

Éves jelentés **2001**
Annual Report



MALEV 



Tartalom

Table of content

Vezérigazgatói összefoglaló	4	<i>Chief Executive summary</i>
Összefoglaló adatok	8	<i>Highlights</i>
A Malév mérföldköveti 2001-ben	10	<i>Malév milestones in 2001</i>
A Malév jövőjét befolyásoló gazdasági események	13	<i>Economic events affecting the future of Malév Rt.</i>
A társaság vezető tisztségviselői	15	<i>The senior officers of the company</i>
Üzemelési környezet	17	<i>Operating environment</i>
A Malév Rt. Kereskedelempolitikája és annak változása	19	<i>Commercial policy</i>
Törzsutasprogram	22	<i>Frequent flyer program</i>
Humánpolitika	24	<i>Human resources</i>
Létszám	28	<i>Headcount</i>
Géppark	30	<i>Fleet</i>
Menetrendszerűség	33	<i>Punctuality</i>
Minőségbiztosítás	35	<i>Quality assurance</i>
Repülésvédelem	37	<i>Aviation security</i>
A Malév Rt. tevékenységei	40	<i>Business operations</i>
• Járatok számának alakulása	41	<i>• Carrier operations</i>
• Menetrend szerinti szállítási tevékenység	42	<i>• Scheduled services</i>
• Fizető utaskilométer alakulása	43	<i>• Revenue passenger kilometers</i>
• Chartertevékenység	44	<i>• Charter services</i>
• Áruszállítási tevékenység	44	<i>• Cargo services</i>
• Kiegészítő tevékenységek	46	<i>• Non-core businesses</i>
A társaság pénzügyi eredményeinek összefoglalása	47	<i>Financial data</i>
• A Malév Rt. 2001. évi mérlege	48-49	<i>• Malév Rt. 2001. Balance Sheet</i>
• A Malév Rt. A" típusú eredménykimutatása	52-53	<i>• Malév Rt. 2001 Income Statement type A"</i>
• Bevételek	54	<i>• Revenues</i>
• Költségek	56	<i>• Costs</i>
• Egyéb bevételek és ráfordítások	58	<i>• Other revenues and expenses</i>
• Pénzügyi műveletek eredménye	59	<i>• Financial profit</i>
Tulajdonosi struktúra	60	<i>Ownership structure</i>
Cash flow	62	<i>Cash flow statement</i>
A Malév Rt. befektetései	65	<i>Investments</i>
• A Malév Rt. leányvállalatai és társult vállalkozásai	66	<i>Subsidiaries and affiliated undertakings</i>
• A Malév Rt.-vel egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozások	67	<i>Other associated undertakings</i>



Vezérigazgatói összefoglaló

Chief Executive summary

Dear Partners

Just over a year ago the management of Malév announced the creation of a strategic transformation program for the airline. At that time the company was in a precarious financial position and seriously undercapitalized. In the course of 2001 Malév Rt. and the Malév Group implemented several major changes the aims of which are, in the short-term, to reduce corporate losses and, in the medium-term, to boost the value of the company.

Thus in May the company launched its comprehensive Restructuring Program. The growth in passenger numbers and the first fruits of cost cutting looked very promising for the end-of-year results. However, continuation of the project was hampered by the terror attacks in the United States of America on 11 September and the ensuing recession throughout the industry.

In the given circumstances, Malév reacted rapidly and flexibly to the situation. It cut back or closed down loss-making routes, restructured the timetable and adjusted its capacities to actual market demand. The company shifted its resources towards those routes generating a profit, strengthening its presence primarily in the Eastern European region. It improved the quality of connections and further increased the opportunities for transfers in Budapest. A more efficient internal structure was created, the management was reshaped and a start was made on considerably reducing costs.

The events that occurred in New York and Washington in September and their consequences have had an undoubtedly severe impact on the global airline industry – though its exact extent is hard to predict – and all this after a period of perceptible slowdown in global economic growth. The economies of the US and Japan had shown the unmistakable symptoms of a recession, and Western Europe had been stagnating as well.

The above trends made themselves felt in the global airline industry too. The scheduled international passenger flow of IATA (International Air Transport Association) member airlines rose by a mere 0.6% year-on-year in the first eight months of 2001, whereas September figures showed a considerable plunge compared to the year-earlier situation. According to a report by the AEA (Association of European Airlines), in the period between 10 September and 30 December international passenger volumes of airlines plummeted more than 17% from a year earlier. Europe experienced a drop of 12%, while transatlantic routes saw a decline of 30% in passenger traffic. It is an encourag-

Tisztelt Partnereink!

Alig több, mint egy éve annak, hogy a nehéz gazdasági helyzetben lévő, jelentősen alultőkésített Malév menedzsmentje meghirdette a légitársaság stratégiai átalakítási programját. A Malév Rt. és a Malév-csoport 2001-ben több olyan jelentős változáson ment keresztül, amelynek célja rövid távon a társaság veszteségeinek csökkentése és középtávon a társaság értékének növelése.

Ennek szellemében májusban megkezdődött a társaság átfogó Átalakítási Programjának megvalósítása. Az utaslétszám emelkedése, a megtakarítások első eredményei igen kedvező érzést ígértek. Azonban a projekt folytatását nem várt esemény, az Egyesült Államokat ért szeptember 11-i terror támadás, illetve ezt követően az egész iparágat sújtó recesszió nehezítette meg.

A Malév a lehetőségekhez képest gyorsan és rugalmasan reagált a kialakult helyzetre. Időben csökkentette, leállította a veszteséges járatokat, átstrukturálta a menetrendet és a piaci igényekhez igazította felajánlott kapacitásait. Az erőforrásokat a profitot hozó járatok irányába csoportosította át, főként Kelet-Európában erősítette a jelenlétét. Javította a csatlakozások minőségét, növelte a kedvező budapesti átszállási lehetőséget. Hatékonyabb belső szervezetet hozott létre, megújította a menedzsmentet és jelentős költségcsökkentésbe kezdett.

A szeptember eleji New York-i események és következményei előre nehezen jelezhető mértékűek, de kétségtelenül súlyos hatást gyakorolnak a világ légi közlekedésére egy olyan időszakot követően, amelyben a világgazdaság növekedési üteme egyébként is jelentősen lelassult. Az USA és Japán gazdasága kifejezetten a recesszió jeleit mutatta, Nyugat-Európa gazdasága stagnált.

A fenti tendenciák a világ légi közlekedésében is érezhetők. A IATA (International Air Transport Association) taglégitársaságok nemzetközi menetrend szerinti utasforgalma 2001 első nyolc hónapjában az előző évihez képest csak 0,6%-kal növekedett.

A szeptemberi adatok pedig jelentős visszaesést mutatnak az egy évvel korábbi állapothoz képest. Az AEA (Association of European Airlines) jelentése szerint a szeptember 10. és december 30. közötti időszakban a légitársaságok nemzetközi utasforgalma 17%-ot meghaladó visszaesést mutatott az előző évi helyzethez képest, Európában 12%, a transzatlanti vonalakon 30%-os az utasforgalom csökkenése. Biztató jel, hogy a piac terrortámadás utáni konszolidációja Európában már érezhetően megindult, és a 2002. februári adatok már a 2001. évihez hasonló utasforgalmi adatokat mutatnak, de a transzatlanti járatokon továbbra is 10%-ot meghaladó a visszaesés.

Az üzleti célú utazások száma, illetve ezen belül az üzleti utasszegmens minden légitársaságnál csökkenő tendenciájú a terrorcselekményeket megelőzően is. A szeptemberi eseményekre a vállalatok jó része az utazások további csökkentésével is reagált. A piaci környezet hirtelen változása a már korábban is súlyos pénzügyi problémákkal küzdő légitársaságokat azonnali reorganizációra kényszerítette, sőt nagy nevű légitársaságok csődjéhez (Swissair, Sabena) vezetett, a nagy légitársaságok pedig jelentős veszteségeket kénytelenek elkönyvelni.

A menetrendszerű személyszállítás bevételei 2001-ben - saját üzemelés, közös üzem, székberlet - összesen 80 427 millió forintot értek el. Ez a bázisidőszakéhoz képest 5%-os csökkenésnek felel meg. Az Amerikát ért terrortámadást követő drasztikus kereslet-visszaesés és a konkurencia agresszív térnyerése együttesen vezetett a bevételek csökkenéséhez.

A menetrend szerinti üzemelésben a szállított utasok száma az előző évtől 2%-kal maradt el, és összesen 2035 ezer fizető utast szállított a Malév. A férőhely-kihasználás összességében 2,9 százalékponttal csökkent, és csak a kelet-európai régióban volt javulás. A Malév hálózatán az utasszámban mért piaci részesedés 50,3%.

A nulla perces késési kategóriában a társaság menetrendszerűsége 2% ponttal javult, 58,9% volt. A késések legfőbb oka az európai légtér túlszűfolttsága és a korlátozott műszaki rendelkezésre állás volt.

A magyar charterpiac bizonytalansága miatt a charterforgalom 12%-os visszaesést mutatott a bázisidőszakéhoz viszonyítva, miközben az üzemelési bevétel 8%-kal elmaradt a megelőző évi értéktől és 6065 millió forintot ért el. A chartertevékenység 2001. évi fedezete 434 millió forint nyereség volt, amely a bázisidőszak veszteségéhez viszonyítva jelentős javulás.

Az áruszállítás a bázisidőszaki értéknél 14%-kal kisebb forgalmat bonyolított le 2001-ben, azonban fedezete a költségek csökkenése folytán kisebb mértékben romlott.

A kiegészítő tevékenységek összességükben kedvező eredményeket értek el. A földi kiszolgálás üzletágnak a New Yorkot ért terrortámadást követő általános kapacitás-visszafogás ellenére is sikerült megközelítenie a bázisidőszak forgalmát. Az üzemanyag-értékesítés

ing sign that post-terrorist-attack market consolidation has already begun in Europe, and February 2002 figures indicate passenger volumes similar to those of the year 2001, though transatlantic flights still show a shortfall of over 10%.

The number of business flights, and within that, the business passenger segment had shown a decreasing trend for all airlines even before the terrorist attacks. Most companies reacted to the September events by a further cut in business trips. The sudden change in the market environment forced airlines – many of whom had already been struggling with serious financial difficulties – to implement immediate reorganization, and even led to distinguished national air carriers (Swissair, Sabena) collapsing into bankruptcy, while all major airlines had to sustain substantial losses.

Revenues from scheduled passenger services – Malév operations, code-share and seat rental – totaled HUF 80,427 million in 2001. This constitutes a 5% drop from a year earlier. The decrease in revenues was the combined effect of a drastic fall in demand following the terrorist attack on the US and the aggressive expansion of competitors.

In scheduled services, the number of passengers carried fell short of the year-earlier figure by 2% as Malév carried a total of 2.035 million revenue passengers. The seat load factor dropped by 2.9 percentage points overall, with only the Eastern European region posting some improvement. In the Malév network, market share measured in the number of passengers amounted to 50.3%.

In the on-time departures & arrivals category, the punctuality of the company improved by 2 percentage points to 58.9%. The primary reasons for delays were the overcrowded nature of European airspace and the limited technical availability.

Due to the uncertainties of the Hungarian charter market, charter traffic showed a 12% fall compared to the base period, while operating revenues dropped 8% from a year earlier and totaled HUF 6,065 million. The charter business posted a gross profit of HUF 434 million, a significant improvement over the loss incurred in the base year.

In 2001 cargo traffic fell 14% short of the year-earlier figure, although margins dropped to a lesser extent only as a result of lower costs.

Non-core businesses posted favorable overall results. Ground handling managed to approach the turnover of the base period despite the general capacity reduction that followed the terrorist attacks on New York and Washington. Into-plane fuel sales grew 16% in volume from the base year, though revenues showed a smaller increase due to the fall in fuel prices. Costs dropped 2% in the course of the year as compared to 2000, and totaled HUF 115,957 million. The

volumene 16%-kal növekedett a bázisidőszakéhoz viszonyítva, ugyanakkor a bevételek az üzemanyag árának visszaesése miatt ennél kisebb mértékben emelkedtek.

A költségek az év során a báziséhoz képest 2%-kal csökkentek, így az összköltség 115 957 millió forint volt. A csökkenés legjelentősebb tényezője az üzemanyagköltség elmaradása a 2000. évi értéktől, az év egészét tekintve szerényebb üzemanyagárak és a nagy fogyasztású Tupoljevok kisebb fogyasztású Boeingekekre történő cseréjének köszönhetően.

Az egyéb bevételek és ráfordítások pozitív egyenlege 1571 millió forinttal, a pénzügyi műveletek 3611 millió forinttal, a rendkívüli tételek 2001-ben 122 millió forinttal javították az eredményt.

Az üzleti tevékenység eredménye az iparági válság ellenére a bázishoz viszonyítva mindössze 301 millió forinttal romlott, 11 242 millió forint veszteség lett.

A fenti folyamatok eredőjeként a Malév Rt. vesztesége a 2001-es gazdasági évben 7509 millió forint, mely a bázishoz képest 1839 millió forintos javulás.

Az iparágról szóló jelentések függvényében vizsgálva a Malév Rt. üzemi veszteségének bázishoz viszonyított alakulása nem tekinthető kedvezőtlennek, bár kétségtelenül súlyos strukturális problémákat jelez. A társaság 2001. évi veszteségeit belső és külső tényezőkre lehet visszavezetni. A veszteség Malévre visszavehető specifikus okai elsősorban:

- a karbantartók februári sztrájkjának közvetlen veszteségei és közvetett negatív hatásai,
- a hosszú távú járatok üzemelési veszteségei,
- a belföldi értékesítés és piaci részesedés csökkenése,
- a versenykörnyezet által támasztott követelményektől elmaradó működési hatékonyság,
- a B767-300-as repülőgép hajtóműtíze által okozott veszteségek,
- az Átalakítási Programhoz és létszámleépítéshez kapcsolódó jelentős egyszeri költségek.

A társaságtól független, külső tényezők:

- az első negyedév végétől a világgazdaságban érezhető recesszió,
- a szeptemberi terrorcselekmények okozta súlyos iparági válság,
- az év első kilenc hónapjában jelentős kerozinárak,
- a kedvezőtlen árfolyamhatások (elsősorban az euró dollárhoz viszonyított további gyengülése és a forint második fél évben tapasztalható erősödése).

A tulajdonosok 2001-ben több alkalommal fontos személyi változtatásokat hajtottak végre a vezetésben, mely érintette az Igazgatóság és a Felügyelő Bizottság összetételét, a vezérigazgató és helyetteseinek személyét is.

A tulajdonos ÁPV Rt. kormány felhatalmazás alapján összesen 9,2 milliárd forinttal megemelte a társaság tőkéjét.

most significant contributing factor to lower costs was the decrease in fuel costs from the 2000 level, which was the combined result of more moderate fuel prices in the year as a whole and the replacement of high-consumption Tupolevs with more economical Boeings.

The positive balance of other revenues and expenses boosted the operating figure by HUF 1,571 million, financial transactions contributed HUF 3,611 million and extraordinary items HUF 122 million in 2001.

In spite of the crisis pervading the industry, the operating result fell only HUF 301 million from a year earlier to a loss of HUF 11,242 million.

As a combined result of the above trends, Malév Rt. posted a net loss of HUF 7,509 million in the 2001 financial year, an improvement of HUF 1,839 million over the base figure.

In light of the reports released on the sector as a whole, the change in the operating loss of Malév Rt. as compared to the base year cannot be regarded as unfavorable, though it certainly suggests some deep structural problems. The losses the Company incurred in the year 2001 can be attributed to internal as well as external factors. The primary causes specifically attributable to Malév itself are as follows:

- *the direct losses and indirect adverse impacts of the February strike of the maintenance staff,*
- *operating losses on long-haul flights,*
- *a drop in domestic sales and market share,*
- *the shortfall in operating efficiency from the requirements presented by the competitive environment,*
- *the losses caused by the engine fire of a B767-300 aircraft,*
- *the substantial one-off costs related to the Restructuring Program and downsizing.*

External factors beyond the Company's control:

- *the perceptible recession in the global economy from the end of the first quarter,*
- *the severe industry crisis caused by the 11 September terrorist attacks,*
- *high kerosene prices in the first nine months of the year,*
- *adverse exchange rate effects (particularly the further weakening of the euro against the dollar and the strengthening of the forint seen in the second half of the year).*

The stockholders implemented key personnel changes in the management several times in 2001. These changes involved the composition of the Board of Directors and the Supervisory Board as well as the chief executive officer and his deputies.

Majority stockholder ÁPV Rt. (the State Privatization and Holding Company), acting on a government mandate, increased the capital of the Company by a total of HUF 9.2 billion.

2001. október 15-én a KLM holland légitársaság és a Malév együttműködési keretszerződést írt alá. A szerződés értelmében a légitársaságok megerősítik partneri együttműködésüket és kiterjesztik Budapesten és Amszterdamban túli célállomásokra is. A Malév és a KLM közös célkitűzése, hogy kölcsönösen előnyös feltételek mellett együttes fellépéssel erősítsék egymás piaci pozícióit.

Az aláírt megállapodás lehetővé teszi a Malév törzsutasai számára, hogy 2002. márciusától már a KLM bizonyos járatain is gyűjthessék, illetve felhasználhassák hűségpontjaikat.

Az év során a Malév a KLM USA-beli partnerével, a Northwest Airlinesszal is együttműködést írt alá, amely igazolja, hogy a Malév még az egész iparágat sújtó recesszió idején is értékes partnernek bizonyult a világ vezető légitársaságai számára. Az együttműködés eredményeként a Malév az észak-amerikai piac számos légi kikötőjét lényegesen jobb elérési feltételekkel, rövidebb csatlakozási idővel kínálja utasai számára, mint korábban.

A Malév Rt., valamint a Pannonia Hotels Rt. és partnere a HVB Bank Rt. aláírták a Malév Pannonia Hotel Kft.-ben meglévő 50%-os Malév Rt. tulajdonú üzletrész adásvételi szerződését 2001 december 1-jén. Ez az üzleti megállapodás fontos eleme az Átalakítási Program alapján meghirdetett pénzügyi stabilizáció megvalósításának. A szerződés nem érinti a Malév Rt. és a Pannónia Hotel Rt. közötti együttműködés más területeit, ahol mindkét fél továbbra is törekszik a kölcsönös üzleti előnyök elmélyítésére.

A Malév igen kedvező feltételekkel írt alá szerződést Boeing 737-es parkjának 2003. első negyedévében kezdődő megújításáról, melynek eredményeként a legmodernebb technológiát képviselő Boeing 737 Next Generation típusú repülőgépeket állít forgalomba. Ezzel a Malév hamarosan a világ legfiatalabb és legmodernebb flottájával rendelkező légitársaságok sorába lép.

Az iparágban tapasztalható negatív folyamatok alól a Malév sem vonhatja ki magát, de a bizonytalanabbá váló piaci környezet lehetőségeket is teremthet, ha a nagy európai légitársaságok a kelet-európai terjeszkedés helyett belső problémáikra koncentrálnak. A Malév a kialakult helyzetre reagálva felgyorsította Átalakítási Programját és felkészül, hogy proaktív piaci magatartást tanúsítva megragadja a kínálkozó piaci és stratégiai lehetőségeket. Ebben fontos szerepe lesz a már megkötött kereskedelmi megállapodásoknak, a 2002-től kezdődő flottaátstrukturálásnak, a törzsutas-rendszerek összehangolásának, új menetrendi struktúra kialakításának és a regionális üzemelésnek.

Budapest, 2002. március 11.

On 15 October 2001, KLM Royal Dutch Airlines and Malév signed a strategic alliance agreement. Under the agreement, the airlines will solidify their partnership and expand it to destinations beyond Budapest and Amsterdam. It is a common objective of Malév and KLM to strengthen each other's market position through joint efforts under mutually beneficial terms. The agreement allows Malév frequent flyers to collect and use loyalty points on certain KLM flights as well from March 2002.

In the course of the year Malév also signed a cooperation agreement with Northwest Airlines, the American partner of KLM, thereby proving that Malév is a valuable partner for leading airlines of the world even amidst the recession afflicting the entire aviation industry. As a result of this alliance, Malév now offers its passengers considerably better conditions to access numerous destinations on the North American market as well as much shorter connection times.

On 1 December 2001, Malév Rt. signed an agreement with Pannónia Hotels Rt. and its partner, HVB Bank Rt., on the sale of the 50% quota held by Malév Rt. in Pannónia Hotel Kft. This agreement is an important element in realizing the financial stabilization set forth in the Restructuring Program. The agreement will not affect other areas of cooperation between Malév Rt. and Pannónia Hotels Rt., where both parties will continue to explore mutual business benefits.

Malév signed an agreement under highly favorable terms on the renewal of its Boeing 737 fleet starting in the first quarter of 2003, as a consequence of which it will enter the very latest Boeing 737 Next Generation aircraft into service. This will shortly give Malév one of the youngest and most modern fleets of any airline in the world.

While Malév cannot remain unaffected by the negative trends witnessed in the industry, the increasingly uncertain market environment may present some opportunities if major European airlines are focusing on their own internal troubles instead of Eastern European expansion. In reaction to the new situation, Malév has intensified its Restructuring Program and is preparing to exploit the market and strategic opportunities in sight through a proactive business approach. Key contributing factors toward this goal will be the commercial agreements already concluded, the fleet restructuring beginning in 2002, the harmonization of frequent flyer programs, the creation of a new schedule structure and regional operations.

