

## Turizmus és közlekedés

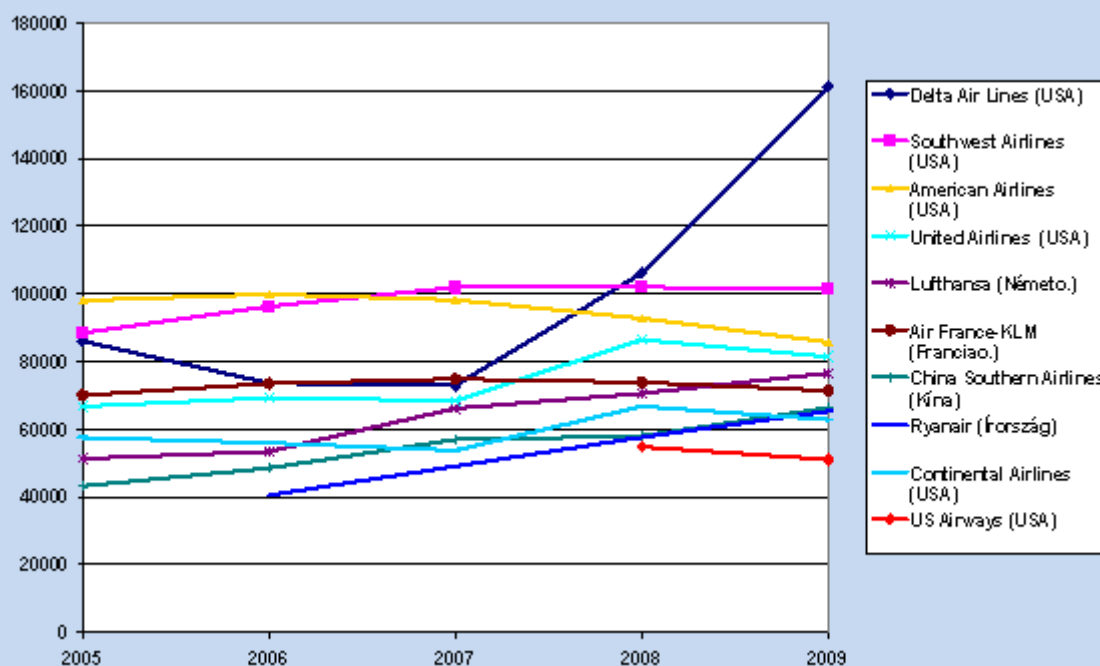
Pécsi Tudományegyetem (2011) - Kempelen Farkas Hallgatói Információs Központ

### Légitársaságok, nemzetközi repülő szervezetek

A világ első légitársasága az 1909-ben alapított frankfurti székhelyű DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft) volt, a légitársaság kezdetben Frankfurt-Baden-Baden-Düsseldorf, később tengerentúli viszonylatokon az LZ sorozat léghajót állított üzembe. Már az első világháborút megelőzően sorra alakultak a különböző léghajókat üzemeltető légitársaságok, de Tony Jannus 1914. január 1-én beindított St. Petersburg-Tampa Airboat Line nevű légitársasága volt az, mely egy 23 perces Floridán belüli járaton rendszeresen szállította pilóta mellett helyet foglaló utasát repülő csónakján.

A világháborút követően rengeteg repülőgép és pilóta vált feleslegessé, sokan saját gépüket üzleti céllal kezdték hasznosítani. Ebben az időben alakultak meg az első, azóta is folyamatosan üzemelő légitársaságok: KLM (holland), Avianca (kolumbiai), Qantas (ausztrál) Czech Airlines (cseh) és Mexicana (mexikói). A II. világháború előtti időszakra a technikai fejlődéssel megszűnt a léghajók jelentőségbe, de háttérbe szorultak a repülő csónakok és hidroplánok is, előtérbe kerültek viszont szilárd felszállópályát használó gépek (Boeing 247 és Douglas DC-3), és ekkorra lehetővé vált az is, hogy az óceán felett megállás nélkül repüljenek át a gépek, a légitársaságok tehát sorra alakultak – és buktak el.

