

## A Debreceni Nemzetközi Repülőtér regionális jelentősége

Váczai Péter

Eszterházy Károly Főiskola Eger Sporttudományi Intézet, Eger  
vaczi.peter@ektf.hu

### ÖSSZEFOGLALÁS

*A következő dolgozatban a debreceni repülőtér regionális helyzetét, jelentőségét, fejlesztési lehetőségeit szeretném megvizsgálni. Továbbá szeretném összehasonlítani a debreceni repülőtér utasforgalmát a kelet-közép európai régió más regionális repülőtereinek forgalmával 2005–2012 között. Továbbá az általam végrehajtott kérdőíves felmérés tapasztalatait szeretném megosztani és egy lehetséges jövőképet felvázolni a debreceni repülőtér számára.*

**Kulcsszavak:** Debrecen, repülőtér, utasforgalom, regionális

### SUMMARY

*In the following essay I would like to examine the Debrecen International Airport's regional status, significance and development opportunities. Furthermore, I would like to compare the passenger traffic of Debrecen's airport with other regional airports in Middle-East Europe during the 2005–2012 period. In the second part of my essay, I would like to share the experience of my questionnaire survey and a possible future perspective for the Debrecen International Airport.*

**Keywords:** Debrecen, airport, passenger statistic, regional

### A DEBRECENI REPÜLŐTÉR TÖRTÉNETE

Az első hivatalos járat egy postai küldeményeket szállító járat volt 1930-ban. Ettől az időszaktól kezdve a debreceni repülőtérrel rendszeres belföldi járatok indultak. A második világháború alatt a Magyar Légierő bombázóinak hadi támaszpontjául szolgált. 1951–1990 között Szovjet katonai repülőtérként funkcionált. 1994-ben a debreceni önkormányzat felismerve a repülőtér fontosságát megfogalmazta a fejlesztéshez szükséges irányelveket. Mégis ezek után viszonylag későn, 2001-ben indult meg az átfogó fejlesztése a repülőtérnek.

2001. május 29-én a repülőtér megkapta a nemzetközi forgalom számára megnyitott státuszt, azonban ekkor még kereskedelmi cél nélkül. 2001. december 29-ig kellett várni arra, hogy a nemzetközi forgalmi státusz mellé megkapja a nyilvános kereskedelmi tevékenységi jogokat is. 2002. május 16-án a repülőtér hivatalosan nemzetközi repülőtérre vált. 2004. április 22-én állandó határátkelőhely létesült, és hivatalos vámúttá vált a repülőtér. Ezekkel a minősítésekkel a debreceni repülőtér egyenrangúvá vált a ferihegyi repülőtérrel (Net 2). A korábbi évek charter próbálkozásai után a Wizzair légitársaság 2012. június 18-tól menetrendszerinti járatokat közlekedtet Debrecen és London - Luton reptere között.

### A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREKRŐL

A regionális repülőtereket elsősorban az alacsonyabb utasszám különbözteti meg a nagy nemzetközi repülőterektől. Ezek a repülőterek általában sokkal jobban függenek egy adott régió gazdaságától, amely függőség lehet turisztikai vagy gazdasági eredetű. Ezeknek a repülőtereknek a fejlesztéséhez nem lehet elég az állami szerepvállalás. Mindenképpen szükség van a magántőke fokozott bevonására is, valamint külföldi, vagy éppen magyar légitársaságok aktív szerepvállalására.

lására. Azonban az önkormányzatok hangsúlyos szerepvállalása nélkül nem képzelhető el egy jól működő regionális repülőtér.

Az utóbbi években a diszkont légitársaságok térnyerésével új célpontok kerültek fel a világ légiközlekedési térképére, új régiók tudtak bekapcsolódni a légiközlekedés területére. Egy 2009. évi felmérés alapján Lengyelországban a fapados légitársaságok bonyolították le az éves forgalom 52%-át.

A fapados légitársaságok növekvő forgalma az általuk az európai légiforgalomba bekapcsolt új régiók gazdasági fejlődése olyan tényezők, amelyből semmiképpen nem maradhat ki Magyarország sem. Éppen ezért öröndetes tény, hogy a Wizzair légitársaság 2012. június 18-tól már közvetlen elérést biztosít London - Luton repülőterére.