Budapest, 11 March 2002



vezérigazgató

Váradi József

Chief Executive Officer

Összefoglaló adatok

Highlights



Megnevezés	Mennyiségi egység	2000. év	2001. év	Index (%)
Forgalom és kapacitás				
Fizető utasszám*	ezer fő	2 257	2 195	97,3
Szállított áru- és postasúly	t	19 532	16 870	86,4
Kereskedelmi utaskilométer*	millió kukm	3 560	3 400	95,5
Felkínált férőhely-kilométer*	millió ftkm	5 544	5 532	99,8
Férőhely-kihasználás*	%	64,2	61,5	95,8
Pénzügyi adatok				
Értékesítés nettó árbevétele	millió Ft	109 463	103 143	94,2
Összes bevétel	millió Ft	123 051	118 594	96,4
Személyi jellegű ráfordítások	millió Ft	16 273	15 709	96,5
Összes ráfordítás	millió Ft	132 399	126 103	95,2
Adózás előtti eredmény	millió Ft	-9 348	-7 509	80,3
Adózás utáni eredmény	millió Ft	-9 348	-7 509	80,3
Adózás előtti eredmény az összes bevétel %-ában	%	-7,60	-6,33	
Beruházások pénzügyi teljesítése	millió Ft	6 729	5 278	78,4
Humán erőforrások és aránymutatók				
Átlagos statisztikai állományi létszám	fő	3 101	2 776	89,5
Egy foglalkoztatottra jutó				
kereskedelmi utaskilométer	ezer kukm/fő	1 148	1 225	106,7
értékesítési bevétel	ezer Ft/fő	35 299	42 721	121,0
adózás előtti eredmény	ezer Ft/fő	-3 014	-2 705	89,7
Egy Ft személyi jellegű ráfordításra jutó összes bevétel	Ft/Ft	7,56	7,54	99,9

*A menetrend szerinti és a charteradatok összesen.

Description	Unit	2000	2001	Index (%)
Turnover and capacity				
Revenue passengers*	thousands	2,257	2,195	97.3
Freight and mail carried	tons	19,532	16,870	86.4
Revenue passenger kilometers*	million RPK	3,560	3,400	95.5
Available seat kilometers*	million ASK	5,544	5,532	99.8
Load factor*	%	64.2	61.5	95.8
Financial data				
Net sales	million HUF	109,463	103,143	94.2
Total revenues	million HUF	123,051	118,594	96.4
Personnel expenses	million HUF	16,273	15,709	96.5
Total expenses	million HUF	132,399	126,103	95.2
Profit before taxation	million HUF	-9,348	-7,509	80.3
Profit after taxation	million HUF	-9,348	-7,509	80.3
Pre-tax profit as a percentage of total revenues	%	-7.60	-6.33	
CAPEX financial performance	million HUF	6,729	5,278	78.4
Human resources and ratios				
Average statistical headcount	persons	3,101	2,776	89.5
Revenue passenger kilometers per employee	thousand RPK	1,148	1,225	106.7
Sales per employee	thousand HUF	35,299	42,721	121.0
Pre-tax profit per employee	thousand HUF	-3,014	-2,705	89.7
Total revenues per HUF 1 of personnel expenses	HUF/HUF	7.56	7.54	99.9

*Scheduled services and charter flights combined.



A Malév mérföldkövei 2001-ben

Malév milestones in 2001



– 2001. május – Az Átalakítási Program elindítása

2001. május végén indult el a Malév Átalakítási Programja. A program célja a légitársaság hatékony működésének fenntartása és az ehhez szükséges feltételek megteremtése.

Az önálló projektek keretében elindított program első négy legfontosabb területét a hatékonyság, a kereskedelem, a szervezeti-humán struktúra, illetve a termék és szolgáltatás fejlesztése képezi.

Az Átalakítási Program vezénylésének feladata a Malév Rt. elnökének és vezérigazgatójának részvételével működő Irányító Bizottságra hárul, amely a fő irányvonalakat határozza meg. Az egyes projektek kialakításáról, koordinálásáról a Program Team gondoskodik.

– 2001. október – KLM-együtműködési megállapodás

2001. október 15-én együtműködési keretszerződést írt alá a Malév a holland KLM légitársasággal. A szerződés értelmében a két légitársaság partneri együtműködését megerősíti és kiterjeszti a Budapesten és Amszterdamban túli célállomásokra is. A Malév és a KLM közös célkitűzése, hogy kölcsönösen előnyös feltételek mellett együttes fellépéssel erősítsék egymás pozícióit. Ennek keretében napi négy közös üzemeltetésű járatot közlekedtetnek Budapest és Amszterdam között, továbbá 2002 márciusától a Malév-törzsutasok hűségpontjait már a KLM bizonyos járatain is gyűjthetik.

– 2001. november – Northwest-együtműködési megállapodás

2001. november 15-én a Malév együtműködési szerződést írt alá a Northwest légitársasággal. Az együtműködés a Malév 38 európai és a Northwest Airlines 214 észak-amerikai célállomása között kényelmes csatlakozásokat tesz lehetővé az amszterdami Schiphol és a budapesti Ferihegyi repülőtereken keresztül.

– 2001. november – Boeing-737 új generációs gépek lízingszerződése

2001 novemberében a Malév és az International Lease Finance Corporation (ILFC) szerződést írt alá vadonatúj Boeing-737-es repülőgépek bérléséről. A szerződés szerint a Malév 2003-2004-től tíz új generációs gép bérlését kezdi meg a jelenleg érvényben lévő lízingszerződések kifutásával, és opciót kap további hat repülőgép bérlésére. Az új gépek beállításával 2004-re a Malév rendelkezik majd a világ egyik legkorszerűbb és legfiatalabb flottájával.

– May 2001 – Launching the Restructuring Program

The Malév Restructuring Program was launched at the end of May 2001. The objective of the program is to maintain the operating efficiency of the airline and create the necessary conditions to further improve efficiency.

The program – which consists of separate projects – initially focuses on four key areas that require development and/or improvement: efficiency, commerce, organization and human resources and products and services.

The Restructuring Program is controlled by a Steering Committee – including the Chairman and the CEO of Malév Rt. – which defines the principal guidelines. The creation and coordination of the individual projects is the responsibility of the Program Team.

– October 2001 – KLM strategic alliance

On 15 October 2001, KLM Royal Dutch Airlines and Malév signed a strategic alliance agreement. Under the agreement, the airlines will solidify their partnership and expand it to destinations beyond Budapest and Amsterdam. It is a common objective of Malév and KLM to strengthen each other's market position through joint efforts under mutually beneficial terms. Pursuant to this goal, the two airlines operate four code-share flights per day between Budapest and Amsterdam, and as of March 2002, Malév frequent flyers can collect loyalty points on certain KLM flights as well.

– November 2001 – Northwest strategic alliance

On 15 November 2001, Malév signed a strategic alliance agreement with Northwest Airlines. The cooperation between the two companies allows convenient connections between Malév's 38 European and Northwest's 214 North American destinations via Schiphol, Amsterdam and Ferihegy, Budapest airports.

– November 2001 – Boeing 737 Next-Generation airplanes lease agreement

In November 2001 Malév and International Lease Finance Corporation (ILFC) signed an agreement on the lease of brand new Boeing 737 airplanes. Pursuant to the terms of the agreement, as of 2003-2004, as currently existing lease agreements expire, Malév will begin to lease ten Next-Generation aircraft, and also receive an option for the lease of another six planes. As the new aircraft are brought into service, by 2004 Malév will have one of the most advanced and youngest fleets in the world.

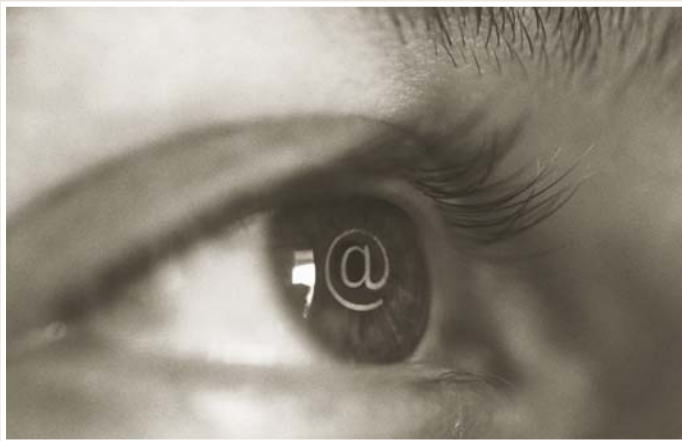
– A felső vezetés megújítása és a veszteségek mérséklése

A tulajdonos 2001. július 2-án Várad Józsefet nevezte ki a légitársaság élére, miután dr. Antal Erzsébet vezérigazgatói megbízása június 30-án lejárt. Az Igazgatóság 2001. második fél évében Hajdu András gazdasági-pénzügyi vezérigazgató-helyettesnek és dr. Kárpáti Zoltánt kereskedelmi vezérigazgató-helyettesnek nevezte ki. A humán terület irányítását 2001 januárjában Király Éva vette át, az üzletfejlesztési igazgatói beosztást pedig 2001 szeptemberétől Farkas Lajos tölti be. Mind az öt új felső vezető kívülről érkezett a Malévhoz. Kiválasztásuk vezető fejedelmek segítségével történt, az érintettek szakmai tapasztalata és multinacionális cégeknél szerzett gyakorlata alapján. A 2001. május végén elindított Átalakítási Program hatására júliusban és augusztusban kedvező fordulat következett be a társaság gazdálkodásában. A férőhely-kihasználás augusztusban elérte a 71,43 százalékot, mely az európai légitársaságok közel 68 százalékos átlagos mutatójához képest is nagy előrelépés. A szeptember 11-i eseményre való tekintettel a Malév vezetősége felgyorsította az Átalakítási Program végrehajtását, így a terroristámadás negatív hatásai ellenére veszteségeit 7,5 milliárd forintba mérsékelte.

– Changes in top management and a reduction of losses

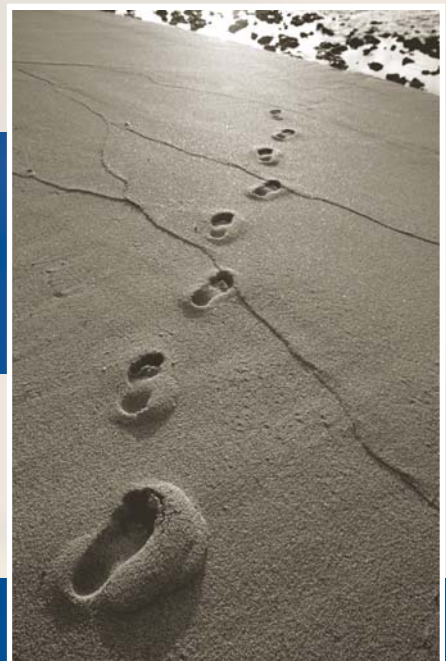
On 2 July 2001, the majority stockholder appointed József Várad as chief executive officer of the Company, as the mandate of CEO Erzsébet Antal expired on 30 June. In the second half of the year, the Board appointed András Hajdu as chief financial officer and Zoltán Kárpáti as chief commercial officer. In January 2001 Éva Király was put in charge of human resources, while Lajos Farkas was appointed business development director in September 2001. All five new top managers come from outside Malév. They were selected with the help of a leading executive search firm, on the basis of their professional skills and proven experience gained at multinational companies.

As a result of the Restructuring Program launched at the end of May 2001, the Company saw a favorable turn in its business operations in July and August. The load factor reached 71.43% in August, a considerable step forward even in comparison with the nearly 68% average posted by European airlines. In light of the events of 11 September, the management accelerated the implementation of the Restructuring Program, and despite the adverse impact of the terrorist attacks, successfully pushed losses down to HUF 7.5 billion.



A Malév Rt. jövőjét befolyásoló
gazdasági események

*Economic events affecting
the future of Malév Rt.*



Regionális légitársaság

A Malév Rt. 2002 nyarától elindítja a száz százalékban saját tulajdonban lévő Malév Express regionális légitársaságot. Ezáltal szeretnék a lehető legjobban kihasználni a Ferihegyi repülőtér földrajzi helyzetéből adódó előnyöket és a régióknak fejlődésében rejlő lehetőségeket. Elsősorban a környező országok régióközpontjaiban élők számára teremtene gyors csatlakozási lehetőséget a Malév európai és tengerentúli járataihoz.

A Malév Express a Malév kereskedelmi jogán és Malév-kóddal fog repülni az adott útvonalakon. A kiszolgálásban is a Malév-standardokat fogjuk alkalmazni, így az utas nem érez majd minőségi változást a fedélzeten.

Gépparkmegújulás

A Malév Rt.-nél a jelenleg üzemelő bérelt Boeing—737-300/400/500 típusú repülőgépek helyét 2003-2004-ben B—737-600/700/800 típusú „Next Generation” gépek veszik át. Az új repülőgépek üzemeltetése egyrészt gazdaságosabb, másrészt a versenytársak légitársaságainak korszerűbb flottájához igazodik.

A Malév Express regionális légitársaság pedig két új Bombardier Inc. által gyártott CRJ200 ER típusú 50 személyes JET repülőgéppel kezdi meg az üzemelését. A flotta tovább bővíülhet azáltal, hogy a Malév vásárlásra szóló opciót szerzett további hat repülőgépre.

Székház

A vállalatvezetőség és adminisztráció új helyre költözik. A hatékonyság javítása szükségessé teszi a jelenlegi szervezeti egységek térbeli szétszórtságának megszüntetését. Ezért a társaság vezetősége a repülőtér közelében, egy helyen kívánja összevonnai a repülőtérhez, a repülőgépekhez és az utaskezeléshez nem kötődő munkavállalókat, ezzel elősegítve a horizontális kommunikációt és a gyors munkamenetet, javítva egymás munkájának megismerését, kölcsönös támogatását.

Humánstratégia

2001-ben a vállalat elfogadta a Malév Rt. Humánstratégiáját. A Malév Rt. humánstratégiájának célja, hogy létrehozza a magyar nemzeti légitársaság stratégiájának végrehajtásához szükséges elkötelezett, a terv elemeit értő, elfogadó, annak érdekében cselekedni akaró és arra képes személyi állományt. Ennek érdekében nélkülözhetetlen olyan eszközrendszerek és programok megtervezése, bevezetése és működtetése, amelyek garantálják a vállalkozás versenyhelyzetben való sikeres, hatékony és gazdaságos működését.

Regional airline

In the summer of 2002 Malév Rt. will launch its wholly owned regional airline subsidiary, Malév Express. By taking full advantage of the benefits stemming from the geographic location of Ferihegy airport and the opportunities presented by the development of the region, the new airline will offer fast connections to the European and transatlantic flights of Malév primarily for those living in the regional centers of neighboring countries.

Malév Express will fly its designated routes with Malév's commercial license and under Malév codes. Malév standards will also be applied in passenger services, so those on board should feel no difference in quality whatsoever.

Fleet renewal

The Boeing 737-300/400/500 aircraft that Malév Rt. operates at present will be replaced by B737-600/700/800 Next-Generation airplanes in 2003-2004. The new planes offer more efficient operation, and can also match the more advanced fleets of competitors.

Regional airline Malév Express will start to operate with two new CRJ200ER 50-seater jet airplanes, manufactured by Bombardier Inc. of Canada. The fleet may expand further as Malév has acquired a call option for another six planes.

Headquarters

The management and administration functions will move to a new location. The required improvement in efficiency has made it necessary to eliminate scattered organizational units. Therefore, the management of the Company intends to bring together to one location – near the airport – all employees not directly linked to the airport, to aircraft or to passenger handling, which facilitates horizontal communication and faster workflows, and also provides better opportunities to mutually learn about and support each other's work.

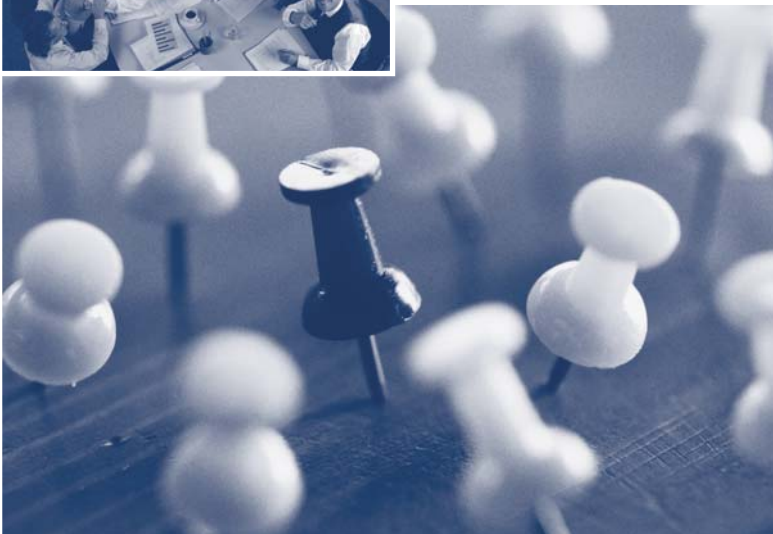
HR strategy

Malév Rt. adopted a new HR Strategy in 2001. The objective of the new strategy is to help establish and develop the dedicated personnel required for the implementation of the corporate strategy of the national airline, who understand, accept and are ready and able to work for the elements of the plan. In order to achieve that, it is indispensable to design, introduce and operate sets of tools and programs that can guarantee the successful, efficient and economical operation of the Company in a highly competitive environment.



A társaság vezető tisztségviselői

*The senior officers
of the company*



A Malév Rt. vezető testületei tagjainak főbb adatai a következők:

Testület	Név	Mandátum kezdete
Igazgatóság	Szarvas Ferenc	1999. október 2.
	Hernádi Zsolt	2000. május 29.
	Dr. Halasi Tibor	2000. május 29.
	Seres Béláné	2001. május 29.
	Dr. Herbst Árpád	1999. október 2.
	Dr. Kiss László	2001. május 29.
	Dr. Spéder Zoltán	2001. május 29.
	Dr. Murányi Ernő	1999. október 2.
	Dr. Polgárné Dr. Mohácsy Zsuzsanna	1999. október 2.
Felügyelő Bizottság	Sávós Lajos	1999. október 2.
	Dr. Gálszécsy András	1999. június 11.
	Soltész Miklós	2000. május 29.
	Módos Márton	1999. október 2.
	Skonda Ödön	2001. május 29.
	Dr. Tamás Lajos	1999. június 11.
	Csorba Béla	1999. június 11.
	Kozek Adolfné	1999. június 11.
	Háy György	1999. június 11.
Testület	Név	Beosztás
Menedzsment	Váradí József	vezérigazgató
	Hajdu András	gazdasági és pénzügyi vezérigazgató-helyettes
	Dr. Kárpáti Zoltán	kereskedelmi vezérigazgató-helyettes

A Malév Rt. választott könyvvizsgálója: PricewaterhouseCoopers Kft.

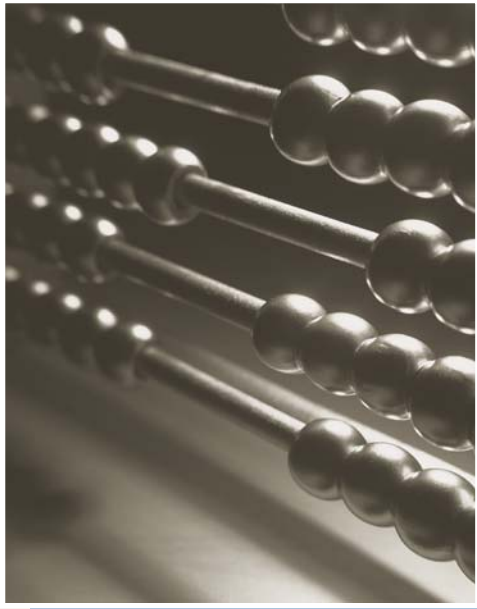
A választott könyvvizsgáló képviselője: Barsi Éva.

The senior officers of the Company are as follows:

Body	Name	Start of mandate
Board of Directors	Ferenc Szarvas	2 October 1999
	Zsolt Hernádi	29 May 2000
	Dr. Tibor Halasi	29 May 2000
	Mrs. Béla Seres	29 May 2001
	Dr. Árpád Herbst	2 October 1999
	Dr. László Kiss	29 May 2001
	Dr. Zoltán Spéder	29 May 2001
	Dr. Ernő Murányi	2 October 1999
	Dr. Zsuzsanna Mohácsy-Polgár	2 October 1999
Supervisory Board	Lajos Sávós	2 October 1999
	Dr. András Gálszécsy	11 June 1999
	Miklós Soltész	29 May 2000
	Márton Módos	2 October 1999
	Ödön Skonda	29 May 2001
	Dr. Lajos Tamás	11 June 1999
	Béla Csorba	11 June 1999
	Mrs. Adolf Kozek	11 June 1999
	György Háy	11 June 1999
Body	Name	Position
Management	József Váradí	Chief Executive Officer
	András Hajdu	Chief Financial Officer
	Dr. Zoltán Kárpáti	Chief Commercial Officer

Independent auditors: PricewaterhouseCoopers Kft.

Representative of the independent auditors: Éva Barsi



Üzemelési környezet

Operating environment



A világgazdasági folyamatok kedvezőtlen képet mutattak mind a gazdasági növekedés, mind a kereskedelem terén a 2001. év folyamán, amelyet elsőként az USA gazdaságának az első negyedév végétől érezhető gyengélkedése jelzett.

Összességében a világ légi forgalma az év egészét tekintve csak minimális mértékben bővült. A szeptemberi eseményeket követően a Malév releváns piacain két számjegyű visszaesés volt tapasztalható.

