

BGF KKFK Elektronikus Könyvtár

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

Budapesti Gazdasági Főiskola

KÜLKERESKEDELMI FŐISKOLAI KAR

NEMZETKÖZI KOMMUNIKÁCIÓ SZAK

Nappali tagozat

Európai Üzleti Tanulmányok szakirány

**KORUNK LÉGIKÖZLEKEDÉSE:
LÉGIKÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS A LÉGITÁRSASÁGOK
PIACI KIHÍVÁSAI AZ EURÓPAI UNIÓBAN ÉS
MAGYARORSZÁGON**

Készítette: Bartal Eszter

Budapest, 2004

Tartalomjegyzék

Bevezetés	4
A légitözlekedés korszakai, a repülés története.....	7
I. rész: A légitözlekedés szabályozási hátterének bemutatása	11
1. Légitözlekedéspolitika.....	12
2. Államilag szabályozott légitözlekedésből liberalizált piacok.....	13
3. Az Amerikai Egyesült Államok légitözlekedési piaca.....	14
4. Az Európai Unió piaca.....	21
5. A nemzetközi szabályozás.....	32
6. Magyarország.....	40
II: rész: A légitözlekedési piac és a vállalatok	44
1. Légitözlekedési vállalatok.....	45
2. Globális légitársaság szövetségek.....	49
3. A légitözlekedési vállalatok marketingtevékenysége.....	53
4. A fapados légitársaságok.....	63
5. A magyar légitözlekedési piac.....	68
Konklúzió	72
Melléklet	73
1. számú melléklet.....	74
2. számú melléklet.....	77
3. számú melléklet.....	78
4. számú melléklet.....	79
5. számú melléklet.....	80
6. számú melléklet.....	81
7. számú melléklet.....	82
8. számú melléklet.....	83
9. számú melléklet.....	84
10. számú melléklet.....	85
Irodalomjegyzék	87

Bevezetés

Hogy miért éppen légitözlekedés? Aki ült már valaha repülőgépen és részese volt egy kicsit is ennek a hihetetlen világnak, az átélte azt a sajátos hangulatot, mely a repülőterek világához és magához a légitözlekedéshez köthető. Engem is olyannyira megragadott ez a világ, hogy szakdolgozatom témájának a nemzetközi polgári légitözlekedést választottam, melynek szabályozási hátterét és piaci struktúráját, vállalatpolitikai jellegzetességeit szeretném bemutatni.

A közlekedés fontossága megkérdőjelezhetetlen, hiszen a mobilitás a nemzetgazdasági fejlődés egyik legfontosabb motorja, a gazdasági versenyképesség egyik kulcsterülete a társadalmi, a termelési, a szolgáltatási, a nemzetközi kapcsolati struktúrákba illeszkedve. A közlekedés jelen van mindennapjainkban, hiszen bárhová is el akarunk jutni, valamilyen formában kapcsolatba kerülünk egy vagy több közlekedési eszközzel. A közlekedés erőteljesen nemzetközi jelleggel bíró ágazat: Földünk minden pontját bekapcsolja egyfajta helyi, regionális és globális vérkeringésbe. Kialakításán az országokon túl nemzetközi egyezmények és intézmények fáradoznak, céljuk a nemzetek közötti kompatibilitás lehető legmagasabb fokának elérése. A globalizáció terjedésének következtében, a turizmus fejlődésével és a nemzetközi kapcsolatok egyre intenzívebbé válásával közlekedési igényeink fokozatosan nőnek. Könnyen belátható közgazdasági alapigazság az is, hogy a tőke oda települ, ahol az infrastrukturális adottságok (melyek a gazdaság működtetésének előfeltételeit jelentik)¹ és ezáltal a közlekedési megközelíthetőség egyaránt magas szintű. Mindezeket egybevetve érthető, hogy minden ország gazdaságpolitikájának hangsúlyos elemét a közlekedés fejlesztése teszi ki, tehát a közlekedéspolitika hatékony kialakítása rendkívüli fontossággal bír. Az Európai Unió esetében, melynek hazánk 2004. május 1.-től teljes jogú tagja, a közlekedési együttműködés közös közlekedéspolitika formájában valósul meg, melynek végső célja a minél egységesebb, liberalizált piac kialakítása. Magyarország tranzitország szerepét tölti be a Közösségben, így a közlekedés fejlesztése a szokottnál is nagyobb jelentőséggel bír.

¹ Magyar közigazgatási jog: Különös rész Európai Uniós kitekintéssel, Lövétei, 143. p

A légitársaságok, mint a vízi (tengeri és belvízi), a közúti, a vasúti közlekedés melletti egyik szektor, szintén egy adott nemzet gazdaságának fejlődésében meghatározó szerepet játszó tényező. Az egyik legnemzetközibb ágazat, mely főleg hazánk esetében igaz, mivel Magyarországon jelenleg nem túl jelentős a belföldi légitranszport (fontos megjegyezni azonban, hogy hazánk Uniós csatlakozásával a belföldi forgalom jelentése is ártértelemeződik). Illeszkedve és harmonizálva a többi ágazat céljait is magába tömörítő közlekedéspolitikához, a légitársaságok is hozzájárul egy ország növekvő versenyképességéhez, javuló életminőséget biztosítva ezzel polgárai számára.