Fontos feladat lesz a debreceni repülőtér életében a magántőke és az önkormányzati szerepvállalás összehangolása (Buzás, 2011). Az önkormányzatoknak fontos lehet a helyi fejlődés kontrollja, a helyi munkaerő foglalkoztatása, míg a magántőkét behozó cég természetesen fontosnak tartja, hogy a befektetett összeg megtérüljön, hasznot hozzon számára. A helyi önkormányzati kontroll ösztönző tényezőként is hathat, logisztikai központok kialakításával, a turizmus lehetőségeinek a szélesítésével.

A környező országok példái azt mutatják, hogy azok az önkormányzatok profitáltak igazán a saját városuk regionális repülőterének a lehetőségeiből, amelyek nem vonultak ki teljesen a regionális repülőterek fejlesztéséből, hanem aktív részesei voltak annak (Tiboldi, 2008).

2012 júniusáig egy-egy halovány kísérletet leszámítva a debreceni repülőtér igazából csak charter járatokat indított, azokat is főleg a nyári időszakban. A 2007-es évben ezekkel a charter járatokkal 44 000 fős utasszámot realizált a repülőtér. A debreceni repülőterén 2011-ben 30 000 fős érkező utas számot realizált.

tak, míg 2012 októberéig ez szám máris 35 000-re nőtt, köszönhetően főleg a Wizzair szerepvállalásának (Net 1.). Amennyiben az érkező és induló utasokat is vizsgáljuk, a Debrecen és London - Luton járáttal hetente 1000 fő utazik (Czellár, 2012). Ez több mint 90%-os kihasználtságot jelent a Wizzair számára, miközben Debrecennek, a régióknak is kitűnő lehetőség, hogy az ide érkező utasok hozzájárulnak a város, a régió gazdasági bevételeihez. Ráadásul ez a szám 2013-ban jóval magasabb lehet, hiszen a Wizzair 2012 decemberétől Milánó Malpensára és Eindhovenbe is indít járatokat Debrecenből.

Egy regionális repülőtér nem biztos, hogy azonnal hasznot hoz, de érdemes egy rövid távú veszteséges üzemeltetést is áthidalni megfelelő pénzügyi eszközökkel, hiszen a folyamatos utasszám növekedéssel együtt arányosan növekszik a foglalkoztatottság és a szolgáltatások iránti kereslet, amely további bevételekhez juttathatja a régiót. Hiszen, ha meggondoljuk, a potenciális utasok között lehetnek üzletemberek, Debrecenben tanuló külföldi diákok, külföldön dolgozó magyarok, konferenciákra érkező vendégek, gyógy és üdülturizmus vendégei is. A 2011/2012. tanévben 1581 külföldi diák tanult az egyetem orvosi karán. Emellett megfelelő marketinggel a romániai és ukrainai repülőterektől is hódíthat el Debrecen utasokat.

**A DEBRECENI REPÜLŐTÉR UTASFORGALMÁNAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A KELET-EURÓPAI RÉGIÓ MÁS REGIONÁLIS REPÜLŐTEREINEK UTASFORGALMÁVAL**

Mivel igazából csak 2012 nyaratól beszélhetünk igazi kereskedelmi célú repülésről a debreceni repülőtérrel, ezért biztosak lehetünk benne, hogy a debreceni repülőtér utasforgalmi adatai el fognak maradni a már több éve menetrendszerinti járatokat üzemeltető romániai, lengyel vagy más országok jól működő repülőtereitől. Mégis azt gondolom érdemes megnézni, hogy hová lehet eljutnia a debreceni repülőtérnek a következő években. Természetesen nehéz összehasonlítani az olyan országok régióival, mint Lengyelország vagy Románia, ahonnan jelentős vendégmunkás forgalom bonyolítódik le, és ezen kívül az ország lélekszáma is jóval magasabb. Azonban a már előzőleg említett egyetem és a turizmus lehetőségeire támaszkodva úgy gondolom, a debreceni repülőtér felveheti a versenyt a kelet-közép európai régió repülőtereivel (1. táblázat).