A magyar gazdaság kedvezően fejlődött 2001-ben. Az infláció azonban csak minimálisan maradt el az előző évitől.

A várankozásokkal ellentétben, 2001-ben is tovább gyengült az euró árfolyama az USD-vel szemben. A hazai árfolyam-politika hatására a forint árfolyama az euróhoz viszonyítva jelentősen erősödött, a keresztárfolyamok hatására viszont éves átlagban az USD-hez viszonyítva mintegy 1,5%-kal leértékelődött.

Az év kedvezőtlen tendenciája az üzemanyagárak tartósan magas szintje volt, amely bár elmaradt a 2000-es év rekord áraitól, de továbbra is megközelítette a 290 dolláros tonnánkénti árat.

A forgalom drasztikus visszaesése és a megnövekedett biztosítási, illetve biztonsági költségek az utolsó negyedévben drámai veszteségeket okoztak. A légitársaságok többsége a Malévhoz hasonlóan jelentős elbocsátásokra és azonnali költségcsökkentésekre kényszerült. A piacon tapasztalható drasztikus változások a korábban is pénzügyi gondokkal küzdő légitársaságok közül csődbe juttatták a nagy múltú Swissairt és a Sabenát is.

Lezárultak az EU-csatlakozással kapcsolatos közlekedési/légügyi tárgyalások, a Malév számára szükséges derogációs igények érvényesítése sajnos nem sikerült.

Folytatódtak a KöViM-LRI-MALÉV megbeszélések a repülőtér és a légitársaság együttműködésének jövőbeni lehetőségeiről, többek között egy budapesti légi közlekedési hub kialakítása és fejlesztése érdekében.

Befejeződött a Budapest Ferihegyi repülőtér üzemeltetőjének átalakítási programja. A Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság és a Ferihegy 2B Terminált üzemeltető Ferihegyi Utasterminál Fejlesztő Kft. megszűnését követően 2002. január 1-jétől létrejött a Budapest Airport Rt. és a Hungarocontrol.

Global trends showed a rather negative picture both in economic growth and commerce in the course of 2001, the first indication of which was the weakening of the US economy perceptible from the end of the first quarter.

The global airline industry grew to a minimum extent only in the year as a whole. Following the events of 11 September, the markets relevant to Malév experienced a two-digit decline.

The Hungarian economy was characterized by favorable tendencies in 2001, though the inflation rate was only slightly lower than a year earlier.

Despite expectations to the contrary, the euro continued to weaken against the US dollar in 2001. As a result of the domestic exchange rate policy, the forint appreciated considerably vis-à-vis the euro, while due to changes in cross rates, it depreciated about 1.5% against the dollar in annual terms.

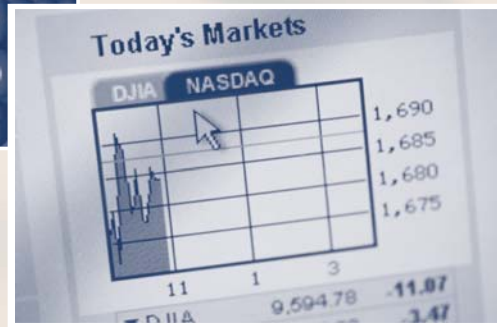
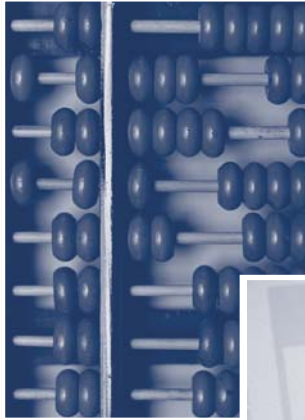
The adverse trend of the year was the permanently high level of fuel prices, which, though falling short of the record prices of 2000, still hovered around USD 290 per ton.

The drastic plunge in turnover, combined with increased insurance and security costs, entailed dramatic losses in the last quarter. Similarly to Malév, most airlines were forced to implement mass layoffs and introduce prompt cost-cutting measures. Air carriers, which had been struggling with financial difficulties already, were hit hard, and the massive shakeout sent illustrious airlines Swissair and Sabena into bankruptcy.

EU accession talks related to transport and the airline industry were concluded. Unfortunately, the derogation claims presented by Malév Rt. could not be enforced.

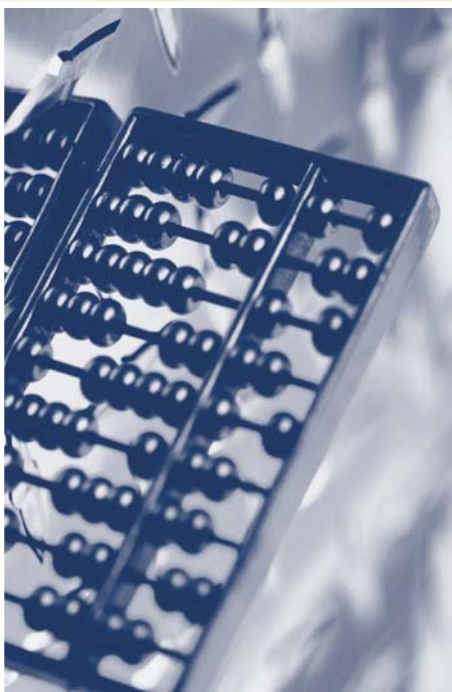
Negotiations continued among the Ministry of Transport, the Air Traffic and Airport Administration (LRI) and Malév over the future opportunities for cooperation between the airport and the airline, including the creation and development of an air transport hub in Budapest.

The restructuring program of the operator of Budapest Ferihegy airport has been completed. Following the winding-up of the Air Traffic and Airport Administration and Ferihegy Air Terminal Development Corporation Ltd., operator of the Ferihegy 2B Terminal, the new entities Budapest Airport Rt. and Hungarocontrol were established.



A Malév Rt. kereskedelempolitikája és annak változásai

Commercial policy



A Malév Rt. 2001. október 15-én együttműködési keretszerződést írt alá a KLM Holland Királyi Légitársasággal. A szerződés értelmében a légitársaságok megerősítik partneri együttműködésüket, és kiterjesztik azt a Budapesten és Amszterdamon túli célállomásokra is. A megállapodás többek közt lehetővé tette a Malév számára, hogy a Northwest Airlines-szal is együttműködési szerződést kössön. Az együttműködés célkitűzése, hogy kölcsönösen előnyös feltételek mellett együttes fellépéssel erősítsék egymás piaci helyzetét.

A piacok jobb szegmentálása érdekében a társaság 2001-ben jelentős változtatásokat hajtott végre belső és a külföldi piacokon is. Általános elv volt a turista szegmensben, hogy egy versenyképes, ugyanakkor a kis lépésekkel való felfelé vásárlásra ösztönző árpoltika jöjjön létre. A business szegmensben pedig cél volt – az igényekhez igazodva – a turista osztályon utazási lehetőséget adó, a korábbi árszinteknél kedvezőbb árpoltika megvalósítása.

A Malév belföldi ügynöki szerződésai 2001-ben is jelentősen megváltoztak, és a társaság április 1-jétől az utazási irodákkal új szemléletű szerződéseket kötött. A változás lényege, hogy a forgalmi visszatérítéseken keresztül az utazási irodákat jobban ösztönözzük a forgalom, a piaci részesedés és a C utasok számának növelésére.

A Malév külföldi értékesítési rendszere szintén számottevő átalakuláson ment keresztül 2001-ben. A kereskedelmi tevékenység átalakítási programjának részeként 2001 júniusától a külképviseletek helyét régiók vették át.

A vállalat új piac- és kereskedelempolitikájának megfelelően a kelet-európai piacokat erőteljesen előtérbe helyezte. Ennek értelmében a jobb termékkínálat céljából éjszakai járatokat indított a kelet-európai és a balkáni régióba, amelyek jelentősen növelték a hálózati értékesítés lehetőségét. Bulgáriában és Albániában a Malév iparági piacvezetővé vált, míg Ukrajnában piaci részesedése a vonalon meghatározó volt. A cseh-lengyel régióban azonban jelentősen visszaesett a forgalom és a bevétel, amelynek oka elsősorban az ezeket a piacokat nagymértékben tápláló bangkoki és pekingi járatok megszüntetése volt (mivel ezek üzemeltetése veszteséget termelt). Az isztambuli vonalon a törökországi gazdasági válság, a Tel Aviv-i vonalon a regionális konfliktus hatása érezhető.

A nyugat-európai piacot tekintve a németországi eladások – a magyarországi helyzethez hasonlóan a Luftansa rendkívül agresszív kapacitás- és árpoltikája következtében – a tervezett növekedést nem tudták elérni, így forgalmuk a bázisévi szintnek felel meg.

On 15 October 2001 Malév Rt. signed a strategic alliance agreement with KLM Royal Dutch Airlines. Under the agreement, the airlines intend to solidify their cooperation as partners and extend it to destinations beyond Budapest and Amsterdam. In addition, the agreement made it possible for Malév to enter into a strategic alliance agreement with Northwest Airlines. The objective of this cooperation is to allow the partners to take joint steps in order to strengthen each other's market position under mutually favorable terms.

The Company implemented significant changes in its domestic as well as foreign business policy in order to achieve better market segmentation. In the tourist segment, the overall guiding principle was to create a pricing policy that is competitive but at the same time encourages step-by-step upward purchases. In the business segment, on the other hand, the goal was to implement a pricing policy that offers travel opportunities in economy class – in accordance with demand – at more favorable price levels than earlier.

The domestic agency agreements of Malév saw major changes in 2001 as well, and from 1 April the Company entered with travel agencies into contracts based on a totally new approach. The essence of the change is that through a turnover-based commission system, travel agencies are given greater incentive to boost turnover, market share and the number of business passengers.

The foreign sales network of the Company also underwent a considerable transformation in 2001. As part of the efforts aimed at sales restructuring, from June 2001 foreign representation offices were replaced by regions.

In accordance with its new market and commercial policy, Malév placed pronounced emphasis on Eastern European markets. Therefore, in order to provide a better product, it introduced night-stop flights to Eastern Europe and the Balkan region, which increased the opportunities for network sales considerably. In Bulgaria and Albania Malév became the market leader in the industry, while in the Ukraine it also secured a substantial market share. In the Czech Republic and Poland, however, turnover and revenues plummeted, due primarily to the fact that the Bangkok and Beijing flights – major drivers of these markets – were ended as a result of the losses sustained on them. The economic crisis in Turkey had an adverse impact on the Istanbul route, whereas the Tel Aviv route was unfavorably affected by regional conflicts.

As regards Western European markets, sales in Germany fell short of the planned figure – owing to

A svájci és a belga piacokon a Swissair és a Sabena csődje után javultak a Malév piaci pozíciói, ám a magyarországi csökkent eladások miatt a vonal eredményén mindez alig mutatkozik.

the extremely aggressive capacity and pricing policy of Lufthansa, similarly to that seen in Hungary – producing a turnover roughly equal to the year-earlier level. In the Swiss and Belgian markets the bankruptcy of Swissair and Sabena served to improve the position of Malév, but due to the sales drop in Hungary, it was hardly perceptible in the results on the routes.

Megnevezés	2000. év		2001. év	
	millió Ft	megoszlás (%)	millió Ft	megoszlás (%)
Belföld	19 319	25,4	18 146	24,2
Interline	12 024	15,8	13 265	17,7
Külföld	44 550	58,6	43 602	58,1
Összesen	76 083	100,0	75 014	100,0

Description	2000		2001	
	HUF millions	share (%)	HUF millions	share (%)
Domestic	19,367	25.5	18,146	24.2
Interline	12,054	15.8	13,265	17.7
Foreign	44,661	58.7	43,602	58.1
Total	76,083	100.0	75,014	100.0



Törzsutasprogram

Frequent flyer program



A Malév Duna Club törzsutasprogram tagjainak száma a 2001-es év folyamán közel 8 ezerrel növekedett és meghaladta a 80 ezret, ami a program népszerűségét bizonyítja. Év végén a tagok megoszlása a következő volt: Blue 70 325, Silver 7049, Gold 3646 utas. A törzsutasok által a 2001. évben produkált összes forgalom megközelítőleg 7 milliárd forint.

Az utasok kiszolgálása érdekében több átalakítás történt a Törzsutas irodában. Kényelmesebb várakozási lehetőség várja az odalátogató utasokat, a sorban állás kiküszöbölése érdekében hívórendszer felszerelésére került sor, a telefonos elérhetőség végett korszerűbb telefonközpont létesült.

A program szabályzata értelmében a 2001-es év végén jártak le először pontok. A lejáró pontok következtében kialakult extraforgalom kezelésére külön marketingakció szerveződött. A Duna Club-tagok számára az év végén kötött KLM-törzsutasszerződés a 2002-es évben fogja éreztetni hatását.

The Malév Duna Club frequent flyer program welcomed nearly 8,000 new members in 2001, pushing total membership to over 80,000, a clear indication of its popularity. At the end of the year, the breakdown of members was as follows: Blue 70,325, Silver 7,049 and Gold 3,646 passengers. Total turnover generated by frequent flyers amounted to approximately HUF 7 billion in 2001.

The Frequent Flyer office underwent some remodelling to provide better customer service. Passengers are now offered more comfort while waiting, queuing was eliminated through the installation of a customer calling system, and a more advanced telephone exchange was also set up to ensure enhanced telephone access.

Under the rules of the program, the end of 2001 was the first time that points expired. A special marketing promotion was organized to manage the extra traffic generated by the expiring points. For Duna Club members, the KLM frequent flyer agreement concluded at the end of the year will have a perceptible effect in the year 2002.

Menetrend szerinti és code share gépeken elszállított utasok számának megoszlása

Megnevezés	2000. év		2001. év	
	utasszám ezer fő	megoszlás %	utasszám ezer fő	megoszlás %
Kelet-Európa	398	18,2	425	19,0
Nyugat-Európa	1439	65,7	1474	65,7
Mediterrán	204	9,3	216	9,6
Rövid táv	2041	93,2	2115	94,3
Hosszú táv	148	6,8	127	5,7
TOTAL	2189	100,0	2242	100,0

Breakdown of passenger flows on scheduled and code-share flights

Description	2000		2001	
	passengers '000	share %	passengers '000	share %
Eastern Europe	398	18.2	425	19.0
Western Europe	1,439	65.7	1,474	65.7
Mediterranean	204	9.3	216	9.6
Short haul	2,041	93.2	2,115	94.3
Long haul	148	6.8	127	5.7
TOTAL	2,189	100.0	2,242	100.0



Humánpolitika

Human resources



A Malév Rt. 2001-ben elfogadott Humánstratégiája megfogalmazta a modern szervezetfejlesztési és új humán erőforrás-menedzsment alapelveit, valamint módszereit. A Malév Rt. stratégiájának megvalósításához nélkülözhetetlen a változó piaci körülményekhez rugalmasan alkalmazkodni tudó szervezet kialakítása, valamint az emberierőforrás-gazdálkodás hatékony működtetése, amelyek nemzetközi összehasonlításban is meg kell, hogy állják a helyüket.

A Malév Rt. 2001-ben megfogalmazott Humánstratégiájának legfontosabb elemei:

1. A szervezet rendszeres felülvizsgálata abból a szempontból, hogy adott formájában alkalmas-e a stratégia megvalósítására, illetve milyen változtatások szükségesek a szervezeti problémák megoldására. Az új szervezet kialakításakor arra törekszünk, hogy tiszta struktúrával és ennek megfelelően átlátható felelősségi körökkel rendelkezzen a társaság. A szervezet működését garantáló szabályzatok, a különböző szintű vezetői utasítások, a vezetők és a beosztott alkalmazottak felelősségi és hatáskörét leíró dokumentumok egymásra épülve nyújtják a szervezet hatékony működését.

Szervezeti kultúraváltás történt, melyet a következők alapoznak meg: a szervezet szintjén általános érvényűeknek kell lenniük a küldetésben megfogalmazott alapértékeknek és a szakmai rész kultúrák összhangjának. A szervezeti egységek szintjén lehetővé kívánjuk tenni a munkavállalók folyamatos bevonását a szervezeti feladatok kialakításába és megvalósításába. A munkavállalók szintjén a szervezeti imázst erősítő kulturális igényként törekszünk megvalósítani a megfelelő felkészültségen, motiváltságon és a szervezettel szembeni elkötelezettségen alapuló hatékony munkavégzést, a partneri kapcsolatok kezelését.

A szervezet kívánatos arculatát mind a tárgyi, környezeti megjelenésnek, mind az irodai és munkaszervezésnek, ugyanígy az írásos megjelenésnek, végül pedig az eljárások, az ügyintézés és a magatartás stílusának tükröznie kell.

2. A vállalati kultúra, vezetői kompetenciák, munkamódszerek és vezetési rendszerek számba vétele annak érdekében, hogy támogatják-e a stratégiai cél elérését.

Az új stratégia realizálása csak elkötelezett, a változás menedzselését is felvállaló, jól felkészült, korszerű vezetési ismeretekkel rendelkező vezetőkkel valósítható meg. Ezért nélkülözhetetlen a jelenlegi vezetői team megújítása és egy olyan menedzsment felállítása, amely elfogadja, sőt elkötelezetten képes közvetíteni és megvalósítani a társaság stratégiáját. Célszerű erősíteni a vállalati kommunikációt.

The new HR Strategy of Malév Rt., approved in 2001, set forth the basic principles and methods of modern organizational development and the new human resources management. For the implementation of the Malév strategy, it is indispensable to create an organization that can flexibly adapt to the ever-changing market conditions and accomplish efficient human resources management, both of which must bear international comparison.

The key elements of the 2001 Malév HR Strategy are as follows:

1. *Regular review of the organization to determine whether it is suitable in its actual form for the implementation of the corporate strategy and to identify the modifications required in order to solve organizational problems*

In creating the new organization we strive to provide the Company with a clear structure and, accordingly, transparent roles and responsibilities. The rules and regulations that guarantee the operation of the organization, the managerial instructions at various levels, and the documents that describe the scopes of responsibility and authority held by managers and subordinates should be appropriately integrated to ensure efficient operations.

An organizational culture change has been carried out, based on the following elements: at organization level, the basic values set out in the mission statement and the harmonic cooperation of various professional cultures must be omnipresent. At the level of organizational units, we intend to allow the continuous involvement of employees in the creation and implementation of organizational tasks. At the level of employees, we make considerable efforts to realize – as a cultural requirement enhancing the organizational image – efficient work based on appropriate qualification, motivation and commitment to the organization, and the effective management of partner relationships.

The desired image of the organization must be reflected in the appearance of the working environment, in the way work is organized, and also in written communication as well as in the style of administration, procedures and general behavior.

2. *Taking stock of corporate culture, managerial competencies, working methods and management systems to determine whether they support the strategic objective*

The new strategy can only be implemented with the help of dedicated and well-prepared managers who have advanced management skills and are also able and willing to undertake change management. Therefore, it is essential to renew the current

ció rendszerét annak érdekében, hogy a szervezet valamennyi szintjén lévő munkatárs hatékonyan működjön együtt a közös cél érdekében.

3. Az előbbieken alapján meghatározandó új módszerek, amelyekkel a siker elérhető.

A Malév Rt. új stratégiája egy olyan átfogó terv, amely kijelöli a vállalati célokat, és összehangolja a megvalósításukhoz szükséges tevékenységeket. A stratégia magában foglalja azokat az általános elképzeléseket, amelyek szerint a kitűzött célok és a megvalósítás módja – a körülmények esetleges változása miatt – módosíthatók. Az áttekinthetőséget és a rugalmasságot részstratégiák szolgálják, amelyek a hierarchikus és dinamikus struktúrában kapcsolódnak egymáshoz.

4. A humán erőforrás-menedzsment prioritásai és feladatai:

A humánstratégia a vállalat stratégiájának részeként, abból kiindulva, az emberi erőforrással kapcsolatos középtávú célokat és feladatokat határozza meg. Egy modern emberierőforrás-rendszer kiépítése elengedhetetlen ahhoz, hogy a teljesítmény javulása maradandó legyen, és a Malév Rt. megállja a helyét a piaci versenyben.

A modern humán eszközrendszerek bevezetése és alkalmazása nélkülözhetetlen elemei a hatékony szervezeti működésnek. A teljesítményértékelési rendszer képezi alapját a karrier menedzsmentnek, valamint az egyéni képesség fejlesztési és képzési lehetőségeinek. Ezen túlmenően a munkatársak motiválását és a vállalati eredmények elérését különböző ösztönzési rendszerek kialakításával segítjük.

A szervezet újrastrukturálása mellett nagy energiákat fordítottunk arra, hogy a felső- és középszevetői rétegbe multinacionális vállalati tapasztalattal rendelkező munkaerő kerüljön. A felsővezetői szinten (vezérigazgató, vezérigazgató-helyettes, igazgató) 1 igazgatóság megszüntetése mellett 5 új igazgatóság jött létre, és a felső vezetők 60%-a kicserélődött. A középszevetői szinten (osztályvezetők, régióvezetők) megszűntek szervezeti egységek. Úgy mint önálló részleg, részleg összevonása és megszüntetése befejeződött. A külképviseletek 13 régióba tömörültek, és a középszevetők 40%-a kicserélődött.

Teljesítménymenedzsment-rendszer jött létre a különböző vezetői szinteken, amely a stratégiai célok megvalósításán túl a vezetői kompetenciák 360 fokban értékelését is magában foglalja. Új elem a vezetői éves bónuszkiírásokban, hogy a vállalati eredmény teljesítése az előző évihez képest nagyobb súllyal (az éves bónusz 30%-a) fog az értékelésben megvalósulni.

management team and set up a management that not only accepts corporate strategy but is also capable of conveying and realizing it in a highly dedicated manner. It is necessary to strengthen the system of corporate communication so that employees at every level of the organization can work together effectively for the common goal.

