

Légi áruszállítási teljesítmények az Európai Unióban

A tartalomról

- 1 Az európai uniós tagállamok légi áruszállítási teljesítménye
- 2 Légi áruforgalom a külkereskedelmi és szolgáltatás- külkereskedelmi megfigyelések tükrében
- 2 A legfontosabb unión kívüli partnerországok bemutatása
- 2 A legjelentősebb unión belüli kétoldalú kapcsolatok
- 2 A legjelentősebb áruforgalmat lebonyolító légikikötők az Európai Unióban
- 3 Az áruszállító légiflotta jellemzői az Európai Unióban

Az európai uniós tagállamok légi áruszállítási teljesítménye

2007-ben az Európai Unió 27 tagállama összességében 12 millió 592 ezer tonna árut és levélpostai küldeményt szállított légi járműveken. A forgalom túlnyomó része az unión kívüli relációban, 16%-a az uniós tagállamok között, a fennmaradó 5%-a pedig országban belül valósult meg.

2007-ben a tagállamok közül Németország szállított a legnagyobb mennyiségben árut légi úton; teljesítménye 28%-át tette ki a teljes uniós-nak. Németországon kívül még Nagy-Britannia, Franciaország és két Benelux állam, Hollandia és Belgium esetében haladta meg az 1 millió tonnát az árumennyiség. A forgalom meglehetősen koncentrálnak tekinthető, miután e kiemelt öt ország az uniós teljesítmény ötödét adta.

A nagy forgalmat lebonyolító tagállamok közül Belgium növekedési üteme kimagasló volt az utóbbi években, ami meghatározóan a Liege-i légikikötő forgalmának alakulásával magyarázható. A Légikikötők Nemzetközi Szövetségének 2007. évi végleges adatai szerint a Liege/Bierset repülőtér forgalma több mint ötödével bővült 2007-ben, ami a leggyorsabb növekedési ütem az európai légikikötők vonatkozásában. Hazánk – azaz a Budapest/Ferihegyi repülőtér – 2007. évi teljesítménye 68 ezer tonna volt, ami a legmagasabb az újonnan csatlakozott tagállamok értékei közül.

A forgalom tagállamonkénti relációs szerkezetét vizsgálva megállapítható, hogy tizennégy ország az Európai Unión kívüli, tizenhárom pedig az uniós belüli nemzetközi viszonylatban bonyolította le a legnagyobb forgalmat. Mivel azonban a tizenegy legnagyobb összforgalmú ország esetében az EU-n kívüli reláció a meghatározó, így uniós szinten a forgalom közel négyötöde a harmadik országok viszonylatában valósult meg. A nemzeti forgalom 2007. évi részaránya 10%-ot meghaladó volt Írországban, Lengyelországban, Portugáliában, valamint a kiterjedt szigetvilággal rendelkező Görögországban, Dániában és Spanyolországban.

1. tábla

Az európai uniós tagállamok légi áruszállítási teljesítménye, 2007

Rang-sor	Ország	A szállított áruk		A beérkező mennyiség aránya (%)
		tömege (ezer tonna)	tömegének éves átlagos változása, 2005–2007 (%)	
1.	Németország	3 582,3	+7,4	50,7
2.	Nagy-Britannia	2 433,0	–0,5	58,9
3.	Franciaország	1 702,4	+4,7	54,6
4.	Hollandia	1 549,9	+0,8	52,8
5.	Belgium	1 367,6	+27,5	49,3
6.	Olaszország	918,1	+4,2	52,2
7.	Luxemburg	702,7	+4,5	47,4
8.	Spanyolország	513,0	–0,4	65,0
9.	Ausztria	228,0	+8,2	63,3
10.	Svédország ^a	153,0	..	54,1
11.	Finnország	143,6	+7,4	51,9
12.	Írország	130,0	+30,2	64,0
13.	Portugália	128,3	+0,3	51,4
14.	Görögország	103,0	–2,6	74,5
15.	Magyarország	67,6	+3,8	60,5
16.	Csehország	59,7	+1,3	51,5
17.	Lengyelország	44,6	+13,8	57,7
18.	Ciprus	41,0	+4,1	57,9
19.	Szlovénia	25,0	+70,2	53,0
20.	Észtország	22,6	+65,4	92,5
21.	Románia	19,2	–0,2	70,7
22.	Bulgária	18,8	..	55,8
23.	Málta	18,0	+4,7	49,4
24.	Litvánia	12,8	+15,8 ^b	72,3
25.	Dánia	8,3	+0,3	49,4
26.	Lettország	7,2	–4,7	71,4
27.	Szlovákia	2,3	–34,9	34,5

a 2004. évi adatok.

b A 2006–2007. évekre vonatkozó átlagos növekedési ütem.