1. táblázat

Utasforgalom a kelet- közép európai regionális repülőtereken 2004-től

Repülőtér(2)	Évek(1)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Debrecen	33 119	40 000	40 000	40 000	21 000	26 000	19 000	50 000
Eszék			2 824	14 883	34 912	50 102	100 201	140 174
Brno	316 672	393 686	415 276	506 174	440 850	396 589	557 952	
Kassa	269 885	343 820	443 448	590 919	352 460	266 858	266 143	89 000
								2012 júniusáig
Lviv	110 000		147 700		452 300	481 900	297 000	700 000
Wroclaw	454 047	857 931	1 270 825	1 486 442	1 365 456	1 654 439	1 657 472	
Krakkó	1 092 358	1 458 411	1 995 914	2 426 942	2 364 613	2 403 253	2 544 124	
Lodz								390 261
Kolozsvár	202 556	244 366	390 521	752 181	834 400	1 028 907	1 004 855	
Marosvásárhely	12 408	46 882	156 929	66 945	84 062	74 353	257 303	
Temesvár	316 752	661 417	859 329	886 083	991 737	1 136 064	1 202 925	
Salzburg	1 695 430	1 878 266	1 946 422	1 809 601	1 552 154	1 620 000	1 701 000	
Graz	892 958	912 791	948 140	1 008 330	948 590	990 118	976 414	
Linz		762 094	773 114	803 163	682 945	692 039	679 220	

Forrás: Net 3–13. adatai alapján saját szerkesztés

Table 1: Passengers in the Central and Eastern European regional airports from 2004 Year(1), Airport(2), Source: own edition from Net 3–13. data

Amint azt a táblázatból is láthatjuk, változó az utaslétszám alakulása az egyes repülőtereken. Azonban az mindenképpen látszik, hogy van még eljutnia a debreceni repülőtérnek. Főleg, hogy ha a közvetlen regionális repülőtereket akarja utolérni vagy felülmúlni. Ezért nagyon fontos a Wizzair szerepvállalása, hiszen a táblázatban szereplő repülőterek forgalmának nagy részét az ott szerepet vállaló fapados légitársaság vagy légitársaságok adják. Talán a marosvásárhelyi repülőtér eredményeit lehetne a legkönnyebben elérni. Onnan jelenleg nyolc európai városba közlekedtet járatokat a Wizzair. Ezen kívül egy Bukarestbe közlekedő Tarom

járat jelenti még a repülőtér utasforgalmát. Marosvásárhelyről 2011-ben több mint 257 000 utas utazott. Debrecenben 2012. év végére 50 000 fős utaslétszámot várnak. Azonban az mindenképpen biztató, hogy ez a szám a júniustól induló Debrecen és London - Luton járat és a charter gépek utasainak számából adódik, hiszen a milánói és eindhoveni járat majd csak decemberben indul, így azok ez évben még nem tudnak döntően beleszólni a statisztikába. Az izgalmasabb év a 2013. év lesz, hiszen akkor már a milánói és eindhoveni járat is gőzerővel menni fog. A repülőtér vezetésének elsődleges céljának kell lennie, hogy elérje azt, hogy a Wizzair bá-

zisrepülőtérként foglalkoztassa Debrecen. Ez azt jelentené, hogy legalább hat célállomásra közlekedtetne a Wizzair járatokat Debrecenből. Ilyen feltételekkel már versenyre lehetne kelni a határokhöz közeli utasokért, és meg lehetne szorítani, vagy akár előzni a már emlegetett marosvásárhelyi repülőteret, amelyet lényegében szintén csak a Wizzair használ. Természetesen nem csak a Wizzair szerepvállalására kell koncentrálnia a repülőtérnek, hanem más légitársaságokat is be kellene vonni a debreceni repülőtér életébe. Azonban az ír fapados légitársasággal a Ryanair-rel való öldöklő budapesti verseny a Wizzairt még jobban a debreceni szerepvállalása felé fordíthatja, amelyet a repülőtér a város vezetésének még jobban ki kell aknáznia.

## ANYAG ÉS MÓDSZER

Internetes kérdőíves felmérés módszerével végeztem kutatást a célból, hogy megismerhessem a debreceni repülőtérrel már utazó vagy későbbi utazását innen tervező emberek véleményét a repülőtérrel. Egy polgári repüléssel foglalkozó fórum látogatói voltak a segítségemre. Ez volt a legbiztosabb megoldás abból a szempontból, hogy olyanok is biztosan kitöltsék a kérdőívet, akik már utaztak a debreceni repülőtérrel. A kérdőívet végül negyvenkilencen töltötték ki. Ez nem elégséges ugyan ahhoz, hogy lényegi következtetéseket levonjunk, de ahhoz elég, hogy kapjunk egy kis támpontot arról, hogy jelenleg milyen a repülőtér megítélése a repüléssel egy évben több napot-hetet eltöltő utasok számára.