3. *Achieving success: new methods to be defined on the basis of the above*

The new strategy of Malév Rt. is a comprehensive plan that sets corporate targets and coordinates the activities needed to achieve them. The strategy incorporates the general concepts according to which the goals set and the method of realization may be modified, if necessary because of a change in circumstances. Transparency and flexibility are guaranteed by sub-strategies, which are interlinked in a hierarchic and dynamic structure.

4. *Priorities and tasks for human resources management*

The HR strategy is part of the comprehensive corporate strategy, and builds on it to define medium-term objectives and tasks related to human resources. The development of a modern human resources system is essential if Malév wants to ensure lasting improvement in performance and secure its competitive positions in the market.

The deployment of modern HR tools and methods is an indispensable element in efficient organizational operation. The performance appraisal system forms the basis of career management as well as of the skills development and training possibilities for the individual. Furthermore, we design various incentive systems to help motivate employees and accomplish corporate goals.

In addition to organizational restructuring, we have devoted considerable energy to bring people with experience gained at multinational companies to top and middle management positions. At top management level (CEO, deputy CEO, director) one directorate was terminated, while five new directorates were created and 60% of top managers replaced. At middle management level (department heads, regional managers), certain types of organizational units – such as the independent section and the section – were eliminated, some departments were merged and others terminated, foreign representation offices were consolidated into 13 regions and 40% of middle managers were replaced.

A performance management system was developed at the various levels of management, which, in addition to helping accomplish strategic objectives, also includes a 360° evaluation of management

Létrejött az egységes alapelvű és formátumú munkaköri leírások rendszere, valamint a társaság számára kvalifikált, jól képzett munkaerőt adó gyakorlati rendszer 2001-től teljesen új struktúrában működik tovább.

A 2001. év legnagyobb kihívása az új képzési stratégia és annak megvalósítását szolgáló új képzési irányelvek, szabályok kidolgozása volt. Az év során egységes szabályozó rendszert alakítottunk ki, amelynek köszönhetően a Malév már ebben az évben is a képzések területén érezhető eredményeket ért el. Így a Malév 2000. évihez képest 13%-kal kisebb képzési költséget tervezett, és ennél is 2%-kal kevesebbet költött.

A képzési rendszer átalakításával összhangban a képzési prioritások is megváltoztak. A kötelezően előírt képzések mellett kiemelt szerepet kapnak a veszélyes áruk kezelésével kapcsolatos képzések, a belső informatikai rendszerek használatát elősegítő programok, valamint a minőségbiztosítási rendszert támogató oktatások.

A Malévnál 2001. január 1-jével új Kollektív Szerződés lépett életbe, amely 3 évig tartó határozott időre szabályozza az érdekképviselettel való kapcsolatot.

competencies. One new element in the annual management bonus system is that the achievement of corporate targets now has a greater weight (30% of the annual bonus) in evaluation criteria than in the previous year.

We have created uniform guidelines and formats for job descriptions, while the trainee system – a reliable source of qualified workforce for the Company – also operates in a completely new structure from 2001.

The greatest challenge of the year 2001 was the development of the new training strategy, and the new training guidelines and procedures designed to ensure the implementation thereof. During the year we created an integrated set of procedures, thanks to which Malév achieved perceptible results in training this year already. For the year as a whole, Malév projected training costs 13% lower than in 2000, and even managed to keep actual spending 2% below that mark.

In accordance with the restructuring of the training system, training priorities have changed as well. In addition to mandatory training, particular emphasis is placed on training related to handling dangerous goods, programs helping people use internal IT systems and training that supports the quality assurance system.

The new Malév Collective Agreement, which entered into force on 1 January 2001, regulates union relations for a definite period of 3 years.



Létszám

Headcount



A létszámváltozásra jelentős hatást gyakorol az Átalakítási Program keretében elhatározott hatékonyságnövelés, amely jelentős mértékű létszámleépítést is tartalmaz. Sajnos a szeptember 11-i terrorcselekmények miatti forgalom-visszaesés további létszám racionalizálást tesz szükségessé.

Ennek megfelelően a Malév Rt. átlagos alkalmazotti létszáma 2001-ben 10,5%-kal csökkent a bázisidőszakéhoz képest, és további létszámcsökkenés várható, mivel a 2001. november végén elindított csoportos létszámleépítés keretében 184 fő aktív állományban lévő munkavállaló kapott tájékoztatást arról, hogy a munkaviszonya megszűnik. A redukálendő munkavállalók többsége 2002. I. és II. negyedévében kerül ki a Malév Rt. állományából.

Changes in headcount are significantly affected by the targeted efficiency improvement included in the Restructuring Program, which set forth substantial layoffs, among others. Unfortunately, the drop in turnover due to the 11 September terrorist attacks warrants further workforce rationalization.

In compliance with that, the average statistical headcount of Malév Rt. fell 10.5% year on year, and further job cuts are expected, as within the framework of the mass downsizing program launched at the end of November 2001, 184 persons in active employment were notified of the termination of their employment. The majority of the thus redundant employees will be dismissed in the first and second quarters of 2002.

A Malév-foglalkoztatottak átlagos állományi létszáma

Megnevezés	2000. év	2001. év	Index
	fő	fő	%
Teljes munkaidős	3042	2694	88,6
Részmunkaidős	59	82	139,0
ÖSSZESEN	3101	2776	89,5

Average statistical headcount

Description	2000	2001	Index
	employees	employees	%
Full-time	3,042	2,694	88,6
Part-time	59	82	139,0
TOTAL	3,101	2,776	89,5



Géppark

Fleet



A társaság 2001-ben négy típust tartott üzemben az alaptervekenység végzéséhez: Boeing—767-200/300, Boeing—737-300/400/500, Tupoljev—154B-2 és Fokker—70.

A Malév közel 30 évig üzemeltette a Tupoljeveket, melyek hosszú ideig a flotta gerincét jelentették, de a tárgyidőszakban valamennyi Tu—154B-2 típusú repülőgépet kivontak a forgalomból.

A tárgyidőszakban kivonásra került a Boeing—767-300 típusú repülőgép is, amelyet a tárgyidőszakot követően a cég a bérbeadónak visszaadott, a hosszú távú repülőgépférőhely-kapacitás csökkentése érdekében. 2001-ben négy további Boeing—737-300/400 típusú repülőgép átvétel utáni forgalomba állítása történt meg, amelyből két gép elsősorban charterforgalom lebonyolítására szolgál.

Az üzemben tartott repülőgépek száma az év eleji 25-ről (6 kivonás, 4 üzembe állítás) a tárgyidőszak végére 23-ra csökkent.

In 2001, the Company operated four types of aircraft in its core business: Boeing 767-200/300, Boeing 737-300/400/500, Tupolev 154B-2 and Fokker 70.

Malév had been operating Tupolevs for nearly 30 years – these airplanes had formed the backbone of the fleet for a long time, but in the year under review all Tupolev 154B-2 aircraft were retired.

In the year under review, a Boeing 767-300 aircraft was also grounded, and then returned to the lessor after 2001, in order to reduce long haul capacity. In 2001, another four Boeing 737-300/400 aircraft were delivered and put into operation, two of which will mainly be used in charter traffic.

As a combined result of the above – six airplanes retired, four brought into service – the number of aircraft in operation dropped from 25 at the beginning of the year to 23 by year-end.

Repülőgépfloata összetétele

Megnevezés	Üzemelő repülőgépek száma	Szállítás alatt lévő repülőgépek száma	További opciók lehetőség
Fokker-70	6		
Boeing—737-300 (*)	7		
Boeing—737-400 (*)	6		
Boeing—737-500 (*)	2		
Boeing—767-200ER (**)	2		
Boeing—737-600/700/800		10	6
Bombardier—CRJ200ER		2	6

* A repülőgépek bérleti szerződése 2003/2004 során lejár. A nagy átlagéletkor (12-14 év) és a jelentős tulajdonosi költségek miatt az ügyvezetőség javaslata alapján az Igazgatóság a gépek visszaadásáról és a rendkívül kedvező feltételeket tartalmazó, Next Generation (Boeing—737-600/700/800) gépek bérletére vonatkozó lízingszerződés megkötéséről döntött.

** A két Boeing—767-200ER repülőgép a Malév saját tulajdonában lévő Malco LLt. könyveiben szerepel.

Üzemelő repülőgéptípusok jellemző adatai

Megnevezés	Fokker-70	B-737-300	B-737-400	B-737-500	B-767-200ER
Maximális felszállótömeg	36,74 t	61 t	68 t	59 t	175,5 t
Utastérhely (üzleti és turista osztály)	75 fő	128 fő	146 fő	111 fő	197 fő
Utazósebesség	856 km/h	860-930 km/h	860-930 km/h	860-930 km/h	880-940 km/h
Maximális hatótávolság	2000 km	3970 km	4077 km	4700 km	12 700 km
A hajtómű típusa	Rolls R. Tay Mk 62015	CFM 56	CFM 56	CFM 56	CF6-80C2
A hajtóművek tolóereje	2*6160 kp	2*9070 kp	2*10660 kp	2*9070 kp	2*27896 kp

Fleet composition

Type	Number of aircraft in operation	Number of aircraft in delivery	Additional options
Fokker-70	6		
Boeing-737-300 (*)	7		
Boeing-737-400 (*)	6		
Boeing-737-500 (*)	2		
Boeing-767-200ER (**)	2		
Boeing-737-600/700/800		10	6
Bombardier-CRJ200ER		2	6

* The lease agreement of the aircraft will expire in 2003/2004. In light of the high average age (12-14 years) and the substantial costs of ownership, the Board of Directors, acting upon management recommendation, decided to return the aircraft and enter into a lease agreement for Boeing 737-600/700/800 Next-Generation aircraft under exceptionally favorable terms.

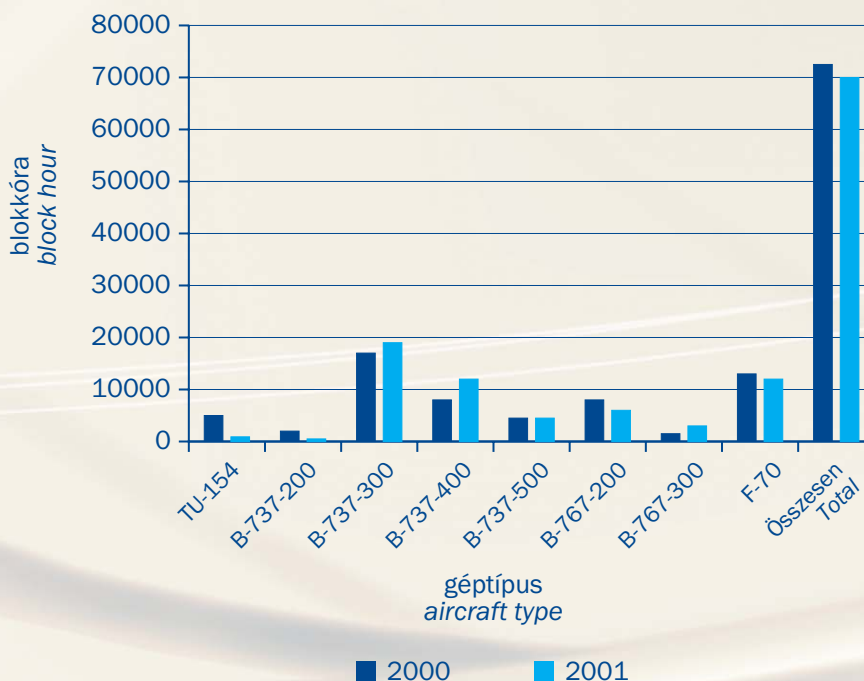
** The two Boeing 767-200ER aircraft are included in the books of Malco LLC, a wholly-owned subsidiary.

Key data of aircraft types in operation

Description	Fokker 70	B737-300	B737-400	B737-500	B767-200ER
Maximum take-off weight	36.74 t	61 t	68 t	59 t	175.5 t
Passengers (business & economy)	75	128	146	111	197
Typical cruise speed	856 km/h	860-930 km/h	860-930 km/h	860-930 km/h	880-940 km/h
Maximum range	2000 km	3970 km	4077 km	4700 km	12,700 km
Engines	Rolls R. Tay Mk 62015	CFM 56	CFM 56	CFM 56	CF6-80C2
Maximum thrust	2*6160 lb	2*9070 lb	2*10,660 lb	2*9070 lb	2*27,896 lb

Blokkórak megoszlása a típusok között

Breakdown of block hours by aircraft type





Menetrendszerűség

Punctuality



A késési statisztikákban minden nulla percet meghaladó indulási csúszást késésnek kell tekinteni. A nulla percet meghaladó kategóriában a menetrendszerűség az év során 1,82 százalékponttal javult, elérte a 58,91%-ot.

A Malév saját és közös üzemeltetésű járatai közül 2000-ben összesen 9044 járat késett, ez az érték 2001-ben 8776 alkalomra csökkent, amely 3%-os javulást fejez ki.

A társaságtól függő késések száma 2000-ben 4878 volt, 2001-ben ez a szám 4498-ra redukálódott, amely közel 8%-os javulást mutat. Ebben a kategóriában a menetrendszerűségi mutató 2,1 százalékponttal, 78,9%-ra javult.

Ezenkívül még statisztika készül a 15 percet meghaladó késésekről is, amely kategóriában is jelentős javulást értünk el, és a menetrendszerűségi mutató 1,15 százalékpontos emelkedéssel majdnem 80%-os lett.

In delay statistics, any deviation over zero minutes of a flight from its scheduled departure time must be regarded as a delay. In the over-zero minutes category, the punctuality of the Company improved by 1.82 percentage points and reached 58.91%.

Whereas in the year 2000, 9,044 Malév flights – own operation and code-share combined – had suffered a delay, this figure dropped to 8,776 occasions in 2001, a 3% improvement.

The number of delays attributable to the Company had stood at 4,878 in 2000; this was reduced to 4,498 in 2001, representing an improvement of nearly 8%. In this category, the punctuality indicator also came up 2.1 percentage points to 78.9%.

In addition to the above, statistics are also compiled about delays over 15 minutes, where the improvement was considerable and the punctuality indicator climbed 1.15 percentage points to almost 80%.



Minőségbiztosítás

Quality assurance



Tanúsítások: A 2001. évben a Malév Rt. mindkét elsődlegesen elérendő minőségi célját teljesítette, megszerzte a JAR OPS 1 – EU légi közlekedési iparági követelmények szerinti – üzemben tartási engedélyt, valamint az üzemviteli rendszer egészére – a kereskedelmi tevékenységre is – kiterjedő ISO 9001 tanúsítványt. Az üzemanyag-szolgáltatás ISO 9002 szabvány szerint tanúsított rendszerének időszakos felülvizsgálata sikeresen megtörtént, a szolgáltatás tanúsítványának érvényességét megőrizték.

A fenti eredmények azt jelentik, hogy társaságunk minőségügyi rendszere, üzemviteli és üzleti tevékenysége megfelel a nemzetközi iparági és általános követelményeknek, szabványoknak. Eredményeinket az elmúlt év során 14 belső és 5 külső fél által végrehajtott auditálás eredménye is elismerte és igazolta.

Szolgáltatásmonitoring: 2001-ben megkezdjük a légi személyszállítási tevékenység minőségének mérését. Az utasok értékelését is magában foglaló rendszer közel harminc minőségparaméter folyamatos mérésével objektív képet ad utasaink elégedettségéről, és megmutatja szolgáltatásaink minőségének fejlesztési irányait.

Szervezetfejlesztés: A JAR OPS 1 követelmények lehetőségeivel élve társaságunk 2001-ben integrálta minőségügyi és repülésbiztonsági szervezetét. A minőségügyi és repülésbiztonsági adatok kölcsönös felhasználása, a szakemberek keresztképzése, a minőségügyi felülvizsgálatok és repülésbiztonsági ellenőrzések összehangolása a társaság számára jól kihasználható előnyök, amelyek ellensúlyozták a kényszerű létszámcsökkentés hatásait. Az integrált szervezetet a Polgári Légiközlekedési Hatóság és a Polgári Légiközlekedés-biztonsági Szervezet is jóváhagyta.

Certificates: In the year 2001, Malév Rt. met both its primary quality objectives: attaining the JAR OPS 1 operating license – in compliance with EU airline industry requirements – and the ISO 9001 quality certificate covering its entire operating system, including commercial activities.

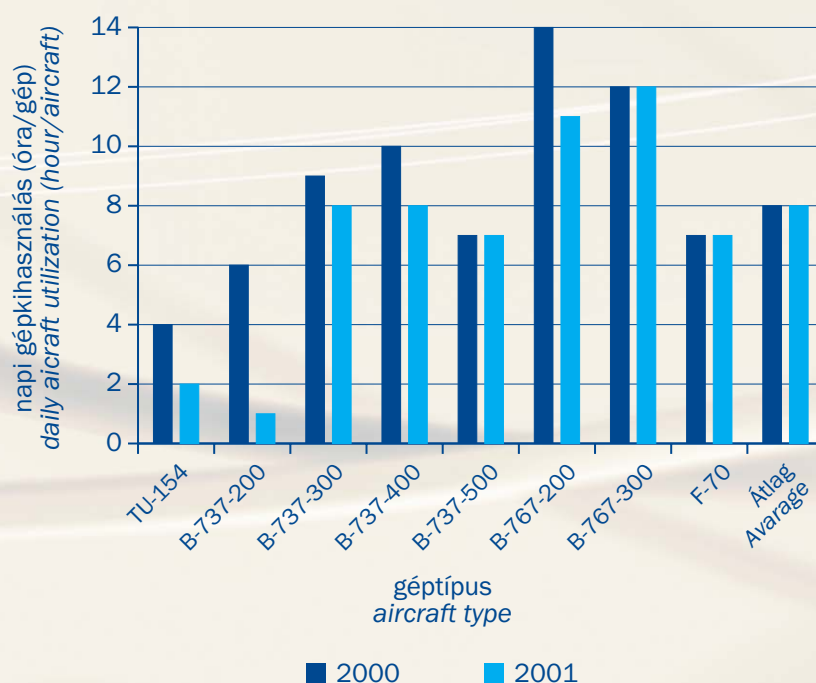
The periodical review of the ISO 9002-certified into-plane fueling services was completed successfully, and the validity of the certification is maintained. The above accomplishments mean that the quality management system, operations and business activities of the Company are in full conformity with international industry and general requirements and standards. Our achievements were repeatedly recognized and verified by 14 internal and five external audits carried out during the year.

Service monitoring: In 2001 Malév began to measure the quality of its passenger services. The system, which includes passenger evaluation, continuously measures almost 30 quality parameters to provide an objective picture of passenger satisfaction and suggests possible directions for service quality development.

Organizational development: Taking advantage of the JAR OPS 1 requirements, the Company integrated its quality and flight safety organization in 2001. The mutual use of quality and flight safety data, the cross-training of professionals and the harmonization of quality reviews and flight safety controls offer clear benefits for the Company and can also offset the impact of forced layoffs. The integrated organization was also given the approval of the Civil Aviation Authority and the Civil Aviation Safety Organization.

Napi gépkihhasználás

Daily aircraft utilization



Repülésvédelem

Aviation security



A Malév mint taglégitársaság magára nézve kötelező érvényűnek tekinti az IATA nemzetközi légi közlekedési szervezet szabványait és határozatait, köztük a „safety”-re (műszaki biztonság) és „security”-re (repülésvédelmi előírások) vonatkozókat, amelyeket maradéktalanul betart.

A kockázatmentes, biztonságos légi utazás megvalósítása a légitársaság biztonságpolitikájának legfontosabb részét képezi, amelynek meghatározó alapelve a megelőzés.

A légi utasok repülés iránti bizalmának elnyerése és folyamatos megőrzése kiemelt üzletpolitikai alapelv, amelynek érdekében a légitársaság olyan biztonsági eljárásokat alkalmaz, dolgoz ki és fejleszt, amelyekkel még a földön, a repülés megkezdése előtt igyekeznek eredményesen kizárni az utazás biztonságát veszélyeztető kockázati tényezőket.

Az általános szempontok egyik legfontosabb eleme, hogy a légi járatok célállomásainak biztonságpolitikai helyzetével a légitársaság tisztában legyen, és a biztonsági intézkedések fokozatait azokhoz rendelje. Ennek érdekében napi információs kapcsolatot alakítottunk ki a rendvédelmi szervekkel és a Külügyminisztériummal. A kapott információkat elemezve, értékelve határozzuk meg azokat a rendszereket a járatokra nézve, amelyek tekintetében az általános biztonsági intézkedéseken túl, szigorított eljárásokat alkalmazunk, mint például a minden repülés előtti tűzszerészeti vizsgálat vagy a szolgálati célból fedélzetre lépők jogosultságának és személyazonosságának ellenőrzése. Ugyancsak tűzszerészeti vizsgálat – indokolt esetben ismételt személy- és poggyászellenőrzés – rendje jön létre minden olyan információ esetében (pl. telefonon történő bombafenyegetés, utas gyanús viselkedése, poggyászok számában történt eltérés), amely veszélyt jelent a repülésre nézve. A repülőtéri telefonközpont hívás-visszakereső berendezéssel van ellátva, amely már több esetben lehetővé tette a felelőtlen fenyegető azonosítását, így az ilyen jellegű hívások száma minimálisra csökkent.