A következő jelentős fejezet az Egyesült Államokban életbe léptetett 1978-as légiközlekedés liberalizációjáról szóló törvény, mely szabad piacot biztosított a korábban államilag felügyelt légitársaságok számára az árak meghatározása terén, de előtérbe helyezte a biztonság és a karbantartás jelentőségét. Ennek hatására a következő években olyan korábban meghatározó társaságok jutottak csődbe, mint a Pan Am vagy a TWA. Ez a szabályozás nyitott utat a fapados légitársaságok megjelenésének (Southwest Airlines).



10. ábra: A legnagyobb légitársaságok a 2009-es utasforgalom alapján

Jelenleg a legnagyobb utasforgalmat a következő légitársaságok bonyolítják le: Delta Air Lines, Southwest Airlines, American Airlines, United Airlines, Lufthansa, Air-France/KLM, China Southern Airlines, Ryanair, Continental Airlines, US Airways, mind 50 millió feletti utasszámmal, szembevethető tehát az USA dominanciája. Összehasonlításképpen a Malév 2010-es utasforgalma 3,3 millió körül várható.

## A Malév

1946. március 29-én jött létre a Malév jogelődje, a Maszovlet, a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság. A légitársaság flottája öt, 21 személyes Li-2-es utasszállítóból és öt, háromüléses Po-2-es taxigépből állt. A Maszovlet 1946. végétől folyamatosan indította el a még nem menetrendszerű belföldi járatokat a főbb magyar városokba, (pl. Pécs, Debrecen, az első külföldi járat pedig 1947-ben indult útjára Prágába.



*11. ábra Az első Malév gép, a Li-2-es modell*

Fontos változást hozott a Maszovlet életében a Ferihegyi repülőtér 1950. május 7-i megnyitása. Ebben az időben a mind a Ferihegyi Repülőtér és a magyar légiirányítás a Maszovlet kezelésébe tartozott.

A Malév, a Magyar Légiközlekedési Vállalat 1954. november 26-án kezdte meg önálló tevékenységét - a Maszovlet jogutódaként. A társaság ekkor már 18 bel- és külföldi vonalon repült a tulajdonában lévő 15 repülőgéppel, és az átalakulás évében már összesen 103 356 utast szállított. A Malév megalakulását követően a géppark korszerűsítése is megindult. A Li-2-es gépeket felváltotta a már kétszeresre nagyobb kapacitással és sebességgel rendelkező IL-14-es, a típus a magyar légitársaságnál 1957-69 között volt üzemben.

A vállalat első menetrendszerű nyugati járata 1956. június 5-én indult Bécsbe. A szükséges államközi légügyi egyezmények megkötését követően megkezdődött a Malév menetrend szerinti, európai útvonalhálózatának kiépítése. 1961-ig beindult a Malév belgrádi, koppenhágai, tiranai, amszterdami, brüsszeli, moszkvai, stockholmi, zürichi, frankfurti, párizsi és római járata. A Malév és Ferihegy tehát alig néhány esztendő alatt felzárkózott Európához.

1960-ban a Malév az akkori szocialista országok közül elsőként állította forgalomba az Il-18-as, légcsavaros-gázturbinás 105 személyes repülőgépet, mely a hatvanas évek meghatározó típusa volt. 1960-tól 1967-ig a Malév összesen nyolc ilyen típust vásárolt a Szovjetuniótól. Gyakorlatilag e gép adottságaira és a kor politikai színterére építkezve fejlődhetett tovább a

hatvanas években a Malév útvonalhálózata, s nyílhattak meg az első járatok a Közel-Keletre és Észak-Afrikába. 1969-ben már 28 ország 33 városába indultak Ferihegyről Malév-gépek.

A Malév 1969-ben szüntette meg a magyarországi belföldi légi forgalmat. Ezév nyarán került menetrend szerinti forgalomba az első 68 személyes Tupoljev Tu-134-es sugárhajtású utasszállító. A karcsú, kecses típusú gépek egészen 1999-ig teljesítettek szolgálatot a vállalatnál.

