

Tekintettel a tematikus és stratégiai fontos előadások nagy információtömegére, a MOBI nemzetközi konzorciuma úgy döntött, hogy a sajtóközleményeket a tematikus ülések szerint osztja szét, amelyek 3 részre vannak osztva.

Sajtóközlemény (3. rész)

Panelbeszélgetés 3. "Légi közlekedési kapcsolatok a Kárpátok térségében"

A MOBI projekt 1. Partnerségi találkozója

"Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió " (MOBI)

2021. január 28-án került sor az ENI Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna 2014-2020 Határon Átnyúló Együttműködési Program pénzügyi támogatásával megvalósuló "Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió " (MOBI) projekt partnereinek és szakértőinek találkozására.

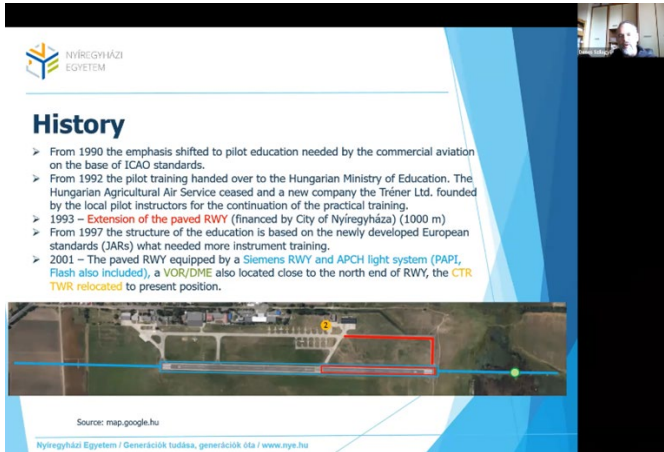
A projekt célja: fenntartható platform létrehozása a személyek és áruk hatékony, határokon átnyúló mobilitásához a közlekedési és határ menti infrastruktúra fejlesztésével, a kormányok és szakmai szervezetek közötti együttműködés erősítésével, amely a közlekedési kapcsolatok fejlesztését célozza Ukrajna, Románia, Szlovákia és Magyarország határ menti régióiban. A projekt egy közös mobilitási terv kidolgozását irányozza elő, amely magában foglalja az egyes határ régiók regionális terveit a közlekedés és a határ menti infrastruktúra, a vasúti szolgáltatások, a nemzetközi légi szolgáltatások stb. fejlesztése terén.

A találkozót a Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Önkormányzat (Magyarország) kezdeményezte, és az ukrajnai partnerek és szakértők találkozóját a konferenciateremben, valamint a magyarországi, szlovákiai, romániai és ukrajnai videokonferencia-kapcsolatot összekötve tartották meg. A találkozón részt vettek a MOBI projekt valamennyi partnerszervezetének képviselői, nevezetesen: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Önkormányzata (Magyarország), Kassai Önkormányzati Régió (Szlovákia), Máramaros Megyei Tanács (Románia), Szatmár megye Területi Közigazgatási Egysége (Románia), Kárpátaljai Megye (Ukrajna) Közúti Szolgálat és a Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége IARDI (Ukrajna) képviselői.

A 3 panelbeszélgetés a következő kérdésekre összpontosított:

- 1. Regionális tervezés és a közlekedési kapcsolatok fejlesztése,**
- 2. Vasúti kapcsolatok a Kárpátok térségében,**
- 3. Légi kapcsolatok a Kárpátok térségében.**

A Kárpát-medencei légiközlekedéssel kapcsolatban 3 szakértő szólalt fel:



Szilágyi Dénes, a Szabolcs - Szatmár - Bereg megye (Magyarország) szakértője bemutatta és ismertette a nyíregyházi repülőtér fejlesztésének főbb szempontjait és annak hatását a Szabolcs - Szatmár - Bereg régió fejlődésére. Szilágyi úr előadását egy rövid történelmi kitéréssel kezdte, a nyíregyházi repülőtér 1927-ben kezdődött építésének időszakától napjainkig.

