dolgoztunk fel. Az adatfelvételt 2020. július 1. és 2020. augusztus 31. között végeztük. A jelen kutatásban elsődleges célunk a jelenlegi piaci helyzet fogyasztói szemszögéből történő megismerése olyan online média platformokon, ahová a vélemények elsősorban felhasználói úton kerülnek megosztásra. A vizsgálatunkban a magyar és az angol nyelven megjelent hozzászólások kerültek vizsgálat alá, továbbá feltétel volt, hogy a hozzászólásoknak az elmúlt öt évben kellett megjeleníteniük. Az adatgyűjtés folyamán mindvégig tiszteletben tartottuk a résztvevők anonimitását, így a demográfiai adatok mellőzésével Budapest és annak nemzetközi repülőtérének közlekedési kapcsolatával összefüggő fogyasztói attitűdök és szubjektív vélemények vizsgálata jelentette elsősorban a kutatás e fázisát.

Három online közösségi platform – Facebook, Google és a Play Áruház – felületén történt meg az egyes szolgáltatások kedveltségének kiértékelése reakciók és hozzászólások alapján. Általánosan már a kutatás kezdeti státságában abból az aspektusból indultunk 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 szolgáltatók 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 a 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 szolgáltatásokat feltételezhetően kevésbé használó mégis véleményt formáló egyaránt képviseltetik magukat. Az általunk vizsgált, a közlekedési mobilitás területén érintett szolgáltatók jelenleg ugyan még nem mindegyike elérhető az összes online közösségi média felületen, viszont a kutatásunk jelenlegi szakaszában a számunkra hasznos adatok feltérképezésének érdekében a rendelkezésre álló adatok ettől függetlenül elégségesnek bizonyultak. A szolgáltatók vizsgálata négy csoportra lebontva ment végbe (1. táblázat). A kutatás során valamennyi, Budapesten működő autómegosztó szolgáltatóról – GreenGo, Mol Limo, ShareNow – az online közösségi platformok felületein alkotott felhasználói vélemények alapján azok kedveltségének kiértékelése reakciók és hozzászólások alapján történt meg. A transzforszolgáltatás területén a miniBUD került górcső alá. A repülőtér hivatalos taxiszolgáltatóját (Főtaxi), illetve a budapesti tömegközlekedés által biztosított lehetőségeket is rendszereztük Budapest központi repülőtérének kontextusában a rendelkezésre álló információk alapján. Az egyes szolgáltatók esetében az egyszeri utazás minimális árának a meghatározásánál a szolgáltatók honlapján 2020. augusztus 8-án elérhető árakat vettük alapul. Ahol volt rá lehetőségünk, ott az egyes szolgáltatók honlapjain elérhető díjkalkulátorokat alkalmaztuk, az utazás minimális időtartamának a meghatározásánál pedig a Google Maps internetes térképszolgáltatás volt a segítségünkre.

A rendelkezésre álló adataink feldolgozásából kiderült, hogy jelenleg a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a városközpont kapcsolatában a GreenGo mint Magyarország autómegosztási piacára elsőként belépő szolgáltató tekinthető a leginkább ismert, legtöbb hozzászólást generáló járműmegosztónak az online közösségi média felületén aktívan résztvevő felhasználók körében. A miniBUD általánosságban kedvezőtlenebb értékeléssel rendelkezik valamennyi vizsgált szolgáltatással való összevetés alapján. A taxiszolgáltatással kapcsolatos visszajelzések száma az átlagosnál jelentősen nagyobb a többi szolgáltatóhoz viszonyítva, miközben a repülőtér hivatalos taxiszolgáltatójával (Főtaxi) kapcsolatos utazói attitűdök felmérésében az is sokat segített, hogy a Google értékelésében külön értékelni lehet a szolgáltató által nyújtott szolgáltatások minőségét kifejezetten a repülőtér és a városközpont közötti viszonylatban is (1. táblázat).

1. táblázat: A szolgáltatók kedveltsége és alapvető jellemzőik

Szolgáltatás	Szolgáltató	Facebook (hozzászólások)	Google (hozzászólások)	Play Áruház (hozzászólások)
Autómegosztás	GreenGo	251	102	59
	Mol Limo	181	58	88
	ShareNow Hungary	19	✘	-
Repülőtéri transzfertársítás	miniBUD	18	598	✘
Taxi	Főtaxi	302	196	97
Busz 100E Busz 200E	BKK	✘	✘	✘
Szolgáltatás	Szolgáltató	Kedvelők száma (Facebook)	Értékelés (Google)	Értékelés (Play Áruház)
Autómegosztás	GreenGo	17 192	4,4	3,7
	Mol Limo	10 476	4,0	3,8
	ShareNow Hungary	3 315	-	-
Repülőtéri transzfertársítás	miniBUD	3 180	3,5	2,7
Taxi	Főtaxi	20 205	4,6	4,4
Szolgáltatás	Egyszeri utazás	Utazás minimális	Végpont a repülőtérről	
Autómegosztás	3865 Ft/út	25	Budapest Deák Ferenc tér	
Magánautó	-	25	Budapest Deák Ferenc tér	
Busz 200E	350 Ft/fő	25	Budapest Kőbánya-Kispest	
Busz 100E	900 Ft/fő	30	Budapest Deák Ferenc tér	
Taxi	7283 Ft/út	25 + várakozási idő	Budapest Deák Ferenc tér	
Vasút + Busz 200E	720 Ft/fő	25 + 15 + átszállási idő	Budapest Nyugati pályaudvar	
Repülőtéri transzfertársítás	1900 Ft/fő	30 + várakozási idő	Budapest Deák Ferenc tér	

Forrás: Saját szerkesztés.

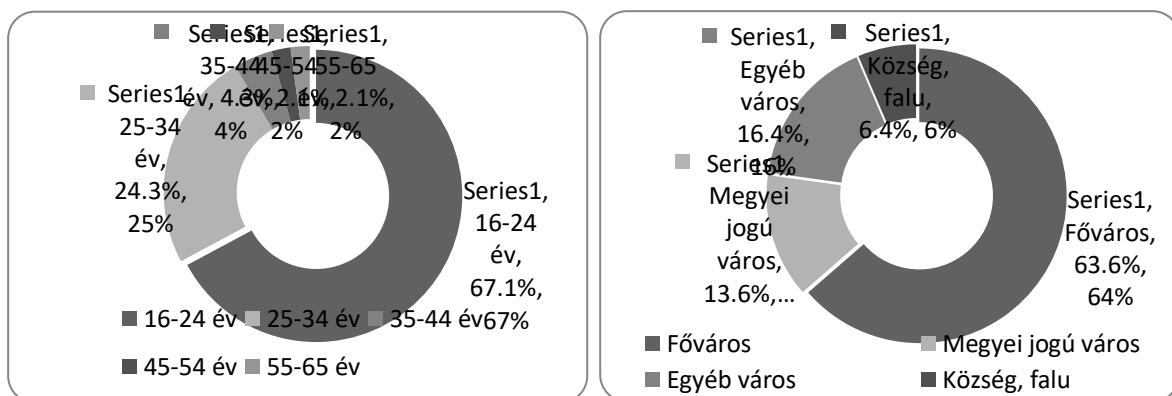
Összességében megállapítható, hogy az általunk vizsgált online közösségi felületeken a hozzászólások és a kedvelések kiértékelése, egyben a kérdőíves megkérdezésünket megalapozó kutatásnak tekintett netnográfias adatgyűjtésünk a legkedveltebb közlekedési eszköznek a taxit mutatják a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a városközpont közötti viszonylatban annak ellenére, hogy egyes korábbi kutatásokból kiindulva (MARK KIEFER CONSULTING 2019, MEYER et al. 2019, PEEREBOOM 2019) e szolgáltatás visszaszorulását, piaci részesedésének csökkenését feltételeztük. A taxiszoolgáltatások visszaszorulásának a folyamatát így a kutatásunk bár általánosan nem zárja ki, ugyanakkor jól látszik, hogy jelenleg a megbízhatóság magas foka miatt egészen biztosan stabil piaci pozícióval rendelkezik Budapesten még annak ellenére is, hogy ez a közlekedési forma tekinthető a Budapesten elérhető szolgáltatások közül egy főre vetítve az egyik legdrágább közlekedési szolgáltatásnak.

3.2 A kvantitatív kutatás eredményei

A netnográfias kutatásunk eredményei alapján kérdőívet készítettünk, amelyet kvantitatívan elemeztünk. Az adatfelvételt 2020. szeptember 27. és 2020. október 13. között végeztük a Google Forms online szoftver segítségével. Elsősorban az Y és a Z generációs alanyok véleményét terveztük feltárni, de az adatfelvételtől az egyéb korcsoportokba tartozó válaszadókat sem zártuk ki. A megkérdezésünk technikája nem engedte meg a kérdések kihagyását, így ebből adódóan teljesen kitöltött, jól feldolgozható kérdőíveket kaptunk. A kérdőív adatait a Microsoft Excel program segítségével elemeztük.

A 3. ábra által szemléltetett kutatási eredmények az összesen 140 értékelhető kitöltés alapján a 16-24 éves korosztály nagyon jelentős felülreprezentáltságát mutatják (67,1%). Az idősebb korosztály (55 év feletti) ugyan nem tartozott a célcsoportunkba, csekély mértékben (2,1%) azért ettől függetlenül ők is képviseltetik magukat. A minta 22,9%-ban férfi és 77,1%-ban női kitöltőkből állt össze. A kitöltők 63,6%-a fővárosi lakos, 13,6%-a megyei jogú városban, 16,4%-a egyéb városban, míg 6,4%-a pedig községekben, falvakban lakik.

3. ábra: A kvantitatív kutatásban résztvevők megoszlása



Forrás: Saját szerkesztés.

A végzettség tekintetében két nagyobb csoportról beszélhetünk. Egyrészt a jelenleg is felsőfokú tanulmányaikat folytatók aránya 58,6%, míg a diplomás, tanulmányaikat már befejezőké 37,9%. A kitöltők 37,9%-a az elmúlt években állításuk szerint háromnál is több alkalommal repültek Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén keresztül, ők az elvártnál nagyobb mértékben, tehát bőven rendelkeznek olyan tapasztalatokkal, amelyek a kutatás szempontjából relevánsak. Bár a megkérdezés egyik feltétele volt a repülőtér használatából következő tapasztalatok megléte, csekély számban olyan kitöltések is érkeztek, ahol a válaszadók egyáltalán nem repültek még

(10,0%). Bár a kutatás szempontjából az ő véleményük a legtöbb esetben ugyan nem tekinthető relevánsnak, a kérdőívvezés egyes részeiben azonban az ő véleményüket is fel tudtuk használni, különösen ott, ahol az innováció iránti igényt, a repülőtér és a városközpont közötti közlekedésre vonatkozó fejlesztési javaslatokat teszteltük.

Az általunk vizsgált közlekedési módok közül már a kutatás kezdetén látható volt, hogy a kitöltők legalább fele várhatóan több közlekedési módot fog megjelölni és konkrét szubjektív véleménnyel fog rendelkezni Budapest közlekedéséről. A kérdőívet kitöltőknek saját véleményük és átélt élményeik alapján az utazásaikat az utazási idő, a költség, a kényelem és a rugalmasság befolyásoló ereje szerint kellett értékelniük, továbbá 5 fokozatú Likert-skálán kellett minősíteniük, hogy mennyire tartják Budapesten bonyolultnak a repülőtéri közlekedést, illetve mennyire tartják megfelelőnek a jelenleg elérhető szolgáltatásokat (2. táblázat). A Likert-skálán mért átlagok a repülőtéri utazás bonyolultságát (1 – jelentős problémát okoz a repülőtéri közlekedésben az eligazodás, 5 – egyáltalán nem okoz problémát az eligazodás) és a szolgáltatások minőségének értékelését (1 – egyáltalán nem tartja megfelelőnek, 5 – nagyon megfelelőnek tartja) rangsoroltuk kiemelt figyelmet szentelve az innovatív közlekedési megoldásokra való nyitottságra. Arra a kérdésekre kerestük még a választ, hogy jelenleg a budapesti repülőtéri közlekedésben a magyar utazók innovációk iránti érdeklődése mennyire sokoldalú, illetve az elérhető innovatív közlekedési szolgáltatásokkal mennyire elégedettek.

2. táblázat: Az egyes tényezők fontossági sorrendje

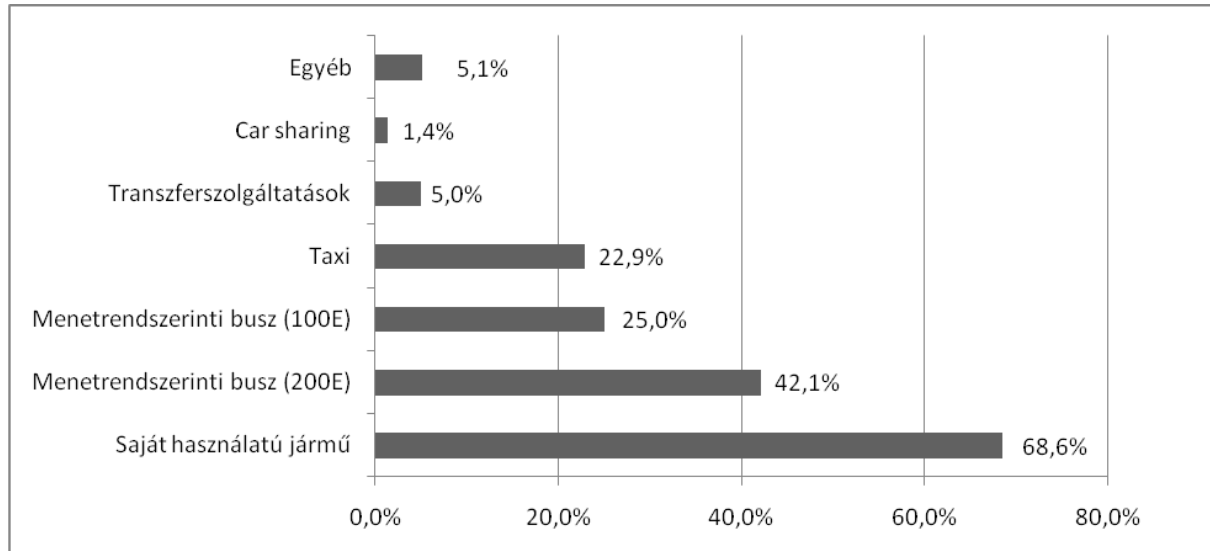
<i>Megnevezés</i>	<i>Utazási idő</i>	<i>Ár</i>	<i>Kényelem</i>	<i>Rugalmasság</i>
<i>1. hely (legfontosabb a kiválasztásban)</i>	45,4%	33,1%	19,8%	1,7%
<i>2. hely</i>	35,3%	32,9%	21,0%	10,8%
<i>3. hely</i>	9,6%	13,8%	34,0%	42,6%
<i>4. hely (legkevésbé fontos a kiválasztásban)</i>	2,7%	4,1%	15,1%	78,1%
<i>Mennyire tartja bonyolultnak a repülőtéri közlekedést? (A Likert-skálán mért átlagok alapján)</i>	2,87			
<i>Mennyire tartja megfelelőnek a jelenleg elérhető „car sharing szolgáltatásokat”? (A Likert-skálán mért átlagok alapján)</i>	3,79	3,00	4,21	3,90

Forrás: Saját készítés.

A válaszadók általános értékelése alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérének megközelíthetősége nem tekinthető bonyolultnak, viszont egy jelentős részük (27,8%) a budapesti repülőtéri közlekedést mégis bonyolultabbnak tartja más európai nagyvárosokhoz viszonyítva. Bár egyes kutatások (MARK KIEFER CONSULTING 2019, MEYER et al. 2019, PEERBOOM 2019) arra hívják fel a figyelmet, hogy drámai gyorsasággal szorulnak vissza a hagyományos közlekedési eszközök a vizsgált területen, addig az általunk Budapestre vetített, zömében fiatalok közlekedési szokásait felmérő kutatás azt mutatja, hogy a hagyományos közlekedési eszközök szinte semmit nem veszítettek az elmúlt években a piaci részesedésükből és ma is rendkívül beágyazottnak tekinthetők Budapest közlekedésében (4. ábra).

Ez véleményünk szerint több tényezőre is visszavezethető. Demográfiai, szociológiai, gazdasági hatások egyaránt befolyásolják az utazási döntést és az utazó közlekedéséhez használt eszközök kiválasztását, továbbá hazánkban a légi közlekedést kiszolgáló repülőterek és a városközpont közötti közlekedés esetében jelenleg még egyfajta merev piac is jellemző, ahol érezhetően nincs még jelen az a valódi szabad verseny, mint ami például a MARK KIEFER CONSULTING (2019) kutatásában az USA-val kapcsolatban egyértelműen látható. Ennek egyik kiváló példája hazánkban az Uber szolgáltatás 2016-ban történt betiltása a taxiszo­lgáltatók védelme érdekében (BERDE 2018).

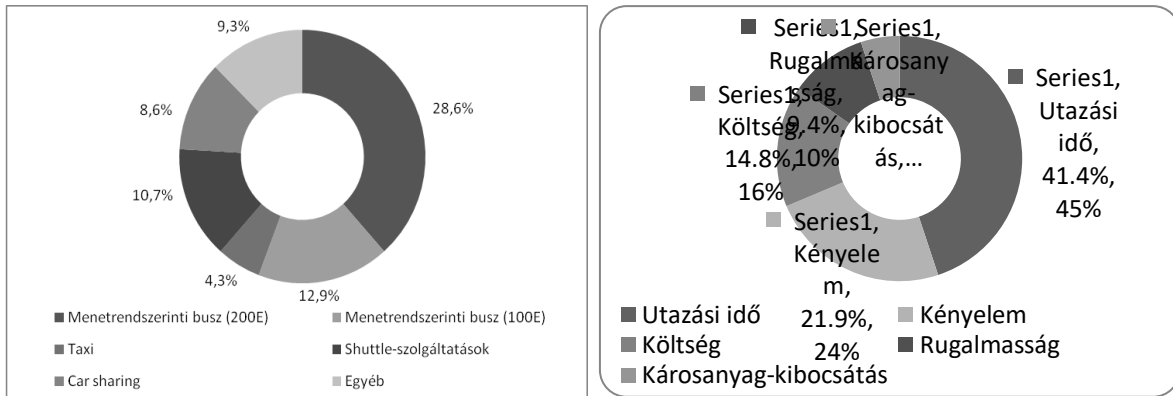
4. ábra: A válaszadók közlekedési eszköz használatának megoszlása a repülőté­ri utazásaik során



Forrás: Saját szerkesztés.

A közúti tömegközlekedés kapcsán az egyik legfontosabb momentum, hogy egyértelműen egy heterogén kép látszik a város és a repülőtér között. E közlekedési módok esetében a megfelelő infrastruktúra és alapvetően egy integrált szemléletű menedzselés, egy kézenfekvő utasok felé történő kommunikáció látszik a legfontosabbnak. Mindez beigazolódik a megkérdezésünk utas-elégedettséget vizsgáló részében is, ahol a repülőtér menetrendszerinti buszokkal történő megközelítése esetén a válaszadók 41,5%-a elégedetlen, miközben a legkevesebb kritikát az autómegosztáson alapuló szolgáltatások (GreenGo, Mol Limo) és a taxiszo­lgáltatók kapták (5. ábra).

5. ábra: A fejlesztésre szoruló közlekedési szolgáltatások a válaszadók véleménye alapján / A hiányosságok oka a válaszadók szerint



Forrás: Saját szerkesztés.

A kötöttpályás közlekedés iránti igényeket vizsgálva alapvetően jelenik meg a kutatásunkban a költség, a rugalmasság és a kényelem szempontja. A gyorsvasút kapcsán fontos megemlíteni, hogy nem elég egy városközpontot egyszerűen összekapcsolni a repülőtérrel, hiszen a repülőtér vonzáskörzete ennél lényegesen tágabb terület. Innovatív és piacorientált megközelítéssel szükséges a fogyasztói igényekre választ adni, amelynek fontos része az is, hogy a városközpont és a repülőtér reláció helyett sokszor a várostérség és a repülőtér relációját szükséges elsődlegesnek tekinteni. Ez a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér esetében is egyértelműen látszik (SOÓKI-TÓTH 2018). Alapvető kérdéssé válik, hogy aki nem a belvárosból indul és nem is oda érkezik, annak hogyan lesz rugalmas, kényelmes és megfizethető a kötöttpályás közlekedés, mivel azon piacokon, ahol a gyorsvasút, mint lehetőség megjelenik, ott komoly változások is megfigyelhetők a közlekedési eszközök preferálásában (ALBERT – SZÚCS 2018). Erre jó példa Bécs vonatközlekedése, amelyből akár Budapest is átvehet jó gyakorlatokat. Itt egy nagyon ambivalens megjelenési formával találkozunk. Ha tüzetesebben megvizsgáljuk, akkor az utasok megoszlásán láthatjuk, hogy a belváros és Bécs központi repülőtere között a vasúti szolgáltatásokat elsősorban a külföldiek részesítik előnyben, viszont olyan innovációs kísérletek is láthatóak, amik a helyieket is a vasút használatára ösztönözik. Olyan innovációkat vezettek be az utasok számára, amivel például már a városban is lehetővé vált a légi utasok csomagjainak leadási lehetősége, így az efféle közlekedés már vonzerőként jelent meg a korábban a szolgáltatás iránt amúgy semleges csoportok szemében is. A kérdőívezésünk eredményei is egyértelműen azt tükrözik, hogy az átgondolt innovatív és más szolgáltatásfajtákkal is kombinált szolgáltatásokra egyértelműen szükség van, a válaszadók 61,4%-a egy hipotetikus esetben szívesen áttérne a gyorsvasútra Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérének elérése érdekében is, amennyiben ez a lehetőség ténylegesen rendelkezésre állna számukra, miközben a válaszadók további 27,9% bár bizonytalan ezzel kapcsolatban, de nem zárkózik el a gondolattól.

A Magyarországon megjelenő első autómegosztó szolgáltatások hirtelen megugró népszerűsége arra enged következtetni, hogy jó eséllyel a korábban említett külső tényezők lehetnek azok, amelyek miatt hazánkban a közlekedési szolgáltatások piaca jelenleg még más képet mutat, mint más országokban.

Az Uber utazásmegosztó szolgáltatás megjelenése, majd ezt követően a rövid magyarországi működése alatti gyors piaci térnyerése, vagy a ridesharing szolgáltatások – amelyek szolgáltatás keretein belül egy többnyire szabályozatlan rendszerben az adott járművek tulajdonosai általában ismeretlen emberek számára ajánlják fel a járművekben lévő üres ülőhelyeket a költségek megosztása céljából (GYÜRÜS et al. 2008) – elterjedése is szintén ezt erősíti.

Tehát mindez azt bizonyítja, hogy jelenleg alapjaiban nem a magyar utazók közlekedésben tapasztalható innovatív megoldások iránti gyenge érdeklődése, vagy hiánya okozza a közlekedési szolgáltatások tágabb értelmezésének hazai elmaradását. Ezt a megállapítást bizonyítják az általunk készített kérdőívész beérkezett válaszai is, mely szerint a válaszadók 15,7%-a használt már autómegosztó szolgáltatást annak ellenére, hogy a szolgáltatás csak pár éve érhető el Magyarországon. Bár az utazói nyitottság nem jelent automatikusan tényleges keresletet az autómegosztó szolgáltatások irányába, viszont az bizakodásra okot adó eredménynek tekinthető, hogy a megkérdezettek 53,6%-a ugyan még soha nem használt autómegosztó szolgáltatást, de a jövőben mindenképp tervezi annak kipróbálását. Így ez egyben azt is jelenti, hogy a jelenlegi aktív felhasználókon túl létezik egy olyan csoport, amelynek tagjaira, mint az autómegosztáson alapuló szolgáltatás későbbi esetleges potenciális felhasználóiként tekinthetünk. Bár az autómegosztás elterjedésének kapcsán külföldi példákat automatikusan nem lehet Magyarországra vetíteni, viszont ettől függetlenül potenciálisan adott a lehetőség arra, hogy hasonlóan a külföldi példákhoz, Magyarországon is egyre nagyobb mértékben szoruljon háttérbe a hagyományos közlekedési eszközök piaci részesedése az innovatívabb szolgáltatások javára.

3.3 A repülőtéri közlekedési szolgáltatások hiányosságai Budapesten

A kutatásunkban kísérletet tettünk az utazók választását leginkább befolyásoló tényezők fontossági sorrendjét felmérni, ahol a kapott eredmények alapján felépítettünk egy rangsort a fejlesztésre szoruló közlekedési szolgáltatásokat vizsgálva (5. ábra). A kitöltők szerint leginkább az utazási idő komponensével van a legnagyobb probléma Budapesten a repülőtér és a városközpont között, tehát túl hosszúnak érzékelik azt az időt, ami alatt a repülőtérrel a városközpontból el lehet érni (41,4%). Ezt követi a kényelem gyenge minősége (21,9%), a megtett útra vetített magas költség (14,8%), az alacsony szintű rugalmasság (9,4%), majd pedig a jelenlegi kutatásban külön nem részletezett környezetterhelés magas foka.

A kutatásból világosan kiderült, hogy Magyarország fővárosának és annak központi repülőtérének tömegközlekedéssel történő megközelítését a válaszadók túlnyomó többsége a hosszú utazási idővel, illetve az alacsony kényelmi szinttel párosítja. Külön érdekesség, hogy bár kereslet az lenne rá, sokan a vasútra jelenlegi állapotában egyáltalán nem tekintenek lehetőségként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér eléréséhez, amelyet orvosolni egy, a repülőtér termináljait közvetlenül elérő kötöttpályás gyorsvasút kiépítésével mindenképp érdemes lenne. Az autómegosztó szolgáltatások területén teljesen más fogyasztói problémák jelentkeztek, amelyek főleg a használatra, illetve a kezdeti regisztrációs nehézségekre (50%) vonatkoznak, miközben kényelmi szempontból ez a kategória kapta a legjobb értékelést. A taxik esetében elsősorban a magas költségekkel kapcsolatban jelentkeztek negatív fogyasztói visszajelzések.

Következtetések

A feltáró kutatásban az irodalmi áttekintés mellett netnográfias alapokra építkező kutatással vizsgáltuk elsősorban az Y és a Z generációs utazók fogyasztói magatartását a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér szárazföldi megközelíthetősége kapcsán. A repülőtér és a városközpont közlekedési kapcsolataival foglalkozó korábbi kutatások (MARK KIEFER CONSULTING 2019, MEYER et al. 2019, PEEREBOOM 2019) eredményei jelen kutatásunkban is részben megerősítésre kerültek. Látható, hogy a különböző közlekedési eszközök kapcsán eltérő véleményekkel és prioritásokkal rendelkeznek az utazók, ezek mentén pedig a kutatásunkban fontossági sorrendben az utazásra fordítandó idő, majd a költség, a kényelem és a rugalmasság tényezői jelentek meg. A közösségi közlekedés szempontjából különösen fontos kiemelni, hogy a kutatásunk eredményei Budapest esetében a hagyományos közlekedési formák egyelőre még egyértelmű dominanciáját mutatják, amit a kvantitatív kutatásunk is alátámasztott.

Azonban kiindulva a MARK KIEFER CONSULTING (2019) kutatási eredményeiből, ahol a ridesharing szolgáltatók (Ride App/TNC) piaci részesedése pár év alatt a nulláról 29,5%-ra nőtt, miközben a taxihasznalet 18,6%-ról 3,9%-ra esett vissza joggal feltételezhetjük azt, ha a fogyasztók rövid idő alatt képesek voltak az USA-ban ekkora mértékben megváltoztatni közlekedési szokásaikat, akkor ez a magyar fogyasztókkal is egyaránt megtörténhet. Az innovációkra való nyitottságot a jelen kutatásunk szintén bizonyította, a különböző autómegosztó szolgáltatók rövid idő alatt megugró népszerűsége is erre enged következtetni, tehát az, hogy a fent említett folyamat hazánkban a kutatás eredményei alapján még kevésbé indult meg, annak alapvetően nem a magyar utazók innovációk iránti érdeklődésének hiánya az oka.

A feltáró kutatásunkból láthatóvá vált, hogy a válaszadók jelentős része jelentősebb fenntartások nélkül nyitott az innovatív közlekedési megoldásokra, ahol legfőbb befolyásoló tényezőkként az utazási idő hosszúsága és a kényelem minősége voltak a meghatározóak. A megtett útra vetített költség, továbbá a használat általi rugalmasság kevésbé volt meghatározó tényező, miközben a kutatás eredménye egyértelműen rámutatott, hogy egy fogyasztó-centrikusabb látásmódrá szükséges nagyobb figyelmet szentelni Budapest közlekedésében a repülőtér és a városközpont között, ami elsősorban nem az egyes közlekedési eszközök egyeduralmával, hanem valamennyi eszköz harmonizációjával érhető el leginkább.

A feltáró kutatás korlátai közé tartozik, hogy az kifejezetten az Y és a Z generáció igényeire fókuszált, ez azonban akár további kutatásoknak és gyakorlati megvalósítások tervezésének is alapját adhatja. A későbbi kutatásokban érdemes lehet további generációkkal, vagy a fenntarthatóság kérdéseivel kapcsolatos adatokat gyűjteni, illetve érdemes lehet fővárosokat összehasonlítani és a fogyasztók különböző, akár nemzetiségek szerinti igényeit külön aspektusokból vizsgálni.

A kutatás eredményeinek korlátai

A kutatás eredményei elsősorban a 18-40 éves korosztályra korlátozódnak, ezért a megállapításaink elsősorban csak az Y és a Z generációk attitűdjével kapcsolatosak. A COVID-19 koronavírus-járvány utazási szokásokra gyakorolt hatása miatt, illetve a további generációk szintén jelentős keresletéből adódóan a repülőtér és a várostérségek közötti közlekedési kapcsolatok kereslete mindenképp további vizsgálatokat igényel.

Irodalomjegyzék

- ALBERT, G. – SZÚCS, H. (2018): Vonattal Ferihegyre? A repülőtér vasúti megközelítési lehetőségeinek gazdaságossági összevetése. *Közlekedéstudományi Szemle* 68(6): pp. 15-16. DOI: 10.24228/KTSZ.2018.6.2
- BAKONYI, Z. – GYURITY, E. – HORVÁTH, Á. (2019): GreenGo's new strategy in the carsharing market of Budapest: How can a start-up defend its market against the largest company in the country? *Emerald Emerging Markets Case Studies* 9(1): pp. 1-23. DOI: 10.1108/EEMCS-05-2018-0070
- BERDE, É. (2018): Uber és taxi egymás mellett – új piaci modellek hagyományos árdiszkriminációval. *Közgazdasági Szemle* 65: pp. 650-666. DOI: 10.18414/KSZ.2018.6.650
- BÉIRÁÖ, G. – CABRAL, J. A. S. (2007): Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy* 14(6): pp. 478-489. DOI: 10.1016/j.tranpol.2007.04.009
- BOHL, P. – DUSEK, T. – KOPPÁNY, K. – LUKOVICS, M. – POREISZ, V. (2017): A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér direkt helyi gazdasági hatása = Direct local economic impact of Budapest Liszt Ferenc International Airport. *Területi Statisztika* 57(1): pp. 76-93. DOI: 10.15196/TS570104
- BOTHNER, A. – KRAMER, L. S. – SPIRO, M. (2013): How Airports Measure Customer Service Performance. *Transportation Research Board* 48: pp. 27
- ERDŐSI, F. (1999): Légi közlekedés és területi fejlődés. *Tér és Társadalom* 13(4): pp. 45-76. DOI: 10.17649/TET.13.4.543
- ERDŐSI, F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. *Tér és Társadalom* 16(1): pp. 135-159. DOI: 10.17649/TET.16.1.840
- GEBHARDT, L. – KRAJZEWICZ, D. – OOSTENDORP, R. – GOLETZ, M. – GREGER, K. – KLÖTZKÉ, M. – WAGNER, P. – HEINRICHS, D. (2016): Intermodal urban mobility: users, uses, and use cases. *Transportation Research Procedia* 14: pp. 1183-1192. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.189
- GYÜRÜS, M. – PRÁCSER, A. – CSISZÁR, CS. (2008): *Telematikai alapokon működő carpooling rendszer*. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésüzemi Tanszék, Budapest.
- HORVÁTH, D – MITEV A. (2015): *Alternatív Kvalitatív Kutatási Kézikönyv*. Alinea Kiadó, Budapest.
- ÍMRÉ, S. – ČELÉBI, D. (2017): Measuring Comfort in Public Transport: A case study for İstanbul. *Transportation Research Procedia* 25: pp. 2441-2449. DOI: 10.1016/j.trpro.2017.05.261
- JÁSZBERÉNYI, M. – MUNKÁCSY, A. (2018): *Közlekedés, mobilitás, turizmus*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- KASARDA, J. D. (2000): Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development. In: ULI on the Future: *Cities in the 21st Century*. pp. 32-41.
- KASARDA, J. D. (2008): Shopping in the Airport City and Aerotropolis, New Retail Destinations in the Aviation Century. *Research Review* 15(2): pp. 50.
- LEIPER, N. (1979): The Framework of Tourism. Towards a Definition of Tourism, Tourist and the Tourism Industry. *Annals of Tourism Research* 6(4): pp. 390-407. DOI: 10.1016/0160-7383(79)90003-3
- LE-KLÄHN, D. T. – GERIKE, R. – HALL, C. M. (2014): Visitor Users vs. Non-users of Public Transport: The Case of Munich, Germany. *Journal of Destination Marketing & Management* 3(3): pp. 152-161. DOI: 10.1016/j.jdmm.2013.12.005
- MICHALKÓ, G. (2001): Turizmus és területfejlesztés. In: BELUSZKY, P. – KOVÁCS, Z. (szerk.): *A terület és településfejlesztés kézikönyve*. CEBA Kiadó, Budapest. pp. 113 – 120.
- MICHALKÓ, G. (2008): *A turisztikai tér társadalomföldrajzi értelmezésének új dimenziói*. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.

- MICHALKÓ, G. – KISS, K. – KOVÁCS, B. (2009): Boldogító utazás: A turizmus hatása a magyar lakosság szubjektív életminőségére. *Tér és Társadalom* 23(1): pp. 1-17. DOI: 10.17649/TET.23.1.1213
- MISKOLCZI, M. – JÁSZBERÉNYI, M. – TÓTH, D. (2021): Technology-Enhanced Airport Services—Attractiveness from the Travelers’ Perspective. *Sustainability*. 13. 705. DOI: 10.3390/su13020705
- PEERBOOM, D. (2019): The prospect of carsharing. Barriers and solutions from a transition theory perspective in the city of Groningen. Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.
- PRENSKY, M. (2001): Digital Natives, Digital Immigrants. *On the Horizon* 9(5): pp. 1-6. DOI: 10.1108/10748120110424816
- PUCZKÓ, L. – RÁTZ, T. (1998): *A turizmus hatásai*. Aula Kiadó – Kodolányi János Főiskola.
- REDMAN, L. – FRIMAN, M. – GÄRLING, T. – HARTIG, T. (2013): Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport Policy* 25: pp. 119-127. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.11.005
- TÖRŐCSIK, M. (2009): Generációs Marketing. In: Bugár, Gy. – Farkas, F. (szerk.): *Elkötelezettség és Sokoldalúság. Tanulmánykötet Barakonyi Károly Tiszteletére*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs. pp. 221–228.
- TÖRŐCSIK, M. (2011): *Fogyasztói magatartás – Insight, trendek, vásárlók*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Egyéb források

- MARK KIEFER CONSULTING (2019): 2019 Logan International Airport Air Passenger Ground-Access Survey.
<https://www.massport.com/media/3403/2019-air-passenger-survey-final-report-082319.pdf>
Letöltés: 2020. november 25.
- MEYER, M. D. – MOSBAH, S. M. – WOLINETZ, L. D. (2019): Integrating Airport Ground Access and Metropolitan Surface Transportation Planning Efforts.
http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_rpt_216Contractor.pdf
Letöltés: 2020. november 25.
- SOÓKI-TÓTH, G. (2018): Jövőtervezés a Budapest, Liszt Ferenc Repülőtér térségében.
https://www.budcluster.eu/wp-content/uploads/2018/02/Jovotervezes_tanulmany_2018.pdf
Letöltés: 2020. november 25.
- World Tourism Organization (2019): International Tourism Highlights, 2019. UNWTO, Madrid.
<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284421152>
Letöltés. 2020. november 25.
- World Tourism Organization (2021): International Tourism Highlights, 2020. UNWTO, Madrid.
<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>
Letöltés. 2021. május 26.