A flotta további modernizációjaként az Il-18-asok felváltására, a Malév 143 személyes Tu-154-es gépeket vásárolt, melyek az 1974-es nyári menetrendi időszaktól álltak forgalomba. Ez az új típus tette lehetővé, hogy a Malév az utasforgalomból fokozatosan kivont Il-18-asokat, átalakítás után a továbbiakban csak áruszállításra használja.

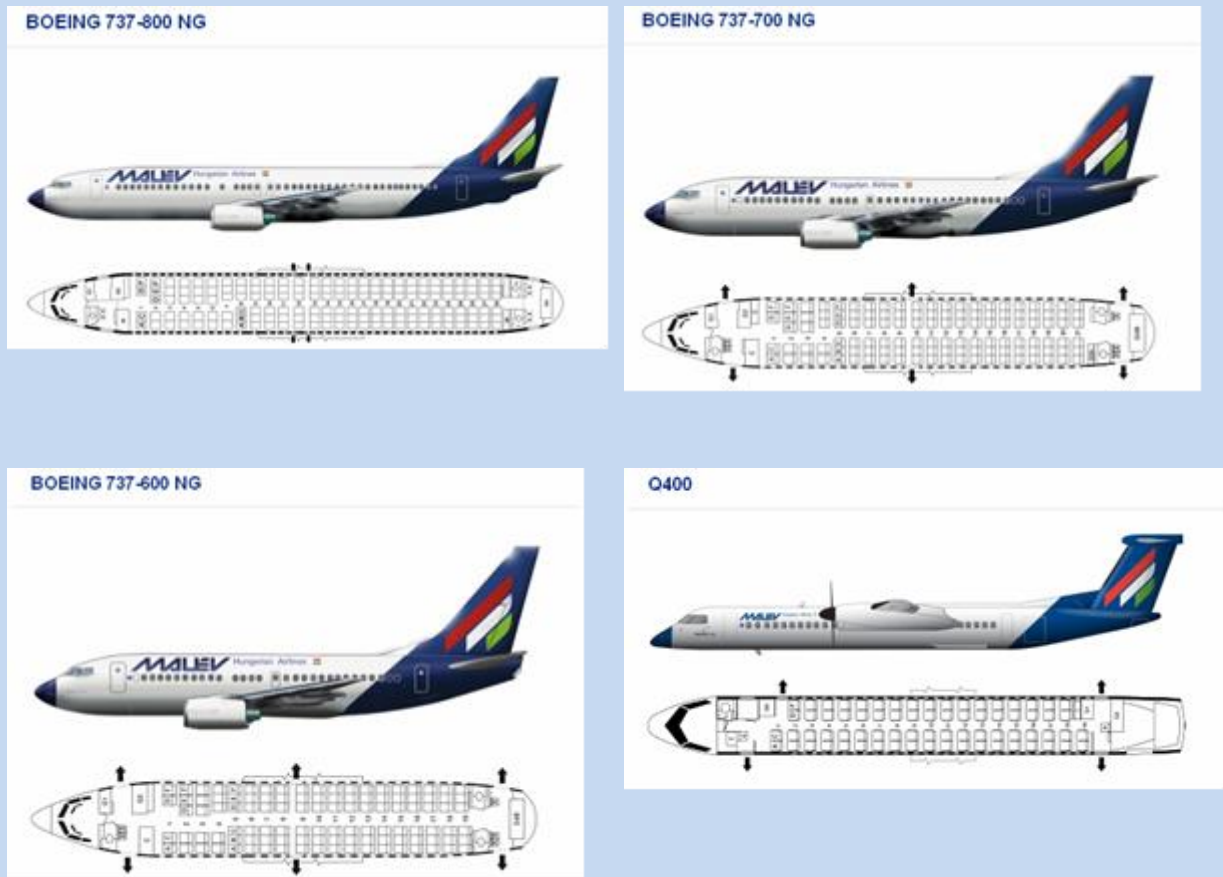
A folyamatos fejlődés fontos mérföldkőhöz ért 1984-ben, amikor a társaság teljes jogú tagja lett az IATA-nak (Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége). Az évtized végére a társaság évente már rendszeresen több mint egymillió utast szállított, és 30 ország 40 városába indított járatokat. Az éves árbevétel szempontjából a társaság az ország első tíz vállalata közé tartozott.