A második világháború után a repülőteret sportcélokra használták a következők szerint: 1947 óta modellezés; 1965-ben kezdődött itt a repülés tevékenység: Repülés bajnokság "Nyírseg Kupa" (1976-1990); 1965-ben itt kezdte pályafutását az első

és máig utolsó magyar űrhajós; 1975-ben itt kezdte meg tevékenységét a híres AEROTRIGA műrepülő különítmény is. A léghajós szakosztály 1980-ban, a sárkányrepülő szakosztály pedig 1978-ban indult.

Megkezdődött a repülőtér MALÉV belső célállomásként való használata. A Li-2-t az utasforgalomra, a Po-2-t pedig a postai járatokra használták. A Li-2-vel 1952-ben baleset történt. A rendszeres repülést 1964-ben felfüggesztették. A menetrend szerinti repülések alatt meteorológiai állomás is működött. Ezt követően a Magyar Népköztársaság Földművelésügyi Minisztériuma mezőgazdasági pilótaszolgálatot hozott létre.

A pilótaképzést a Nyíregyházi Egyetem jogelődje 1968-ban indította el. A pilóták gyakorlati képzése a nyíregyházi repülőtéren folyt. Az oktatási tevékenység évtizedekre meghatározta a fejlődés irányát. A MALÉV-nek szüksége volt polgári pilótákra is. Így 1980-tól az infrastruktúra fejlesztése elsősorban a gyakorlati képzés érdekében történt.

A kifutópályát 1982-ben korszerűsítették. 1983-ban telepítették a kormánypályákat. 1984-ben egy hangárt telepítettek az irányítótorny és a hozzá tartozó navigációs rendszer elhelyezésére. 1990 óta a hangsúly a kereskedelmi repülés pilótaképzésére helyeződött át.

1992 óta a pilótaképzés átkerült a magyarországi Oktatási Minisztériumhoz.

A magyar mezőgazdasági szolgálat megszűnt, és a helyi pilótaoktatók egy új céget, a TRÉNER Kft-t alapítottak a gyakorlati képzés folytatására. 1993-ban a kifutópályát kiszélesítették (1000 m). 1997 óta a képzési struktúra az európai szabványok alapján készült, amelyek több képzési eszközt igényelnek.

2001-ben a beton kifutópályát Siemens navigációs lámpákkal szerelték fel. A kifutópálya északi végére szintén komplex légi navigációs berendezéseket telepítettek. Az irányítótornyot áthelyezték a jelenlegi helyére.



2005-ben az egyetem új létesítményében több, a kiszolgáló személyzet munkájának összehangolására szolgáló szimulátorokat is létrehozta. A pilóták önálló képzése 2007-ben megszűnt egy tragikus miniszteri rendelet miatt, amely 400-ról 100-ra csökkentette a szakmák számát.

A TRÉNER Kft. 2015-ben a MartinAir repülési akadémiaival és repülésszimulációs céggel közösen indította el a Közép-Európai Repülőakadémiát.

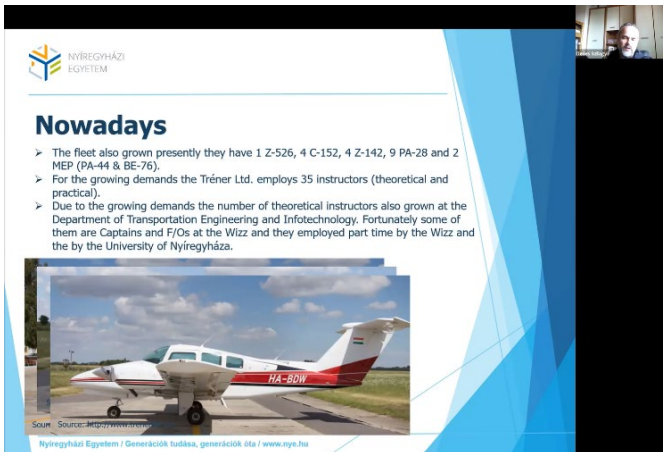
Az egyetem 2016-ban a Budapesti Műszaki Egyetemmel közösen nagy munka után visszaadta az önálló pilótaképzést.

2017-ben a TRÉNER Kft. a Wizz Air független partnere lett a Wizz Air pilótaakadémiáján. A posztgraduális (3 féléves) pilótaképzést szintén 2017-ben alapította és indította el az egyetem. Jelenleg 130 pilótanövendék van, és évente 60 pilótát képeznek ki a megfelelő képesítéssel. Az új hangárt és a képzési létesítményt (új szimulátorral) a TRÉNER Kft. támogatás nélkül fejlesztette ki. A flotta is bővült, jelenleg 1 Z-526, 4 C-152, 4 Z-142, 9PA-28 és 2 MEP van.

A növekvő igényeknek megfelelően a TRÉNER Kft. 35 oktatót foglalkoztat. A növekvő igények miatt az elméleti oktatók száma is nőtt. Szerencsére néhányan közülük a Wizz Air kapitányai és F/OS-ai, akiket részmunkaidőben a Wizz Air és a Nyíregyházi Egyetem alkalmaz.

Évente 80-100 nemzetközi járat közlekedik, és ebből körülbelül 20 kereskedelmi járat. A kereskedelmi tevékenységet a Szabolcs - Szatmár - Bereg térségében és Tokaj térségében található külföldi cégek fuvarszervezői és tulajdonosai végzik.

A Nyír Légiszolgáltató Kft. karbantartja a TRÉNER Kft. repülőgépeit, valamint magyar és külföldi üzemeltetők AN-2, K-26-os repülőgépeit. A romániai üzemeltetőkkel való jó kapcsolatai miatt a Nyír



Airservice Kft. 2 vonalas karbantartó állomásokkal rendelkezik Romániában (Nagyvárad, Temesvár). A Nitrogénművek nagyon jó kapcsolatot ápol az Airbus Helicopters Romania (Braşov/Brassó) céggel.

Folyamatos fejlesztések:

- 1) Automatizált időjárás-állomások;
- 2) Új oktatási forma: magas szintű szakképzés;
- 3) Új légtérszerkezet a több gyakorlóbox biztosítása érdekében;
- 4) A kifutópálya meghosszabbítása és kiszélesítése az ingázó kategóriájú repülőgépek számára.



Ruslan Liis, az Ungvári Repülőtér (Ukrajna) igazgatója kiemelte az Ungvári Repülőtér és a kárpátaljai légi közlekedés fejlődésének főbb jellemzőit és kilátásait.

A repülőteret a Csehszlovák Köztársaság építette 1929-ben. Elhelyezkedése nagyon kedvező volt az összes európai országgal való kommunikáció szempontjából. Ma Ungvár repülőtere az egyetlen hegyvidéki repülőtér Ukrajnában. Fontos tényező, hogy az Ungvári repülőtér a legrégebbi Ukrajnában.

Ungvár és a Kárpátaljai régió a legnyugatibb Ukrajnában, ezért néha olyan időjárási viszonyok uralkodnak, hogy Lembergbe nemcsak vasúton, hanem

közúti közlekedéssel sem lehet eljutni. 1998-ban és 2001-ben súlyos árvizek voltak Ukrajnában, és a humanitárius segítségnyújtás csak az Ungvári repülőtéren keresztül volt lehetséges, ami azt jelenti, hogy a repülőtér stratégiai fontosságú az ukrán állam számára. Meg kell jegyezni, hogy mind az előző, mind a jelenlegi kormányok elismerik ezt a tényt, és hozzájárulnak a repülőtér fejlesztéséhez.



A szovjet időkben az Ungvári repülőtér naponta 18 járatot üzemeltetett. Napjainkban a repülőtér fejlődését akadályozza néhány kellemetlenség - a fő probléma a Szlovák Köztársaság feletti légtér használata. Azt is meg kell jegyezni, hogy a mai napig sikerült megállapodni és aláírásra került egy egyezmény Ukrajna és a Szlovák Köztársaság elnöke között, már csak a megállapodás parlamenti szintű ratifikálása van hátra. Ezt követően lesz lehetőség a műszeres megközelítés alkalmazására a repülőgépek leszállása során. A szlovák fél ugyanis lehetővé teszi a leszállást és a felszállás engedélyezését,

de csak vizuális megközelítéssel a leszálláshoz. Ez a tényező akadályozza a repülőtér fejlődését és kereskedelmi vonzerejének növelését, így nem lehet rendszeres járatokat tervezni. Idén várhatóan megoldódik ez a probléma, ami viszont lehetővé teszi a repülőtér éjjel-nappal és zord időjárási körülmények között történő használatát. Jelenleg ukrán cégekkel van kapcsolat, amelyek járatokat terveznek az Ungvári repülőtérrel. Elsősorban az Ungvár - Kijev járat bevezetésének szükségességét látjuk, és az üzleti és turisztikai fejlődés érdekében az Ungvár - Zaporizzsja és Ungvár - Harkiv járatok bevezetését. A turisztikai szezon elején és a turisztikai szezon alatt szükséges Ungvár - Odesa járatot biztosítani, és ha ez a járat népszerű lesz, akkor állandó járatá alakítják át.

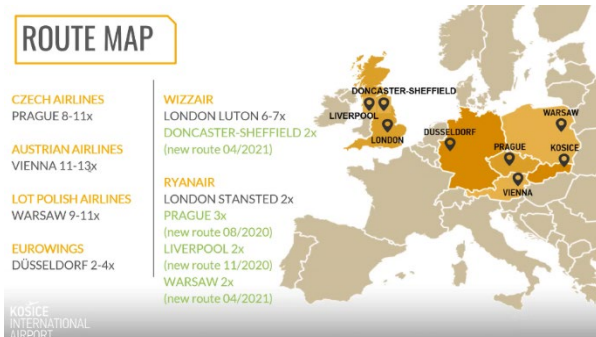
Az Ungvári Repülőtérnek lehetősége van a repülőgépek karbantartására - az An-26-os karbantartásáról szóló tárgyalások a végéhez közelednek. A kifutópálya hossza (2038 m) és a rajta lévő maximális terhelés lehetővé teszi, hogy közepes méretű repülőgépeket fogadjon az Ungvári repülőtér: Boeing-737-es és Airbus 320-as repülőgépeket. Az Ungvári repülőtér elhelyezkedése nagyon vonzó a kisgépek számára, mivel sok kisgép tervezi, hogy Ungváron keresztül repül a Balkánra.

Tomáš Jančuš, a Kassai Nemzetközi Repülőtér pénzügyi igazgatója és vezérigazgató-helyettese kiemelte a kassai repülőtér fejlesztésének legfontosabb szempontjait és a régió fejlődésében való részvételét. Mindenekelőtt hangsúlyozta, hogy a Kassai Nemzetközi Repülőtér nagyon közel van Lengyelországhoz, Magyarországhoz és Ukrajnához.



jelenleg csak egy járat létezik Londonba (Luton repülőtér), és a repülőtér nyitvatartási ideje is korlátozott.

A repülőtér kifutópályájának mérete 3100 méter. A repülőtér kapacitása 700 000 utas. Ez azt jelenti, hogy jól megalapozott az üzemeltetés. A kassai repülőtér 66%-a a bécsi repülőtér tulajdona, a fennmaradó rész a szlovák állam, különösen a Szlovák Köztársaság Közlekedési Minisztériumának tulajdonában van.



2013-ban együttműködtek az Austrian Airlines, a Czech Airlines és a Danube wings légitársaságokkal. Még abban az évben aláírták a megállapodást a Wizz Airrel, a jól ismert magyar diszkont légitársasággal. 2016-ban a LOT Polish Airlines-szal és a Turkish Airlines-szal kötöttek megállapodást. Ez a helyzet 2018-ig stabil volt, minden fuvarozó repült, és abban az évben megállapodást kötöttek az EuroWings-szel.

Minden korábbi évben hullámvölgyekkel szembesültek, mivel a légiközlekedési szegmens nagyon érzékeny a döntések és az új műveletek meghozatalára, mivel nem garantált a stabil jövő. Az egyetlen garancia, amit figyelembe vesznek, az az erős kereslet egyes célállomásokon. Ez azt jelenti, hogy az adott célállomás vagy túlél, vagy az egyik légitársaság elhagyja, mert a másik légitársaság kapja meg a lehetőséget annak a célállomásnak a felvételére. 2019 a legjobb év volt az utasok számát tekintve - összesen 558 064 utas, de abban az évben negatív problémával szembesültek: A Turkish Airlines törölte a kassai útvonalat, mert a többi célállomáson nem volt elég gép. Másrészt viszont megkezdtek a működést a Ryanairrel, Európa legnagyobb fapados légitársaságával. 2013-tól 2019-ig 135%-os növekedést értek el az utasok számában.

A koronavírus előtt a kassai nemzetközi repülőtéren a következő útvonaltérkép volt érvényben:

- Heti 11 járat a Czech Airlines járataival.
- hetente legfeljebb 13 járat az Austrian Airlines járataival
- hetente legfeljebb 11 járat a LOT Polish Airlines légitársasággal



A fent említett légitársaságokkal a kassai nemzetközi repülőtér több mint 300 célállomást tudott kiszolgálni a világ minden tájáról. A helyzet nagyon kedvező volt az üzleti élet és a helyi polgárok számára.

Emellett a kassai nemzetközi repülőtér két diszkont légi társasággal is együttműködött:

A Wizzair révén heti 7 járatot indítottak London Lutonba.

2021 áprilisától Kassáról Doncaster-Sheffieldbe heti 2 járatig fognak járatot üzemeltetni (ha a koronavírushelyzet jobb lesz).

A Ryanair 2020 augusztusától heti 3 járatszámmal kezdte meg a Kassa-Prága útvonal üzemeltetését. Emellett 2020 novemberétől új útvonal létesült Kassáról Liverpoolba, heti 2 járat erejéig. Emellett várhatóan 2021 áprilisától megkezdődik az új útvonal üzemeltetése Kassáról Varsóba, heti 2 járat erejéig.

A repülőtéren erős volt a charterforgalom, főként a Földközi-tenger keleti irányába. Összesen 591 charterjáratuk volt 2019-ben.

A charterjáratokat igénybe vevő utasok száma folyamatosan növekszik, 2019-ben a charterjáratot igénybe vevő utasok száma 184 742 fő volt, a charterjáratok legnépszerűbb célállomása Törökország.

A Partnerségi találkozó harmadik ülésének végén Majorné László Brigitta, a Szabolcs - Szatmár - Beregi Régió képviselője, a projekt kommunikációs menedzsere (Magyarország), valamint Natalia Nosa, a projekt koordinátora és az IARDI Nemzetközi Szövetség vezetője (Ukrajna) megköszönte a résztvevőknek és a szakértőknek a Magyarország, Szlovákia, Románia, Románia, Ukrajna és a Kárpátok régió határ menti területeinek közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséhez való szakmai hozzászólásokat.

A megbeszélések során megállapították, hogy a határ különböző oldalain a légi közlekedés fejlesztése, a légitársaságokkal, a regionális repülőterekkel és a szakmai intézményekkel való együttműködés terén összehangolt intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy a Kárpátok régiójában a személyek és áruk határokon átnyúló mobilitása hatékony legyen.

A fent említett témák fontosságára való tekintettel a nemzetközi konzorcium **2021. február 26-ra tűzte ki a MOBI projekt következő rendezvényét, amelyet a Máramaros Megyei Tanács (Románia) szervez, és amelynek középpontjában a Kárpátok régió légi közlekedése és repülőtéri infrastruktúrája áll.**

A Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetségének (IARDI) sajtóközpontja