A 2001. szeptember 11-i események után további szigorító intézkedéseket vezettünk be. Megerősítettük az utasok által használt, illetve előlük elzárt repülőtéri területeken a kamerás megfigyelő rendszert, valamint azt a technikai berendezést, amely jelenleg minden feladott poggyászt, teherárut és postacsomagot 100%-os mértékben átvilágít. Az átvilágítás réteges röntgenfelvételek készítésére alkalmas készülékekkel történik, amelyek automatikusan jelzik, ha veszélyes vagy szokatlan alakú, esetleg fegyverként használható tárgyat, anyagot észlelnek. A csomag tartalmát – jellegétől függően – a tűzszerészek vagy az utas jelenlétében az utasbiztonsági ellenőrök ismétlenül átvizsgálják.

Malév, as a member airline of the International Air Transport Association, regards as binding upon itself the standards and resolutions passed by IATA, including those applicable to aviation/flight safety and security, which it fully complies with.

Risk-free, safe and secure air travel constitutes the core of the security policy of the Company, the key guiding principle of which is prevention.

Gaining and retaining the confidence of air passengers is a top business priority. Therefore, the Company designs, develops and uses a broad range of security procedures through which it aims to eliminate on the ground, i.e. prior to the start of a flight, any risk factor that may pose a threat to security.

One of the principal elements in the overall criteria is that the airline be familiar with the security situation of the destinations of its flights and adjust the levels of security measures accordingly. For this purpose we have established daily communication with the police and other authorities as well as the Ministry of Foreign Affairs. The analysis and evaluation of the information received then helps identify the flights in respect of which special, more rigorous procedures must be applied in addition to general security measures, such an examination by the bomb squad before each flight, or checking the identity and authorization of anybody who comes aboard on official duty. The bomb squad is also called in – and personal and baggage checks may be repeated – upon receipt of any information (e.g. bomb scare, suspicious passenger behavior, difference in the number of items of luggage) that might pose a threat to the flight. The telephone exchange at the airport is equipped with a call-tracing system, which on several occasions has made it possible to identify the hoaxer making the threat, so the number of such calls has fallen to a minimum.

After the events of 11 September, we tightened security and introduced additional measures. We installed extra surveillance cameras in various areas of the airport – both those used by and those off limits to passengers – and also introduced enhanced equipment that totally screens every item of checked baggage and all dispatched freight and mail. Screening is performed using equipment capable of taking multilayer X-ray photographs, which send an automatic warning if any dangerous or unusually shaped object or material – or a potential weapon – is detected. The contents of the identified piece of baggage is then repeatedly examined by the bomb squad or – in the presence of the passenger – by passenger security personnel, as appropriate. In respect of our New York flight, we apply the highly strict security regulations required by the US Federal

New-York-i járatunk tekintetében az USA Szövetségi Légügyi Hivatal (FAA) által előírt igen szigorú biztonsági eljárásokat alkalmazzuk, amelyben a tranzit területre lépéssel együtt járó kézipoggyász- és utas átvilágításon túl, a beszálló kapunál is folyamatos kézi csomagellenőrzést és fémdetektoros vizsgálatot végzünk. A szűrésra–vágásra alkalmas vagy fegyverként használható tárgyakat az ellenőrző rendszer kimutatja és a helyszínen kivonja forgalomból. Hasonló jellegű tárgyakat a személyzet sem vihet a fedélzetre, a személyzeti check-in is az utas útvonalon történik.

A repülőgépek minden felszállás előtt műszaki és biztonsági ellenőrzésen esnek át, az üzemanyag minőségét rendszeresen ellenőrizzük, a gépek sterilitását hosszabb állásidő esetén a nyílások nyilvántartott számú biztonsági „seal”-ezésével biztosítjuk. A pilótafülkében való tartózkodás rendjét megszigorítottuk, a pilótafülke ajtaja a repülés időtartama alatt biztonságosan zárva van. Az ajtó illetéktelen behatolás elleni megerősítésére a Malév a gyártó céggel egyeztetett intézkedéseket tesz.

A Malév folyamatosan kapcsolatot tart és információt cserél a nemzetközi biztonsági szervezetekkel és más légitársaságok biztonsági szervezeteivel a legújabb tapasztalatok, eljárások egyeztetése és integrálása céljából.

Aviation Administration (FAA), whereby in addition to hand luggage and passenger scanning that accompanies entry to the transit area, we carry out continuous checks at the boarding gate as well, using manual examination as well as metal detectors. The system detects any potential weapon, including objects that could be used for stabbing or cutting, and allows them to be immediately eliminated. The crew is not permitted to take such items aboard either, and crew check-in is also performed through the passenger route.

All aircraft undergo technical safety as well as security checks before every flight, fuel quality is checked regularly, and security seals are used on doors and other possible points of entry to ensure that planes remain sterile during longer stoppages as well. We have tightened the rules applicable to staying in the cockpit, and the cockpit door is securely locked during flight. Malév is also consulting the manufacturer of its aircraft to make sure that cockpit doors are reinforced against unauthorized access.

Malév maintains continuous contact and regularly exchanges information with international security organizations and the security arms of other airlines in order to coordinate and integrate the latest experience and procedures.

A Malév Rt. tevékenységei

Business operations



Szállítási tevékenység

A Malév által 2001-ben szállított utasok száma az előző évvel közel megegyező volt (-1%), és meghaladta a 2 milliót, összesen 2195 ezer forgalmi utas repült a menetrend szerinti járatokon.

Az év során a forgalom alakulását kedvezőtlenül befolyásolta a konkurencia agresszivitásának növekedése, a hosszú távú járatok, illetve a Boeing—767-300 típus üzemelési problémái, a New Yorkban szeptember 11-én történt események után jelentkező bizonytalanság a légi közlekedési piacon. A Malév értékesítési tevékenységének hatékonysága sem volt kielégítő, ami szintén közrejátszott a forgalom stagnálásában. Az értékesítési tevékenység megváltoztatása ezért is kapott fontos szerepet a megújulási programban.

Carrier operations

The number of passengers Malév carried in 2001 was basically equal to the year-earlier figure (-1%) at over 2 million – a total of 2.195 million passengers flew Malév scheduled flights.

Several factors exerted an adverse impact on passenger volumes during the year: the increasingly aggressive competition and the operating problems on long haul flights as well as with the Boeing 767-300 model were only compounded by the uncertainty that pervaded the air transport market after the terrorist attacks on New York and Washington in September. In addition, the efficiency of Malév sales activities was not really satisfactory, which also contributed to stagnating turnover. It is for this very reason that the Restructuring Program places considerable emphasis on re-engineering sales operations.

Összevont szállítási tevékenység

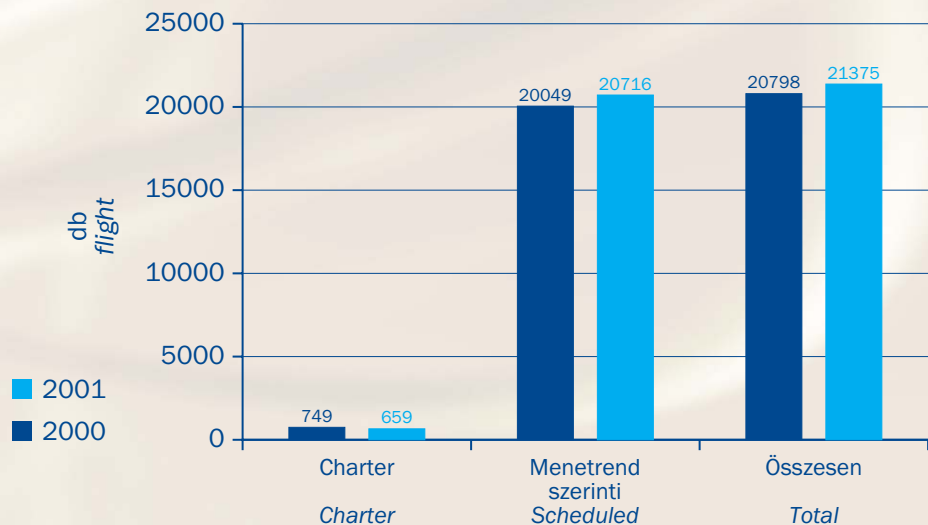
Megnevezés	Mennyiségi egység	2000. év	2001. év	Index %
Járatok száma	db	20 798	21 375	102,8
Blokkidő	óra	77 060	73 597	95,5
Fizető utasszám	ezer fő	2 257	2 195	97,3
Fizető utaskilométer	millió km	3 560	3 400	95,5
Felajánlott férőhely-kilométer	millió km	5 540	5 532	99,9
Férőhely-kihasználás	%	64,26	61,45	95,6
Szállított áru és postasúly	tonna	19 532	16 870	86,4

Combined carrier operations

Description	Unit	2000	2001	Index %
Number of flights		20,798	21,375	102.8
Block hours		77,060	73,597	95.5
Revenue passengers	thousands	2,257	2,195	97.3
Revenue passenger kilometers	million km	3,560	3,400	95.5
Available seat kilometers	million km	5,540	5,532	99.9
Load factor	%	64.26	61.45	95.6
Freight and mail carried	ton	19,532	16,870	86.4

Járatok számának alakulása

Number of flights



Menetrend szerinti szállítási tevékenység

Elsősorban a téli menetrend bevezetése miatt több járat is felfüggesztésre került, köztük novembertől a müncheni, decembertől pedig a madridi járat. A kelet-európai régióban októbertől a rigai, novembertől a szarajevói, valamint decembertől a szentpétervári járatok üzemeltetését szüntettük be. A hosszú távú desztinációk közül márciustól a pekingi, júniustól a bangkoki járatokat nem indítjuk.

Egy új desztinációra, Manchesterbe indított a Malév menetrend szerinti járatot július hónaptól.

Az utasforgalom nagy része a nyugat-európai régióból származik, amely viszonylatokban a járatok száma 1%-kal növekedett, a kisebb kapacitású gépek üzemelése miatt a felajánlott férőhely azonban 2%-kal csökkent. Az utasszám 3%-kal elmaradt a bázistól.

A kelet-európai régióban a járatszám 16%-kal növekedett, elsősorban a varsói, prágai, és zágrábi járatszám emelkedés miatt. A felajánlott férőhely kihasználtsága ugyanakkor csupán 1,4%-kal nőtt. A régióban az utasszám 10%-kal emelkedett a tavalyi évihez képest.

A mediterrán régió forgalma 2000-hez képest 4%-kal csökkent. A régióban Tripoli és Damaszkusz kivételével - ahol a járatok száma is nőtt - minden vonal forgalma csökkent. Larnaca forgalma a charterjáratokra csoportosult át.

A hosszú távú járatokon az előző évihez képest 4%-kal kevesebben utaztak, mint a bázisban. A csökkenés – a korábban említett pekingi és bangkoki járatok felfüggesztésén felül – több okra is visszavezethető. A New York-i események következtében az utasok kevésbé vállalkoznak az utazásra, a három repülőgépes üzemelés szeptember végétől két repülőgépre csökkent. Mindezek következményeként a járatok száma jelentősen, mintegy 18%-kal elmaradt a bázisértékitől, a férőhelyek kihasználtsága 9 százalékponttal romlott. A Malév hosszú távú hálózatának piaci részesedése a bázisévihez képest 20%-kal nőtt (95,8%), mivel az év végére mind a Budapest—New York, mind a Budapest—Toronto vonalakat csak a Malév repüli.

A C utasok száma elsősorban a kelet-európai és nyugat-európai régióban csökkent, és egyedül a mediterrán régióban nem változott az egyébként nagyon alacsony szint. Így az üzleti utasok aránya a tavalyi 12,2%-ról 9,1%-ra változott.

Az említett forgalmi hatások következményeként a Malév teljes hálózatán a piaci részesedés kismértékben, 51,3%-ról 50,3%-ra csökkent.

Scheduled services

Due primarily to the introduction of the winter schedule, several flights were suspended, such as the Munich and Madrid flights in November and December, respectively. In the Eastern European region, the Riga flight was ended in October, the Sarajevo flight in November and the St. Petersburg flight in December. Among long haul destinations, the Beijing flight was terminated in March and the Bangkok flight in June.

In July, Malév launched a scheduled flight to Manchester, a new destination.

The majority of passenger volume comes from the Western European region, where the number of flights rose by 1%, but due to smaller-capacity aircraft being put into operation, available seats dropped by 2%. The number of passengers was 3% lower than a year earlier.

In the Eastern European region, the number of flights jumped by 16%, mainly as a result of more frequent flights to Warsaw, Prague and Zagreb. However, the load factor – the utilization ratio of available seats – climbed by a mere 1.4%. The number of passengers in the region increased by 10% from the previous year.

Turnover in the Mediterranean region shrank by 4% in comparison with 2000. All routes posted lower traffic figures, with the exception of Tripoli and Damascus, which even saw a rise in the number of flights. Turnover from Larnaca shifted to charter flights.

Long haul flights carried 4% fewer passengers than in the base year. The decrease may be attributed to several factors – in addition to the suspension of the Beijing and Bangkok flights mentioned above. In the aftermath of the attack on America, passenger willingness to travel by air declined, so the number of airplanes on the New York route was cut from three to two at the end of September. As a combined result of the above, the number of flights fell considerably, to end 18% short of the year-earlier mark; the load factor was also adversely affected, showing a 9% decline. Nevertheless, the market share of the Malév long haul network leapt 20% compared to the previous year to 95.8%, as at the end of the year the Company was the only airline to fly the Budapest-New York and Budapest-Toronto routes.

The number of business passengers dropped mainly in the Eastern and Western European region, while the Mediterranean region remained unaffected, though at a very low level. The share of business passengers thus slid to 9.1% from 12.2% in 2000.

A Malév hálózatán a férőhely-kihasználás 60%, ami a bázisévihez képest 2,9 százalékpontos elmaradás, az iparági átlaghoz képest azonban a különbség nagyobb.

Összességében a menetrend szerinti járatok száma az előző évihez képest az utasforgalmi változás 1%-os csökkenésénél nagyobb mértékben, 3%-kal nőtt, miközben a felajánlott utasférőhely +1%-kal változott.

As a consequence of the above effects on turnover, in the entire Malév network, market share dropped slightly to 50.3% from the year-earlier 51.3%.

Malév posted a load factor of 60% across its network as a whole, which constitutes a shortfall of 2.9 percentage points from the base year, but the difference is even bigger versus the industry average.

In summary, the number of scheduled flights rose by 3% despite the 1% slide in passenger volume, while the number of available seats climbed 1%.

Menetrend szerinti szállítási tevékenység*

Megnevezés	Mennyiségi egység	2000. év	2001. év	Index %
Járatok száma	db	20 049	20 716	103,3
Blokkidő	óra	72 369	66 976	95,8
Fizető utasszám	ezer fő	2 078	2 035	97,9
Fizető utaskilométer	millió km	3 173	3 052	96,2
Felajánlott férőhely-kilométer	millió km	5 047	5 091	100,9
Férőhely-kihasználás	%	62,86	59,95	95,4
Szállított áru- és postaszűly	tonna	17 134	14 919	87,1

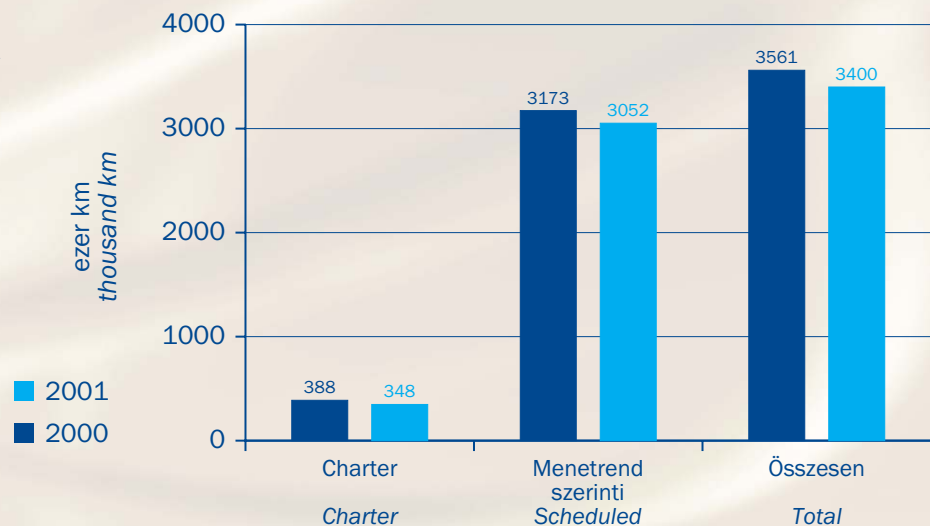
* A számok a közös üzemelés adatait is tartalmazzák.

Scheduled services*

Description	Unit	2000	2001	Index %
Number of flights		20,049	20,716	103.3
Block hours		72,369	66,976	95.8
Revenue passengers	thousands	2,078	2,035	97.9
Revenue passenger kilometers	million km	3,173	3,052	96.2
Available seat kilometers	million km	5,047	5,091	100.9
Load factor	%	62.86	59.95	95.4
Freight and mail carried	ton	17,134	14,919	87.1

* Includes code-share operations.

Fizető utaskilométer alakulása Revenue passenger kilometers



Chartertevékenység

A Malév 659 charter járatát 160 110 utas választotta. A Boeing—737-400 és egyéb keskeny törzsű típusall üzemelő charterek száma összességében a tavalyi 709-ről 573-re csökkent.

A rövid- és középtávú chartertevékenységen belül továbbra is legjelentősebbek a hazai indítású charterláncok, amelyek a Földközi-tenger térségébe szállítják a magyar turistákat. Az elsődleges idegenforgalmi célpont továbbra is Görögország, a másik kedvelt turistacélpont Spanyolország, ezeken kívül üzemelt charterlánc többek között Olaszországba, Máltára, Törökországba, Izraelbe, valamint Ciprusra és Jordániába is. Két keleti lánc üzemelt 2001-ben: Gurjev és Uralszk. A Boeing-767-es üzemelése egyre nagyobb arányban tolódik el a menetrendi desztinációk felé, ennek ellenére a 2001. évben több lehetőség nyílt hosszú távú charterjáratok indítására, mint a bázisévben. A Boeing-767-es járatok száma 40-ről 86-ra emelkedett, és a gép 34 alkalommal japán, 34 esetben görög és 11 alkalommal egyéb rövid- és középtávú desztinációkra repült. Továbbá a Boeing-767 típus a 2001. évben két új desztinációba is közlekedett, az egyik a dél-afrikai Durban összesen hat, a másik Bangkok volt egy járat-tal.

A chartertevékenység magában foglalja a kormányjáratokat is, ezek száma 2001-ben 33 volt.

Charterszállítási tevékenység

Megnevezés	Mennyiségi egység	2000. év	2001. év	Index %
Járatok száma	db	749	659	88,0
Blokkidő	óra	4691	4296	91,6
Szállított utasszám	ezer fő	179	160	89,5
Felajánlott férőhely-kilométer	millió km	493	441	89,5

Charter services

Description	Unit	2000	2001	Index %
Number of flights		749	659	88.0
Block hours		4,691	4,296	91.6
Passengers carried	thousands	179	160	89.5
Available seat kilometers	million km	493	441	89.5

Áruszállítási tevékenység

A világ áruszállítása az előre jelzett növekedés helyett, jelentős, 15-20%-os visszaesést könyvelhetett el, amelyhez a szeptemberi események fokozottan hozzájárultak. A Magyarországról kiinduló forgalomban – a tranzitforgalmat is figyelembe véve – a visszaesés közel 20%-os volt, ennek ellenére exportpiaci részesedésünket sikerült kismértékben javítani. A legkisebb mértékű visszaesés a Budapestre irányuló forgalomban volt tapasztalható, ahol kisebb piacvesztést is elszenvedtünk a bázishoz viszonyítva.

Charter services

In 2001, a total of 160,110 passengers opted for the 659 Malév charter flights. The number of charter flights running on Boeing 737-400 and other narrow-bodied aircraft fell to 573 from the year-earlier 709.

Short and medium haul charter operations are still dominated by charter flights of domestic origin that fly Hungarian tourists to the coastal countries of the Mediterranean Sea. Greece remained the number one tourist destination with Spain coming in second, but there were regular charter flights to Italy, Malta, Turkey and Israel as well as to Cyprus and Jordan, among others. Two eastbound charter routes were also operated in 2001, to Guryev and Uralsk.

Although the operation of the Boeing 767 is shifting increasingly toward scheduled destinations, there were more opportunities to fly long haul charter routes in 2001 than in the base year. The number of Boeing 767 flights rose from 40 to 86, while the aircraft also flew destinations in Japan 34 times, to Greece 34 times and on other short and medium haul flights 11 times. In addition to that, the Boeing 767 model flew two new destinations in 2001, Durban in South Africa (six flights) and Bangkok (one flight).

Charter services also include government flights, which totaled 33 in 2001.

Cargo services

Instead of the growth projected, the global cargo business suffered a substantial downturn of the order of 15-20%, due in large part to the events of 11 September. Cargo traffic starting from Hungary – including transit traffic – plummeted nearly 20%, but Malév managed to improve its export market share slightly. The decline was the most moderate in Budapest-bound traffic, where the Company had to sustain some loss of market share compared to the base year.

A menetrend szerinti forgalomban a csökkenés közel 13%-os volt a bázisidőszaki értékhez képest. A tevékenység fő piacát jelentő hosszú távú desztinációkban, a bangkoki és pekingi járatok felfüggesztése miatt az árufuvarozás jelentős forgalomtól esett el. A hosszú távú járatokat tekintve a New York-i útvonal továbbra is meghatározó szerepet tölt be. A hagyományos európai piacokon a társaság pozíciói stagnáltak.