Az 1980-as évtized végére a Malév megkezdte a géppark modernizációjának újabb szakaszát. Kelet-Európán a Malév elsőként kapta meg a szükséges kormányzati jóváhagyását a nyugati légi járművek bérletéhez. Ettől fogva repülnek a vállalatnál amerikai gyártmányú Boeing-737-es típusú repülőgépek. A típusváltás mellett a géppark külső megjelenése is megváltozott és az egyre korszerűsödő flotta a ma látható szín, és formavilágot kapta. 1992. július végén elkezdődött a Boeing-767-es típussal a rendszeres hosszú távú charter járatok repülése, amit 1993 májusától a menetrend szerinti forgalom beindítása követett az észak-amerikai kontinensre. Az 1990-es évek fontos változása volt a magyar nemzeti légitársaság szervezeti átalakítása, 1992 nyaratól részvénytársasági formában működött a Malév.

1996 és 2006 között számos előremutató esemény történt a Malév életében; megújult a flotta, számos új járat nyílt, s ezzel egy új útvonalhálózat jött létre.

A Malév 1996-tól hat darab új 67 személyes Fokker 70-es és 2002-től pedig négy 50, illetve 48 személyes, az üzletemberek igényeit kiszolgáló Bombardier CRJ 200-as repülőgépekkel bővítette flottáját. 2003 januárjától pedig elindult a régebbi Boeingegek cseréje is az úgynevezett Next Generation Boeing-737-600-as, 700-as és a 180 férőhelyes 800-as repülőgépekre.

A Malév az utóbbi évek során az egyre erősödő piaci versenyben megőrizte piaci pozícióját, évről évre növelni tudta utasainak számát. 2007-ben már több mint 3 millió menetrend szerinti utast szállított. A légitársaság számos hazai és nemzetközi elismerésben részesült, szolgáltatási színvonalát, pontosságát, gondosságát tekintve az európai légitársaságok élvonalába tartozik. A légitársaság 2007-től számos jelentős költségcsökkentő lépést hajtott végre. Ennek részeként 2008-ban bezárta a veszteséget termelő hosszú távú járatait, flottáját pedig fokozatosan átalakította, egységesítette. A flotta gerincének számító új generációs B737 New Generation (Boeing 737-800 NG: 5 db, Boeing 737-700 NG: 7 db, Boeing 737-600 NG: 6 db) repülőgépek mellé költséghatékony Q400-as típusú turbópropelleres gépeket állított forgalomba regionális járatain, utóbbiból egyelőre 4 van szolgálatban.



12. ábra Malév flotta 2010-ben

A Malév magánosítására 2007 első felében került sor, aminek keretében a magyar nemzeti légitársaság részvényeinek 99,95%-át a Magyarországon alapított és bejegyzett Airbrige Zrt. vásárolta meg a magyar államtól. A Malév 2010 elején visszakerült a Magyar Állam tulajdonába. Az újabb tulajdonos-váltás a Malév tőkéjének leszállításával, és tőkeemeléssel ment végbe. A magyar légitársaság egyik legnagyobb hitelezője az orosz Vnyesekonombank maradt, amely így korábbi tulajdonosi szerepvállalását alapvetően hitelezőire változtatta.

A Malév 2007-ben a Oneworld légitársasági szövetség teljes jogú tagjává vált. A Malév utasai számára a csatlakozással kitért a világ, hiszen a Oneworld szövetség járataival a földkerekség mintegy 150 országának 700 célállomására juthatnak el a szövetséghez tartozó közel 2500 repülőgép fedélzetén.

A Malév folyamatosan fejleszti online szolgáltatásainak körét. Ennek a folyamatnak eredményeként 2008-tól már minden járatára biztosítja az elektronikus-jegy szolgáltatást, valamint bevezette az online check-in és az online jegymódosítás szolgáltatásokat is. Honlapját folyamatosan megújítja, mely mind szerkezetét, mind pedig arculatát tekintve megfelel a legújabb követelményeknek.



13. ábra Malév színeiben a De Havilland-Bombardier Dash Q400

A légitársaság új kereskedelmi stratégiája az európai és közel-keleti piacokra fókuszál, a megváltozott piaci környezethez igazodó dinamikus és előnyös feltételekkel, sokoldalúbb utazási terméket kínálva az utasoknak.