Légi áruforgalom a külkereskedelmi és szolgáltatás- külkereskedelmi megfigyelések tükrében

Az Európai Unió harmadik országokkal lebonyolított **külkereskedelmi adatai** szerint a légi úton exportált áruk 2007. évi tömege 2,4-szeresére, az importé pedig közel másfélszeresére nőtt a hét évvel korábbiakhoz képest. (A légi úton történő szállítás kivételben a teljes tömegnek mindössze 2,2%-át, behozatalban pedig még ennél is kisebb részét, 0,2%-át jelentette.) A légi úton továbbított áruk értéke a forgalom mindkét irányában a mennyiségeknél sokkal kisebb mértékben bővült, azaz a légi úton szállított áruk egységértéke lényegesen alacsonyabbá vált. (Bár a légi áruszállítás még mindig a legdrágább árutovábbítási módot jelenti.) Ez minden bizonnyal annak lehet a következménye, hogy a légi szállítás – a megnövekedett kapacitásokra visszavezethetően – olcsóbbá vált az elmúlt években, amely révén alacsonyabb árfekvésű termékeket is megéri már ily módon továbbítani. A szállított mennyiségek jelentős növekedése a termékszerkezet változását is jelzi, exportban például a dohánytermékek 2007. évi mennyisége (2,8 millió tonna) lényegében megegyezik azzal a növekedéssel, ami az árucsoportra 2000 és 2007 között bekövetkezett. Importban pedig a ruházati cikkek és öltözköztetőgépek 2007. évi részesedése haladta meg jelentősebben a 2000. évit.

2. tábla

Az EU harmadik országokkal lebonyolított külkereskedelmi forgalmában tapasztalt egységértékek szállítási módok szerint, 2007

(euró/tonna)		
Szállítási mód	Kivitel	Behozatal
Tengeri	1 505	576
Vasúti	912	235
Közúti	3 360	3 028
Légi	28 385	63 461
Belvízi	551	234

2007-ben az Európai Unió tagállamainak 10,6 milliárd eurós **bevétele**, és 9,3 milliárd eurós **kiadása** keletkezett légi áruszállítási szolgáltatások nemzetközi forgalmából. A bevételek közel kétharmada, a kiadásoknak pedig több mint hattizede az unió kívüli országok vonatkozásában keletkezett, s az aktívumot is lényegében ez a viszonylat biztosította. Az elemzés készítésekor 22 tagállamra álltak rendelkezésre adatok, közülük a legnagyobb, 2 milliárd eurót meghaladó bevételi és kiadási összegek Franciaországot jellemezték. A legnagyobb mérlegtöbbséggel ugyanakkor Németország (1,4 milliárd euró) és Luxemburg (1,1 milliárd euró) rendelkezett.

A legfontosabb unió kívüli partnerországok bemutatása

Az Európai Unió legjelentősebb **partnerét** – a termékexportban is legfontosabb – Egyesült Államok jelentette, amely relációban 2007-ben az unió kívüli légi áruforgalom 26%-a valósult meg. A tagállamok közül a legnagyobb forgalmat (741 ezer tonna) Nagy-Britannia bonyolította le az észak-amerikai országgal; Írországnak pedig magasan a legfontosabb unió kívüli partnere volt az Egyesült Államok, miután a harmadik országos forgalmának háromnegyede vele valósult meg. A rangsor Egyesült Államokat követő helyein az Egyesült Arab Emírátságok, Kína és India következtek, 11, 6, illetve 5%-os részesedésekkel.

A legjelentősebb unió belüli kétoldalú kapcsolatok

Az **unió belüli légi áruszállítás** legfontosabb kétoldalú viszonylataiban jellemzően azon országok szerepelnek, amelyek a teljes forgalmukat tekintve is nagy szállítók. Ez alól a kivételt Hollandia jelenti, amely forgalmának több mint kilenczetedét unió kívüli relációban bonyolította le, s így a teljes szállítási teljesítmény rangsorának élén található hat ország közül az egyedüli olyan volt, amely egyetlen uniói országgal sem folytatott kimagasló mértékű légi áruforgalmat.

3. tábla

A legfontosabb légi áruszállítási kapcsolatok az unió tagállamok között, 2007

Rangsor	Fealdó/jelentő ország	Cél/partnerország	A szállított áruk tömege (ezer tonna)
1.	Németország	Nagy-Britannia	176,6
2.	Nagy-Britannia	Németország	121,9
3.	Franciaország	Németország	110,7
4.	Németország	Franciaország	94,8
5.	Belgium	Nagy-Britannia	94,2
6.	Németország	Olaszország	83,2
7.	Nagy-Britannia	Belgium	82,6
8.	Belgium	Németország	79,2
9.	Olaszország	Németország	78,0
10.	Németország	Belgium	77,0

A nagy tagállamok nemzeti forgalmának nagysága szintén figyelemre méltó: Franciaország esetében 158 ezer, Nagy-Britanniában 128 ezer, Németországban 116 ezer, Spanyolországban pedig 111 ezer tonna árut szállítottak légi úton a nemzeti határokon belül.

A legjelentősebb áruforgalmat lebonyolító légikikötők az Európai Unióban

Az Európai Unió legnagyobb áruforgalmú **repülőtere** 2007-ben Frankfurt am Main volt, ahol a németországi teljesítménynek több mint háromötödét, az uniósnak pedig 18%-át bonyolították le. Előnye a legfontosabb öt követő légikikötőkhöz képest tovább nőtt, miután a forgalma az utóbbi évek átlagában nagyobb ütemben bővült, mint a rangsor további helyein található repülőtereké.

A Európai Unió húsz legfontosabb áruforgalmi repülőtere közül 5–5 található Nagy-Britanniában és Németországban. A brit légikikötők közül három is a főváros közigazgatási területéhez tartozik, de együttes forgalmuk sem érte el a legnagyobb németét. Németországon és Nagy-Britannián kívül Belgium rendelkezett több légikikötővel is a húsz legnagyobb között, amelyek csökkenő sorrendbe állítva Brüsszelben, Liegeben és Oostende-ben találhatóak. A Légikikötők Nemzetközi Szövetségének 2007. évre vonatkozó adatai szerint a világ harminc legnagyobb áruforgalmú repülőtere között mindössze hét európai található. A legnagyobb forgalmat az egyesült államokbeli Memphis repülőtere bonyolította le, amelyet Hongkong, az alaszakai Anchorage, Shanghaj és a dél-koreai Incheon követ a sorban.

Budapest/Ferihegy áruforgalma 2007-ben 68 ezer tonna volt, 12%-kal több, mint három évvel korábban. Ferihegy az újonnan csatlakozott tagállamok legnagyobb áruforgalmú repülőtere volt, ugyanakkor a bécsi

4. tábla

Az Európai Unió legnagyobb áruforgalmat lebonyolító légitársaságai, 2007

Rangsor	A város, repülőtér neve	A szállított áruk tömege (ezer tonna)	A szállított áruk tömegének átlagos éves változási üteme, 2005–2007 (%)	A forgalom megoszlása (%)		
				Országon belüli	Európai Unión belüli nemzetközi	Európai Unión kívüli
1.	Frankfurt am Main	2 211	+5,3	2	11	86
2.	Amszterdam, Schiphol	1 499	+0,7	0	7	93
3.	Párizs, Charles de Gaulle	1 435	+4,0	5	15	80
4.	London, Heathrow	1 393	-0,4	0	8	92
5.	Brüsszel, National	768	+5,2	0	37	63
6.	Köln–Bonn	738	+5,0	5	54	41
7.	Luxemburg	703	+4,5	0	10	90
8.	Liege, Bierset	489	..	0	44	56
9.	Madrid, Barajas	342	-1,0	22	23	55
10.	Nottingham East Midlands	318	+4,7	23	59	18
11.	München	280	+10,9	18	11	72
12.	Bécs, Schwechat	226	+8,2	0	28	72
13.	London, Stansted	225	-2,0	13	32	55
14.	London, Gatwick	177	-8,0	1	5	95
15.	Manchester	166	+2,7	1	19	80
16.	Frankfurt, Hahn	139	+27,8	2	5	93
17.	Helsinki, Vantaa	139	+7,9	3	46	51
18.	Lipcse–Halle	117	+123,8	13	53	34
19.	Dublin	111	+48,5	11	56	33
20.	Oostende	110	..	1	7	93
:	:	:	:	:	:	:
25.	Budapest, Ferihegy	68	+3,8	0	48	52

repülőtér forgalmának a harmadát sem érte el. Ferihegy a legnagyobb forgalmat, az összteljesítmény 15%-át a Milánóhoz közeli Bergamo/Orio al Serio repülőtér vonatkozásában bonyolította le. A további helyeken Hongkong, Luxemburg és a Köln-Bonn légitársaságok találhatók. 2008 első háromnegyedében fővárosunk repülőtérének forgalma 49 ezer tonna volt, mintegy 2%-kal kevesebb, mint a megelőző év azonos időszakában. A forgalom mintegy hattizedét az érkező, a fennmaradó részét pedig az induló tételek jelentették.

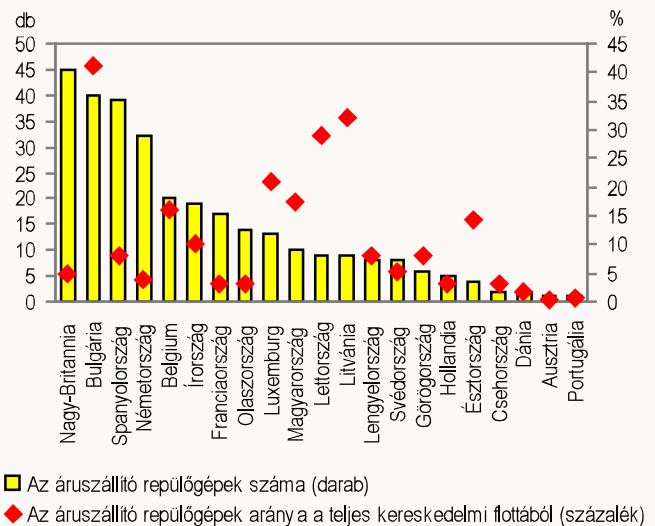
Az áruszállító légitársaságok jellemzői az Európai Unióban

2005-ben az Európai Unió tagállamai több mint 300 kereskedelmi célú, kifejezetten áruszállításra alkalmas repülőgéppel rendelkeztek. A legnagyobb, 45 darabból álló flotta Nagy-Britanniát jellemezte. Hazánkban tíz repülőgépe volt a vizsgált évben, ami a tizedik legmagasabb érték az unió, és – Bulgáriát követően – a második legmagasabb az újonnan csatlakozott országok rangsorában. Hat tagállam, Finnország, Románia, Szlovákia, Szlovénia és a két földközi-tengeri szigetország ezzel szemben egyáltalán nem rendelkezett áruszállító repülőgéppel. A mennyiség több mint kétharmadát a Boeing repülőgépcsalád, közel negyedét pedig az Airbus típusok továbbították.

Az áruszállító légitársaságok nagyságával kapcsolatos kép teljességéhez hozzátartozik, hogy a 1. számú ábrán csupán a kizárólag áruszállításra használható repülőgépek (F-gépek, az angol „Freighter aircrafts” elne-

1. ábra

Az áruszállító légitársaságok jellemzői az Európai Unió tagállamaiban, 2005



vezésből) számát ábrázoltuk. A repülőgépek további típusai közül említést érdemel az ún. „gyorsan átalakítható repülőgépek” (QC-gépek, az angol „quick change aircrafts” terminológiából.) Ezeket a repülőgépeket nappal személyszállításra használják, majd a sötétedés beálltát követően kiszerelelik az üléseket, és éjszaka áru- vagy levélpostai küldemények fuvarozását végzik velük. Az Európai Unióban 2005-ben 59 QC-gép tartozott a flottához, közülük a legtöbb, 14 darab a brit légitársaságok szállítmányozási céljait szolgálta. (Hazánkban ugyanebben az évben

2 QC gépe volt.) A másik, utas- és áruszállításra egyaránt alkalmas repülőgéptípust a kombi repülőgépek jelentik (C-gépek, az angol „combi aircrafts” kifejezésből). A kombi repülőgépek esetében a személyek és áruk szállítása egyidőben történik; az árukat nemcsak a gépek rakodóterében, hanem a gép – erre a célra kialakított – utasterében is továbbítanak. 2005-ben az Európai Unió kereskedelmi flottájának kötelekében 8 darab kombigép tevékenykedett, amelyből 6 darab a holland légitársaságoknál volt bejegyezve.

További információk, adatok (linkek)

[EU-INFO statisztikai szolgálat](#)

www.ksh.hu

Elérhetőségek:

tamas.herzog@ksh.hu

Telefon: 345–6900

[Információs szolgálat](#)

Telefon: 345–6789