A postaforgalomban sikerült megtartani a korábbi pozíciót, sőt Bukarest viszonylatában jelentős javulást sikerült elérni egy gyűjtő-elosztó tender megnyerésével. A menetrend szerinti áruforgalomhoz hasonlóan a postaforgalomban is a New York-i, frankfurti és londoni útvonalak töltik be a domináns szerepet.

Tudatos forgalomcsökkenés volt a menetrend szerinti áruszállító repülőgépek üzemeltetése területén – amely gépek korábban a flotta kapacitáskorlátjának feloldására is szolgáltak, s amelyek gazdaságos üzemelését a kelet-európai viszonylatokban átértékeltük.

A charteráruszállítás (bérelt gépeken végzett szállítás) a bázisidőszakéhoz képest nem túl jelentős csökkenést szenvedett el, és mintegy 16% forgalomcsökkenés volt tapasztalható a közúti áruszállításban is. (Azon célállomások kiszolgálása, ahová repülőgépes szállítás nem irányul, továbbá a szűkös menetrend szerinti repülőgépes kapacitáskorlátok feloldásának eszköze a kamionforgalom.)

A budapesti Malév cargo handling szolgálja ki a repülőtéri cargoforgalom meghatározó részét. A bázisidőszakhoz képest a kezelt árumennyiség a forgalom csökkenése miatt 11%-kal visszaesett.

In scheduled services, the decrease amounted to almost 13% versus the year-earlier figure. In long haul traffic – the most significant market for cargo operations – the suspension of the Beijing and Bangkok flights meant a considerable loss of turnover. In the long haul segment, the New York route retained its importance. In the traditional European markets, the positions of the Company remained largely unchanged.

In mail traffic the Company successfully retained its earlier position, and even achieved a major improvement in the Bucharest relation by winning a collection-distribution tender. Similarly to scheduled cargo (freight) traffic, mail traffic is also dominated by the New York, Frankfurt and London routes.

There was planned traffic reduction in the operation of scheduled cargo aircraft, which used to serve the purposes of easing the capacity limitations of the fleet, and the economical operation of which on Eastern European routes was reconsidered.

Charter cargo services (transporting cargo on chartered aircraft) suffered a slight drop from the base period, while road transport saw a fall of 16% in turnover. (Road transport – i.e. trucks – is used to service destinations with no air transport link, and also to ease aircraft capacity constraints due to a tight schedule.)

Malév cargo handling in Budapest serves the majority of airport cargo traffic. The amount of cargo handled shrank 11% compared to the base year due to the slump in turnover.

Szállított áru- és postasúly

Megnevezés	2000. év	2001. év	Index
	tonna	tonna	%
Menetrend szerinti gépen	13 256	11 562	87,2
Posta	2 250	2 267	100,7
Menetrend szerinti áruszállító gépen	1 628	1 091	67,0
Charter	149	57	38,4
Kamion	2 249	1 894	84,2
TOTAL	19 532	16 870	86,4

Freight and mail carried

Description	2000	2001	Index
	tons	tons	%
On scheduled aircraft	13,256	11,562	87.2
Mail	2,250	2,267	100.7
On scheduled cargo aircraft	1,628	1,091	67.0
Charter	149	57	38.4
Trucks	2,249	1,894	84.2
TOTAL	19,532	16,870	86.4

Kiegészítő tevékenységek

- Földi kiszolgálás

Budapest Ferihegy forgalma 2001-ben meghaladta a 34 ezer járatszámot, a kiscépes forgalmat nem számolva. Ebből 16 ezer Malév-járat volt, tehát a tevékenység szempontjából a tényleges piac nagysága körülbelül 18 ezer járat, melyből a Malév Rt. 15,5 ezer járatot szolgált ki.

A potenciális partnereket tekintve a budapesti földi kiszolgálási piac viszonylag stabilnak számít. A meghatározó partnerek évek óta jelen vannak a piacon, nem jellemző a fluktuáció. A földi kiszolgálás tekintetében legnagyobb partnerünk a Lufthansa. A Lufthansán kívül 2001-ben további jelentősebb partnereink közé tartozott az Air France, Finnair, Austrian Airlines, KLM, Swissair-Crossair, DHL, SAS, CSA, Sabena és az Aeroflot.

A földi kiszolgálási tevékenység főbb jellemző adatai:

Megnevezés	2000. év	2001. év
Kiszolgált idegen gépek száma	14 765	15 424
Kiszolgált Malév-gépek száma	16 810	16 102
Tevékenységet végző alkalmazottak átlagléttszáma (fő)	973	906

Key indicators of ground handling operations

Description	2000	2001
Number of other aircraft served	14,765	15,424
Number of Malév aircraft served	16,810	16,102
Average number of employees	973	906

- Üzemanyag-kiszolgálás

A Malév saját repülőgépeinek ellátásán túl a külföldi légitársaságok jelentős részét is kiszolgálja. Az üzemanyag-kiszolgálás az év minden napján, a nap 24 órájában folyamatosan történik a Budapest Ferihegyi repülőtéren. Ennek érdekében a repülőtéren 8 x 1000 m³ és 2 x 5000 m³ kerozin tárolására alkalmas tartálykapacitás áll rendelkezésre, és a MOL Rt. százhalombattai finomítójától induló 38 km hosszú termékátvezeték biztosítja a repülőtér közvetlen ellátását. Ezenkívül 16 db különböző kapacitású üzemanyag-töltő gépkocsi áll rendelkezésre a repülőgépek kiszolgálásához.

Az általunk kiszolgált üzemanyag Budapest Ferihegyen a nemzetközi követelményeknek megfelelő Jet A1 minőségű kerozin, amelyből a 2001. évben 2000-hez képest 8%-kal többet értékesítettünk. A Malév Üzemanyag Osztálya a légitársaság kiszolgálási üzletágai közül elsőként szerezte meg az ISO 9002 minőségbiztosítási tanúsítványt.

Non-core businesses

- Ground handling

The turnover of Budapest Ferihegy exceeded 34,000 flights in 2001, light aircraft not included. Malév accounted for 16,000 flights, so for ground handling operations, the actual market totaled approximately 18,000 flights, of which Malév Rt. served about 15,500.

As far as potential partners are concerned, the Budapest ground handling market can be regarded as relatively stable. Key partners have been present for years, fluctuation is negligible. In ground handling, our number one partner is Lufthansa. In 2001, other important partners included Air France, Finnair, Austrian Airlines, KLM, Swissair-Crossair, DHL, SAS, CSA, Sabena and Aeroflot.

- Into-plane fueling services

In addition to supplying fuel to its own aircraft, Malév also serves the majority of foreign airlines. Into-plane fueling services are provided 365 days a year, 24 hours a day at Budapest Ferihegy. For this purpose, there is considerable kerosene storage capacity available at the airport in the form of eight 1000-m³ and two 5,000-m³ tanks. A 38-km pipeline connects the airport to the Százhalombatta refinery of MOL Rt. to ensure direct supply, and there are 16 fuel tankers of various capacities available for servicing the aircraft.

The fuel Malév Rt. serves at Ferihegy is JET A1 kerosene, which meets international requirements, and which sold 8% better in 2001 than a year earlier. The Malév Fuel Department was the first unit of the Company to attain the ISO 9002 quality assurance certificate.

A társaság
pénzügyi eredményeinek összefoglalása

Financial data



A Malév Rt. 2001. évi Mérlege

Sor- szám	Malév Rt. mérlege ESZKÖZÖK (aktívák) (ezer Ft)	2000. december 31.	2001. december 31.	Index %
1	2	3	4	5
1 A.	Befektetett eszközök (2+10+18)	23 844 059	26 947 937	113,02
2 I.	I. Immateriális javak (3+..+9)	619 895	1 845 995	297,79
3 1	Alapítás- átszervezés aktivált értéke	443 816	1 080 634	243,49
4 2	Kísérleti fejlesztés aktivált értéke			
5 3	Vagyoni értékű jogok	4 069	3 087	75,87
6 4	Szellemi termékek	172 010	762 274	443,16
7 5	Üzleti vagy cégérték			
8 6	Immateriális javakra adott előlegek			
9 7	Immateriális javak érték helyesbítése			
10 II.	Tárgyi eszközök (11+..+17)	16 839 547	18 398 714	109,26
11 1	Ingtatlanok és kapcs. vagyoni értékű jogok	2 509 384	2 620 792	104,44
12 2	Műszaki berendezések, gépek, járművek	11 665 342	11 661 262	99,97
13 3	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	2 176 269	2 170 157	99,72
14 4	Tenyészállatok			
15 5	Beruházások, felújítások	488 552	492 546	100,82
16 6	Beruházásokra adott előlegek		23 945	-
17 7	Tárgyi eszközök érték helyesbítése		1 430 012	-
18 III.	Befektetett pénzügyi eszközök (19+..+25)	6 384 617	6 703 228	104,99
19 1	Tartós részesedés kapcsolt váll.-ban	5 997 145	5 535 246	92,30
20 2	Tartósan adott kölcsön kapcsolt váll.-ban		543 010	-
21 3	Egyéb tartós részesedés	24 212	213 820	883,12
22 4	Tartósan adott kölcsön egyéb részesedési viszonyban álló váll.-ban			
23 5	Egyéb tartósan adott kölcsön	49 879	45 345	90,91
24 6	Tartós hitelviszonyt megtestesítő értékpapír	313 381	365 807	116,73
25 7	Befektetett értékpapírok érték helyesbítése			
26 B.	Forgóeszközök (27+34+40+45)	25 961 062	28 527 703	109,89
27 I.	Készletek (28+..+33)	2 232 227	1 012 923	45,38
28 1	Anyagok	2 218 159	967 572	43,62
29 2	Befejezetlen termelés és félkész termékek			
30 3	Növendék-, hízó- és egyéb állatok			
31 4	Késztermékek			
32 5	Áruk	14 012	45 351	323,66
33 6	Készletekre adott előlegek	56		-
34 II.	Követelések (35+..+39)	20 234 800	19 192 240	94,85
35 1	Köv. áruszáll.-ból és szolgált.-ból (vevők)	11 539 033	8 748 614	75,82
36 2	Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	2 533 710	3 609 703	142,47
37 3	Követelések egyéb részesedési viszonyban levő vállalkozással szemben			
38 4	Váltókövetelések			
39 5	Egyéb követelések	6 162 057	6 833 923	110,90
40 III.	Értékpapírok (41+..+44)	18 873	38 007	201,38
41 1	Részesedés kapcsolt vállalkozásban			
42 2	Egyéb részesedés			
43 3	Saját részvények, üzletrészek	4		-
44 4	Forgatási célú hitelviszonyt megtestesítő ép.	18 869	38 007	201,43
45 IV.	Pénzeszközök (46+47)	3 475 162	8 284 533	238,39
46 1	Pénztár, csekkek	1 223 411	978 435	79,98
47 2	Bankbetétek	2 251 751	7 306 098	324,46
48 C.	Aktív időbeli elhatárolások (49+50+51)	2 731 579	3 365 263	123,20
49 1	Bevételek aktív időbeli elhatárolása	1 345 620	525 971	39,09
50 2	Költségek, ráfordítások aktív időbeli elhat.	1 385 959	2 839 292	204,86
51 3	Halasztott ráfordítások			
52	Eszközök (aktívák) összesen	52 536 700	58 840 903	112,00

Malév Rt. 2001 Balance Sheet

No.	Malév Rt. balance sheet ASSETS (HUF thousands)	Dec. 31, 2000	Dec. 31, 2001	Index %
1	2	3	4	5
1	A. Fixed assets (2+10+18)	23,844,059	26,947,937	113.02
2	I. Intangible assets (3+..+9)	619,895	1,845,995	297.79
3	1 Capitalized value of formation & restructuring	443,816	1,080,634	243.49
4	2 Capitalized value of research & development			
5	3 Rights	4,069	3,087	75.87
6	4 Patents and trademarks	172,010	762,274	443.16
7	5 Goodwill			
8	6 Advances on intangible assets			
9	7 Adjustments to the value of intangible assets			
10	II. Tangible assets (11+..+17)	16,839,547	18,398,714	109.26
11	1 Real estate and related rights	2,509,384	2,620,792	104.44
12	2 Technical equipment, machinery, vehicles	11,665,342	11,661,262	99.97
13	3 Other equipment, fittings, vehicles	2,176,269	2,170,157	99.72
14	4 Breeding stock			
15	5 Capital expenditure	488,552	492,546	100.82
16	6 Advances on capital investments		23,945	-
17	7 Adjustments to the value of tangible assets		1,430,012	-
18	III. Financial investments (19+..+25)	6,384,617	6,703,228	104.99
19	1 Long-term participations in subsidiary undertakings	5,997,145	5,535,246	92.30
20	2 Long-term loans to subsidiary undertakings		543,010	-
21	3 Other long-term participations	24,212	213,820	883.12
22	4 Long-term loans to associated undertakings			
23	5 Other long-term loans	49,879	45,345	90.91
24	6 Long-term debt securities	313,381	365,807	116.73
25	7 Adjustments to the value of investment securities			
26	B. Current assets (27+34+40+45)	25,961,062	28,527,703	109.89
27	I. Inventories (28+..+33)	2,232,227	1,012,923	45.38
28	1 Materials	2,218,159	967,572	43.62
29	2 Work in progress and semi-finished products			
30	3 Other livestock			
31	4 Finished products			
32	5 Goods	14,012	45,351	323.66
33	6 Advances on inventories	56		-
34	II. Receivables (35+..+39)	20,234,800	19,192,240	94.85
35	1 Accounts receivable (trade debtors)	11,539,033	8,748,614	75.82
36	2 Receivables from subsidiary undertakings	2,533,710	3,609,703	142.47
37	3 Receivables from associated undertakings			
38	4 Bills of exchange receivable			
39	5 Other receivables	6,162,057	6,833,923	110.90
40	III. Securities (41+..+44)	18,873	38,007	201.38
41	1 Participations in subsidiary undertakings			
42	2 Other participations			
43	3 Treasury stock	4		-
44	4 Debt securities held for trading purposes	18,869	38,007	201.43
45	IV. Cash and cash equivalents (46+47)	3,475,162	8,284,533	238.39
46	1 Cash and checks	1,223,411	978,435	79.98
47	2 Bank deposits	2,251,751	7,306,098	324.46
48	C. Prepayments and accrued income (49+50+51)	2,731,579	3,365,263	123.20
49	1 Accrued income	1,345,620	525,971	39.09
50	2 Costs and expenses paid in advance	1,385,959	2,839,292	204.86
51	3 Deferred expenses			
52	Total assets	52,536,700	58,840,903	112.00

Sor- szám	Malév Rt. mérlege FORRÁSOK (passzívák) (ezer Ft)	2000 december 31.	2001 december 31.	Index %
1	2	3	4	5
53	D. Saját tőke (54+56+57+58+59+60+61)	8 769 237	11 890 176	135,59
54	I. Jegyzett tőke	7 692 308	11 692 308	152,00
55	- ebből: a visszavás. tul.részesedés névértéken			
56	II. Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)			
57	III. Tőketartalék	8 760 284	13 960 284	159,36
58	IV. Eredménytartalék	1 220 696	-8 763 988	-
59	V. Lekötött tartalék	443 816	1 080 633	243,49
60	VI. Értékelési tartalék		1 430 012	
61	VII. Mérleg szerinti eredmény	-9 347 867	-7 509 073	80,33
62	E. Céltartalékok (63+64+65)	34 446	497 956	1445,61
63	1 Céltartalék a várható kötelezettségekre	34 446	497 956	1445,61
64	2 Céltartalék jövőbeni költségekre			
65	3 Egyéb céltartalék			
66	F. Kötelezettségek (67+71+80)	41 031 481	40 497 275	98,70
67	I. Hátrasorolt kötelezettségek (68+69+70)	0	0	-
68	1 Hátrasorolt köt. kapcsolt váll.-lal szemben			
69	2 Hátrasorolt köt. egyéb részesedési viszonyban levő vállalkozással szemben			
70	3 Hátrasorolt köt. egyéb gazdálkodóval szemben			
71	II. Hosszú lejáratú kötelezettségek (72+..+79)		75 896	-
72	1 Hosszú lejáratra kapott kölcsönök			
73	2 Átváltoztatható kötvények			
74	3 Tartozások kötvénykibocsátásból			
75	4 Beruházási és fejlesztési hitelek			
76	5 Egyéb hosszú lejáratú hitelek			
77	6 Tartós köt. kapcsolt vállalkozással szemben			
78	7 Tartós köt. egyéb részesedési viszonyban levő vállalkozással szemben			
79	8 Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek		75 896	-
80	III. Rövid lejáratú kötelezettségek (81+83+84+85+86+87+88+89)	41 031 481	40 421 378	98,51
81	1 Rövid lejáratú kölcsönök	7 421 368	13 305 019	179,28
82	- ebből: az átváltoztatható kötvények			
83	2 Rövid lejáratú hitelek	4 997 436	1 000 000	20,01
84	3 Vevőtől kapott előlegek	342 003	648 322	189,57
85	4 Kötelezettségek áruszáll.-ból és szolg.-ból	13 431 419	11 952 198	88,99
86	5 Váltótartozások			
87	6 Rövid lej. köt. kapcsolt vállalkozással szemben	1 805 059	727 708	40,31
88	7 Rövid lej. köt. egyéb részesedési viszonyban levő vállalkozással szemben			
89	8 Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek	13 034 196	12 788 132	98,11
90	G. Passzív időbeli elhatárolások (91+92+93)	2 701 536	5 955 496	220,45
91	1 Bevételek passzív időbeli elhatárolása	295 189	4 198 251	1422,22
92	2 Költségek, ráfordítások passzív időbeli elhat.	2 392 519	1 678 764	70,17
93	3 Halasztott bevételek	13 828	78 481	567,55
94	Források (passzívák) összesen	52 536 700	58 840 903	112,00

No.	Malév Rt. balance sheet LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY (HUF thousands)	Dec. 31, 2000	Dec. 31, 2001	Index %
1	2	3	4	5
53	D. Stockholders' equity (54+56+57+58+59+60+61)	8,769,237	11,890,176	135,59
54	I. Registered capital	7,692,308	11,692,308	152,00
55	- of which: par value of stock repurchased			
56	II. Unpaid equity capital (-)			
57	III. Capital reserve	8,760,284	13,960,284	159,36
58	IV. Profit reserve	1,220,696	(8,763,988)	-
59	V. Committed reserve	443,816	1,080,633	243,49
60	VI. Valuation reserve		1,430,012	-
61	VII. Retained earnings	(9,347,867)	(7,509,073)	80,33
62	E. Provisions (63+64+65)	34,446	497,956	1445,61
63	1 Provisions for anticipated liabilities	34,446	497,956	1445,61
64	2 Provisions for future costs			
65	3 Other provisions			
66	F. Liabilities (67+71+80)	41,031,481	40,497,275	98,70
67	I. Subordinated liabilities (68+69+70)	0	0	-
68	1 Subordinated liabilities to subsidiary undertakings			
69	2 Subordinated liabilities to associated undertakings			
70	3 Subordinated liabilities to other undertakings			
71	II. Long-term liabilities (72+..+79)		75,896	-
72	1 Long-term loans received			
73	2 Convertible bonds			
74	3 Debts related to bonds issued			
75	4 Capital investment and development loans			
76	5 Other long-term credit			
77	6 Long-term liabilities to subsidiary undertakings			
78	7 Long-term liabilities to associated undertakings			
79	8 Other long-term liabilities		75,896	-
80	III. Short-term liabilities (81+83+84+85+86+87+88+89)	41,031,481	40,421,378	98,51
81	1 Short-term loans	7,421,368	13,305,019	179,28
82	- of which: convertible bonds			
83	2 Short-term credit	4,997,436	1,000,000	20,01
84	3 Advances received	342,003	648,322	189,57
85	4 Accounts receivable (trade creditors)	13,431,419	11,952,198	88,99
86	5 Bills of exchange payable			
87	6 Short-term liabilities to subsidiary undertakings	1,805,059	727,708	40,31
88	7 Short-term liabilities to associated undertakings			
89	8 Other short-term liabilities	13,034,196	12,788,132	98,11
90	G. Accruals and deferred income (91+92+93)	2,701,536	5,955,496	220,45
91	1 Income received in advance	295,189	4,198,251	1422,22
92	2 Accrued expenses	2,392,519	1,678,764	70,17
93	3 Deferred income	13,828	78,481	567,55
94	Total liabilities and stockholders' equity	52,536,700	58,840,903	112,00

A Malév Rt. " A" típusú eredménykimutatása

Sorsz.	Megnevezés	2000. év bázis	2001. év tárgy	Index %
1	2	3	4	4/3
1.	Belföldi értékesítés nettó árbevétele	24 727 952	23 848 616	96,44
2.	Export értékesítés nettó árbevétele	84 735 461	79 294 778	93,58
I.	Értékesítés nettó árbevétele (1.+2.)	109 463 413	103 143 394	94,23
3.	Saját előállítású eszközök aktivált ért.	218 521	404 896	185,29
4.	Saját termelésű készletek állományváltozása	-	-	-
II.	Aktivált saját teljesítmények értéke (3.+4.)	218 521	404 896	185,29
III.	Egyéb bevételek	4 624 569	5 083 146	109,92
	Ebből: visszaírt értékvesztés	-192 532	-396 529	-
5.	Anyagköltség	21 148 127	17 382 874	82,20
6.	Igénybe vett szolgáltatások értéke	71 683 429	71 751 460	100,09
7.	Egyéb szolgáltatások értéke	1 126 422	1 690 534	150,08
8.	ELÁBÉ	2 598 736	3 724 411	143,32
9.	Eladott szolgáltatások értéke	2 596 333	2 202 625	84,84
IV.	Anyagjellegű ráfordítások (5.+...+9.)	99 153 047	96 751 904	97,58
10.	Béreköltség	6 984 358	6 660 673	95,37
11.	Személyi jellegű egyéb kifizetések	5 816 376	5 755 817	98,96
12.	Bérráulékok	3 471 942	3 292 996	94,85
V.	Személyi jellegű ráfordítások (10.+11.+12.)	16 272 676	15 709 486	96,54
VI.	Értékcsökkenési leírás	3 476 462	3 900 193	112,19
VII.	Egyéb ráfordítások	6 344 824	3 511 998	55,35
	Ebből: értékvesztés	1 853 787	935 672	50,47
A.	Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye (I.±...±VII.)	-10 940 506	-11 242 145	102,76
13.	Kapott (járó) osztalék és részesedés	738 343	43 908	5,95
	Ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	738 343	43 908	5,95
14.	Részesedések értékesítésének árfolyamnyeresége	-	5 239 420	-
	Ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	-	-	-
15.	Befektetett pénzügyi eszközök kamatai, árfolyamnyeresége	20 376	209 458	1027,96
	Ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	-	193 310	-
16.	Egyéb kapott (járó) kamatok és kamatjellegű bevételek	229 456	43 538	18,97
	Ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	168 658	-	-
17.	Pénzügyi műveletek egyéb bevételei	6 538 522	4 705 615	71,97
VIII.	Pénzügyi műveletek bevételei (13.+14.+15.+16.+17.)	7 526 697	10 241 939	136,07
18.	Befektetett pénzügyi eszközök árfolyamvesztése	-	-	-
	Ebből: kapcsolt vállalkozásnak adott	-	-	-
19.	Fizetendő kamatok és kamatjellegű ráfordítások	575 745	1 159 022	201,31
	Ebből: kapcsolt vállalkozásnak adott	3 145	874	27,79
20.	Részesedések, értékpapírok, bankbetétek értékvesztése	-	-	-
21.	Pénzügyi műveletek egyéb ráfordításai	6 790 887	5 471 464	80,57
IX.	Pénzügyi műveletek ráfordításai (18.+19.+20.+21.)	7 366 632	6 630 486	90,01
B.	Pénzügyi műveletek eredménye (VIII.-IX.)	160 065	3 611 453	2256,24
C.	Szokásos vállalkozási eredmény (+A.+B)	-10 780 441	-7 630 692	70,78
X.	Rendkívüli bevételek	1 436 742	125 686	8,75
XI.	Rendkívüli ráfordítások	4 168	4 067	97,58
D.	Rendkívüli eredmény (X.-XI.)	1 432 574	121 619	8,49
E.	Adózás előtti eredmény (+C.+D)	-9 347 867	-7 509 073	80,33
XII.	Adófizetési kötelezettség	-	-	-
F.	Adózott eredmény (+E.-XII)	-9 347 867	-7 509 073	80,33
22.	Eredménytartalék igénybevétele osztalékra, részesedésre	-	-	-
23.	Fizetett (jávahagyott) osztalék és részesedés	-	-	-
G.	Mérleg szerinti eredmény (+F+22.-23.)	-9 347 867	-7 509 073	80,33

Malév Rt. 2001 Income Statement type "A"

No	Description	2000	2001	Index %
1	2	3	4	4/3
1.	Domestic sales, net	24,727,952	23,848,616	96.44
2.	Export sales, net	84,735,461	79,294,778	93.58
I.	Net sales (1.+2.)	109,463,413	103,143,394	94.23
3.	Capitalized value of assets manufactured	218,521	404,896	185.29
4.	Change in inventories produced			
II.	Capitalized value of own performance (3.+4.)	218,521	404,896	185.29
III.	Other revenues	4,624,569	5,083,146	109.92
	of which: depreciation re-posted	(192,532)	(396,529)	-
5.	Cost of materials	21,148,127	17,382,874	82.20
6.	Cost of material-type services used	71,683,429	71,751,460	100.09
7.	Cost of other services	1,126,422	1,690,534	150.08
8.	Cost of goods sold	2,598,736	3,724,411	143.32
9.	Cost of services sold	2,596,333	2,202,625	84.84
IV.	Material expenses (5.+...+9.)	99,153,047	96,751,904	97.58
10.	Salaries and wages	6,984,358	6,660,673	95.37
11.	Other employee costs	5,816,376	5,755,817	98.96
12.	Social security and other contributions	3,471,942	3,292,996	94.85
V.	Personnel expenses (10.+11.+12.)	16,272,676	15,709,486	96.54
VI.	Depreciation	3,476,462	3,900,193	112.19
VII.	Other expenses	6,344,824	3,511,998	55.35
	of which: amortization	1,853,787	935,672	50.47
A.	Operating profit/(loss) (I.±...±VII.)	(10,940,506)	(11,242,145)	102.76
13.	Dividend and profit share received (receivable)	738,343	43,908	5.95
	of which: received from subsidiary undertakings	738,343	43,908	5.95
14.	Capital gains on participations sold		5,239,420	-
	of which: received from subsidiary undertakings			
15.	Interest and capital gains on financial investments	20,376	209,458	1027.96
	of which: received from subsidiary undertakings		193,310	-
16.	Other interest and similar income received (receivable)	229,456	43,538	18.97
	of which: received from subsidiary undertakings	168,658		-
17.	Other income from financial transactions	6,538,522	4,705,615	71.97
VIII.	Financial income (13.+14.+15.+16.+17.)	7,526,697	10,241,939	136.07
18.	Loss on financial investments			
	of which: paid to subsidiary undertakings			
19.	Interest and similar expense payable	575,745	1,159,022	201.31
	of which: paid to subsidiary undertakings	3,145	874	27.79
20.	Amortization of participations, securities and bank deposits			
21.	Other expenses on financial transactions	6,790,887	5,471,464	80.57
IX.	Financial expenses (18.+19.+20.+21.)	7,366,632	6,630,486	90.01
B.	Financial profit/(loss) (VIII.-IX.)	160,065	3,611,453	2256.24
C.	Ordinary profit/(loss) (+A.+B)	(10,780,441)	(7,630,692)	70.78
X.	Extraordinary income	1,436,742	125,686	8.75
XI.	Extraordinary expenses	4,168	4,067	97.58
D.	Extraordinary profit/(loss) (X.-XI.)	1,432,574	121,619	8.49
E.	Profit before taxation (+C.+D)	(9,347,867)	(7,509,073)	80.33
XII.	Taxation	0	0	-
F.	Profit after taxation (+E-XII)	(9,347,867)	(7,509,073)	80.33
22.	Profit reserve used for dividends or profit sharing			
23.	Dividends and profit share paid (approved)			
G.	Net profit/(loss) (+F+22.-23.)	(9,347,867)	(7,509,073)	80.33

Bevételek

- A szállítási tevékenység bevétele

A 2001-es esztendő értékelését jelentősen megnehezíti az Amerikát ért terrortámadás, amely a légi közlekedési piacot alapjaiban rendítette meg, és tovagyűrűző hatásai a gazdaság egészében jelentkeztek.

A szállítási tevékenységünk árbevétele a 2000. évihez képest 6,8%-kal csökkent, így 91,1 milliárd Ft volt.

– A menetrendszerű személyszállítás bevétele 2001-ben összesen 80,4 milliárd forint volt, amely összeg 4,8%-kal kisebb a bázisidőszakénál. A társaság a tárgyévben mintegy 3-3,5 milliárd forint menetrend szerinti bevételkiesést szenvedett el a terrortámadás közvetlen hatásaként.

A bázisidőszakhoz mért nettó bevételek csökkenését ellentétes folyamatok alakították: 1,6 milliárd forint negatív hatása volt az utasszám visszaesésének, a deviza-árfolyam-változások 80 millió forinttal csökkentették a bevételeket, míg az áremelések és az összetétel változásának hatása 1,2 milliárd forint növekedést jelentett.

Az átlagbevételeket tekintve az árpolitikában meghozott változtatások hatására forintban számolva még 7%-os növekedés mutatkozott az év közepén, amely a második félévben jelentkező kedvezőtlen események hatására az év végére nullázódott, így az egész évet tekintve az átlagbevételek a 2000-es év szintjén alakultak.

A székbérleti és a közös üzemelési szerződések jelentősen átrendeződtek. Új szerződést kötöttünk a TAROM-mal (Bukarest), frekvencia és kontingens növekedésében állapodtunk meg az Aerosvittel (Kijev), a Moldaviannal (Zágráb), az Air France-szal (Párizs). Ugyanakkor felmondtuk az Air Bosnával (Szarajevó), a Balkánnal (Szófia), a Pulkovóval (Szentpétervár) és az Air Baltic-kal (Riga) kötött szerződéseinket. De a legnagyobb csökkenést a Delta Airlines-szal kötött New York-i járat székbérleti szerződésének megszűnése okozta. Mindezek hatására a realizált bevételek 2001-ben 29%-kal elmaradtak az előző évitől.

A bevételek szerkezetében nem következett be változás: az elszállított utasok és a tőlük beszedett bevétel közel kétharmada továbbra is a nyugat-európai piacokon realizálódott, 15% körüli a részesedése a kelet-európai és a hosszú távú desztinációknak, míg a fennmaradó részt a mediterrán régió teljesíti.

– A charterjáratok száma 12%-kal csökkent a bázisévihez képest. A tevékenység bevétele 6 milliárd Ft, ami 8%-kal elmaradt a bázisévi értéktől. A visszaesés fő oka az uralszki járat őszi folytatásának megghiúsulása,

Revenues

- Carrier operations

The evaluation of the year 2001 is rather difficult in light of the terrorist attack on America, which shook the very foundations of the airline industry and had knock-on effects in virtually every segment of the economy.

Malév could not remain unaffected – revenues from carrier operations dropped 6.8% from a year earlier to HUF 91.1 billion.

– Scheduled services generated total revenues of HUF 80.4 billion in 2001, which is 4.8% below the corresponding base year figure. In the year under review, the Company suffered the loss of approximately HUF 3-3.5 billion in scheduled revenues as a direct consequence of the terrorist attacks.

The decrease in net revenues versus the previous year was the combined result of opposite trends: the fall in the number of passengers had a negative effect of HUF 1.6 billion, exchange rate movements carved HUF 80 million off revenues, whereas price hikes and composition changes yielded a rise of HUF 1.2 billion.

As regards average revenues, the modifications in pricing policy produced a 7% increase in HUF terms in the middle of the year, which, however, disappeared by the year-end owing to the adverse events of the second half, thus in the year as a whole, average revenues were around the 2000 levels.

Seat rental and code-share agreements were restructured considerably. A new contract was signed with TAROM (Bucharest), while the Company also reached agreements with Aerosvit (Kiev), Moldavian Airlines (Zagreb) and Air France (Paris) on increased frequency and quota. At the same time, the agreements with Air Bosna (Sarajevo), Balkan Airlines (Sofia), Pulkovo (St. Petersburg) and Air Baltic (Riga) were terminated. The most serious decrease, however, was caused by the termination of the Delta Airlines agreement on seat rental on the New York flight. As a result of all these events, the revenues realized in 2001 fell 29% short of the year-earlier figure.

There was no real shift in revenue structure: nearly two-thirds of the passengers carried, and the revenues generated, continued to come from Western European markets, Eastern European and long haul destinations accounted for about 15%, while the Mediterranean region brought in the rest.

– The number of charter flights fell 12% compared to the base year. Revenues on charter services totaled HUF 6 billion, down 8% from 2000. The primary reasons

és a szeptember 11-i események miatt drasztikusan csökkenő kereslet volt. A tevékenység értékelésekor a bázisévivel való összehasonlításkor ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy 2000-ben csak Tupoljev—154-es típust üzemeltünk, nagyobb áron, de lényegesen több költséggel.

– Az áruszállítás a bázisidőszaki értéknél 14%-kal kisebb forgalmat bonyolított le 2001-ben. A tevékenységi bevétel 2001-ben 4 milliárd forint volt, a korábbi évben elérhető képest 2 milliárd forinttal kevesebb. Ugyanakkor a tevékenység fedezete a költségek csökkenése folytán kisebb mértékben, 1,7 milliárd Ft-tal romlott.

- Kiegészítő tevékenységek

– A Malév szempontjából az idegen gépek földi kiszolgálása kiemelt fontosságú, mivel javítja a Malév utasait és flottáját ellátó személyzet és eszközpark működésének hatékonyságát. A földi kiszolgálás összes bevétele 5 milliárd Ft, némileg elmaradt az előző évitől. A tevékenység bevételét érzékenyen érintették az év során bekövetkezett légitársasági csődök (Swissair, Sabena), valamint az, hogy több légitársaság (Olympic Airways, Air Baltic, Air Bosna, Balkan) beállította budapesti üzemelését.

– Az üzemanyag értékesítéséből származó 3 milliárd Ft bevétel 7,4%-kal meghaladta a bázisidőszaki adatokat. Változatlanul a külföldi légitársaságok részére értékesített kerozin teszi ki a tevékenység forgalmának döntő részét, 91%-ot. Az üzemanyag ára tartósan alatta maradt az előző évinek, de a bevételt pozitív irányba befolyásolta, hogy egyrészt a partner légitársaságok mennyiségben több üzemanyagot vásároltak, másrészt szeptember hónaptól megnyertük a British Airways-tendert, valamint megszereztük a UPS és a Turkish Airlines repülőgépek kiszolgálását.

A tevékenység másik területe a belföldi légitársaságok számára történő kerozin, valamint az egyéb üzemanyagok értékesítése. A bevételek 12%-os növekedési üteme meghaladta az értékesített mennyiség alakulását, amely annak tudható be, hogy egyrészt sikerült megszerezni az Air BP-től a Travel Service járatainak kiszolgálását, másrészt a repülésre alkalmatlan kerozint legalább beszerzési áron, illetve afölött sikerült eladni.

behind the decline were the failure to continue the Uralsk flight from the autumn, and the drastic plunge in demand after 11 September. Also, in the evaluation of charter services – i.e. when making comparisons with the previous year – it should be taken into account that in 2000 the Company operated Tupolev 154 aircraft only, at higher prices but at a substantially larger cost.

– The turnover in cargo services was 14% lower than a year earlier. Revenues amounted to HUF 4 billion in 2001, a plunge of HUF 2 billion from the previous year. The gross profit of the operation, however, deteriorated to a lesser extent, falling by HUF 1.7 billion, because of the lower costs.

- Non-core business

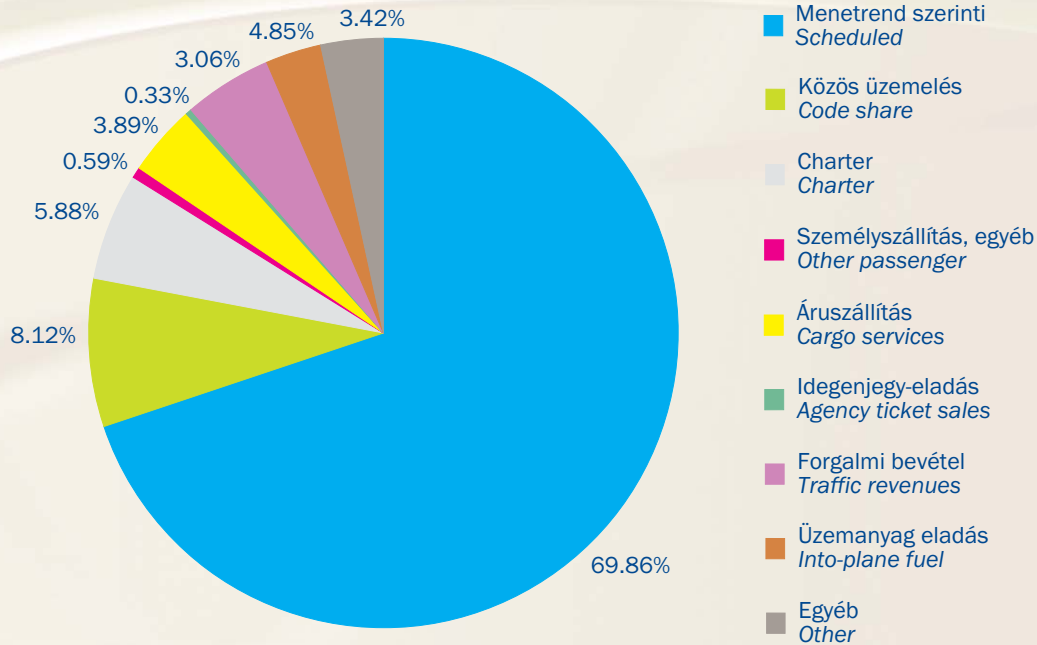
– From a Malév perspective, ground handling services provided for other airlines are of key importance, as they improve the operating efficiency of the personnel and equipment serving the passengers and fleet of the Company. Ground handling generated total revenues of HUF 5 billion in 2001, slightly less than a year earlier. The division was hit hard by the airline bankruptcies of the year (Swissair, Sabena) and also by the fact that several airlines (Olympic Airways, Air Baltic, Air Bosna, Balkan Airlines) ceased to operate in Budapest.

– The revenues of HUF 3 billion brought in by in-plane fuel sales exceeded the base-year figure by 7.4%. Kerosene sold to foreign airlines continued to account for the majority of turnover at 91%. Fuel prices were permanently below the year-earlier mark, but revenues were favorably affected by several factors: partner airlines purchased larger quantities, plus the Company won the British Airways tender in September and also acquired UPS and Turkish Airlines as new customers.

The other area of this operation is the sale of kerosene as well as other fuels and lubricants to domestic airlines. The 12% revenue growth rate outperformed the rise in volumes, attributable to Malév securing a contract to serve Travel Service flights, beating rival Air BP, and also that the Company managed to sell kerosene unusable for flying at cost price and even above that.

A bevételek megoszlása (%)

Breakdown of revenues



Költségek

A költségeink összességükben 2001-ben közel 2%-kal csökkentek az előző évihez képest, az üzemanyag-költség bázisidőszakétól való elmaradásának köszönhetően.

A Tupoljev—154 típus és a Boeing—767-300-as repülőgép forgalomból való kivonása, a menetrend változása, a szeptember 11-i terrorcselekmények miatti járatszámcsökkenés, valamint az üzemanyagár csökkenésének együttes hatása eredményezte a bázisidőszakéhoz képest 80 %-os üzemanyag-felhasználást.

A repülőgépek javítási-karbantartási költsége 2001-ben – értéknövelő felújítás nélkül – 8,6 milliárd forint volt, amely összeg 2000-hez képest 2,7%-os növekedést jelent. A javítási-karbantartási költség tartalmazza a Malév karbantartó leányvállalata, az ACE Kft. által végzett 3,8 milliárd forint repülőgépes karbantartási-javítási költséget is. A külföldi javítási költség 682 millió forint, ami alatta marad a bázisidőszaki értéknek, és amelyből a legnagyobb tétel a Boeing-767-300-as meghibásodott hajtóműjének nagyjavítási költsége. A tárgyidőszakban forgalomba állított bérelt repülőgépek növelő hatása miatt a repülőgépek karbantartási tartalékköltsége a bázisértéket 21%-kal haladja meg.

A költségek között a legnagyobb tétel a repülőgépek bérleti díja, amely 19,2 milliárd forint volt 2001-ben. A repülőgépek bérleti díjának 11,9 %-os emelkedését

Costs

Total costs were almost 2% lower in 2001 than a year earlier, as a result of the drop in fuel costs compared to the base period.

The retirement of the Tupolev 154 model and the Boeing 767-300 aircraft, combined with schedule changes, the flight cuts following the terrorist attacks and decreasing fuel prices yielded a fuel consumption figure that only reached 80% of the corresponding 2000 level.

Aircraft maintenance costs amounted to HUF 8.6 billion in 2001 – excluding value-adding renewals – which meant a 2.7% rise over the previous year. Repair and maintenance costs include the HUF 3.8 billion cost of aircraft maintenance and repair works performed by ACE Kft., the maintenance subsidiary of the Company. Repair costs incurred abroad totaled HUF 682 million – below the year-earlier mark – the most significant item of which was the overhaul of the Boeing 767-300 airplane after its engine trouble. The leased aircraft brought into service during the year had an incremental effect on maintenance cost reserves, which exceeded the base year figure by 21%.

Aircraft lease charges represented the single most significant cost element at HUF 19.2 billion in 2001. The 11.9% rise in aircraft lease charges was due primarily to the three B737-400 and one B737-300 aircraft put into operation during the year, plus the

elsősorban az év folyamán üzembe állított három B-737-400-as, illetve egy B-737-300-as típusú repülőgép, továbbá a 2000 augusztusától bérelt B-767-300 típusú repülőgép egész évi bérleti költsége okozta. Csökkenést jelentett viszont a visszaadott 2 Boeing-737-200-as repülőgépek megszűnt bérleti díja.

A bértárgyalások eredményeként a 2001. évi béremelés mértéke 4,9% volt, ennek ellenére a bérköltség kisebb a bázisidőszakéhoz képest, az évközben végrehajtott csoportos létszámcsökkentés miatt, amelynek hatásaként az átlagos létszám több mint 10%-kal csökkent. A létszámcsökkentés következtében ugyanakkor megnövekedett a végkielégítések és a korengedményes nyugdíjazás költsége.

A légiforgalmi költségek közül (landing, handling, útvonal-használati díj stb.) – melyek a bázisévihez képest 17,4%-kal nőttek – a landing és az útvonal-használati díjak jellemzően hatósági típusú, rögzített árak, s ezek alakulására a vállalat nem tud szignifikáns hatást gyakorolni.

A landing költsége a 2000-es évihez képest 5%-kal növekedett, melynek legfőbb oka az, hogy a költség felét kitevő budapesti landing díjtétel 2001 januárjától közel 20%-kal emelkedett. Ezt ellensúlyozza a nagyobb felszállótömegű, így drágább Tupoljeviek olcsóbb Boeingekekre történő cseréje, valamint a járatok számának csökkenése.

Az útvonal-használati díj az adott ország légtérének használatáért és a rádió-navigációért fizetett díjak összege, amelyeket a vállalat nem tud befolyásolni, mert azok hatóságilag és a IATA által rögzített díjak. A bázisévihez viszonyított 3%-os csökkenés a kevesebb járatból és az euró gyengüléséből adódik, mert az útvonal-használati költség 71%-ban eurófüggő. A költség 2001. évi értéke 6,8 milliárd forint.

A handling díjakat a szolgáltatókkal kötött megállapodások alapján részben befolyásolni tudja a társaság. A Malév továbbra is igyekszik a korábbi megállapodásokat fokozatosan felváltani olcsóbb, jobb minőséget nyújtó szolgáltatókkal kötött szerződésekkel. A költség csökkenésének oka a kevesebb járat, ezen felül több desztinációban sikerült díjtételcsökkenést elérni.

full annual lease costs of the B767-300 airplane leased since August 2000. On the other hand, the two B737-200 aircraft returned to the lessor meant some reduction in lease charges.

Although collective bargaining talks resulted in a wage hike of 4.9% for 2001, salaries and wages were lower than in 2000 due to the massive layoffs implemented during the year, which cut the average headcount by over 10%. The layoffs, however, boosted the cost of severance pay and early retirement.

In air transport costs (landing and handling fees, route charges, etc.) – which climbed 17.4% from a year earlier – landing fees and route charges tend to be administered, fixed prices, which the Company cannot really have a significant influence on.

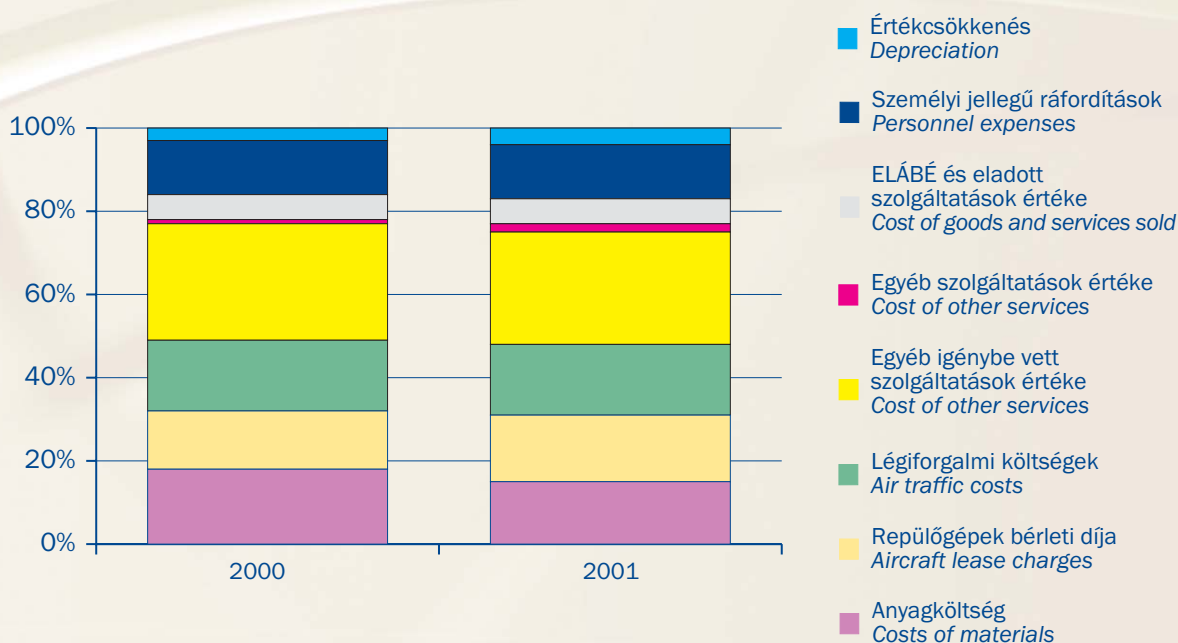
Landing costs rose by 5% compared to 2000, primarily because Budapest landing fees – which account for half of the total figure – were upped by nearly 20% from 1 January 2001. This was somewhat offset by the replacement of Tupolevs – more expensive due to their bigger takeoff weight – with cheaper Boeings, as well as by the reduction in the number of flights.

Route charges are various fees payable for using the airspace of a given country and for navigation, which the Company has no control over, as they are regulated by competent authorities and IATA. The 3% drop from the year-earlier level stemmed from fewer flights and the weaker euro, for 71% of route charges are linked to the euro. Route charges totaled HUF 6.8 billion in 2001.

Handling fees can be influenced to a certain degree by the Company through the agreements concluded with the various service providers. Malév continually strives to replace earlier agreements with new contracts signed with providers who offer better quality at lower prices. The drop in these charges was the result of fewer flights as well as the rate cuts that Malév managed to achieve at several destinations.

Költségek összetételének alakulása (%)

Breakdown of costs (%)



Egyéb bevételek és ráfordítások

Az egyéb bevételek és ráfordítások egyenlege 2001-ben 1,6 milliárd forinttal javította a társaság eredményét, ez mintegy 3,3 milliárd forinttal több, mint amennyi a bázisévben volt.

Az egyéb bevételek értéke 5 milliárd forint, amely 459 millió forinttal meghaladta a bázisévi értéket. Az egyéb bevételek jelentős részét azoknak az elévült jegyeknek az értéke adja, amelyeket az utasok saját döntésük alapján nem utaztak le.

Az egyéb ráfordítások összege 2001-ben 3,5 milliárd forint, ami 2,8 milliárd forintos csökkenés a bázisévihez képest. A javulás legfőbb oka az, hogy a 2000. évben az egyéb ráfordítások között terhelte a Malév Rt.-t az iparüzési adóról szóló rendelkezések módosulása miatt az 1998-1999. és 2000. évekre az önkormányzatok számára 3 milliárd Ft adófizetési többletkötelezettség, és az ezzel kapcsolatosan keletkezett összesen 255 millió Ft önellenőrzési pótlék, valamint 515 millió Ft mulasztási bírság.

Other revenues and expenses

The balance of other revenues and expenses contributed HUF 1.6 billion to the bottom line of the Company in 2001, which is a HUF 3.3 billion improvement from the base year.

Other revenues totaled HUF 5 billion, exceeding the corresponding year-earlier figure by HUF 459 million. A considerable part of other revenues came from the value of expired tickets that passengers decided not to use.

Other expenses amounted to HUF 3.5 billion in 2001, a HUF 2.8 billion cut compared to 2000. The primary reason for this improvement is that in 2000, Malév Rt. had to post under other expenses the HUF 3 billion extra tax obligation due to municipalities for the years 1998-2000 because of certain amendments to local industry tax regulations, plus the HUF 255 million self-audit surcharge and HUF 515 million fine related thereto.

Pénzügyi műveletek eredménye

A pénzügyi bevételek és ráfordítások 2001. évi egyenlege 3,6 milliárd forinttal javítja a társaság eredményét.

A pénzügyi műveletekből származó bevételek tárgy-évi összege 10,2 milliárd forint, amely tartalmazza a tárgyidőszakban értékesített Malév-Pannónia Kft. üzletrésznek az árfolyamnyereségét. A követelések és kötelezettségek árfolyamnyeresége a 2000. évben 5 milliárd forint a 2001. évi 4,3 milliárd forinttal szemben.

A pénzügyi műveletek ráfordításainak összege 2001-ben 6,6 milliárd forint, ami 737 millió forintos javulást mutat a 2000. évi ráfordításokhoz képest. A követelések és kötelezettségek árfolyamvesztesége a bázishoz képest 1,6 milliárd forinttal csökkent, melynek oka az árfolyamsáv szélesítése és a forint erősödése. A nagyobb külső finanszírozási igény miatt a fizetett kamatok és kamatjellegű ráfordítások összege 2001-ben 1,2 milliárd Ft-ot tett ki.

Financial profit

The balance of financial income and expenses gave a HUF 3.6 billion boost to the final results of the Company in 2001.

Income from financial transactions totaled HUF 10.2 billion in 2001, which includes the capital gains on the stake in Malév-Pannónia Kft. sold during the year. The capital and exchange rate gain on receivables and liabilities amounted to HUF 4.3 billion in 2001 versus HUF 5 billion in 2000.

Expenses on financial transactions totaled HUF 6.6 billion in 2001, an improvement of HUF 737 million over the corresponding 2000 figure. The capital and exchange rate loss on receivables and liabilities fell by HUF 1.6 billion from a year earlier, as a result of the wider trading band and the stronger forint. Due to more significant external financing requirements, the amount of interest and similar expense paid was HUF 1.2 billion in 2001.



Tulajdonosi struktúra

Ownership structure



A 2001. szeptember 26-i kormányhatározat alapján az ÁPV Rt. 9,2 milliárd forint tőkejuttatást nyújtott a légitársaság számára. Ennek alapján a Malév Rt. 2001. december 8-án megtartott rendkívüli közgyűlése döntött a Malév alaptőkéjének 4 milliárd Ft-tal, illetve tőketartalékának 5,2 milliárd Ft-tal történő megemeléséről.

Pursuant to the government decree of 26 September 2001, the state privatization agency ÁPV Rt. injected HUF 9.2 billion of fresh capital into the Company. In accordance with that, the extraordinary general meeting of Malév Rt. held on 8 December 2001 made a resolution to increase the stockholders' equity by HUF 4 billion and the capital reserve by HUF 5.2 billion.

Sor-szám	Megnevezés	2000. december 31.		2001. december 31.	
		Jegyzett tőke (ezer Ft)	Tőke-részesedés (%)	Jegyzett tőke (ezer Ft)	Tőke-részesedés (%)
1	ÁPV Rt.	7 449 437	96,8427	11 449 437	97,9228
2	Egyéb társaságok	59 330	0,7713	59 330	0,5074
	Önkormányzatok:				
3	- Balatonlelle	68 447	0,8898	68 447	0,5854
4	- Budapest V. ker.	27 330	0,3553	27 330	0,2338
5	- Budapest XVIII. ker.	37 939	0,4932	37 939	0,3245
	Egyéb				
6	Szakszervezetek	530	0,0069	530	0,0045
7	Magánszemélyek	49 291	0,6408	49 295	0,4216
8	Saját, a Malév Rt. tulajdonában álló részvény	4	0,0000	-	-
9	Összesen (1+.....+8)	7 692 308	100,0000	11 692 308	100,0000

No	Stockholder	Dec. 31, 2000		Dec. 31, 2001	
		Registered capital (HUF '000)	Stake (%)	Registered capital (HUF '000)	Stake (%)
1	ÁPV Rt.	7,449,437	96.8427	11,449,437	97.9228
2	Other companies	59,330	0.7713	59,330	0.5074
	Municipalities:				
3	- Balatonlelle	68,447	0.8898	68,447	0.5854
4	- Budapest 5th district	27,330	0.3553	27,330	0.2338
5	- Budapest 18th district	37,939	0.4932	37,939	0.3245
	Other				
6	Unions	530	0.0069	530	0.0045
7	Individuals	49,291	0.6408	49,295	0.4216
8	Treasury stock	4	0.0000	-	-
9	Total (1+.....+8)	7,692,308	100.0000	11,692,308	100.0000



Cash flow

Cash flow statement



A Malév Rt. 2001. évi cash flow kimutatása a következő:

Megnevezés	Előző évi változás ezer Ft-ban	Tárgyévi változás ezer Ft-ban
I. Szokásos tevékenységből származó pénzeszközváltozás	-4 895 312	-6 990 282
1. Adózás előtti eredmény	-10 801 677	-7 509 073
2. Elszámolt amortizáció	3 476 605	3 900 193
3. Elszámolt értékvesztés és visszaírás	1 457 115	539 144
3/a. Pénzeszközökre elszámolt értékvesztési korrekció		113 988
4. Céltartalék képzés és felhasználás különbözete	237 374	463 510
5. Befektetett eszközök értékesítésének eredménye	-96 751	-5 552 158
6. Szállítói kötelezettség változása	2 870	-1 479 222
7. Egyéb rövid lejáratú kötelezettség változása	5 088 115	-1 017 096
8. Passzív időbeli elhatárolás változása	760 634	3 253 960
9. Vevőkövetelés változása	-1 417 034	2 367 888
10. Forgóeszközök (vevői követelés és pénzeszközök nélkül) változása	-2 849 188	-1 367 480
11. Aktív időbeli elhatárolások változása	-647 997	-633 684
12. Fizetett adó (nyereség után)	-105 378	-70 252
13. Fizetett osztalék, részesedés		
II. Befektetési tevékenységből származó pénzeszközváltozás	-7 006 837	1 180 552
14. Befektetett eszközök beszerzése	-8 089 674	-6 732 111
15. Befektetett eszközök eladása	227 474	7 174 320
16. Kapott osztalék	855 363	738 343
III. Pénzügyi műveletekből származó pénzeszközváltozás	8 474 975	10 619 101
17. Részvénykibocsátás tőkebevonás bevétele		9 200 000
18. Kötvény, hitelvisz-t megtest. ép. kibocsátás bevétele		
19. Hitel és kölcsön felvétele	8 648 589	11 931 331
20. Hosszú lej-ra nyújtott kölcs és elhelyezett bankbet. törll., megszűnt., bevált.		230 000
21. Véglegesen kapott pénzeszköz		
22. Részvénybevonás, tőke kivonás (tőke szállítás)		
23. Kötvény és hitelvisz-t megtest. ép. visszafiz.		
24. Hitel és kölcsön törlesztése, visszafizetése	-173 614	-10 045 116
25. Hosszú lej-ra nyújtott kölcs és elhelyezett bankbetétek		-773 010
26. Véglegesen átadott pénzeszköz		
27. Alapítókkal szembeni, ill. egyéb hosszú lej. köt. változása		75 896
IV. Pénzeszközök változása (I. II. III. sorok)	-3 427 174	4 809 371

For the year ended 31 December 2001

	2000 HUF thousands	2001 HUF thousands
<i>I. Cash flow from ordinary activities</i>	(4,895,312)	(6,990,282)
1. Profit before taxation	(10,801,677)	(7,509,073)
2. Depreciation posted	3,476,605	3,900,193
3. Amortization and reverse posting	1,457,115	539,144
3/a. Amortization adjustment posted to cash assets		113,988
4. Difference between provisions made and used	237,374	463,510
5. Profit/(loss) on the sale of fixed assets	(96,751)	(5,552,158)
6. Change in accounts payable	2,870	(1,479,222)
7. Change in other short-term liabilities	5,088,115	(1,017,096)
8. Change in accruals and deferred income	760,634	3,253,960
9. Change in accounts receivable	(1,417,034)	2,367,888
10. Change in current assets (excl. accounts receivable and cash)	(2,849,188)	(1,367,480)
11. Change in prepayments and accrued income	(647,997)	(633,684)
12. Tax paid (on profits)	(105,378)	(70,252)
13. Dividend and profit share paid		
<i>II. Cash flow from investment activities</i>	(7,006,837)	1,180,552
14. Purchase of fixed assets	(8,089,674)	(6,732,111)
15. Sale of fixed assets	227,474	7,174,320
16. Dividend received	855,363	738,343
<i>III. Cash flow from financial transactions</i>	8,474,975	10,619,101
17. Proceeds from the issue of stock and capital raising		9,200,000
18. Proceeds from the issue of bonds and other debt securities		
19. Credit drawdown and loans taken out	8,648,589	11,931,331
20. Cancellation, termination and withdrawal of long-term loans and deposits		230,000
21. Cash assets received		
22. Retirement of stock and disinvestment (capital reduction)		
23. Repayment of bonds and other debt securities		
24. Repayment of credit and loans	(173,614)	(10,045,116)
25. Long-term loans and bank deposits		(773,010)
26. Cash assets disposed		
27. Change in liabilities to founders and other LT liabilities		75,896
<i>IV. Increase/(decrease) in cash (I. + II. + III.)</i>	(3,427,174)	4,809,371



A Malév Rt. befektetései

Investments



A Malév Rt. leányvállalatai és társult vállalkozásai

Sor-szám	Megnevezés	Saját tőke ezer Ft	Jegyzett tőke ezer Ft	Eredmény-tartalék ezer Ft	Legutolsó mérleg szerinti eredmény ezer Ft	Malév tulajdon-rész névértéke ezer Ft	Nyilvántartás szerinti értéke ezer Ft	Tulajdoni hányad
Leányvállalatok								
1	MALCO LLC 1209 Orange Str. Wilmington, Delaware 19801. USA	6 277 061	4 526 146	1 034 143	716 974	4 526 146	4 526 146	többségi: 100 %
2	Aeroplex of Central Europe (ACE) Kft. 1185 Bp., Ferihegyi Repülőtér 1.	1 195 928	462 000	1 094 333	-372 371	462 000	907 100	többségi: 100 %
3	Malév Air Tours (MAT) Kft. 1051 Bp., Október 6. utca 19.	93 667	62 888	-21 778	27 445	62 888	88 000	többségi: 100 %
4	Pannon Air Cargo Nemzetközi Szállítmányozó és Vámügynök Kft. 1185 Bp., Ferihegyi Repülőtér 1.	67 112	5 000	51 641	10 471	5 000	5 000	többségi: 100 %
5	Galileo Hungary Kft. 1137 Bp., Pozsonyi út 10.	68 740	3 000	65 740	0	3 000	3 000	többségi: 100 %
6	Air Budapest Club Kft. 1185 Bp., Nagybecskerek utca 30.	13 000	3 000	10 000	0	3 000	3 000	többségi: 100 %
7	Malév Utasszolgálati Kft. 1051 Bp., Roosevelt tér 2.	7 368	3 000	-1 418	5 786	3 000	3 000	többségi: 100 %
	ÖSSZESEN (1+...+7)	7 722 876	5 065 034	2 232 661	388 305	5 090 146	5 535 246	

Subsidiaries and affiliated undertakings

No	Company	Equity	Reg. capital	Profit reserve	Last net profit	Malév stake at par value	Malév stake at book value	Stake (%)
Subsidiaries								
1	MALCO LLC 1209 Orange Street Wilmington, Delaware 19801 USA	6,277,061	4,526,146	1,034,143	716,974	4,526,146	4,526,146	100
2	Aeroplex of Central Europe (ACE) Kft. 1185 Budapest, Ferihegyi Repülőtér 1.	1,195,928	462,000	1,094,333	-372,371	462,000	907,100	100
3	Malév Air Tours (MAT) Kft. 1051 Budapest, Október 6. utca 19.	93,667	62,888	(21,778)	27,445	62,888	88,000	100
4	Pannon Air Cargo Nemzetközi Szállítványozó és Vámügynök Kft. 1185 Budapest, Ferihegyi Repülőtér 1.	67,112	5,000	51,641	10,471	5,000	5,000	100
5	Galileo Hungary Kft. 1137 Budapest, Pozsonyi út 10.	68,740	3,000	65,740	0	3,000	3,000	100
6	Air Budapest Club Kft. 1185 Budapest, Nagybecskerek utca 30.	13,000	3,000	10,000	0	3,000	3,000	100
7	Malév Utasszolgálati Kft. 1051 Budapest, Roosevelt tér 2.	7,368	3,000	(1,418)	5,786	3,000	3,000	100
	TOTAL (1+...+7)	7,722,876	5,065,034	2,232,661	388,305	5,090,146	5,535,246	

A Malév Rt.-vel egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozások

Megnevezés	Társaság jegyzett tőkéje		Malév Rt. tulajdoni rész		Malév tulajdoni hányad ezer Ft
	ezer EUR	ezer Ft	névértéke ezer Ft	nyilvántartási érték ezer Ft	
Lufthansa Technik Budapest Kft. (LHTB) 1185 Budapest, Ferihegyi repülőtér	5 000	1 271 100	190 660	190 660	15,0%
Hungaroring Sport Rt. 2146 Mogyoród, Pf. 10		1 286 000	40 700	8 140	3,2%
Investor Rt. 1051 Budapest, Szent István tér. 11.		2 383 026	20 000	14 920	0,8%
EX – SELL Oktatási és Kutatást Segítő Közhasznú Társaság 1054 Budapest, Alkotmány u. 9-11.		5 800	100	100	1,7%
Összesen:			251 460	213 820	

Other associated undertakings

Company	Registered capital		Malév stake		Malév stake %
	EUR '000	HUF '000	at par value HUF '000	at book value HUF '000	
Lufthansa Technik Budapest Kft. (LHTB) 1185 Budapest, Ferihegyi repülőtér	5,000	1,271,100	190,660	190,660	15.0
Hungaroring Sport Rt. 2146 Mogyoród, Pf. 10.		1,286,000	40,700	8,140	3.2
Investor Rt. 1051 Budapest, Szent István tér 11.		2,383,026	20,000	14,920	0.8
EX – SELL Oktatási és Kutatást Segítő Közhasznú Társaság 1054 Budapest, Alkotmány u. 9-11.		5,800	100	100	1.7
Total:			251,460	213,820	









MALEV