A 2009-ben 3.3 millió utast szállított a Malév, így a légitársaság piaci részesedése 44%-ra növekedett Budapesten, a férőhely-kihasználtság pedig 65,6%-ra emelkedett (5,3 százalékponttal) és a cél az idei évre a 68-70%-os load factor.



14. ábra A Malév által közvetlenül (zölddel) és partnereivel közösen (késsel) üzemeltetett járatok és célállomások

## Légitársaságok szövetségei, egyéb szervezetek

Akárcsak a Malév, az utóbbi 15 évben a nagyobb légitársaságok többsége csatlakozott légitársasági szövetségekhez. A szövetségek megalakulásának előfutáraként 1993-ban a KLM együttműködési megállapodást kötött az amerikai Northwest légitársasággal arról, hogy közösen üzemeltetik járataikat az észak-atlanti útvonalon Európa és Észak-Amerika között. Az együttműködés sikeresnek bizonyult, és más légitársaságok is sorra kötötték a hasonló, egy-egy közös járatra vonatkozó megállapodásokat, míg nem megalakult a három légitársasági szövetség az alábbi tagokkal.

Star Alliance: Adria, Aegean, Air Canada, Air China, Air New Zeland, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Blue1, BMI, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, LOT, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, South Africa Airways, Spanair, Swiss, TAM, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines, United, US Airways.

Skyteam: Aeroflot, Aeromexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Southern, Czech Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, KLM, Korea Air, TAROM, Vietnam Airlines.

One World: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL Japan Airlines, LAN, Malév, Mexicana, Quantas, Royal Jordan, S7 Airlines.

Az ICAO betűszó az International Civil Aviation Organization (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) rövidítése. Az ICAO az ENSZ repüléssel foglalkozó szerve. 1944. december 7-én alakult meg Chicagóban, a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, 52 állam által aláírt Egyezményrel (Chicagói Egyezmény). Arra hivatott, hogy biztonságosabbá és könnyebbé tegye az egyik országból a másikba történő repülést. A légi közlekedés biztonságára, hatékonyságára és rendszerességére vonatkozó nemzetközi szabványokat és szabályokat fogad el, továbbá a polgári repülés valamennyi területén az együttműködés közvetítőjeként szolgál a szerződő államok között. Az ICAO-nak 2007-ben 189 tagja volt.

Az ICAO szakbizottságai annexekben (ajánlásokban) adják ki a légi közlekedés szakterületeire vonatkozó alapszabályokat. Így az annexek foglalkoznak a személyi alkalmasság (szakszolgálatok), a repülőgépek légialkalmassága, a navigációs és repülési eljárások, a repülőgépek karbantartása, a kutatás és mentés eljárásai, az események kivizsgálása stb. előírásaival.

Az IATA az International Air Transport Association - Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség rövidítése. A szövetség a légitársaságokat tömöríti, székhelye Montréal. Az IATA-n keresztül az áraik egyeztetésére a légitársaságok speciális mentességet kaptak. A szervezetet többször vádolták kartellezéssel, több fapados légitársaság nem is teljes jogú IATA-tag.

IATA egyik feladata a légiközlekedési kódok meghatározása és karbantartása, mivel a légiközlekedés gördülékeny biztosításához, a számítógépes rendszerek (például a helyfoglalás) összehangolt működéséhez elengedhetetlenek az egyértelmű azonosítók. Így ez a szervezet tartja nyilván a 3-betűs helyszín-kódokat – (például BUD – Ferihegy, Budapest) főként repülőterek jelölésére, de vasútállomásokat és egyéb helyszíneket is kódol, a 2-betűs légitársaság kódokat – (például MA – Malév) a légitársaságok azonosítására világszerte valamint a könyvelési vagy előtét kódokat – (például 182 – Malév) a légitársaságok dokumentumainak (jegyek, szállítási jegy stb.) számozására.

A két szervezet tehát nem keverendő össze: míg az IATA egy kereskedelmi szervezet, az ICAO az ENSZ egyik ügynöksége. További szervezetek: Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (ACI) Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA), Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA).