



M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

Közlekedésgazdasági Tanszék

Új nemzeti légitársaság szükségességének vizsgálata

TDK Dolgozat



Készítette: Baráth Márta

Konzulensek:

Dr. Kővári Botond, egyetemi docens

Szabó Csaba Nándor, piackutató szenior szakmai irányító

A dolgozat bemutatását a TÁMOP - 4.2.2.B-10/1--2010-0009 "Új tehetséggondozó programok és kutatások a Műegyetem tudományos műhelyeiben" című program támogatta.

Budapest, 2012. október

Tartalomjegyzék

Bevezetés	2
1. A Magyar Légitársasági Vállalat története	3
1.1. A Maszovlet története	3
1.2. A Malév születése	5
1.3. A rendszerváltozás utáni idők	8
2. A légi közlekedés nemzetgazdasági szintű hatásai	11
2.1. A légi közlekedési ipar szereplői	11
2.2. A légi közlekedés pozitív hatásai	13
2.3. A légi közlekedés negatív hatásai	17
3. Közép-Európa légi közlekedési piacának átrendeződése a Malév leállása után	19
3.1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának változása	19
3.2. A Bécs Nemzetközi Repülőtér forgalmának változása	23
3.3. Repülőjegy árak változása	28
3.4. Az utasforgalom és a repülőjegy árak változásának értékelése	30
4. Új nemzeti légitársaság iránti társadalmi igény vizsgálata	33
4.1. A felmérés ismertetése	33
4.2. Az adatok feldolgozása, elemzése	35
4.3. A kapott eredmények összefoglaló értékelése	45
Összefoglalás	46
Irodalomjegyzék	47
Mellékletek	48

Bevezetés

2012. február 3-án 66 évi üzemelés után a Malév befejezte működését. A TDK dolgozatom célja egy új nemzeti légitársaság iránti piaci és társadalmi igény vizsgálata. Az elmúlt hónapokban, sőt az elmúlt években sokféle vélemény hangzott el a médiában azzal kapcsolatban, hogy Magyarországnak szüksége van-e nemzeti légitársaságra. A kérdés megválaszolásához a légi közlekedési piac jelenlegi helyzetét kell megvizsgálni Európában.

Az első fejezetben a Malév 66 éves működését mutatom be a magyar-szovjet jogelődjének, a Maszovlet alapításától a kezdeti éveken és az utána bekövetkező hanyatláson keresztül a leállásáig.

A második fejezetben a légi közlekedési ipar szereplőit mutatom be, akik nélkül nem valósulhatna meg a légi közlekedés. Emellett ismertetem a légi közlekedés pozitív és negatív hatásait, illetve ezek gazdasági vonatkozásait.

A következő fejezetben a Malév megszűnése utáni légi közlekedési piac átalakulását mutatom be a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel induló járatai változásának, utasforgalom-változásának, a Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalom-változásának, illetve az Austrian Airlines utasforgalom-változásának elemzésével.

Míg a negyedik fejezetben a Budapest Liszt Ferenc Repülőtéren általam végzett egyhetes felmérés eredményeit elemzem, amely felmérés célja egy új nemzeti légitársaság iránti társadalmi igény megismerése a jelenleg Budapestről repülővel utazók körében.

1. A Magyar Légiközlekedési Vállalat története

Az első fejezet célja a magyar nemzeti légitársaság 66 évének bemutatása a Maszovlet alapításától Malévvá alakuláson keresztül 2012. február 3-ig, amikor befejezte működését.

1.1. A Maszovlet története

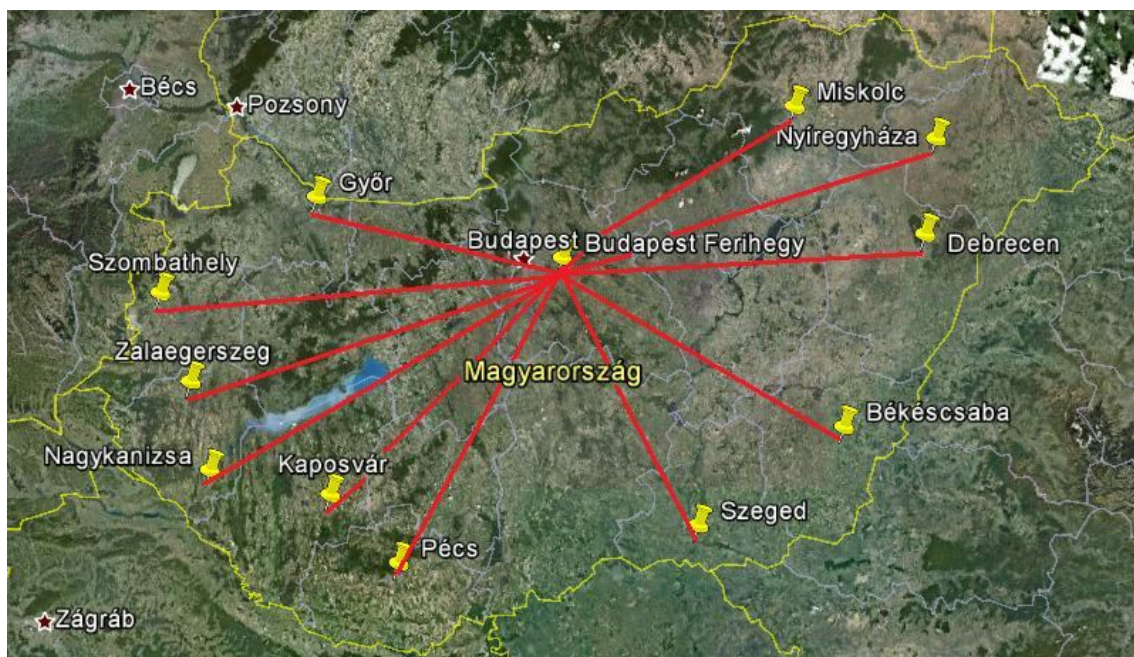
1922-től a második világháborúig a magyar polgári légi közlekedést a Malert vállalat biztosította. A háború után 1946. március 29-én alakult meg a Malév jogelődje, a Maszovlet, azaz a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság. Az alapító okirat értelmében a Maszovlet jogosult lett a légi közlekedés szervezésére, utas-, poggyász-, posta- és áruszállítások lebonyolítására, az országhatáron belül és kívül egyaránt. A légitársaság 2700 részvényének fele Magyarország, fele a Szovjetunió tulajdonába került. A működéshez a magyarok biztosították a munkaerőt és a repülőtereket, míg a szovjetek adták a repülőgépeket, a tartalék alkatrészeket, az irányítástechnikai és kiszolgáló berendezéseket, valamint hajózó személyzetet kiképző szakembereket. A Budaörsi Repülőtér viszonylag kis károkat szenvedett a második világháborúban, így viszonylag hamar el lehetett kezdeni innen a menetrendszerinti üzemet. [1]



1. ábra: Li-2 típusú repülőgép, [2]

Augusztus 17-én állt forgalomba a 10 gépes flotta, amely öt Po-2 és öt Li-2 típusú repülőgépből állt. Napjainkban az utolsó repülésre képes Li-2 típusú repülőgépe a világon az 1. ábrán látható. A Maszovlet 200 fős szakembergárdát vett fel, melynek közel fele volt Malert alkalmazott volt. A hajózószemélyzetek átképzése és a vidéki repülőterek helyreállítása után, 1946. október 15-én indult az első két járat Budaörsről Szombathelyre és Debrecenbe, majd még ebben az évben elindították a szegedi és győri járatokat. Az év végéig a légitársaság gépei 338 felszállással 292 órát repültek, 1864 utast és 17 tonna árut szállítottak. 1947-ben Miskolccal és Péccsel, majd a következő években Békéscsabával, Kaposvárral, Nyíregyházával, Zalaegerszeggel és Nagykanizsával bővült a menetrend szerinti hálózat, illetve Siófokra a nyári szezonra indítottak járatokat. A vidéki repülőterek csak füves pályával és szerény navigációs berendezésekkel rendelkeztek. Így a menetrend szerinti működést gyakran akadályozta a köd és egyéb látást rontó időjárási körülmények, illetve az esetenként felázott vagy jeges-havas pálya. Ahhoz, hogy egy járat elindulhasson az adott repülőtéren 200 m alatt nem lehetett felhő vagy köd, illetve a vízszintes látótávolságnak el kellett érnie az 1000-1500 métert. Megfelelő fénytechnikai berendezések hiányában a repülőgépek napnyugtától napkeltéig nem repülhettek. [1]

1947-ben indult a Maszovlet első külföldi menetrend szerinti járata Prágába. Varsóba, Bukarestbe és Belgrádba repülő járatok indítása helyett üzemközöségi szerződéseket (a mai code-share szerződések korabeli változata) kötött az országok légitársaságaival a Maszovlet. A külföldi járatok indítása tette szükségessé stewardessek alkalmazását. A légitársaság számára a nagy változást a Ferihegyi Repülőtér 1950. május 7-i megnyitása jelentette. Az új budapesti nemzetközi repülőtér tervei már 1939-ben elkészültek és elkezdték az építkezést is, de a háborúban súlyos károkat szenvedett. Így 1947-ben 40 millió forintból indult meg az újjáépítés. 1950-re megépült a 2500 méteres beton futópálya, részlegesen elkészült a forgalmi épület, a nagy hangár és egyéb kiegészítő létesítmények. 1951-1954 között érte el a légitársaság a belföldi forgalmában a legnagyobb kapacitást, ami főleg az alacsony jegyárnak (nem lehetett drágább egy gyorsvonat első osztályára szóló menetjegynél) volt köszönhető. 1954-ben a Maszovlet járatok 11 belföldi várossal kötötték össze Budapestet és részben egymást. A 2. ábrán a főváros és a 11 vidéki város közötti útvonal látható. Szintén ebben az évben indultak a varsói, bukaresti és berlini menetrend szerinti járatok. [1]



2. ábra: Belföldi útvonalak 1954-ben, [forrás: Google Earth]

1.2. A Malév születése

1954. november 6-án Magyarország és a Szovjetunió közös közleményt adott ki a közös vállalataik megszüntetéséről, majd november 25-én államközi egyezményt írtak alá, melyben Magyarország megvásárolta a szovjet fél részesedését a Maszovletből. Így 1954. november 26-án megkezdhette önálló működését a Maszovlet jogutódjaként a Magyar Légiközlekedési Vállalat, a Malév. 1956-ban indult az első járat nyugat felé, Bécsbe. Ezen év júliusában szállt le az elsőként nyugati légitársaság repülőgépe Ferihegyen, a KLM Royal Dutch DC-6-osa akkor még chartergépként, viszont következő évben már menetrend szerint közlekedett Hollandia és Magyarország között. Az 1956-os forradalom idején szüneteltek a menetrend szerinti járatok, csak 1957. telén állt helyre a forgalom a Szombathely, Debrecen, Miskolc, Zalaegerszeg, Pécs és Bécs felé, új útvonal nyílt Belgrád felé. Nem sokkal ezután a Sabena, a SAS, a CSA és a Tarom is indított járatot Budapestre, majd egy évvel később az Aeroflot is. Közben a Malév flottája is megnőtt: 1957-ben 13 használt Li-2-est kapott a Magyar Néphadseregtől, majd pár hónappal később három IL-14M modell, egy évvel később pedig öt VEB IL-14P érkezett. 1958-ban nyílt a Belgrád-Tirana-, a Berlin-Koppenhága-Stockholm- és a Prága-Amszterdam- vonal, következő évben a Bécs-Berlin-, a Kijev-Moszkva- vonal, majd 1960-ban a Frankfurt-Brüsszel- és a Frankfurt-Párizs- vonal.

1960-ban újabb típussal gazdagodott a flotta, az IL-18-asok a Frankfurt-Párizs- és Amsterdam-Brüsszel- vonalakon repültek. Két évvel később a Berlin-Koppenhágavonal Helsinkivel bővült, következő évben a Malév már Münchenbe is repült, majd megnyílt az Athén-Kairó útvonal. 1960-ban a légitársaság 150 ezer utasából 89 ezren még belföldön repültek, de a belföldi utasszám csökkenő tendenciát mutatott. Közben elkezdték leselejtezni a Li-2-eseket, az így maradt IL-14-esekkel viszont már nem lehetett minden repülőtéren leszállni. 1963-ban már csak 53 ezer utas repült belföldön miközben a Malév egyre ismertebb lett a Balkánon, Észak-Afrikában és a Közel-Keleten. 1965-ben megnyílt a Szófia-Bejrút- és az Athén-Nicosia-Damaszkusz- útvonal, illetve járat indult Isztambulba is. A Malévnek 1968-ban fel kellett vállalnia a be- és kiutazó turizmus fejlesztését, ezért létrejött a Malév Air Tours. Ez azért volt fontos, hiszen a Malévnek komoly valutabevétele volt a külföldi utasokból, illetve a külföldi légitársaságok üzemanyag-kiszolgáltatásából. [1]

Egy évvel később a légitársaság önálló külkereskedelmi jogot szerzett és négy darab TU-134-es utasszállító repülőgépet vásárolt, mellyel belépett a jetkorszakba. Az új repülőgépek vételárába beszámították az IL-14-eseket, mellyel 1969. március 15-én megszűnt az utolsó belföldi járat is. Az IL-18-asok jelentősége csökkenni kezdett, miközben a TU-134-esek a Bécs-Tunisz- és Koppenhága-Oslo- vonal megnyitását tették lehetővé. Közben az International Civil Aviation Organization (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet, továbbiakban ICAO) felvette Magyarországot is tagjai közé. A hatvanas és hetvenes években a Malév sorra nyitotta meg a külképviseleteit, majd 1971-ben elindult a Zürich-Madrid- járat is. A hetvenes években a forgalom növekedése indokoltta tette egy cateringbázis létrehozását Ferihegyen, illetve az utasterminál területének 2600 négyzetméterrel kibővítését. 1972-ben a légitársaság három TU-154-es utasszállítót rendelt. Ezen repülőgépek közül az egyik látható a 3. ábrán. [1]



3. ábra: TU-154-es repülőgép, [3]

1973-ban a Malévből kivált a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI), amely szervezésében Repülés Oktatási Központ indult. A Repülés Oktatási Központ egyik célja a repülésbiztonság növelése, így például a képzés része lett a TU-154-es szimulátor alkalmazása is. A nyolcvanas években nemcsak a cég presztízse nőtt, hanem az utasszám is évi egymillió fölé emelkedett. Közben új útvonalak nyíltak Algírba és Dubaiba, de Kuvaitba és Dél-Afrikába is eljutottak a TU-154-esek. [1]

1983-ban újra bevezették a repülőgépeken az első osztályt, amelyet comfort classként hirdettek. 1984-ben a Malév bekerült az ország tíz legnagyobb árbevételű vállalata közé, majd egy évvel később megnyitották Ferihegy 2-es terminálját. 1986-ban a téli menetrend 10 járata teljesen nemdohányzóvá vált, a következő években pedig folyamatosan tiltották a dohányzást a járatokon. 1987-ben az utolsó IL-18-as is távozott a cégtől, majd 1988-ban megérkezett a légitársasághoz az első három Boeing-737-200-as repülőgép, s ezzel elkezdődhetett a személyzet átképzése a nyugati típusokra. Novemberben a vállalat belépett a gyorsposta-szolgáltatásba is, ezért üzembe állítottak egy British Aerospace Bae 146-200-ast. Néhány évvel korábban az Atrium Hyatt szálloda egy része is a Malév tulajdonába került, ezzel is növelve a vállalat vagyonát. Nem sokkal később elindult a Tel Aviv-i járat, új desztináció lett Abu-Dhabi, Doha,

Szaloniki és New York is, utóbbi a Pan Am-mel közös üzemeltetésű járat, amelyet az amerikaiak repülőgépeivel teljesítettek. 1988-ban a Malév utas száma a harmada volt a 2011-es évi utas számának, de versenyt kellett folytatnia az utasokért. Ezért felkérték Zsótér Lászlót, hogy tervezze át a Malév arculatát, így született meg a ma ismert dizájn. [1]

1.3. A rendszerváltozás utáni idők

A rendszerváltozás után az utasoknak nem szívesen utaztak szovjet repülőgépekkel, így az utasok hozzáállása siettette a nyugati típusokra történő átállást, amihez a frissen alakult részvénytársaságnak nem volt elég készpénze. Így a Boeing-eket már kezdettől bérelni kellett, ami állandó közvetlen költséget és a flotta heterogenitása miatt közvetett költséget jelent. 1992-93-ban indult el a Malév hosszútávú járata, főleg presztízssokokból. Ehhez két Boeing-767-200R repülőgépet rendeltek, amelyek kifizetését a cég privatizációjából biztosították. A Malév 35 %-os üzletrésze az Alitalia-Simest cégcsoporthoz került 77 millió dollárért. Az Alitalia ajánlatott tett kapacitása egy részének átengedésére részben a magyar-olasz forgalomban, részben a hosszútávú járatokon. Utóbbi azt jelentette, hogy az 1993-ban elindult New York-i járat sokáig Róma érintésével közlekedett. New York mellett Torontóba és Japánba közlekedtetett hosszútávú járatokat (utóbbiba charter járatot) a légitársaság, melyek egytől egyig veszteségesek voltak. A Malév 1994-ben már a Deltával szerződött a New York-i járat üzemeltetésére. Az Alitalia megvetette a neki gyártott hat darab Fokker-70-eseket a Malévval, így ismét új típus került a flottába. Végül az eladósodott olasz légitársaság bejelentette, hogy eladják a Malév részvényeket. Így 1997-ben az MKB-OTP-konzorcium kivásárolta az Alitaliát, majd az állam a konzorciumot, tehát a Malév ismét állami vállalat lett. 2001-re már hatalmas veszteségekkel küzdött a cég, így az ÁPV Rt-től 3 milliárd forintos tulajdonosi kölcsönt kapott, a kormány 9,2 milliárd forintnyi tőkejuttatásban részesítette a további működéshez. A TU-154-esek nagy fogyasztása, zajos hajtóműve és akadozó alkatrész ellátása miatt 2001-ben kivonták a forgalomból. 2002-től négy Bombardier CRJ 200-as repülőgéppel bővült a flotta, majd a vállalat 2003-ban kezdte meg a régi Boeing-ek lecserélését 18 darab új Boeing-737-800 NG repülőgépekre, melyek közül az egyik a 4. ábrán látható. [1]



4. ábra: Boeing-737-800 Next Generation repülőgép, [3]

2007. február 23-án a Malév részvényeinek 99,95 %-át a Magyarországon bejegyzett AirBridge Zrt. vásárolta meg az államtól. Az AirBridge Zrt-nek 49%-ban Borisz Abramovics volt a tulajdonosa. A szerződés értelmében a vevő által ajánlott vételár 200 millió forint, az AirBridge Zrt. kötelezettséget vállalt a Malév Zrt-ben egy 5 milliárd forintos tőkeemelésre (készpénzben), a továbbiakban pedig a szükséges időpontokban történő, összesen közel 9 milliárd forintos tőkejuttatásra, ami a szerződés értelmében tulajdonosi hitel nyújtása útján is történhetett. Emellett vállalta a kereskedelmi hitelek előtörlesztését 2007. 12. 31-ig (K&H, EIB) és a 2017. december 31-én lejáró MFB hitel kamat- és tőkeösszegének törlesztését szabályozott konstrukció keretében. Ennek alapján létrehozták a 100 százaléban állami tulajdonú Malév Vagyonkezelő Kft-t (MAVA), amely a Magyar Fejlesztési Bank 20 milliárd forintos hitelét átvállalta a Malévtól úgy, hogy ennek fedezete a Malév márkanév, az egy Boeing-767-es repülőgépet birtokló Malco LLC, és a Százhalombatta-Ferihegy közötti kerozinvezeték repülőtérén kívül eső szakasza, amelyekért a Malév bérleti, illetve használati díjat fizet. [5]

2007-ben a Malév tagja lett a oneworld légitársaság szövetségnek, majd egy évvel később beszüntette a hosszútávú járatait és Q400-as repülőgépeket szerzett be regionális forgalomra. 2008 közepén Abramovics gazdasági helyzete megrendült, légitársaságai csődbe mentek. 2009. január 24-én bejelentették, hogy a légitársaság közvetett tulajdonosa a Vnyesekonombank (továbbiakban VEB) lesz, az üzemelés az Aeroflottal

közreműködve történik. Februárban a Malév Zrt. alaptőkéjét 3,6 milliárd forintról 360 millió forintra szállították le. Tavasszal a kormány a vállalat megmentése érdekében 15,6 millió eurót fizetett a cég egyik leányvállalatáért előlegként. A szerződés azt is tartalmazta, hogy ha az adásvétel nem jön létre, akkor az előleg kamatokkal együtt visszajár. 2010. február 26-án a Malév Zrt. a magyar állam 95%-os tulajdonába került, míg a fennmaradó 5% az AirBridge Zrt-nél maradt. A megállapodás értelmében a VEB kifizeti a 32 milliós bankgaranciát, emellett a Malévnek 112 millió euróval hitelező VEB garanciát kapott arra, hogy a hitelek visszafizetését biztosító vagyonelemeket a Malév nem adhatja el és a tulajdonosok nem vonhatnak ki forrást a cégből. A kormány a légitársaság alaptőkéjét 25,4 milliárd forinttal emelte, majd 8 millió eurós hitelt nyújtott a cégnek. 2012. januárjában az Európai Bizottság 100 milliárd forint tiltott állami támogatás visszafizetésére kötelezte a légitársaságot. 2012. január 30-án a kormány stratégiaileg kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezetté nyilvánította a Malév Zrt-t, majd likviditási problémái miatt 2012. február 3-án reggel 6 órakor 66 év után beszüntette a működését. [1]

Bár már külföldön volt rá példa, hogy a veszteséges nemzeti légitársaságot felszámolták és más névvel rögtön elkezdte működését egy új nemzeti légitársaság (ilyen volt a Swissair és Swiss esete is), de Magyarországon ez nem történt meg. Ilyen történeti háttérrel jogosan merül fel a kérdés, hogy szükség van-e új nemzeti légitársaságra. Egy új nemzeti légitársaság- amely koncepciójának tervezésénél figyelembe veszik az elmúlt 20 év hibás döntéseit- a magyar gazdaságra is élenkítő hatással lenne. Ezért a következő fejezetben a légi közlekedés nemzetgazdasági szintű hatásait mutatom be.

2. A légi közlekedés nemzetgazdasági szintű hatásai

Ezen fejezetben a légi közlekedés nemzetgazdasági hatásait a légi közlekedési ipar szereplői, illetve a pozitív és negatív hatásain keresztül mutatom be.

2.1. A légi közlekedési ipar szereplői

A légi közlekedési ipar szereplői közül az utasok csak a légitársaságokkal és a repülőterekkel kerülnek közvetlen kapcsolatba, de mellettük meg kell említeni a légiforgalmi szolgáltatókat és a repülőgép és alkatrész tervező, gyártó és karbantartó vállalatokat is, hiszen munkájuk adja a háttérrel előbbieket működéséhez.

Légitársaságok

A légitársaság a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII törvény meghatározása alapján meghatározott légi járművel végzett személyszállítási és áru fuvarozást (ideértve a postai küldemények fuvarozását is) végző vállalat. [6] A légitársaságok fő tevékenységük alapján két csoportra oszthatók: személyszállító és áru fuvarozó vállalatok. Az utasokat fuvarozó légitársaságokat további három csoportra lehet osztani üzemelésük alapján, ezek az úgynevezett hagyományos, charter és low cost légitársaságok. A hagyományos légitársaságok is szoktak árut (főleg postai küldeményeket) fuvarozni a poggyásztérben vagy esetleg az utastérben, illetve charterként bérbe adni a repülőgépeiket, de ezek csak másodlagos tevékenységek. A nemzeti légitársaság rendszerint hagyományos üzemeltetésű, amely egy adott országban lett bejegyezve, ott különleges jogokat és/vagy előnyöket élvez, és a kormány támogatásával köthet más országokkal számára és a vetélytársaihoz képest előnyös két- vagy többoldalú szerződéseket. A légitársaságok bevétele az utasjegyekből és az ahhoz kapcsolódó díjakból (pl.: jegykiállítási díj, túlsúlyos poggyász után fizetendő díj), áru fuvarozás esetén a fuvardíjból származik. Költségeiket tekintve vannak az üzemeltetéshez közvetlenül és közvetetten kötődő költségek. Az üzemeltetéshez közvetlenül kötődő költségek két fő csoportja az állandó (lízingdíj, hitel kamata, vám, biztosítás, bérköltség) és a változó (üzemanyag, személyzet, repülőtéri illeték, útvonal használati díj, kiszolgálás, utas- és áru függő egyéb költségek) költségek. Az üzemeltetéshez közvetetten kapcsolódó költségek: a marketing költségek, a

kereskedelmi költségek, a jegyeladási és helyfoglalási költségek, a külképviseletek költsége, illetve az általános vállalati költségek.

Repülőterek

Az ICAO Annex 14/I definíciója szerint a repülőtér olyan szárazföldön vagy vízfelszínen kijelölt terület (beleértve bármely épületet, létesítményt és berendezést), amelyet részben vagy egészében légijárművek érkezésére, indulására és felszíni mozgására óhajtanak felhasználni. [7] A nemzetközi repülőtereket főleg más, távolabbi országok repülőtereivel kötik össze a légitársaságok, míg a regionális repülőterekről nem túl nagy távolságra lévő repülőterekre (pl.: belföldi vagy szomszédos ország) lehet eljutni. Régen a repülőterek főleg állami tulajdonban voltak, de ma már inkább public private partnership (közsféra és a magánszektor együttműködése, továbbiakban: PPP) a jellemző. A repülőterek bevétele leszállási díjakból, az utas és árukezelés díjából, az utas és áruhoz kapcsolódó illetékekből, a bérleti díjakból (pl.: légitársaságok irodái, éttermek, üzletek, parkolók), saját üzleteinek bevételeiből és további kiegészítő tevékenységekből származik. A repülőterek előnyei: munkahely képző erő, a gyors személy és áruszállítás egyik állomása, kiemelkedő gazdasági tényező, a turizmus és kultúra egyik kapuja, a globalizáció egyik tényezője, illetve vonzó hely új vállalatok, ipari parkok létesítésére. [8]

Légiforgalmi szolgáltatók

A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet alapján a légiforgalmi szolgáltatók főbb feladatai az alábbiak:

- a légiforgalom gyors és rendszeres áramlásának elősegítése és fenntartása;
- hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony lebonyolításához;
- az illetékes szervezetek értesítése a kutatásra és mentési segítségre szoruló légijárműről, továbbá szükség szerint segítségnyújtás ezen szervezetek számára;
- összeütközések megelőzése a légijárművek között;
- összeütközések megelőzése munkaterületeken működő légijárművek és az ott található akadályok között. [9]

A légiforgalmi szolgáltatás az ICAO Annex 11 alapján magában foglalja a légiforgalmi irányító, a repüléstájékoztató és a riasztó szolgáltatásokat. A légiforgalmi irányító szolgálatok a végrehajtandó eljárásokhoz kötődő utasításokat adnak a légi jármű vezetőjének. A repüléstájékoztató szolgálat feladata az információk és tanácsok továbbítása, de utóbbiak elfogadása nem kötelező. A riasztó szolgálatok feladata az azonnali segítségnyújtás kutatás és mentés esetén. [9] A légiforgalmi szolgáltatók bevételei a légitársaságok által fizetett útvonal használati díjak, a terminál navigációs díjak és a kommunikációs díjak a Shanwick Óceáni Körzetben. Európában a Eurocontrol Központi Útvonal Használati Díjelszámoló Irodának (Central Route Charges Office) kell befizetni ezeket a díjakat és innen kapják meg az egyes országok légiforgalmi szolgáltatói a nekik járó részt. [11]

Repülőgép és alkatrész tervező, gyártó, karbantartó vállalatok

Ezen vállalatok feladata a polgári légi járművek (merev vagy forgószárnyas), légiforgalmi irányítói berendezések, pilóta nélküli légi járművek és ezek alkatrészeinek kutatása, fejlesztése, tervezése és gyártása. A repülés kezdete óta megváltoztak az igények, a légitársaságok minél biztonságosabb és gazdaságosabb berendezéseket, repülőgépeket szeretnének, míg a társadalmi elvárásoknak is meg kell felelni, azaz minél környezetkímélőbb, halkabb repülőgépek gyártása a cél.

2.2. A légi közlekedés pozitív hatásai

A légi közlekedés, alig több mint 100 évvel az első repülés után, napjainkra megkerülhetetlen ágazattá nőtte ki magát, akár gazdasági, akár közlekedési szempontból vizsgáljuk. Szerves részét képezi a modern társadalomnak, 2010-ben több mint 2,6 milliárd utas utazását és 48 millió tonna áru gyártását és piacra jutását tette lehetővé a világban. Mindezek mellett több millió ember számára biztosít megélhetési forrást. [12]

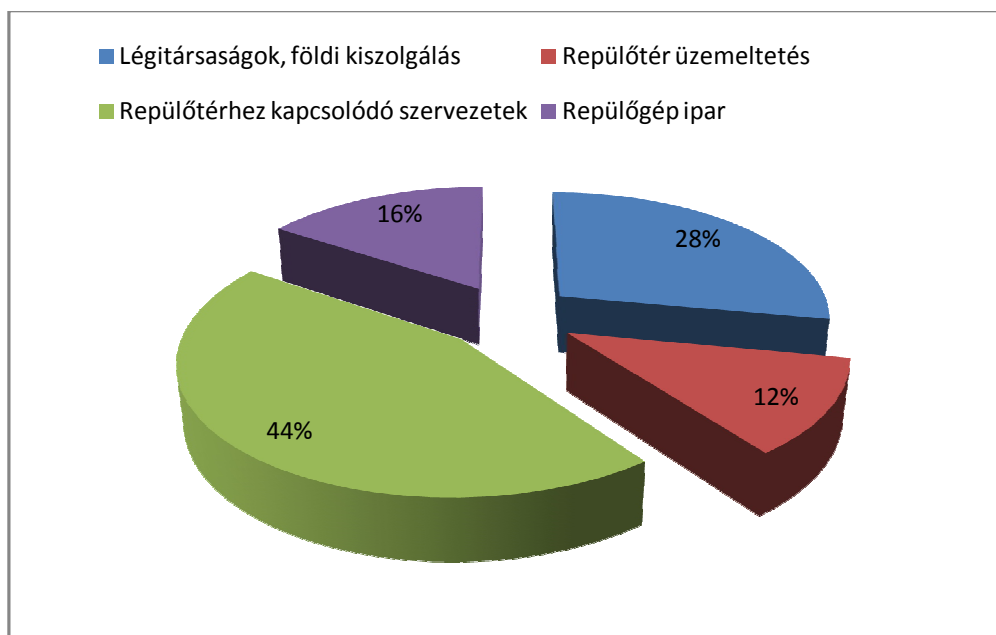
A légi közlekedés társadalmi szerepe

A légi közlekedés elsődleges társadalmi szerepének az utazási igények kiszolgálása tekinthető. A szabadidős és üzleti célú utazások mellett, egyes távoli területek, települések számára számos alapszolgáltatás, mint például élelmiszer és egészségügyi ellátás, oktatási intézmények, posta elérhetetlen lenne a légi közlekedés megléte nélkül,

hiszen sok esetben a többi közlekedési mód csak korlátozott elérhetőséget biztosít. Megemlítendő még a közlekedési ágazat országok védelmében betöltött szerepe is. [13]

A légi közlekedés közvetlen hatásai

A légi úton történő közlekedés működtetése rengeteg tevékenységet foglal magában, egyben több millió ember számára biztosít munkahelyeket. Ezeket a tevékenységeket több területre tudjuk bontani. Elsőként említendő meg a repülési szolgáltatók köre, amelyhez a légitársasági, repülőtéri, légiforgalmi irányítási és mindazon tevékenységet végző vállalatok tartoznak, amelyek a légi utasok kiszolgálásához vagy a légi áruk kezeléséhez közvetlenül kapcsolódó feladatot látnak el. A másik fő terület a repülési ipar, amely azokat a vállalatokat tartalmazza, amelyek a hajtóművek, sárkányok, repülőgép rendszerek, földi navigációs berendezések tervezésével, gyártásával és karbantartásával foglalkoznak. Ezen területek közvetlenül kapcsolódnak a légi közlekedéshez 2010-ben Európában 1,9 millió munkahelyet teremtettek. Amennyiben a légi közlekedéshez közvetve kapcsolódó tevékenységeket is figyelembe vesszük, ez világszinten 56,6 millió munkahelyet jelentett és a világ GDP-jének 3,5 százalékát, európai szinten nézve pedig 8,7 millió munkahely, a GDP-ből pedig 749 milliárd dollár. [12], [13]



5. ábra: A légi közlekedésben közvetlenül dolgozók százalékos megoszlása, [12]

Az 5. ábrán látható a légi közlekedésben dolgozó 1,9 millió ember egyes részterületekhez tartozó százalékos megoszlása. A részterületeken belül a legtöbb munkahelyet körülbelül 830 ezer fő számára, a repülőterekhez kapcsolódó szervezetek adják, amelyek alatt többek között az éttermeket, irodákat, biztonsági szolgálatokat és áruházakat értjük. A légitársaságok és a földi kiszolgálás körülbelül 520 ezer ember számára biztosít munkahelyet. Hasonló arányban (290 és 220 ezer ember) a repülőgép üzemeltetésben és a repülőgépiparban dolgozik. [12]

A légi közlekedés közvetett hatásai

Közvetett hatások alatt értjük azokat a munkahelyeket és tevékenységeket, amelyek a légi közlekedési ipar ellátásával kapcsolatosan jöttek létre. Jó példák ezekre a kiszolgáló létesítmények felépítéséért felelős vállalatok vagy a repülőtéri üzletekben kapható termékek gyártói. 2010-ben a közvetve 6,9 millió ember dolgozott közvetve a légi közlekedéshez kapcsolódóan. [12]

A légi közlekedés indukált és katalizált hatásai

Indukált hatások alatt lényegében olyan általános, fogyasztás növekedését eredményező hatásokat értünk, amelyeket a létrejött munkahelyek, így a légi közlekedésben létrejött munkahelyek (közvetlenül és közvetve egyaránt) is eredményeznek. Érdemes megemlíteni, habár a légi közlekedésben dolgozók fizetése általánosságban véve átlag felettinek mondható, ez mégsem eredményez minden esetben átlagnál nagyobb fogyasztásnövekedést, hiszen bizonyos, egyénenként eltérő jövedelemszint felett a dolgozók a fizetésükből inkább megtakarítanak. [13]

„A légiközlekedési ipar legfontosabb gazdasági hatásait szabadidős, üzleti/állami célú, valamint a konferencia, kulturális, vallási, sport, general aviation célú utazások végrehajtásának elősegítésével, a többi iparágra gyakorolt katalitikus hatása által fejt ki.” [13]

A légi közlekedés megléte napjainkra szinte elengedhetlenné vált a nemzetközi kereskedelem működéséhez. Lehetővé teszi az adott ország részvételét a világpiacon, utat nyit a gyors növekedésnek és a versenyhelyzetek kialakulásának, amelyek

következtében a fokozatosan elindulhat a résztvevők működési és termelékenységi hatékonyságának növekedése.

A nemzetközi ellátási láncok egyre növekvő függőségbe kerülnek az import áruk gyors szállításától, amelyet csak a légi közlekedés képes biztosítani. A légi közlekedés igénybe vételével a szállítási idők lecsökkennek, a raktározási költségek minimalizálódnak és csökkenthető a termelés kényszerű leállása.

A légi közlekedés nem csupán az üzleti élet számára válik nélkülözhetetlenné, hanem a turizmus számára is, amely, főként a fejlődő országok számára a gazdasági növekedés egyik legjelentősebb faktora. [13]

	Munkahelyek száma (millió db)	Kumulált (millió db)	GDP (milliárd \$)	Kumulált (millió \$)
Közvetlen	8,36	8,36	538,9	538,9
Közvetett	9,34	17,7	617,1	1156
Indukált	4,4	22,1	288	1444
Katalizált	34,5	56,6	762	2206
Összesen	56,6		2206	

1. táblázat: A légi közlekedés hatásaként keletkezett munkahelyek megoszlása világszinten 2010-ben, [12]

	Munkahelyek száma (millió db)	Kumulált (millió db)	GDP (milliárd \$)	Kumulált (millió \$)
Közvetlen	1,86	1,86	176	176
Közvetett	2,19	4,05	213	389
Indukált	1	5,05	96	485
Katalizált	3,62	8,67	263	748
Összesen	8,67		748	

2. táblázat: A légi közlekedés hatásaként keletkezett munkahelyek megoszlása Európában 2010-ben, [12]

Az 1. és 2. táblázaton láthatóak a légi közlekedés hatásaként létrejött munkahelyek számai és a GDP-hez hozzáadott értékük világ és Európa szinten. Látható, hogy legnagyobb mértékben a katalizált hatások jelentkeznek, mind a munkahelyek száma, mind a GDP területén. Megállapítható azonban, bármelyik hatásra igaz, hogy egyáltalán nem elhanyagolható mértékű számokról van szó, a légi közlekedés megléte és működése mindenképp pozitív hatással van egy adott ország gazdaságára. [12]

2.3. A légi közlekedés negatív hatásai

Az előző fejezetrészen ismertetett pozitív hatások mellett szükséges megemlíteni a légi közlekedés által okozott negatív externális hatásokat. Az externália fogalma alatt általánosságban egy gazdasági szereplő (jelen esetben a légi közlekedés) tevékenysége következtében felmerülő káros vagy előnyös (attól függően, hogy pozitív vagy negatív externáliáról beszélünk-e), nem szándékosan okozott hatásokat, amelyek piaci ellentételezés nélkül befolyásolják egy másik gazdasági szereplő helyzetét. A légi közlekedés esetében a legkomolyabb negatív externália, a környezetre gyakorolt hatása. A légi közlekedés környezetterhelését három fő részre oszthatjuk, amelyek a következők: egyrészt adott egy jelentős mértékű zajterhelés, amivel a repülés jár, másrészt a káros anyagok következtében - melyek a repülőgépek hajtóműveiből áramlanak ki - jelentkezik, egy komoly mértékű levegőszennyezés, harmadrészt figyelmet kell fordítanunk a repülőterekhez és a gépekhez kapcsolódó infrastruktúra környezetpusztítására. [13]

Zajterhelés

A zajterhelés leginkább a repülőtéren és annak környezetében jelentkező externália. Több nagy forgalmú repülőtér túlságosan közel helyezkedik el a lakóköznyezethez, komoly zajterhelést okozva ezzel a ott élő lakosságnak. A zajhatás több részből tevődik össze, viszont minden bizonnyal a legnagyobb mértékben a repülőgép hajtóművei felelősek érte. Természetesen az új, korszerű gépek zajterhelése jóval kisebb és az sem elhanyagolható, hogy milyen műveletet hajt végre (leszállás vagy felszállás). Bevert gyakorlat, hogy a repülőtéri illeték mértéke függ az adott gép zajterhelésétől, ezzel ösztönözve a légitársaságokat a korszerűbb légi járművek megvásárlására.

Talajszennyezés

A zajterhelés mellett számottevő mértékben van jelen a repülőtér és környezetének talajszennyezése. Ez utóbbi a gépekbe töltött kerozin, gurulóutak és futópálya jégtelenítés, gumiköpeny hulladék, tűzoltó anyag, fémhulladék és különböző szénhidrogének megjelenésének a következménye. [13]

Káros anyag kibocsátás

Egy adott repülőgép károsanyag kibocsátását több tényező is befolyásolja. Ilyennek tekinthető a légijármű mérete, a fedélzeten számított utasok száma, repülési távolság és természetesen a gép életkora, műszaki állapota.

Késések

Akkor beszélünk a légi közlekedésben késésről, amikor a repülőgép a tervezett indulási időponthoz képest később indul el, vagy a tervezett érkezési időponthoz képest később érkezik. A késés oka lehet, hogy a légiforgalmi irányítás kapacitása kisebb, mint a légi közlekedése igénye, vagy kedvezőtlen az időjárás, vagy a földi kiszolgálás szervezetlensége, vagy a szigorított légi közlekedés-védelmi ellenőrzése, stb. Az IATA (International Air Transport Association), a menetrend szerint üzemelő légitársaságok nemzetközi társasága több mint 800 lehetséges késési okot tart nyilván. A késés veszteséget jelent az utasoknak és a légi közlekedés résztvevőinek is, ám az nem mondható, hogy mindenkinek, hiszen a repülőtéren a késések miatt várakozó utasoknak több idejük marad a tranzit területen lévő üzletekben vásárolni. Az utasokban minden esetben feszültséget keltenek a késések, függetlenül utazásuk céljától. A szabadidős utasok már a készülődéstől is stresszesek, amelyet a repülőtéri várakozás csak fokoz. Az üzleti utasok általában úgy időzítik útjukat, hogy nem sokkal utazásuk céljának a kezdete előtt érkezzenek, így nagyobb késési idő pénzvesztést is jelenthet számukra. Habár megnyugtató lehet az utasok számára, hogy a késve indulás nem feltétlenül jelent késve érkezést is. Általában elmondható, hogy biztonság szempontjából jobb a földön várakozni, mint várakozási légtérben. Nem szükségszerűen rossz a légtérben várakozni, nagy forgalmú repülőtereknél (például: londoni Heathrow) az optimális futópálya kihasználtság érdekében tesznek egy vagy esetleg több kört a repülőgépek a várakozási légtérben. [11]

3. Közép-Európa légi közlekedési piacának átrendeződése a Malév leállása után

A Malév leállására a légi közlekedési piac gyorsan reagált, a már Budapesten jelen lévő és új légitársaságok igyekeztek minél előbb betölteni a keletkező piaci rést. Ezen fejezetben a két leginkább érintett repülőtér, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának változását mutatom be. A Budapestről induló és Budapestre érkező járatokat üzemeltető hagyományos légitársaságok versenytárs nélkül maradtak az egyes járatok esetén, így érdemes megvizsgálni a repülőjegy árak változását is.

3.1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának változása

A Malév bázisrepülőtere a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér volt, 50 városba biztosított közvetlen eljutást Budapestről. A légitársaság megszűnésével megváltoztak a Budapestről elérhető desztinációk és a járatok frekvenciái is. Ezen frekvencia változások eltérőek a repülőtér 2012-es nyári, illetve téli menetrendjében.

A nyári menetrendben számos változás található a 2011-es nyári menetrendhez képest, de jelen dolgozatban csak azon járatok relevánsak, melyek azon városokba repülnek, ahova február 3-ig a Malév is. Az új belépők között a legjelentősebb az ír Ryanair, mely low cost légitársaság 14 városba indít járatokat Budapestről. Ezen városok közül nyolcban (Barcelona, Brüsszel, Dublin, Göteborg, Madrid, Stockholm, Szaloniki, Velence) a Malév is repült, bár nem feltétlenül ugyanazon repülőterekre. A négy legjelentősebb desztináció: Brüsszel, ahova hetente 13 járatot; Barcelona és Dublin, ahova napi 1 járatot; és Madrid, ahova heti 6 járatot indít a légitársaság. A Budapesten újonnan megjelenő légitársaságok közül az Aegean Airlines heti 4 járatot indít Athénba, a Bulgaria Air heti 3 járatot indít Szófiába, SmartWings heti 2 járatot indít Barcelonába, a Blue1 heti 2 járatot indít Helsinkibe, az Air Berlin napi 1 járatot indít Berlinbe, a Transavia heti 4 járatot indít Amszterdamba és a Volotea heti 3 járatot indít Velencébe.

[14]

A Malév megszűnése után a már Budapestről járatokat üzemeltető légitársaságok is változtattak a menetrendjükön. A Wizzair- amely low cost légitársaság utasforgalma megközelítette a Malévét- 11 városba indít új járatot, melyek közül hatba (Bukarest, Larnaca, Szaloniki, Szófia, Varsó, Várna) a Malév is repült. A három legjelentősebb desztináció: Bukarest, ahova heti 4 járatot indít; Varsó, ahova szintén heti 4 járatot indít; és Szófia, ahova heti 3 járatot indít. Az új desztinációk mellett Barcelonában heti 6 (4 helyett), Brüsszelbe heti 11 (8 helyett) és Madridba heti 6 (4 helyett) járatot üzemeltet. A Lufthansa új járatokat indít Budapestről Berlinbe (napi 1) és Hamburgba (heti 12), de a már meglévő desztinációkba nem sűríti a járatait. A hagyományos légitársaságok közül a Brussels Airlines heti 17 járatot indít Brüsszelbe 12 helyett, a Finnair heti 14 járatot indít Helsinkibe 10 helyett, a Qatar Airways napi 1 járatot indít Zágrábba és a Tarom heti 17 járatot indít Bukarestbe 5 helyett. A low cost légitársaságok közül a Germanwings heti 10 járatot indít Stuttgartba 7 helyett és a Norwegian Air Shuttle heti 5 járatot indít Koppenhágába 3 helyett, illetve heti 6 járatot indít Stockholmba 3 helyett. [14]

Azon országokba, ahova a Malév bilaterális egyezmények által nyújtott repülési joggal repült, oda a nyári időszakba még nem indíthatnak más légitársaságok járatokat. Így csak az ilyen már joggal rendelkező légitársaságok maradtak ezeken az útvonalakon, így érthető, hogy sűrítették a járataikat. Az Aeroflot heti 14 járatot indít Moszkvába 10 helyett, az Aerosvit heti 11 járatot indít Kijevbe 9 helyett és a Turkish Airlines heti 14 járatot indít Isztambulba 10 helyett. [14]

A repülőtér 2012-es téli menetrendje is sok eltérést mutat a 2011-estől, de továbbra is csak azon desztinációkkal foglalkozom, ahova a Malév is repült. A nyári menetrendhez hasonlóan a repülőtéren új légitársaságok közül ebben a szezonban is a legjelentősebb a Ryanair. 12 városba fog indítani járatokat, de ezek közül csak nyolc (Barcelona, Brüsszel, Dublin, Göteborg, Frankfurt, Madrid, Stockholm, Szaloniki) egyezik meg a Malév régi úticéljaival. A négy legjelentősebb desztináció: Brüsszel, ahova napi 2 járatot; Barcelona, ahova napi 1 járatot; valamint Dublin és Madrid, ahova heti 6 járatot fog indítani a légitársaság. Új belépőnek számít ebben a szezonban az Air Berlin, ami heti 10 járatot üzemeltet majd Berlinbe és a Transavia, ami heti 4 járatot indít majd Amszterdamba. [15]

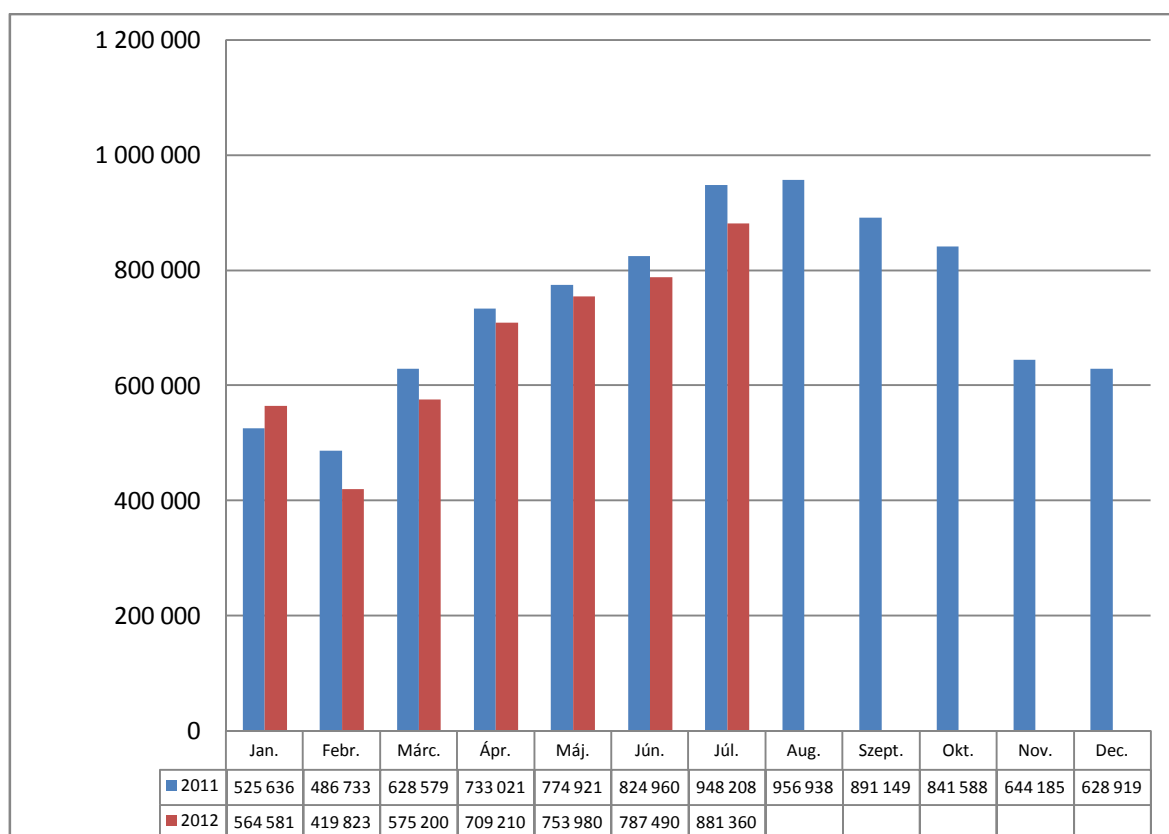
A Wizzair 6 városba indít majd új járatot és ezek közül ötbe repült a Malév is. Ezen öt város közül kiemelendő Kijev és Tel Aviv, ahova külön repülési joggal repülhet. A másik három célállomás: Larnaca heti 1 járattal; Szófia heti 3 járattal és Varsó heti 4 járattal. Az új desztinációk mellett sűríti járatait másik két városba: Madridba heti 5 járatot fog indítani 3 helyett és Stockholmba heti 4 járatot fog üzemeltetni 2 helyett. A Lufthansa új járatokat fog indítani Budapestről Berlinbe (heti 6) és Hamburgba (heti 12, a nyári menetrendhez hasonlóan), de a már meglévő desztinációkba nem sűríti a járatait. A Qatar Airways napi 1 járatot fog üzemeltetni Zágrábba. A hagyományos légitársaságok közül Brussels Airlines heti 17 járatot fog indítani Brüsszelbe 11 helyett, a Finnair heti 14 járatot fog indítani Helsinkibe 5 helyett, a CSA Czech Airlines heti 31 járatot fog indítani Prágába 16 helyett és a Tarom heti 15 járatot fog indítani Bukarestbe 5 helyett. A low cost légitársaságok közül a Germanwings heti 11 járatot fog indítani Stuttgartba 7 helyett és a Norwegian Air Shuttle heti 4 járatot fog indítani Koppenhágába 2 helyett, illetve heti 5 járatot fog indítani Stockholmba 2 helyett. [15]

A külön repülési joghoz kötött járatoknál új belépő a már említett Wizzair a kijevi és a Tel Aviv-i járatával. A nyári menetrendhez hasonlóan az Aeroflot heti 14 járatot indít Moszkvába 10 helyett és a Turkish Airlines heti 14 járatot indít Isztambulba 10 helyett, de az Aerosvit heti 11 járatot indít Kijevbe 7 helyett. [15]

Összességében elmondható, hogy a nyári és téli menetrendben egyaránt Brüsszelbe indul a legtöbb új járat hetente, szám szerint a nyári időszakban 21, míg a télben 20. A nyári szezonban Brüsszel után a legjelentősebb frekvencianövelés Bukarestbe történt a heti 16 új járattal, majd ezt követi Berlin heti 14 új járattal, Hamburg heti 12 új járattal és Barcelona heti 11 új járattal. A berlini és hamburgi járatok a Malév ezen városokba repülő járatait váltották fel, hiszen a Malév leállása előtt csak ő repült Budapestről oda. Így Brüsszelbe 24,24%-kal, Hamburgba 25%-kal és Barcelonába 100%-kal több, míg Bukarestbe 32,26%-kal kevesebb járat indul 2012 nyarán, mint 2011 ezen időszakában. A Berlinbe induló járatok száma nem változott az előző évhez képest, csak a Malév helyett az Air Berlin és a Lufthansa szállítja az utasokat. A téli menetrendben a második legtöbb új járat Berlinbe indul heti 16-szor, majd ezt követi Prága heti 15 új járattal, Hamburg a nyári menetrendhez hasonlóan heti 12 új járattal és Bukarest heti 10 új járattal. Ezáltal Brüsszelbe 7,14%-kal, Prágába 103,03%-kal és Berlinbe 9,52%-kal több

járat indul a 2012-es téli menetrend szerint, mint 2011 telén. A Budapesten „régí” és új légitársaságok igyekeztek/igyekeznek betölteni azt az űrt, amit a Malév leállása okozott, de mindezek ellenére a következő városok továbbá nem érhetőek el közvetlenül Budapestről: Amman, Bejrút, Belgrád, Damaszkusz, Kolozsvár, Odessza, Podgorica, Pristina, Split, Szarajevó, Szentpétervár, Szkopje és Tirana. Így az innen Nyugat-Európába utazni szándékozó utasok más repülőtérre szállnak át, jellemzően a Bécs Nemzetközi Repülőtérre. [14], [15]

A Malév leállása jelentős utasforgalom csökkenést eredményezett a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre. Bár számos új légitársaság jelent meg és a már innen korábban is járatokat üzemeltető légitársaságok is növelték a járataik számát egyes desztinációkba, mégis csökkent a repülőtér utasforgalma az előző évhez képest. Ezt a változást a 6. ábra szemlélteti.



6. ábra: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma (fő) 2011-ben és 2012-ben, [16]

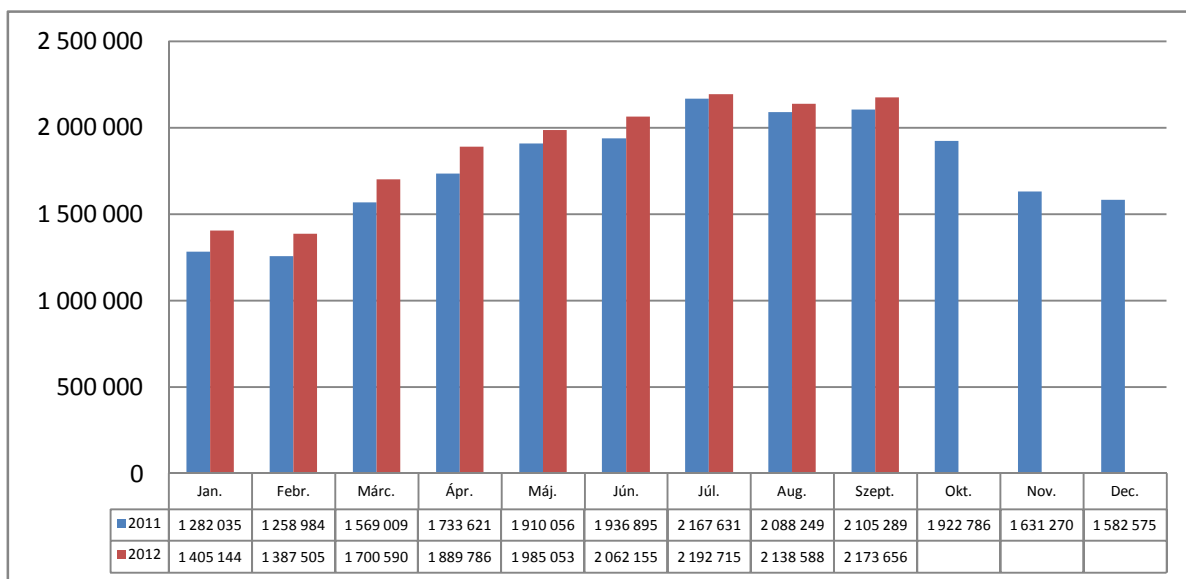
Ahogy a 6. ábrán is látható 2012. januárban az utasforgalom 38 945 fővel meghaladta az előző év januárjának utasforgalmát, ezzel 7,4%-os növekedést eredményezve. A

kezdeti emelkedést a Malév leállása azonnal megtörte és így februárban tért el az utasszám az előző év februári adataitól. Szám szerint 66 910 fővel kevesebb utas volt a repülőtéren, amely 13,75%-os utasszám csökkenést jelent. A megjelent piaci résre a légitársaságok hamar reagáltak, így folyamatosan elkezdett mérséklődni a tavalyi utasszámhoz képest utasszám csökkenés. Márciusban az utasszám különbség 53 379 fő volt, amely 8,49%-os csökkenést jelent 2011. márciusának utasszámához képest. Áprilisra tovább mérséklődött a különbség, 23 811 fővel volt kevesebb utas a repülőtéren, amely 3,25%-os csökkenést jelent az előző év áprilisi utasszámához képest. Májusban közelítette meg legjobban az utasforgalom a 2011. évit, a különbség 20 941 főre redukálódott, amely 2,7%-os csökkenést jelent 2011. májusának utasszámához képest. A következő két hónapban tovább nőtt a különbség a 2011. és a 2012. évi utasforgalom között. Júniusban 37 470 fővel volt kevesebb utas, amely 4,54%-os csökkenést jelent 2011. júniusához képest. Júliusra ez a különbség már 66 848 főre nőtt, amely 7,05%-os csökkenést jelent az előző év júliusi utasszámához képest. [16]

2011-ben a repülőtér 8 884 837 utasából 1,515 millió fő transzfer utas volt. A nemzeti légitársaság leállása miatt a repülőtéren a transzfer utasforgalom gyakorlatilag megszűnt. A Malév leállása és a 330%-kal megemelt telekadó jelentős veszteséget okozott a Budapest Airport Zrt-nek. A költségek csökkentése érdekében csoportos létszámleépítések történtek, leállítottak közel 10 milliárd forintnyi időre tervezett beruházást és 2012. május 29-én este előreláthatólag 5 évre bezárták a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 1-es terminálját. [17]

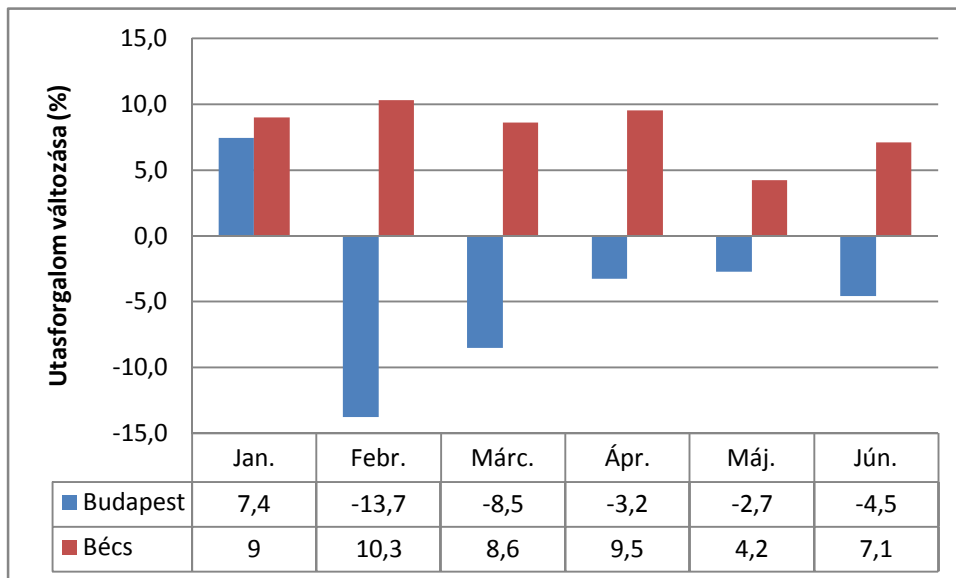
3.2. A Bécs Nemzetközi Repülőtér forgalmának változása

A 3.1. fejezet részben felsorolt városokba, amelyek 2012. február 3. óta nem érhetőek el közvetlenül Budapestről, jelenleg Bécs Nemzetközi Repülőtéréről lehet utazni közvetlen járattal. Így a budapesti repülőtér helyett a bécsi repülőtér lett „Nyugat-Európa kapuja” a Délkelet-Európából és a Közel-Keletről érkező utasok számára. Természetesen tavaly is elérhetőek voltak ezek a desztinációk Bécsből, a bécsi repülőtér utasforgalmát a Budapestről megszűnő járatok csak növelték. A 7. ábra a Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának változását szemlélteti.



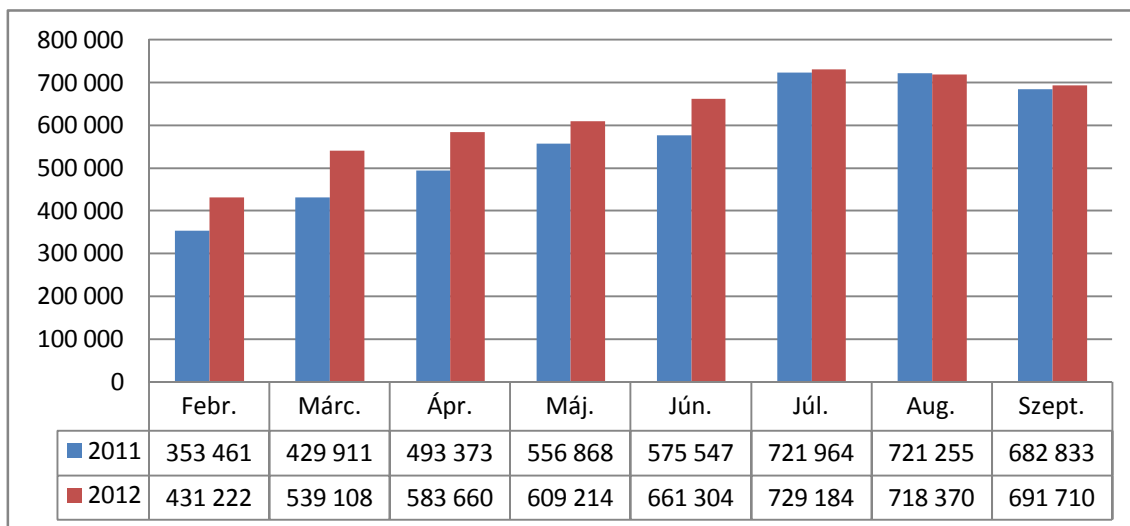
7. ábra: Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalma (fő) 2011-ben és 2012-ben, [18]

Ahogy a 7. ábrán is látható a Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalma az első 9 hónapjában folyamatosan meghaladta az előző év utasforgalmának értékét. A legnagyobb mértékű növekedést februárban érte el, amikor 128 521 fővel volt több az utasforgalma, ami 10,3%-os növekedést jelent az előző év februárjához képest. Bár a harmadik negyedévig állandó növekedés volt jellemző az előző évhez képest, a növekedés mértéke erősen ingadozott. Míg áprilisban 156 165 fővel volt nagyobb a repülőtér utasszáma, ami 9,5%-kal több utast jelent 2011. áprilisához képest, addig májusban 74 997 fővel nőtt az utasforgalom, ami 4,2%-os növekedést jelent az előző év májusához képest. Júniusban ismét nagyobb mértékben emelkedett az utasszám, 125 260 fővel, ami 7,1%-os változást jelent 2011. júniusához képest, de júliusban mindössze 25 084 fővel nőtt a repülőtér utasforgalma, ami 1,8%-os emelkedést jelent az előző év júliusi utasforgalmához képest. Augusztusban 50 339 fővel volt több utas a repülőtéren, ami 3%-os növekedést jelent 2011. augusztusához képest. Szeptemberben 68 367 fővel emelkedett az utasforgalom, ami 3,6%-os változást jelent az előző év szeptemberéhez képest. [18]



8. ábra: A budapesti és a bécsi repülőtér utasforgalmának változása (%) 2011-hez képest, [16], [18]

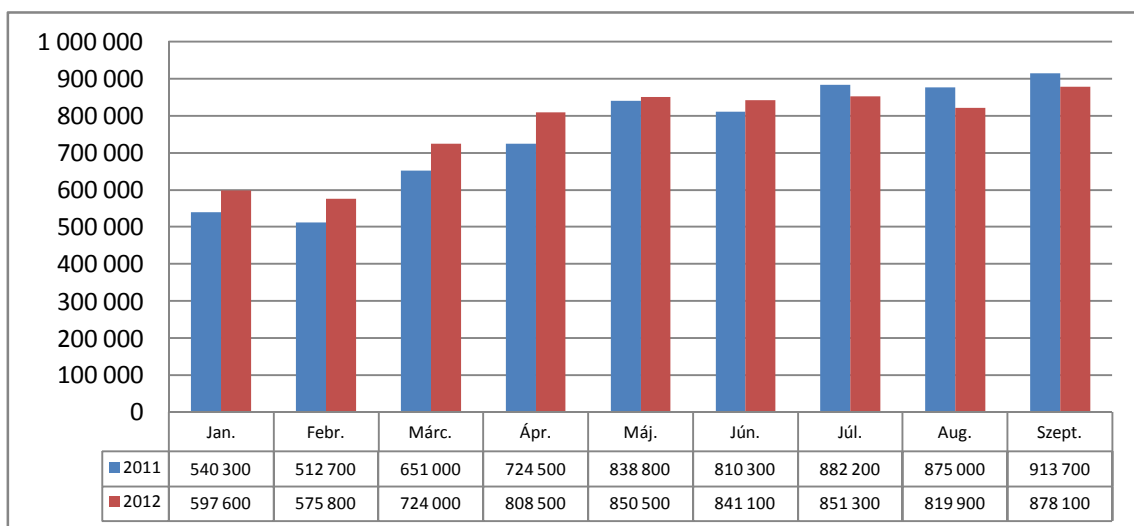
A 8. ábrán jól látható a két repülőtér utasforgalmának alakulása 2012. első félévében. Januárban még mindkét légitársaságnak (bár a bécsinek nagyobb mértékben) nőtt az utasforgalma az előző év januárhoz képest. Februárban míg a bécsi repülőtér az első félév legnagyobb mértékű utasszám-növekedését könyvelhette el, addig Budapesten ebben a hónapban volt a legnagyobb visszaesés a 2011-es évi utasforgalomhoz képest. Innentől kezdve a budapesti repülőtér utasforgalma elmaradt a tavalyitól, míg a bécsi repülőtéré továbbra is meghaladta az előző évit. Ennek oka feltehetőleg, hogy a Malév leállításával a délkelet-európai és közel-keleti városokat, illetve pár nyugat-európai várost csak Bécsen keresztül lehetett elérni. Márciusban a bécsi repülőtér utasforgalom növekedésének mértéke közel azonos volt a budapesti repülőtér utasforgalom csökkenésének mértékével. A következő három hónapban a bécsi repülőtér utasszám növekedésének mértéke meghaladta a budapesti repülőtér utasszám csökkenésének mértékét. A budapesti repülőtér utasforgalmának változásának mértékét konszolidálta az új légitársaságok és járatok megjelenése, míg a bécsi repülőtér utasforgalom növekedésének nagy része a megjelenő új transzfer utasoknak köszönhető. [16], [18]



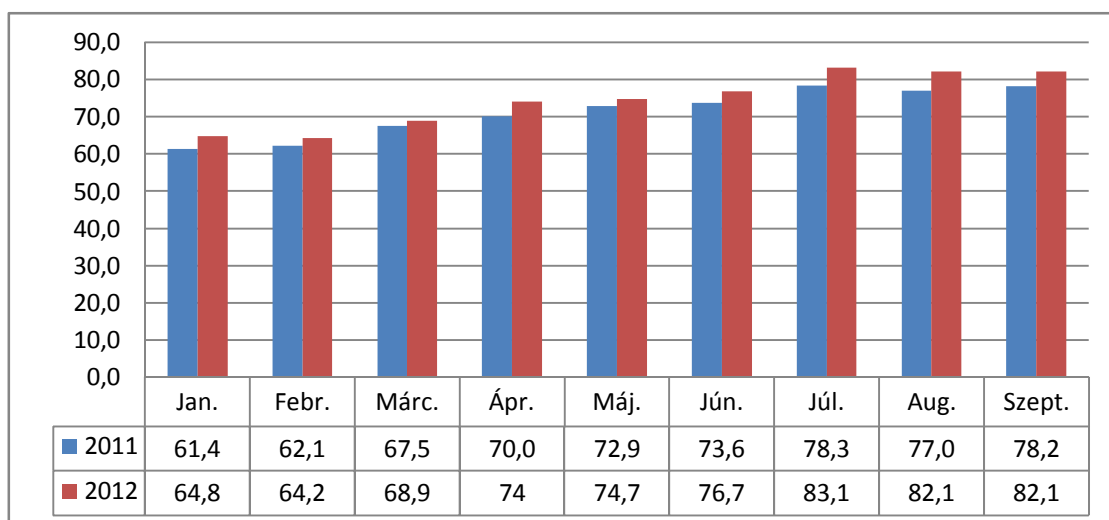
9. ábra: A transzfer utasforgalom (fő) alakulása Bécs Nemzetközi Repülőtéren 2011. és 2012. február és szeptember között, [18]

Míg a Malév leállása után a budapesti repülőtéren a transzfer utasforgalom gyakorlatilag megszűnt, addig a bécsi repülőtéren a 2012. első félévében növekedett az előző évi forgalomhoz képest, ahogy az a 9. ábrán is látható. Februárban és márciusban volt a legnagyobb mértékű a transzfer forgalom növekedése, szám szerint februárban 22%-kal, míg márciusban 25,4%-kal nőtt az előző év adott hónapjához képest. Áprilisban 18,3%-kal nőtt a transzfer utasok száma a 2011. áprilisához képest, míg májusban már csak közel fele akkora volt a növekedés mértéke, 9,4%. Júniusban 14,9%-kal haladta meg a transzfer forgalom az előző év júniusit, viszont júliusban már csak 1% volt a különbség a 2012-es és 2011-es transzfer forgalom között. Augusztusban viszont 0,4%-kal csökkent a transzfer utasok száma az előző év augusztusához képest, de szeptemberben már 1,3%-kal növekedett 2011. szeptemberi transzfer utasok számához képest. 2012. első félévében a transzfer utasok számának növekedésének mértéke sokkal jelentősebb volt, mint a repülőtéren az összes utas számának növekedésének mértéke. [18]

Az Austrian Airlines Group a Bécs Nemzetközi Repülőtér legnagyobb légitársasága, 2012. első negyedévében a bécsi repülőtér utasainak 49,4%-a, míg az első félévben az utasok 49,7%-a választotta. [18] Jelenleg az Austrian Airlines szállítja az utasokat Délkelet-Európából „Nyugat-Európa kapujába”, a bécsi repülőtérre.



10. ábra: Austrian Airlines Európán belüli utasforgalmának (fő) alakulása, [18]



11. ábra: Austrian Airlines repülőgépei load factor-ának (%) alakulása Európán belül, [18]

A 10. ábrán jól látható, hogy az Austrian Airlines Európán belüli utasforgalma 2012. első félévében meghaladta 2011. első félévének utasforgalmát, viszont júliustól csökkenni kezdett az előző év adott hónapjához képest. Azért csak az Európán belüli utasforgalmával foglalkozom a légitársaságnak, mert a Malévnek 2008-tól nem volt hosszútávú járata, így leállása csak az osztrák légitársaság Európán belüli forgalmára van hatással. A 10. ábrán látható utasszámok kerekített értékek. A 11. ábra az Austrian Airlines Európán belüli járatainak közlekedő repülőgépek load factor-át, azaz telítettségét mutatja. Jól látható, hogy a teljes vizsgált időszakban növekedett a repülőgépek telítettsége az előző évhez képest. Legnagyobb mértékkel februárban növekedett a

légitársaság utasforgalma, számokban kifejezve 12,3%-kal 2011. februárjához képest. Az első négy hónapban 11% körüli volt a növekedés az előző év adott hónapjaihoz képest. Májusban és júniusban csekélyebb mértékű volt az utasforgalom növekedése, rendre 1,4% és 3,8%. Júliustól az utasok száma kevesebb volt, mint előző év ezen időszakában, a legnagyobb különbség augusztusban volt, amikor 6,3%-kal szállított kevesebb utast a légitársaság, mint 2011. augusztusában. Ellenben a load factor eltérése augusztusban volt a legmagasabb, 5,1%-kal volt több, mint tavaly augusztusban. A légitársaság azzal magyarázza az utasszám csökkenését, hogy Európán belül csökkentették a felkínált kapacitást. [19]

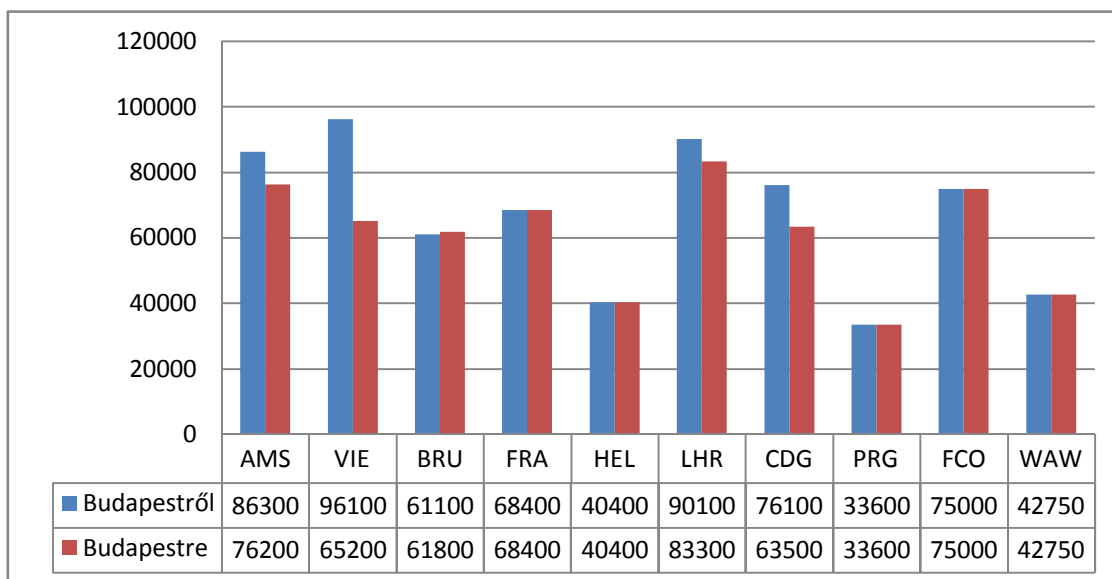
Összességében elmondható, hogy míg a Malév leállása a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren nagy kiesést jelentett az utasforgalomban, addig részben ennek köszönhetően a Bécs Nemzetközi Repülőtér utasforgalma növekedett az első félévben, különösen a transzfer forgalma. Ugyanez elmondható az Austrian Airlines 2012. első félévi utasforgalmáról is.

3.3. Repülőjegy árak változása

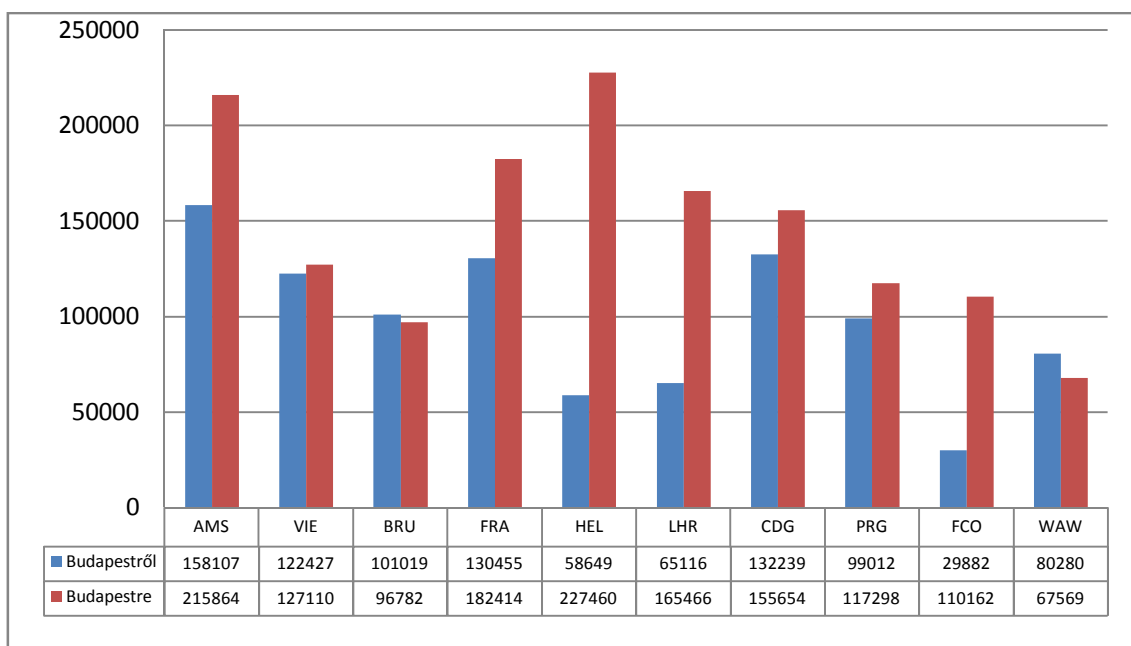
A Malév leállításával a főbb európai városokba repülő hagyományos légitársaságok monopol helyzetbe kerültek a piacon. Természetesen ez a monopol helyzet csak akkor áll fent, ha kizárólag a hagyományos légitársaságokat vizsgáljuk, mert egyre több desztinációba el lehet jutni low cost légitársasággal is, melyek árai első ránézésre sokkal kedvezőbbek, mint a hagyományos légitársaságoké. De ebben a fejezetben csak a hagyományos légitársaságok árait vizsgálom, hiszen a Malév ezeknek volt a versenytársa. A 12. és 13. ábrán a vizsgált városok repülőterének IATA kódja szerepel, ezen városok azonosítását segíti a 3. táblázat.

Városok	IATA kód	Városok	IATA kód
Amszterdam	AMS	London	LHR
Bécs	VIE	Párizs	CDG
Brüsszel	BRU	Prága	PRG
Frankfurt	FRA	Róma	FCO
Helsinki	HEL	Varsó	WAW

3. táblázat: Városok repülőterének IATA kódja, [16]



12. ábra: Repülőjegy árak (Ft) 2011. január 10-én, [13]



13. ábra: Repülőjegy árak (Ft) 2012. november 26-án, [20]

A 12. és a 13. ábra egyaránt a legolcsóbb közvetlen járatra szóló repülőjegy árakat szemlélteti. Mindkét ábránál a repülőjegy árak egy útra szólnak, 1 fő számára és az illetékeket is tartalmazzák. A 13. ábra jegyárait 223 forint/dollár árfolyamon vettem figyelembe. A két ábra között két nagy eltérés vehető észre. Az első természetesen a nagymértékű áremelkedés, amit a hagyományos légitársaságok monopol helyzetbe kerülése eredményezett. Emellett a másik nagy eltérés, hogy míg 12. ábra szerint

Budapestre azonos vagy kedvezőbb áron lehet eljutni, mint Budapestről az alábbi városokba repülni. Ellenben a 13. ábrán az látható, hogy jellemzően Budapestről alacsonyabb áron lehet eljutni a városok többségébe, mint ezekből Budapestre utazni. Ennek fő oka, hogy 2011-ben Malév járatokkal lehetett a legkisebb áron Budapestre repülni, hiszen a budapesti repülőtér volt a bázisrepülőtere. Jelenleg egyik hagyományos légitársaság sem használja bázisrepülőtérként, ezért magasabb az ide-út költsége. Ha Budapestről szeretnénk utazni, akkor például Prágába 195%-kal, Frankfurtba 91%-kal és Varsóba 88%-kal magasabb áron tudunk eljutni a 2011-es árhoz képest. Budapestre utazás esetén Helsinkiből 463%-kal, Prágából 249%-kal és Amszterdamból 183%-kal magasabb repülőjegy árral szembesülünk. Jól látható, hogy ezen 10 város esetén a nagyobb mértékben emelkedett a Budapestre utazás, mint a Budapestről elrepülés ára. Ahogy látható, a hagyományos légitársaságok kihasználva monopol helyzetüket az utasok számára elfogadható maximális árrést építettek a repülőjegy áraikba. Egy új, magyar nemzeti légitársaság megjelenése esetén ezek az árak jelentősen csökkennének, hiszen ismét versenyhelyzet alakulna ki. [13], [20]

3.4. Az utasforgalom és a repülőjegy árak változásának értékelése

Ahogy a 3.1. és 3.2. fejezetrészekben is látható Közép-Európa légiforgalmi piaca átrendeződött a Malév leállása után. A kialakult piaci résre reagálva a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren megjelentek új légitársaságok- melyek közül kiemelendő a Ryanair, amely 14 városba indít járatokat Budapestről-, illetve a már ide/innen járatokat üzemeltető légitársaságok is sűrítettek a menetrendjükön. 2011. februártól júliusig tartó időszakhoz képest budapesti repülőtér utasforgalma 269 359 fővel csökkent, míg a Bécsi Nemzetközi Repülőtér utasforgalma 641 608 fővel növekedett, melyből a transzfer utasszám-növekedés 422 568 fő. Természetesen a bécsi repülőtér utasforgalom növekedésének egyik fő oka a globális légi forgalom növekvő tendenciája, de mivel Budapesten a transzfer forgalom szinte teljesen megszűnt, így a bécsi repülőtér transzfer utasforgalom növekedésének fő oka a Malév leállása. Egy új, Budapestről üzemelő, magyar nemzeti légitársaság által ismét elérhetőek lehetnének azon városok, amelyből az utasokat most Bécsbe szállítja az Austrian Airlines. Így ismét lenne Budapesten transzfer utas, hiszen ahogy a számok is mutatják nő a kereslet ezekre a járatokra.

Üzemelési napok					Összes járat hetente
Célállomás	Reggel	Dél	Délután	Késő este	
AMM – Amman				1,3,5,7	4
AMS – Amszterdam	1,2,3,4,5		6,7		7
ARN – Stockholm	1,2,3,4,5,6,7		2,4,6		10
ATH – Athén		2,4		7	3
BCN – Barcelona		1,3,5			3
BEY – Bejrút				2,4,6	3
BRU – Brüsszel	1,2,3,4,5		1,2,3,4,5,6,7		12
CDG – Párizs	1,2,3,4,5,6,7		1,3,5,7		11
CPH – Koppenhága	1,2,3,4,5,6,7		2,4,6		10
DAM-Damaszkusz				1,3,5	3
DUB – Dublin		1,3,5,7			4
FCO – Róma			1,3,5,7		4
FRA – Frankfurt			2,4,6		3
GOT – Göteborg	1,3,5,7		2,4,6		7
HAM – Hamburg		1,2,3,4,5,6,7			7
HEL – Helsinki			1,3,5,7	2,4,6	7
IST – Isztambul		1,2,3,4,5,6,7		1,2,3,4,5	12
KBP – Kijev		1,2,3,4,5			5
LCA - Larnaca		6,7		1,3,5	5
LED – Szt.Pétervár			2,6		2
LGW- London Gatwick	1,2,3,4,5,6,7		1,2,3,4,5,6,7		14
MAD – Madrid		2,4,6,7			4
MXP – Milánó		1,3,5			3
ODS – Odessa				2,4,6	3
OTP - Bukarest	1,2,3,4,5			1,2,3,4,5,6,7	12
PRG – Prága	1,2,3,4,5		6,7	1,2,3,4,5	12
PRN – Pristina		2,4,6			3
SJJ – Szarajevó		2,4,6			3
SKG – Szaloniki				1,3,5	3
SKP – Szkopje				1,3,7	3
SOF – Szófia		1,2,4,6			4
SVO – Moszkva			1,2,3,4,5	6,7	7
TGD – Podgorica		2,4,6			3
TIA – Tirana		2,4,6			3
TLV – Tel Aviv				1,2,3,4,5,7	6
TXL – Berlin			1,2,3,4,5,6,7		7
WAW – Varsó	1,2,3,4,5,6		1,2,3,4,5	1,2,3,4,5,6,7	18
ZRH – Zürich	2,4,6,7	1,3,5		1,3,5	10
Összesen:					240

4. táblázat: Egy új nemzeti légitársaság frekvencia táblázata, [forrás: saját szerkesztés]

Megjegyzés: 1: hétfő, 2: kedd, 3: szerda, 4: csütörtök, 5: péntek, 6: szombat, 7: vasárnap

A 4. táblázatban egy új nemzeti légitársaság számára általam javasolt célállomásokat és hozzájuk tartozó frekvenciákat állítottam össze. Az elkészítés során arra törekedtem, hogy a jelenleg Budapestről nem elérhető városok szerepeljenek a célállomások között, de a költségek optimalizálása érdekében egységes, 10 repülőgépes Boeing-737-800-as flottát feltételeztem, így a túl közel (körülbelül 4-500 km-re) fekvő városok nem kerültek bele a táblázatba. A táblázatban a napokat négy időszakra osztottam: reggel, dél, délután és késő este; a számok a hét napjait jelölik. Mivel az európai városokba elég rövid a fordulóidő, így egy repülőgép akár mind a 4 időszakban repülhet, így magasabb a repülőgépek kihasználtsága. A Közel-Keleten lévő városok esetén már magasabb a fordulóidő, így a járatok optimalizálása érdekében oda a késő esti órákban indulnának a járatok és másnap hajnalban jönnének vissza. Mivel az új nemzeti légitársaság főleg a Délkelet-Európából és a Közel-Keletről Észak-Európába és Németországba utazó utasokra építene, így arra törekedtem, hogy biztosított legyen számukra a budapesti átszállás a lehető legkisebb várakozási idővel. A Közel-Keletről érkező utasok a reggeli járatokkal indulhatnak tovább, míg a déli időszakban Délkelet-Európából jövők a délutáni járatokkal folytathatják útjukat. Ez az összeállítás az üzleti utasoknak és magasabb szolgáltatást igénylő szabadidős utasoknak is kedvez, hiszen a 4. táblázatban szereplő dél-európai városok (kivéve Athén és Róma), illetve az észak-európai városok (kivéve Helsinki) jelenleg csak low cost légitársasággal érhetőek el. A jelenlegi menetrendet figyelembe véve olyan napszakokra próbáltam időzíteni a járatok indulását, amikor más hagyományos légitársaság nem repül. Például az Athénba induló déli járatokat azokra a napokra terveztem, amikor az Aegean Airlines nem indít járatokat Budapestről, illetve a vasárnapi járatok a hétfő reggeli tárgyalásokra menő üzleti utasok eljutását biztosítják.

Egy új nemzeti légitársaság piacra lépésével a jelenlegi, 3.3. fejezet részben bemutatott jegyárak is jelentősen csökkennének, hiszen újra versenyhelyzet alakulna ki. Az új légitársaság megfelelő tőkével a kezdeti időszakban olcsóbban kínálhatná a repülőjegyeket, mint a hagyományos légitársaságok és akár a low cost légitársaságok jegyáraival is versenybe szállhat. Ez alatt azt értem, hogy ha az utasok számára jobb időpontban indul vagy városközponthoz közelebbi repülőtérre repül, akkor kicsit magasabb árért a nemzeti légitársaságot választanák az utasok. Azt, hogy ez utóbbi feltevés tényleg működhetne-e a következő fejezetben elemzem.

4. Új nemzeti légitársaság iránti társadalmi igény vizsgálata

Ahogy az előző fejezetekből is kiderült a magyar gazdaságnak és különösen a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnek szüksége lenne egy új nemzeti légitársaságra. Ám ez nem elegendő, hiszen a cél, hogy ez minél hamarabb önfenntartó és profitot termelő vállalat legyen, ahhoz viszont kellő mennyiségű bevételre is szükség van. Az új nemzeti légitársaság bevételét viszont az utasok adják, így meg kell vizsgálni, hogy van-e rá fizetőképes kereslet. Ebben a fejezetben az általam végzett felmérés megtervezését, lebonyolítását és a kapott eredményeket ismertetem és elemzem.

4.1. A felmérés ismertetése

Ahhoz, hogy megismerjem az utasok hozzáállását egy új nemzeti légitársasághoz, egy egyhetes felmérést végeztem a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren. Mivel kapacitásaim korlátozottak voltak az adatfelvételnél, így a teljes alapsokaság helyett-akik jelen esetben a Budapestről repülővel utazó emberek- egy a belőlük vett mintát vizsgálok. A felmérés időszakának a 2012. 10. 01-től 2012. 10. 07-ig terjedő időszakot választottam. A felmérés elvégzéséhez a Budapest Airport Zrt.-től kaptam engedélyt. Első lépésként elkészítettem a kérdőívet, ami az 1. mellékletben található. A kérdőív készítését megnehezítette, hogy két, egymásnak ellentmondó szempontnak egyszerre kellett megfelelnie: a lehető leggyorsabban kitölthető legyen és mégis elegendő információt szolgáltatson. Tehát csak a vizsgálat szempontjából legfontosabb kérdések kerülhettek bele, azaz a fő statisztikai adatokra irányulókon kívül a jegyvásárlási preferenciákat vizsgáló és a nemzeti légitársasághoz kapcsolódó kérdések. Annak érdekében, hogy ne torzuljon a minta és a külföldi utasokat is meg lehessen kérdezni, angol nyelvre is lefordítottam a kérdőívet. A kitöltés ideje azért volt fontos szempont, mert a kikérdezésre az utasfelvételre várakozó utasokat lehetett megkérdezni (főként sorbanállás közben), illetve a túl hosszú kérdőív végére az utas megunná a kérdéseket, ami miatt vagy torzulnának a válaszai vagy a hátralévő kérdésekre már nem válaszolna. A kérdőív tervezett kitöltési ideje 5 perc, ami a valóságban 3-5 perc volt.

Második lépésként a mintavételt kellett előkészíteni. A mintavétel tervezése során arra törekedtem, hogy a minta reprezentatív legyen az Európa területrészeire, illetve a hagyományos/low cost légitársaságok járatainak arányát tekintve. Ehhez a Budapest

Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér október 1-jei hetén érvényes nyári menetrendet kellett megvizsgálni. Készítettem egy összesítő táblázatot arról, hogy melyik városba melyik napon milyen légitársaság (hagyományos vagy low cost) által hány járat indul. A városokat földrajzi elhelyezkedésük alapján csoportokba soroltam. Európát hét részre osztottam: Németország, Egyesült Királyság és Írország, Észak-Európa, Nyugat-Európa, Dél-Európa, Délkelet-Európa és Kelet-Európa+egyéb. Igyekeztem a területrészeket úgy kialakítani, hogy ne legyen nagy eltérés az oda induló járatok számában. Minden területrésznél összegeztem az oda induló külön a hagyományos és külön a low cost légitársaságok járatainak számát. 500 elemű mintát terveztem, így az 500-at területenkénti napi járatszám alapján osztottam szét, ügyelve a hagyományos és low cost légitársaságok járatszámának arányára. Ez alapján minden napra kijelöltem, hogy melyik járat esetén hány főt kell megkérdezni.

A helyszíni kikérdezést két barátnőmmel, Zay Dórával és Karay Gyöngyivel végeztem az október 1-jei héten hétfőtől vasárnapig, reggel 4:30-tól délután 5 óráig. Az emberek kiválasztásának módját úgy határoztam meg, hogy a sor végétől számolva minden 5. embert kell megkérdezni. Előfordult olyan járat, ahol egyáltalán nem alakult ki sor, így csak azt kérdezhettük, aki éppen ott volt. Ha valaki megtagadta a válaszadást, akkor hosszú sor esetén a következő 5. embert, rövid sor esetén az illető előtt vagy mögött álló személyt kérdeztük. Általánosságban elmondható, hogy főleg a kisgyerekes családok és a nagyobb csoportban utazók utasították vissza a válaszadást.

Végül 448 darab kérdőívet sikerült kitölteni, így a válaszokat a feldolgozásnál a területek szerint súlyozni kellett. Az eredményeket torzítja, hogy az esti járatokon utazókat nem kérdeztük, az emberek válaszadási hajlandósága, nyelvtudása és hogy egyes járatoknál csak egy-két fő volt, így mindenkit meg kellett kérdezi addig, amíg nem töltöttük ki a megfelelő számú kérdőívet. Mivel általában egyszerre csak ketten voltunk kint a repülőtéren, a járatok „blokkokban” indultak (bizonyos időközönként sok járat egyszerre) és a 2A és 2B terminálok is kellett kérdezni (néha egyszerre), így nem volt idő arra is figyelni, hogy az utasfelvétel ideje alatt időben szétosztva kérdezzük meg az embereket, ami szintén torzítja az eredményeket.

4.2. Az adatok feldolgozása, elemzése

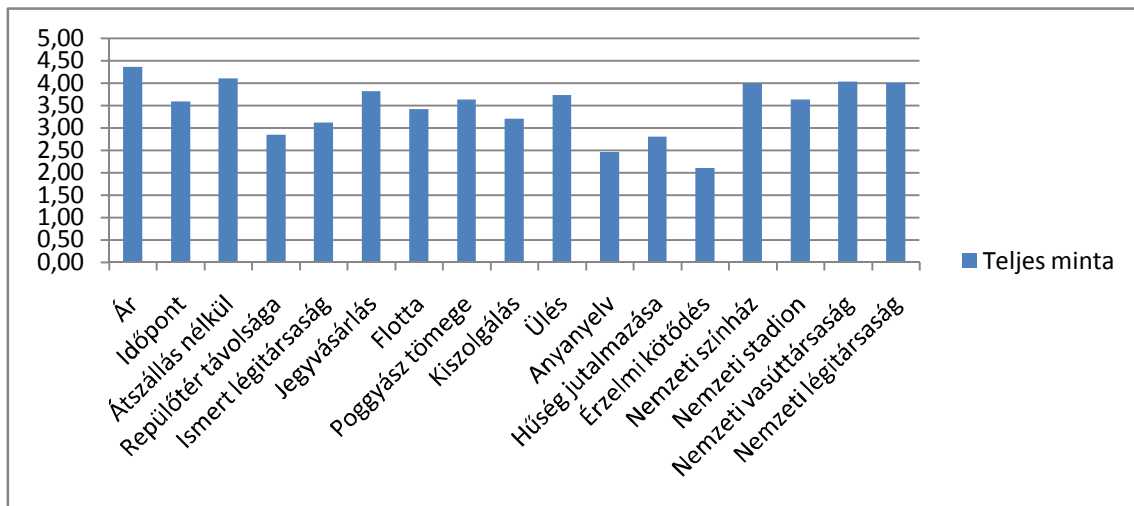
Mivel a kérdőív papíralapú volt, így a válaszokat kódolva Excelben rögzíteni kellett ahhoz, hogy számítógéppel feldolgozhatóak legyenek. A 448 főből 192 nő (42,9%) és 256 férfi (57,1%) volt. A korcsoportokat tekintve 35 fő (7,8%) volt 25 év alatti, 234 fő (52,3%) 25-45 év közötti, 131 fő (29,2%) 46-65 év közötti és 48 fő (10,7%) 65 év feletti. Állampolgárságot nézve 259 fő (57,7%) volt magyar, 130 fő (29%) európai és 59 fő (13,3%) tengerentúli. Az iskolázottságot tekintve 22 főnek (4,8%) volt maximum szakmunkás végzettsége, 101 főnek (22,5%) érettségije és 325 főnek (72,7%) diplomája. Akkor a kérdezettek közül 336 fő (75%) dolgozott, 27 fő (6,1%) tanult, 67 fő (15%) nyugdíjas és 17 fő (3,9%) volt egyéb inaktív. Az utasokból nem átszálló 341 fő (76,2%) és átszálló 107 fő (23,8%) volt. 231 fő (51,5%) utazott hagyományos és 217 fő (48,5%) low cost légitársasággal. 53 fő (11,9%) Dél-Európába, 27 fő (6,1%) Délkelet-Európába, 43 fő (9,5%) Észak-Európába, 66 fő (14,8%) Kelet-Európába, 93 fő (20,8%) Németországba, 94 fő (20,9%) Nyugat-Európába és 72 fő (16%) az Egyesült Királyságba utazott. 285 fő (63,5%) üzleti célból, 16 fő (3,6%) nyaralás miatt, 69 fő (15,4%) rokon- vagy barátlátogatás okán, 11 fő (2,4%) tanulás miatt és 68 fő (15,1%) egyéb céllal utazott. A megkérdezettek közül 434 fő (96,8%) turista osztályon és 14 fő (3,2%) business osztályon utazott. 49 fő (11%) hetente, 75 fő (16,6%) havonta és 324 fő (72,4%) utazik ennél ritkábban repülővel.

Jegyvásárlási preferenciák és nemzeti értékek fontossága

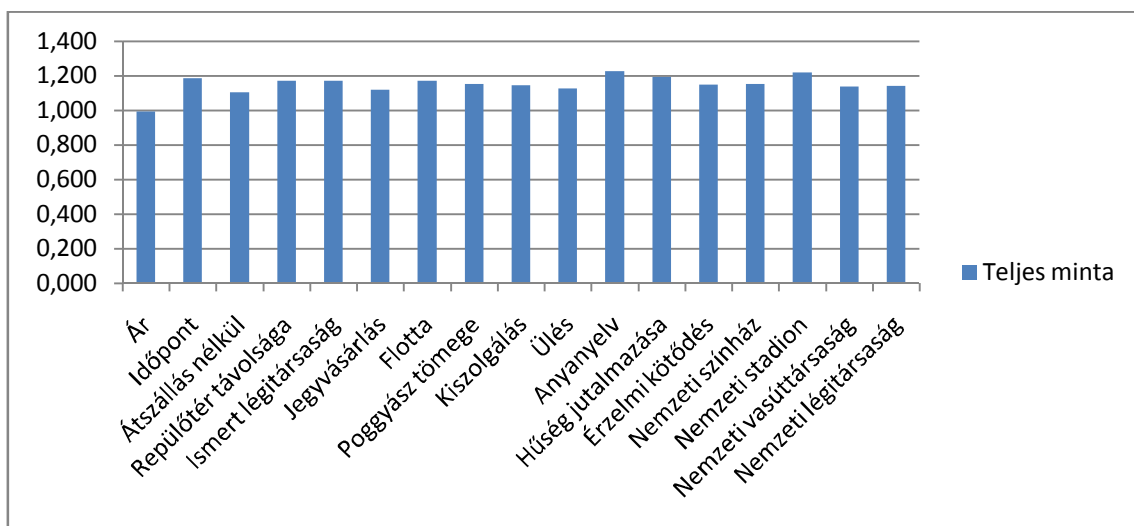
A jegyvásárlási szempontok és a nemzeti értékek fontosságát a kérdőív 6. és 7. kérdésében kellett osztályoznia 1-től 5-ig a válaszadóknak. Az 1 azt jelentette, hogy egyáltalán nem fontos, az 5 pedig, hogy nagyon fontos a számára. Az adatok feldolgozása során az adott osztályzatokból átlagot és hozzá szórást számoltam az Excel programban. A szórást az alábbi képlettel számítottam:

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}},$$

ahol x_i az adott osztályzat, $\bar{x}$ az osztályzatok számtani átlaga, n pedig az elemszám. A következő ábrákon ezen eredmények láthatóak.

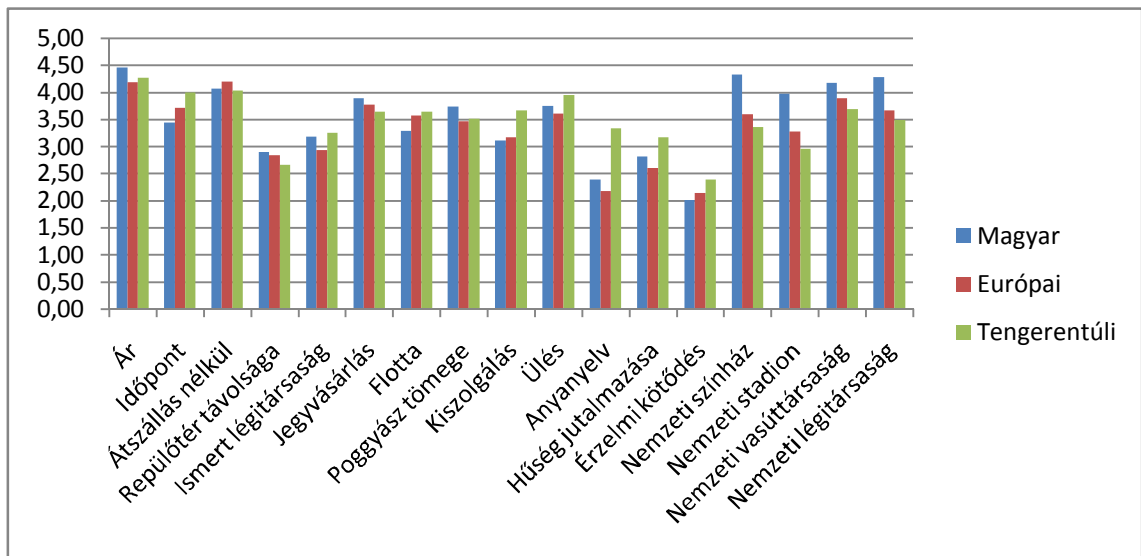


14. ábra: Osztályzatok átlaga a teljes mintán, [forrás: saját szerkesztés]

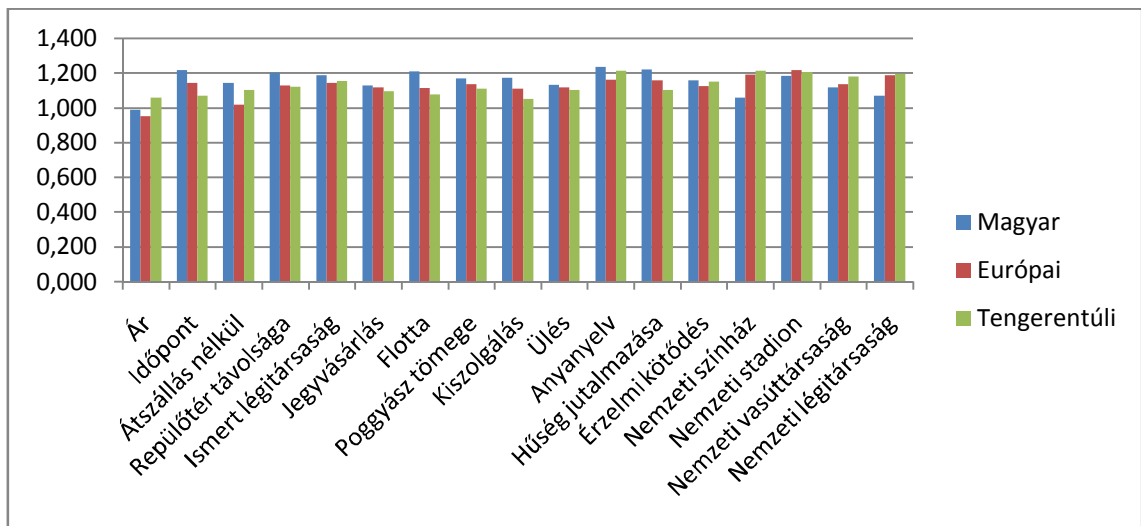


15. ábra: Osztályzatok szórása a teljes mintán, [forrás: saját szerkesztés]

Ahogy az a 14. ábrán is látszik az utasok számára a legfontosabb szempont 4,35-es átlagával a repülőjegy ára; és mint a 15. ábrán is látható ennél a szempontnál a legkisebb a szórás, tehát ennél a vizsgálatnál ez az átlag reprezentálja legjobban az adott válaszokat. Fontossági sorrendben második, hogy átszállás nélkül utazzanak 4,1 átlaggal, harmadik a nemzeti vasúttársaság 4,03-es átlaggal és negyedik a nemzeti légitársaság 4-es átlaggal. A szórások túl nagyok és nem térnek el jelentősen egymástól, tehát a szempontokra adott osztályzat átlaga minden szempontnál hasonlóan reprezentálja a válaszokat, így az előbbi fontossági sorrend értelmezhető. Jegyvásárlás során a legkevésbé fontos szempont az érzelmi kötődés a légitársasághoz, 1,32-es átlaggal.



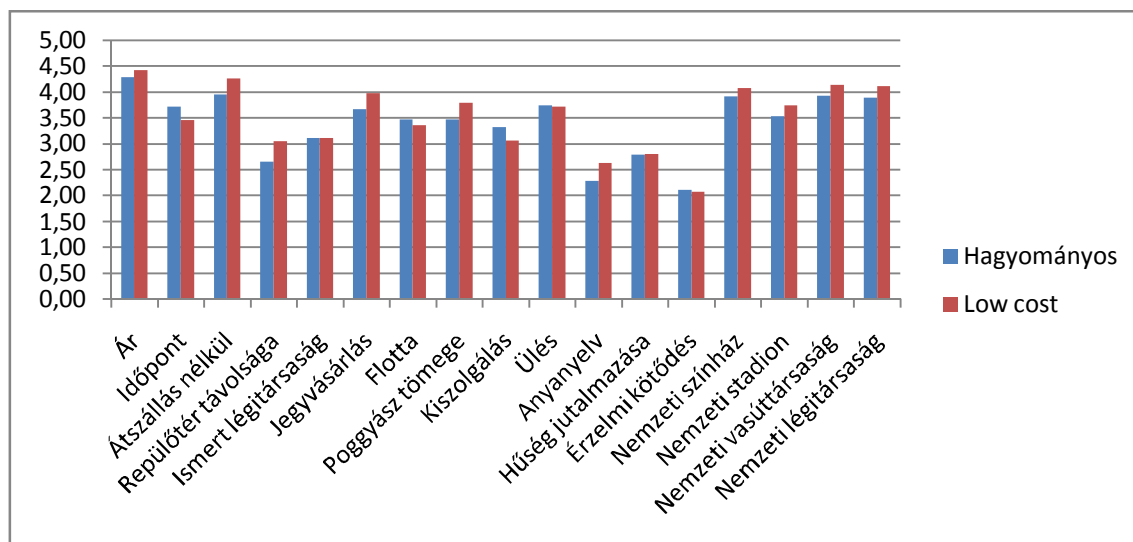
16. ábra: Osztályzatok átlaga állampolgárság szerint, [forrás: saját szerkesztés]



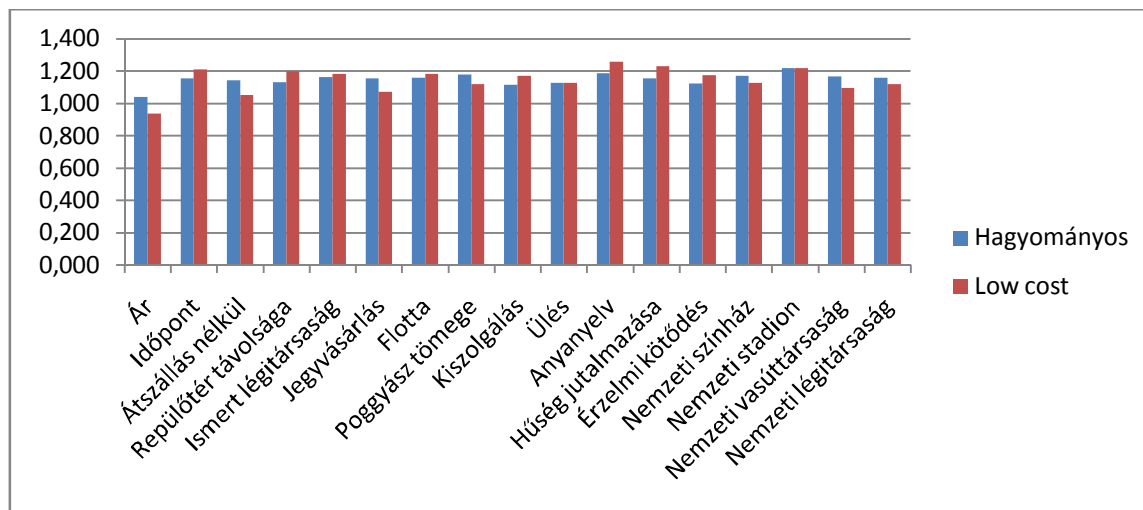
17. ábra: Osztályzatok szórása állampolgárság szerint, [forrás: saját szerkesztés]

A 16. ábrán is látható, hogy a magyarok és a tengerentúliak számára az ár a legfontosabb, a magyarok esetén az átlag 4,46, a tengerentúliaknál 4,27, illetve a teljes minta eredményéhez hasonlóan, ennél a szempontnál a legkisebb a szórás, ahogy a 17. ábrán is látható. Az európaiak számára a legfontosabb, hogy átszállás nélkül utazhassanak, 4,2-es átlaggal. A magyarok számára a fontossági sorrend a nemzeti színházzal folytatódik 4,33-as átlaggal, majd ezt követi a nemzeti légitársaság a 4,28-as átlagával és a nemzeti vasúttársaság 4,18-as átlagával. Az európaiaknál a második helyen az ár áll 4,18-as átlaggal, ezt követi a nemzeti vasúttársaság 3,89-es átlaggal. Náluk a nemzeti légitársaság csak a jegyvásárlás egyszerűsége és az időpont mögött áll

3,67-es átlaggal. A tengerentúliak esetén a második az átszállás nélküli utazás 4,03-as átlaggal és harmadik az időpont 3,99-es átlaggal. A nemzeti légitársaság 3,49-es átlagával csak a 9. helyen szerepel. Mindhárom „nemzetiség” esetén az érzelmi kötődés a légitársasághoz a legcsekélyebb.



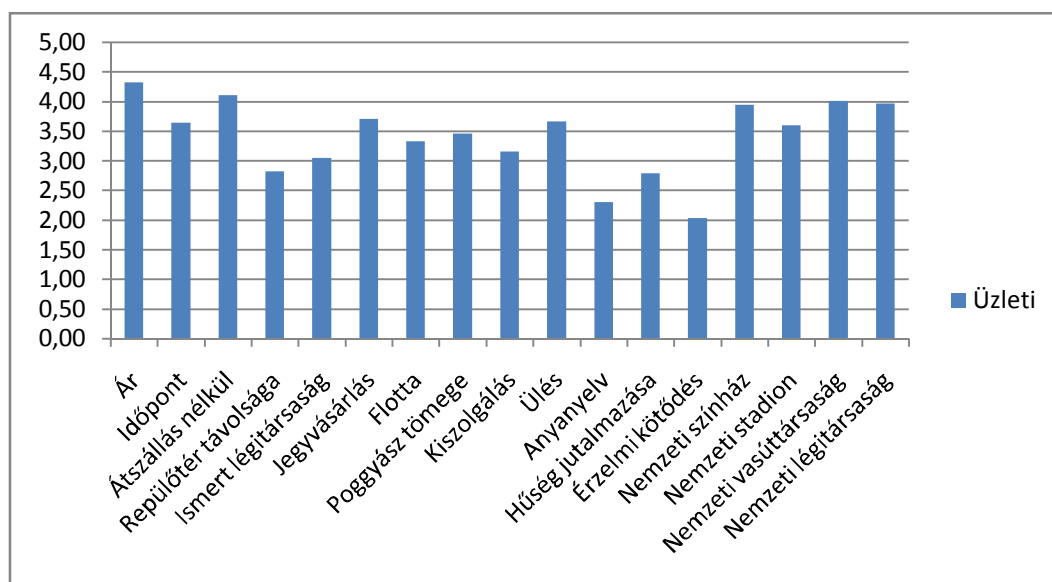
18. ábra: Osztályzatok átlaga légitársaság típusonként, [forrás: saját szerkesztés]



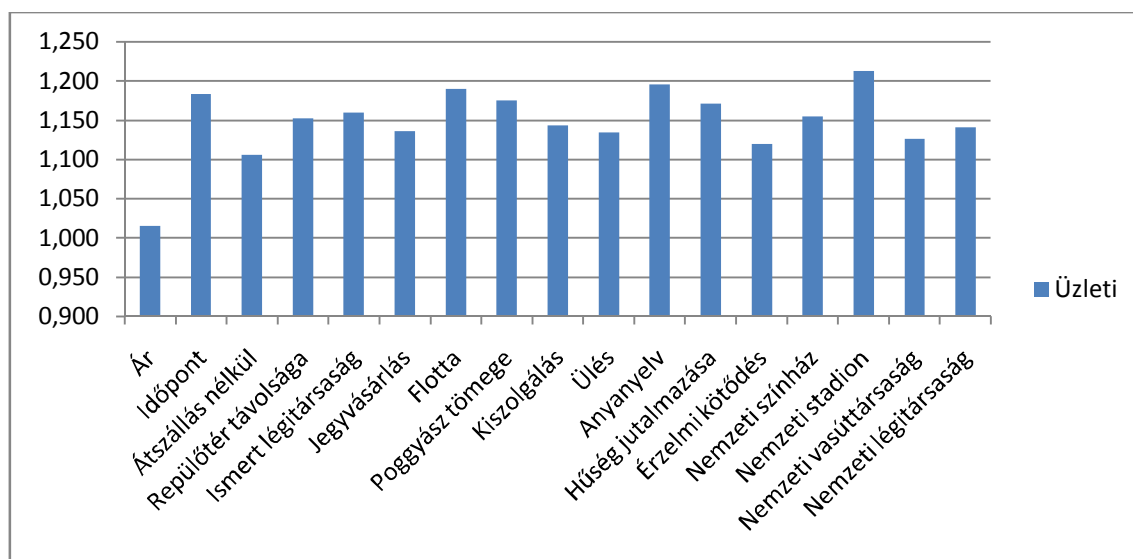
19. ábra: Osztályzatok szórása légitársaság típusonként, [forrás: saját szerkesztés]

Ahogy várható volt a 18. ábrán az látszik, hogy a low cost légitársaságokkal utazók számára fontosabb a repülőjegy ára, mint a hagyományos légitársasággal repülőeknek. Emellett mindkét esetben az ár a legfontosabb szempont, a low cost-nál 4,42, míg a hagyományosnál 4,29. A low cost légitársaságokkal utazók esetén a teljes mintához hasonlóan a második helyen az átszállás nélküli utazás áll 4,26-os átlaggal, majd ezt

követi a nemzeti vasúttársaság 4,14-es átlaggal és a nemzeti légitársaság 4,11-es átlaggal. A hagyományos légitársaságokkal repülőket is ugyanez a sorrend, de csak kisebb átlagokkal. A szórás mindkét esetben az árnál a legkisebb, de az előző ábrákhoz a 19. ábrán jól láthatóan nagyobb az ingadozása az egyes szempontok esetén.



20. ábra: Osztályzatok átlaga üzleti célú utazások esetén, [forrás: saját forrás]



21. ábra: Osztályzatok szórása üzleti célú utazások esetén, [forrás: saját forrás]

Végül az üzleti célú utasok esetén mutatom be az osztályzatok átlagát és szórását. Ahogy az a 20. ábrán is látszik az üzleti utasok számára is ugyanaz a legfontosabb négy szempont, mint a teljes minta esetén. Érdekes, hogy az ár 4,32-es átlagával magasabb,

mint a hagyományos légitársaságokat választóknál. Jól látható a 21. ábrán, hogy az üzleti utasoknál nagyobb az egyes szempontoknál a szórás, mint az előző esetekben, de itt is az árnál a legkisebb.

Korreláció vizsgálat

Az egyes kérdésekre adott válaszok közötti kapcsolatot Pearson-féle korrelációs együttható kiszámításával vizsgáltam. A kiszámításához a következő képletet alkalmaztam:

$$r = \frac{\sum_{i=1}^n ((x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y}))}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \cdot \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}},$$

ahol x és y a változók, $\bar{x}$ és $\bar{y}$ a változók számtani átlaga. A vizsgálat eredményeit az 5. táblázat tartalmazza.

Korreláció a tényezők között	Utazó csoportok						
	Teljes	Hagyományos	Low cost	Nem átszálló	Átszálló	Magyar	Nem magyar
N. Színház-N. Légi.	0,591	0,594	0,582	0,552	0,714	0,434	0,665
N. Stadion-N. Légi.	0,566	0,567	0,559	0,532	0,665	0,455	0,621
N. Vasút.-N. Légi.	0,714	0,766	0,644	0,706	0,739	0,676	0,749
Érzelmi kötődés-N. Légi.	0,151	0,178	0,127	0,154	0,137	0,125	0,239

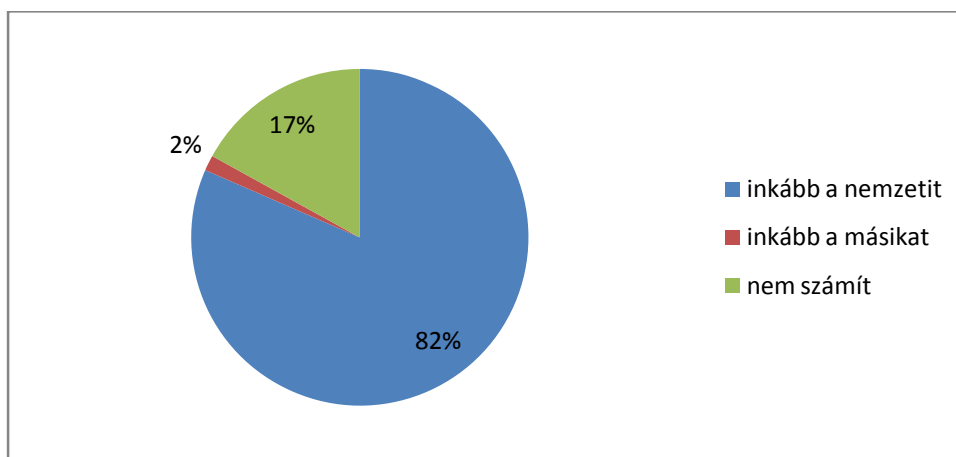
5. táblázat: Pearson-féle korrelációs együtthatók, [forrás: saját szerkesztés]

Ahogy az 5. táblázatban is látható bármely csoport esetén vizsgáltam az összefüggést, mindegyiknél azonos volt a tendencia. Az érzelmi kötődés és a nemzeti légitársaság között a legkisebb a kapcsolat, szinte függetlennek mondható, főleg ha a másik három nagyságrendje miatt. Jól látható, hogy a legszorosabb összefüggés hagyományos légitársasággal utazók esetén van a nemzeti vasúttársaság és a nemzeti légitársaság között. Ez azt jelenti, hogy ha valaki magas osztályzatot adott a vasúttársaságra, akkor utána nemzeti légitársaságra is nagy valószínűséggel magas osztályzatot fog adni. A nem magyaroknál szorosabb a kapcsolat a nemzeti vasúttársaság és a nemzeti légitársaság között, mint a magyaroknál, illetve a magyaroknál a legkisebb az összefüggés az érzelmi kötődés a légitársasághoz és a nemzeti légitársaság között.

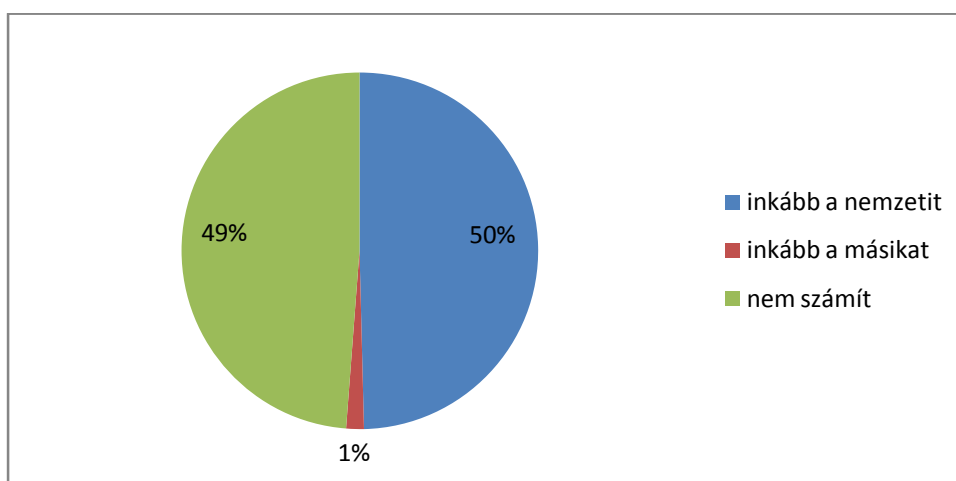
Mindegyik csoportnál a nemzeti stadion és nemzeti légitársaság közötti kapcsolat gyengébb, mint a nemzeti színház és a nemzeti légitársaság közötti kapcsolat.

Megoszlások

A kérdőív 8. és 9. kérdésére kapott válasznak a megoszlását vizsgáltam. A 8. kérdés arra keresi a választ, hogy teljesen azonos feltételek mellett az emberek melyik légitársaságot választanák: a saját nemzeti légitársaságukat, egy másikat vagy nem számítana a döntésükben. A válaszok alapján a hagyományos és a low cost légitársasággal utazóknak is 67,8%-a választaná a nemzeti légitársaságot, 1,7% a másikat és 30,4%-nak nem számítana. Ellenben nagyobb a különbség a magyarok és nem magyarok között.

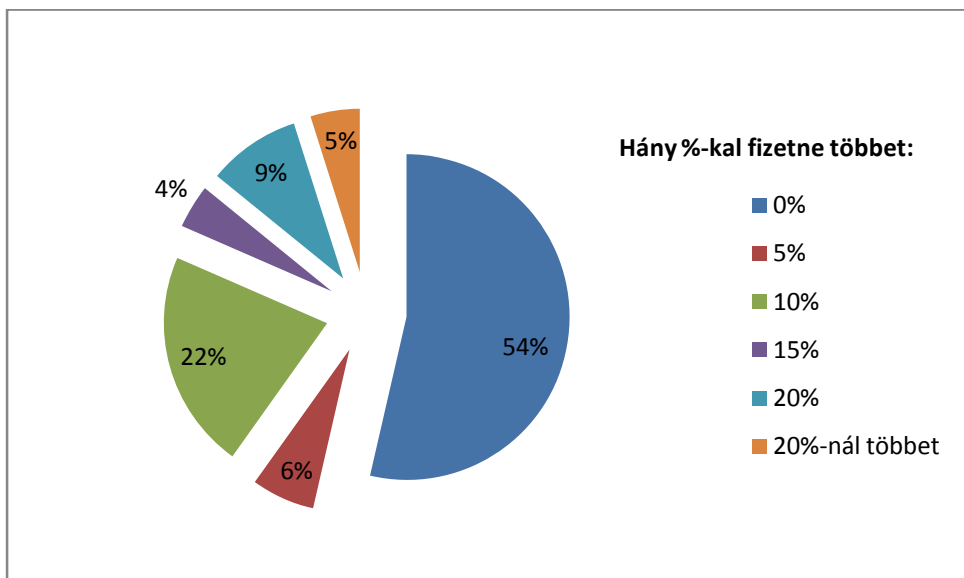


22. ábra: Azonos feltételekkel a magyarok melyik légitársaságot választanák, [forrás: saját szerkesztés]



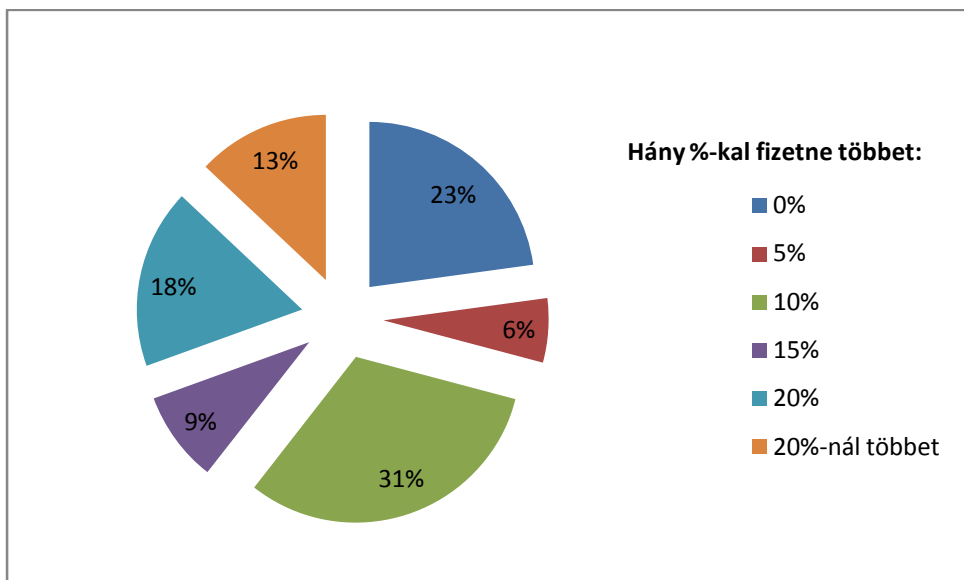
23. ábra: Azonos feltételekkel az európaiak melyik légitársaságot választanák, [forrás: saját szerkesztés]

Jól látható az eltérés a 22. és 23. ábra között, hiszen míg a magyarok 81% a nemzeti légitársaságával utazna, addig már európai állampolgárok fele a nemzeti légitársaságot választaná, közel felének pedig nem számítana.



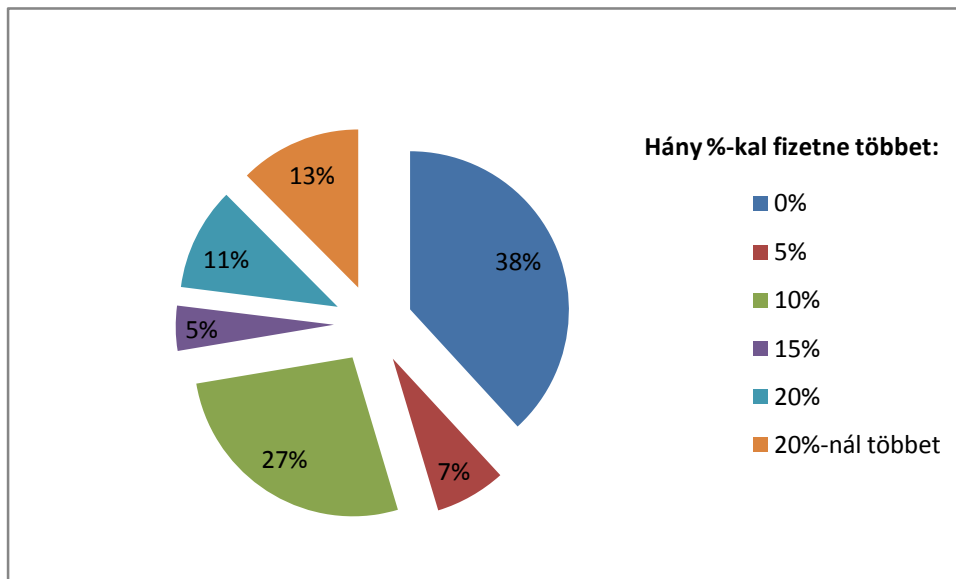
24. ábra: Akik inkább a nemzetit választanák fizetnének-e többet ugyanazért a szolgáltatásért,

[forrás: saját szerkesztés]



25. ábra: Akik inkább a nemzetit választanák fizetnének-e többet jobb időpont miatt,

[forrás: saját szerkesztés]

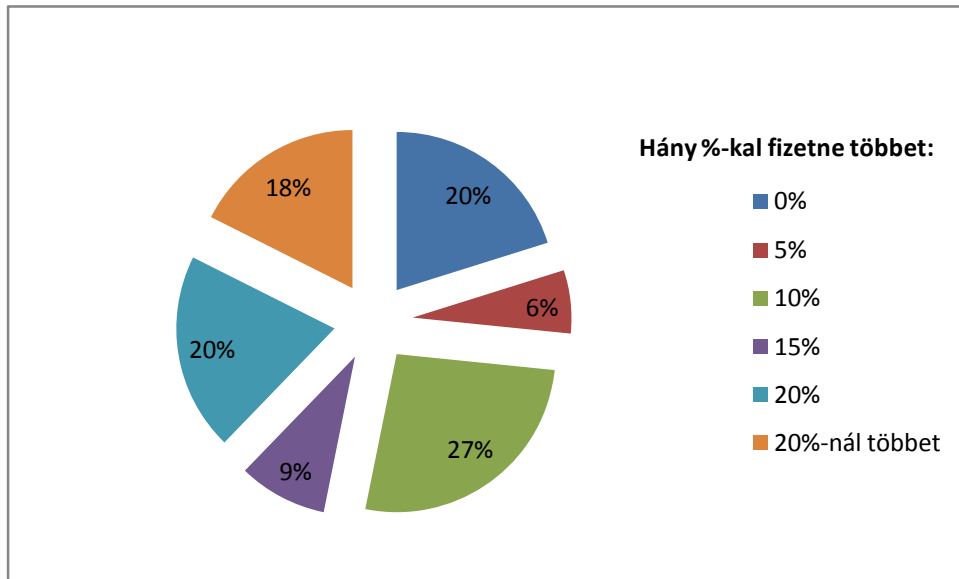


26. ábra: Akik inkább a nemzetit választanák fizetnének-e többet közelebbi repülőtér miatt,

[forrás: saját szerkesztés]

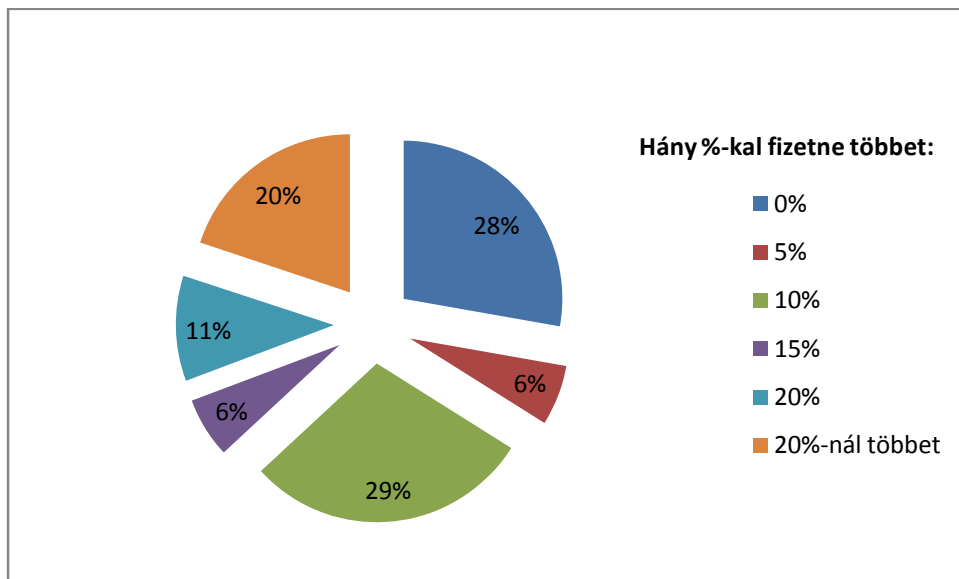
Ahogy a 24. ábrán is látszik azon emberek, akik inkább a nemzeti légitársaságot választanák kicsivel több, mint a fele már nem áldozna több pénzt arra, hogy azzal utazzon. Ellenben a kérdezettek 22%-a fizetne 10%-kal többet, hogy a nemzeti légitársaságával utazzon. A 25. ábrából kiderül, hogy az utasok 23%-a nem fizetne többet a számára kedvezőbb indulási időpontért, viszont 31%-uk 10%-kal fizetne ezért többet. A 26. ábrán látszik, hogy a repülni készülő 38%-a nem fizetne többet azért, hogy városközponthoz közelebbi repülőtérre repüljön, de 27%-uk 10%-kal fizetne többet a repülőjegyért.

A 27. ábrán azon emberek válaszainak megoszlása látható, akiknek nagyon fontos volt az indulás időpontja. Bár ez volt az egyik legfontosabb szempont számukra mégis egyötödük nem fizetne többet ezért. A 27%-uk viszont 10%-kal fizetne többet a számukra megfelelőbb időpontért. A 28. ábrán ehhez kapcsolódóan azon utasok válaszainak megoszlása látható, akik számára nagyon fontos volt a célrepülőtér távolsága a városközponttól. A 28%-uk nem fizetne többet ezért, 29%-uk 10%-kal drágább repülőjegy árat is hajlandó lenne kifizetni.



27. ábra: Akiknek nagyon fontos az indulás időpontja fizetnének-e többet jobb időpont miatt,

[forrás: saját szerkesztés]



28. ábra: Akiknek nagyon fontos a repülőtér távolsága fizetnének-e többet közelebbi repülőtér miatt,

[forrás: saját szerkesztés]

4.3. A kapott eredmények összefoglaló értékelése

Az előző fejezet részben bemutatott átlagok alapján elmondható, hogy a repülővel utazók számára a repülőjegy ára és utána közvetlen, átszállás nélküli járáttal történő utazás a legfontosabb. Ezt támasztja alá az is, hogy bár az üzleti célból utazók voltak a legtöbben, 336-an; mégis a 448 főből csak 14 utazott business osztályon. A 2008-as gazdasági válság előtt a cégeknél presztízs kérdés volt, hogy az alkalmazottjuk business osztályon utazzon a tárgyalásra, mára viszont a low cost légitársaságokkal is sokan utaznak külföldi megbeszélésekre.

Összességében megállapítható, hogy a légitársaság kiválasztásánál a repülőjegy ára a legfontosabb szempont az utasok számára. Jellemzően a nemzeti stadion és nemzeti légitársaság fontossága között van a leggyengébb kapcsolat és a nemzeti vasúttársaság és a nemzeti légitársaság között a legerősebb. Az érzelmi kötődés a légitársasághoz és a nemzeti légitársaság közötti korreláció volt a legalacsonyabb. Tehát csak azért, mert magyar még nem lesznek utasai. Arra a kérdésre, hogy azonos feltételekkel melyik légitársaságot választanák a magyarok 81%-a válaszolta, hogy a nemzetit. Azok közül, akik a nemzeti légitársaságot választanák azonos feltételekkel 53%-uk már nem fizetne többet azért, hogy a nemzeti légitársaságával repüljön. Plusz szolgáltatásért ez az arány csökken, de még így is közel a negyedük nem fizetne többet. Azok közül, akik hajlandóak lennének többet fizetni, ők is 10-20% között húzzák meg a határt.

Ennek tükrében egy új nemzeti légitársaság csak akkor tudná elcsábítani az utasokat a többi légitársaságtól, ha legalább azonos áron vagy még kevesebért kínálná a repülőjegyeit. Viszont hagyományos légitársaságként hosszútávon nem tudna a Wizzair-rel és a Ryanairrel versenyezni az alacsony jegyárakban, maximum a többi hagyományos légitársasággal. Így megfontolandó, hogy nem a hagyományos struktúrára kellene törekedni, hanem egy nemzeti low cost légitársaság alapítására, amely alacsony költségeivel nagyobb eséllyel tudna versenybe szállni Közép-Európa légi közlekedési piacán.

Összefoglalás

A Malév leállása után Közép-Európa légi közlekedési piaca átrendeződött. Miután nem indult azonnal másik nemzeti légitársaság, így Budapestre új légitársaságok indítottak járatokat, illetve a már ittlévő légitársaságok is sűrítettek a menetrendjükön. Ennek ellenére számos desztináció már nem érhető el közvetlenül Budapestről és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma közel 270 000 fővel csökkent február óta az előző évihez képest. Így a tervezett beruházásokat elhalasztották és az 1-es terminált is be kellett zárni. Míg Budapesten már gyakorlatilag nincsenek transzfer utasok, addig a Bécs Nemzetközi Repülőtér transzfer utasforgalma közel 422 000 fővel növekedett. Egy új nemzeti légitársaság számára a piaci rést a jelenleg Budapestről csak Bécsen keresztül elérhető délkelet-európai és közel-keleti városok jelentenék.

A kínálati oldal elemzésén kívül szükséges a kereslet vizsgálata is. Ahhoz, hogy képet kapjak a Budapestről jelenleg repülővel utazó emberek preferenciáiról és arról, hogy hogyan vélekednek egy új nemzeti légitársaságról, ahhoz 2012. október 1-től 7-ig egy felmérést végeztem helyszíni kikérdezéssel. Ahhoz, hogy a Budapestről induló összes utasra kiterjeszthessem a következtetésem, igyekeztem a mintavételt úgy megtervezni, hogy a járatokra nézve és a hagyományos/low cost légitársaságok által indított járatokra arányára nézve reprezentatív legyen. A felvett adatok Excel táblában rögzítettem, majd leíró statisztikai összefüggésekkel feldolgoztam. Az így kapott eredmények alapján megállapítottam, hogy az emberek számára a legfontosabb szempont a repülőjegy ára, de fontosak számukra a nemzeti létesítmények, vállalatok is mindaddig, amíg nem kell érte többet fizetniük. Az emberek közel negyede a számára nagyon fontos szolgáltatásért sem fizetne többet, tehát számukra legfontosabb mégiscsak az ár. Akkor lenne igény nemzeti légitársaságra, ha versenyképes áron kínálná a szolgáltatást. Megjelenésével a hagyományos légitársaságok jelenlegi monopol árai jelentősen csökkennének, de a low cost légitársaságok piacnyerése miatt nem biztos, hogy lenne elegendő utasa. Így inkább egy olyan nemzeti légitársaságra lenne a piacnak igénye, amely low cost légitársaságként üzemel a jelenleg Budapestről nem elérhető régi Malév desztinációkba.

Irodalomjegyzék

- [1] Varga G. Gábor: A Malév- sztori, Budapest 2012
- [2] <http://ferihegyirepuloter.network.hu>
- [3] <http://www.interpressmagazin.hu/index.php?page=archivum&cid=512>
- [4] <http://dimitrissafetycards.weebly.com/a-special-goodbye-to-malev.html>
- [5] Nemzeti Fejlesztési Minisztérium: Fehér Könyv: A Malév öröksége, 2011
- [6] A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
- [7] A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény 14/I. függeléke
- [8] Dr. Legeza Enikő: A repülőtér és környezetének kapcsolata, Közlekedéstudományi Szemle, 2001/7 263-268. oldal
- [9] A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet
- [10] A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény 11. függeléke
- [11] www.eurocontrol.int
- [12] Air Transport Action Group: Aviation: Benefits beyond borders, 2012
- [13] Selymes Péter Krisztián: A légi személyszállítás értékképzési folyamatának modellezése c. Ph. D. értekezés, 2011
- [14] HungaroControl: Budapest Liszt Ferenc Repülőtér 2012. Nyári menetrend, 2012
- [15] HungaroControl: Budapest Liszt Ferenc Repülőtér 2012. Téli menetrend, 2012
- [16] <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>, 2012. szeptember 31-ei lekérdezés
- [17] www.bud.hu
- [18] www.viennaairport.com
- [19] www.austrianairlines.ag
- [20] www.expedia.com, 2012. szeptember 31-ei lekérdezés

Mellékletek

Sorszám:

Interjú időpontja:

Kérdező neve:

1. számú melléklet: Utazási szokások felmérése

Jó napot kívánok, vagyok, nagyon megköszönném, ha segítségemre lenne egy 5 perces kérdőív kitöltésében. Az utazási szokásairól szeretnék érdeklődni. A vizsgálat a Budapesti Műszaki Egyetemen készülő dolgozathoz nyújt értékes információkat. Résztvételével nagyban segíti munkánkat!

1. Ön melyik városba utazik most?
2. Milyen célból utazik?
 - a. Üzleti.
 - b. Nyaralás, kikapcsolódás.
 - c. Barát- vagy rokonlátogatás.
 - d. Tanulás.
 - e. Egyéb:.....
3. Melyik légitársasággal utazik?.....
4. Ön:
 - a. turista osztályon vagy
 - b. business osztályon fog utazni?
5. Milyen gyakran szokott repülővel utazni?
 - a. Hetente többször.
 - b. Hetente egyszer.
 - c. 2-3 hetente.
 - d. Havonta egyszer.
 - e. Ennél ritkábban.
6. Amikor Ön repülővel utazik és légitársaságot választ, akkor mennyire fontosak Önnek az alábbi szempontok? Kérem osztályozzon 1-től 5-ig úgy, ahogy az iskolában szokás, ahol 1 jelenti, hogy egyáltalán nem fontos, 5 pedig, hogy nagyon

fontos!

Repülőjegy ára	5	4	3	2	1
Indulás időpontja	5	4	3	2	1
Átszállás nélkül, közvetlen járáttal történő utazás	5	4	3	2	1
Célrepülőtér távolsága a városközponttól	5	4	3	2	1
Ismert, jó hírű légitársasággal utazás	5	4	3	2	1
Egyszerű jegyvásárlás	5	4	3	2	1
Modern repülőgép flotta	5	4	3	2	1
Ingyen feladható poggyász tömege	5	4	3	2	1
Fedélzeti kiszolgálás színvonala	5	4	3	2	1
Ülés kényelme	5	4	3	2	1
Ön anyanyelvén beszélő személyzet	5	4	3	2	1
Hűséges utasok jutalmazása	5	4	3	2	1
Érzelmi kötődés a légitársasághoz	5	4	3	2	1

7. Kérem ismét osztályozzon 1-től 5-ig! Ön szerint mennyire fontos, hogy egy országnak legyen:

Nemzeti színháza	5	4	3	2	1
Nemzeti stadionja	5	4	3	2	1

Sorszám:

Interjú időpontja:

Kérdező neve:

Nemzeti vasúttársasága	5	4	3	2	1
Nemzeti légitársasága	5	4	3	2	1

8. Tegyük fel, hogy ahova Ön utazni készül oda teljesen azonos feltételekkel az Ön országának nemzeti légitársasága és egy másik légitársaság is indít járatot. Mit gondol Ön:

- inkább a nemzeti légitársaságot vagy
- inkább a másik légitársaságot választaná vagy
- ennek nem lenne szerepe a választásban?

9. Hajlandó lenne-e többet fizetni azért, hogy a nemzeti légitársasággal utazzon, akkor ha:

HA IGEN:

Hány %-kal volna hajlandó többet fizetni, ha

	I/N	%
Ugyanazt a szolgáltatást kapja		%
Önnek megfelelőbb időpontban repülhet		%
Városközponthoz közelebbi repülőtérre repülhet		%

Statisztika

10. Az Ön neme:

- Nő
- Férfi

11. Ön melyik korcsoportba tartozik?

- 25 év alatti
- 25-45 éves

- 46-65 éves
- 65 év feletti

12. Állampolgársága:

- Magyar
- Egyéb:.....

13. Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége:

- 8 általános.
- Szakmunkásképző.
- Szakközépiskola, gimnázium.
- Főiskola, egyetem.

14. Ön jelenleg:

- Dolgozik.
- Tanul.
- Nyugdíjas.
- Egyéb inaktív.

Köszönjük válaszát! Kellemes utazást kívánunk!