## EREDMÉNYEK

Az első kérdésben azt vizsgáltuk, hogy a kérdőívet kitöltő személyek közül hányan utaztak már a debreceni repülőtérrel. A válaszadók 29%-a már utazott a debreceni reptérről, míg 71%-a a válaszadóknak még nem utazott. Tehát a kérdőívet kitöltők majd egyharmada már utazott a debreceni repülőtérrel, amely azt mutatja, hogy a nyár óta megnövekedett utasforgalom az újonnan indított járatok segítségével egyre több emberrel fogja megismertetni a debreceni repülőtér lehetőségeit és egyre több ember fog a debreceni repülőtérrel utazni.

A kérdőív második kérdésében arra próbáltunk választ keresni, hogy vajon a válaszadók elképzelhetőnek tartják azt, hogy a Wizzair mellett újabb légitársaság indítson Debrecenből járatokat. Kiemelkedően pozitív kicsengésű válaszokat kaptam, hiszen a válaszadók 92%-a azt gondolja, hogy a Wizzair légitársaság után más légitársaság is fog új járatokat indítani, ami mindenképpen azt jelenti, hogy megvan a bizalom a debreceni repülőtér irányába és az utasok eddig is pozitív tapasztalatokat szereztek a repülőtérrel.

A harmadik kérdésben a repülőtér regionális jelentőségét vizsgáltuk. A válaszadók 78%-a bízik a debreceni repülőtér jövőjében, és elképzelhetőnek tartja, hogy a régió egyik legjelentősebb repülőterévé váljon. Azonban figyelmeztető adat az, hogy 22%-a a válaszadóknak nem bízik abban, hogy a repülőtér jelentősebbé tud válni a környező országok repülőtereinél. Ebből látszik, hogy mindenképpen további fejlesztések, promóciók új járatok is kellenek a fejlődéshez.

A repülőtér 2013. évre vonatkozó utas számára vonatkozott a negyedik kérdés. Örömteli hír volt, hogy a 2012. évben az utasforgalom megközelíti majd az ötvézes utaslétszámot. Kérdésünkben arra kerestük a választ, hogy vajon a kérdőívet kitöltők szerint emelkedhetnek ezek a számok a 2013. évben. A válaszadók elsősorban többsége, 94%-a bízik az utas szám további emelkedésében.

Az ötödik kérdésre válaszolók jelentős száma (97%) gondolja úgy, hogy a Wizzair a jövő évben bővíteni fogja az elérhető célállomásokat Debrecenből. Az eddig elérhető utasszámok és a Debrecen és London - Luton járat folyamatos, szinte 100%-os töltöttsége miatt ez a magas százalékos arány nem is meglepetés a válaszadók részéről.

Debrecen város vezetése azon munkálkodik, hogy a jövőben egy nem európai várossal is legyen közvetlen járata a debreceni repülőtérnek. Eddig a legígéretesebb vonalnak egy kínai város és Debrecen közötti összeköttetés látszik.

A hatodik kérdésben erre kérdeztünk rá. A válaszadók 71%-a gondolja úgy, hogy az elkövetkezendő öt éven belül közvetlen járat fogja összekötni Debrecen valamely más kontinens nagyvárosával. 29%-a úgy gondolja erre nincsen esély. A százalékos arányból látszik, hogy ebben a kérdésben jóval pesszimistábbak a válaszadók, mint egy Európán belüli új járat indításának kérdésében, de azért látható, hogy nem érzik esélytelennek ezt a lehetőséget sem.

A hetedik kérdésünk nyílt kérdés volt ahol a válaszadók kifejtették véleményüket, hogy milyen fejlesztéseket kellene még a repülőtérnek végrehajtania. A teljesség igénye nélkül a legfontosabb fejlesztések, amelyeket az utazóközönség végrehajtana. :

- leszállópálya korszerűsítése,
- utas kezelő pultok bővítése,
- buszjárat Miskolcra, parkoló bővítése,
- honlap modernizálása,
- vasúti kapcsolat és a közlekedési kapcsolatok további fejlesztése.

Azt gondolom, hogy az utasok részéről felmerült fejlesztési ajánlások mindegyike megállja a helyét, és mindegyik felvetésben bőven van igazság.

Ugyanis ahhoz, hogy Magyarország kiemelkedő jelentőségű logisztikai központtá váljon, nemcsak a Liszt Ferenc repülőteret kell fejleszteni, hanem kiemelten fontos a sármelléki és a debreceni repülőtér fejlesztése is, hiszen azok rajta fekszenek a logisztikailag fontos útvonalakon, és megfelelnek azon európai irányelveknek, hogy 200 km-es hatósugarú körzetek kialakításával szükséges a regionális repülőterek hálózatát létrehozni (Gelei és Halászné, 2006).

A nyolcadik kérdésben arra kerestük a választ, hogy mennyire jelentős az, hogy a Wizzair légitársaság 2012 júniusától szerepet vállalt a debreceni repülőtér életében. Öt kategóriába soroltuk a lehetséges válaszokat. Ami döbbenetes, hogy a válaszadók mindössze 2%-a érzi, hogy nem jelentős a Wizzair debreceni szerepvállalása a többi válaszadó különböző mértékben ugyan, de jelentősnek érzi a Wizzair jelenlétét Debrecenben.

A kilencedik kérdésben a debreceni repülőtér szolgáltatásainak a színvonaláról kérdeztük meg a válaszadókat. A válaszadók 47%-a közepesnek ítélte meg,

42%-a jónak, míg 11%-a kitűnőre értékelte a repülőtér szolgáltatásait. Ezekből a számokból az látszik, hogy azok az emberek, akik már utaztak a debreceni repülőtérrel, általában elégedettek voltak a szolgáltatások színvonalával. Ebből kifolyólag valószínűleg máskor is hajlandóak lesznek innen utazni és nem fogják igénybe venni egy szomszédos ország, régió repülőtérét.

A kérdőívünk utolsó, tizedik kérdésében arra voltunk kíváncsiak, hogy mekkora esély lehet arra, hogy Európa legnagyobb fapados légitársasága, a Ryanair szerepet vállaljon a debreceni repülőtér életében.

A válaszadók 6%-a egyáltalán nem lát rá esélyt, 36%-a a válaszadónak kis esélyt lát rá, újabb 36%–50%-os esélyt lát a Ryanair szerepvállalására, 15% szerint nagy esély van rá, míg 6% szerint teljesen biztos, hogy a Ryanair előbb vagy utóbb Debrecenben is harcba kezd az utasokért, ahogy teszi azt jelenleg Budapesten a Liszt Ferenc repülőtérén is. Az biztos, hogy a repülőtérnek rosszat nem tenne, ha egy újabb légitársaság jelenne meg a repülőtérén. Az viszont veszélyeket rejt magában, hogy a Ryanair nem szokta hagyni, hogy mellette egy másik konkurens vetélytárs diktáljon. Így valószínűleg úgy, mint Budapesten, Debrecenben is a Wizzair tönkretétele lenne a Ryanair célja. Így viszont hosszabb távon a debreceni repülőtérnek talán előnyösebb lenne, ha a Wizzairnál érné el, hogy bázis reptérre váljon és így talán hosszabb távon is fejlődőképes maradhatna a repülőtér.

## KÖVETKEZTETÉSEK

Azt gondolom, a debreceni repülőtér távlati kilátásaiban szerepelhet az a fajta jövőkép, hogy a régió

egyik legnagyobb forgalmú regionális repülőtérévé váljon. Ebből a szempontból a 2013. év egy nagyon izgalmas év lesz a repülőtér életében. A jelenlegi menetrend szerinti Wizzair járatok és a charter forgalom generálhat egy olyan nagyságú utasforgalmat, amellyel már megszoríthatjuk az észéki, kassai vagy akár a marosvásárhelyi repülőtérrel. Sőt, amennyiben a repülőtér menedzsmentje új légitársaságokat tud behozni a repülőtér életébe és emellett sikerül elérni a Wizzair légitársaságnál új járatok indítását vagy a legjobb esetben azt, hogy a debreceni repülőtér a Wizzair bázis repülőtere legyen, akkor akár meg is haladhatja forgalomban az előbb említett városokat, és a kelet-európai régió egyik legdinamikusabban fejlődő repülőtérévé válhat. Ennek a nagyon szép célnak az eléréséhez azonban nagyon sok fejlesztésre van szükség mind a repülőtér területén belül, mind a repülőtér közlekedés logisztikájában, hiszen ildomos lenne a kelet-magyarországi régió nagyvárosait (Nyíregyháza, Eger, Miskolc, Szolnok) és a repülőtér folyamatos közlekedési kapcsolattal ellátni legalább azokon a napokon, amikor a menetrendszerinti járatok közlekednek a repülőtérrel.

Hiszem, hogy az elkövetkezendő évek alatt a debreceni repülőtér a kelet-európai régió legjelentősebb és a legdinamikusabban fejlődő légikikötője lehet.

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A publikáció elkészítését a TÁMOP-4.2.2/B-10/1-2010-0024 számú projekt támogatta.

A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.

## IRODALOM

- Buzás G. (2011): Új légügyi stratégia és a regionális repülőterek. [http://www.turizmus.com/cikk/index/13/10002/turizmus\\_hirek/14858](http://www.turizmus.com/cikk/index/13/10002/turizmus_hirek/14858) 2012.11.15.
- Czellár A. (2012): Eddig tizenhárom ezren utaztak a wizzair debreceni járatán (2012)- <http://www.dehir.hu/debrecen/eddig-13-ezren-utaztak-a-wizz-air-debreceni-jaratan/2012/09/18/> 2012.11.18.
- Gelei A.–Halászné Sipos E. (2006): Magyarország regionális logisztikai központtá válásának alapvető kérdései és feltételei. Műhelytanulmány.
- Tiboldi T. (2008): A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése. Doktori értekezés.
- Net 1: Negyven százalékkal többen repültek idén Debrecenből (2012): <http://www.dehir.hu/debrecen/negyven-szazalekkal-tobben-repultek-iden-debrecenbol/2012/10/13/> 2012.11.18.
- Net 2: Debreceni Nemzetközi repülőtér: <http://www.airportdebrecen.hu/tortenelem> 2012.11.18.
- Net 3: Aeroportul International Cluj-Napoca Evolutie Trafic (2012): <http://www.airportcluj.ro/index.php?section=3&page=14> 2012.11.18.
- Net 4: Aeroportul Timisoara Traian Vuia (2012): <http://aerotim.ro/index.php?pg=evolutietrafic&lang=en> 2012.11.18.
- Net 5: Osijek Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/Osijek\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/Osijek_Airport) 2012.11.18.
- Net 6: Brno-Turany Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/Brno-Tu%C5%99any\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/Brno-Tu%C5%99any_Airport) 2012.11.18.
- Net 7: Kosice International Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/Ko%C5%A1ice\\_International\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/Ko%C5%A1ice_International_Airport) 2012.11.18.
- Net 8: Lviv Danilo Halyskyi International Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/Lviv\\_Danylo\\_Halytskyi\\_International\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/Lviv_Danylo_Halytskyi_International_Airport) 2012.11.18.
- Net 9: Copernicus Airport Wroclaw (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/Copernicus\\_Airport\\_Wroc%C5%82aw](http://en.wikipedia.org/wiki/Copernicus_Airport_Wroc%C5%82aw) 2012.11.18.
- Net 10: John Paul II International Airport Krakow- Balice (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/John\\_Paul\\_II\\_International\\_Airport\\_Krakow%C3%B3w-Balice](http://en.wikipedia.org/wiki/John_Paul_II_International_Airport_Krakow%C3%B3w-Balice) 2012.11.18.
- Net 11: Lodz Wladyslaw Reymont Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C3%B3d%C5%BA\\_W%C5%82adys%C5%82aw\\_Reymont\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C3%B3d%C5%BA_W%C5%82adys%C5%82aw_Reymont_Airport) 2012.11.18.
- Net 12: Targu Mures International Airport (2012): [http://en.wikipedia.org/wiki/T%C3%A2rgu\\_Mure%C8%99\\_International\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/T%C3%A2rgu_Mure%C8%99_International_Airport) 2012.11.18.
- Net 13: Commercial aviation at Austria's six airports itemised flights and passengers in the years 2005–2011 (2012): [http://www.statistik.at/web\\_en/statistics/transport/aviation/passenger\\_transport/030744.html](http://www.statistik.at/web_en/statistics/transport/aviation/passenger_transport/030744.html)