Ha jól belegondolunk, a légitársaságok feltételeinek megteremtése forradalmi változást hozott az emberek életébe, hiszen lehetővé tette az addig csak nagy nehézségek árán áthidalható távolságok hihetetlenül gyors és egyszerű legyőzését, ami, valljuk meg, az egyik legóriásibb bravúr, melyet az ember valaha alkotott. A tömegközlekedés utolsóként kialakult ágazata, melynek fejlődése igen látványos és dinamikus, és egyre bővülő. Ma már a légi országutak is ugyanolyan forgalmasak, mint a földi hálózatok, az égbolt a telítettség határait súrolja. Sorra váltják fel egymást a modernebbnél modernebb légi járművek, a repülőgépek, melyek a légitársaságok technikai feltételeit folyamatosan javítják, lehetővé téve egyre több ember egyre nagyobb távolságokra történő egyre rövidebb idő alatt való elszállítását. Ehhez a földi kiszolgáló bázisok technikai hozzájárulása is egyre növekvő színvonalú, mely mind a műszaki forradalmi újításoknak és a technikai haladásnak köszönhető. A ma utazója már számtalan légitársaság színesebbnél színesebb kínálatából választhatja ki úti célját, és a diszkont légitársaságok elterjedésével egyre alacsonyabb áron vásárolhatja meg repülőjegyét. A repülés tagadhatatlanul mindennapjaink részévé vált, és egyre dinamikusabban növekszik. Egyes becslések szerint a légitranszport az elkövetkezendő 15 évben évente 4 %-os növekedési ütemben fog bővülni, mely 2020-ra a forgalom megkétszereződését jelenti.²

A dolgozatom fő célja a légitársaságok liberalizáció hatásainak bemutatása és annak megvilágítása, hogy a lezajlott szabályozási változások hogyan hatottak a szektor egészére.

² Single European Sky (http://europa.eu.int/comm/transport/air/single-sky/index_en.htm)

Ennek megválaszolásához mélyen elmerültem a szabályozási háttér történetében és a változásokat légiközlekedési vállalati szemszögből (mivel a szabályozás jellege a légitársaságokat érinti legfőképp) közelítettem meg.

A légiközlekedés, mint ahogy a többi más gazdasági szektor sem, nem működhetne megfelelő szabályozási háttér és átfogó rendszer nélkül, annál is inkább, mert a biztonságos és hatékony repülés követelményeinek csak így lehet eleget tenni. Dolgozatom első felében ezt a szabályozási hátteret szeretném bemutatni, és azokat a változásokat, melyeket a piaci liberalizáció hívott életre. Az Amerikai Egyesült Államokból kiinduló dereguláció modellt állított a többi térség, így Európa számára is, az Európai Unió légiközlekedési piaca a folyamat eredményeként mára már teljesen liberalizálttá vált. Az Unió jogszabályi környezet és a nemzetközi intézményi keretek bemutatása után a hazai vonatkozású szabályozás és berendeződés bemutatása is teret kap.

Az első részben bemutatott keretek között tevékenykednek a légiközlekedési vállalatok, a piac főszereplői. A dolgozat második egységében a légiközlekedési szektort a piaci oldalról elemzem. Magyarországon is, mint az Európai Unió egészében is a légitársaságok fő célja az adott feltételek között optimálisan működve a lehető legnagyobb profit elérése a legszélesebb értelemben vett utasközönség igényeinek kiszolgálásával és a lehető legalacsonyabb árú repülőjegyek felkínálásával, miközben a repülésbiztonság és a repülésvédelem magas színvonalon tartása és a környezetvédelmi szempontok figyelembe vétele is egyaránt lehetséges. Az utasok kegyeiért folyó verseny egyre keményebb, ami egyre rugalmasabb és dinamikusabb marketingtevékenységet kíván, így a vállalatok, a vállalati stratégiák és a vállalatpolitikai reakciók bemutatása egyik fő vonulatát képezi a dolgozatnak. Az úgynevezett fapados társaságok rohamos elterjedésük és az iparági struktúrára gyakorolt hatásuk miatt szintén terítékre kerülnek. Ahogy az első részben is, itt is külön fejezetet szentelek a magyar vonatkozású témáknak, így a hazai légiközlekedési vállalat, a Malév Rt. bemutatása és a magyar vállalati esélyek boncolgatása zárja a dolgozatot.

Mielőtt azonban belevágnánk, ismerkedjünk meg a gyökerekkel, azaz kövessük végig a repülés történetét a kezdetektől napjainkig.

A légitözlekedés korszakai, a repülés története

A légitözlekedés mai helyzetének behatóbb tanulmányozása előtt érdemes egy kis figyelmet szentelni a történelmi fejlődésnek, hogy egészében láthassuk a folyamatot, mely a ma emberének már természetes repüléshez és a Föld minden részét behálózó légitözlekedéshez vezetett.

A légitözlekedés, illetve maga a repülés kezdetei egészen az ókorig nyúlnak vissza. Maga a motoros repülés csak a 20. század vívmánya, azonban az ókor embere már álmodozott a repülésről, foglalkoztatta őt a szárnyalás gondolata. Nem csak az indiai, az amerikai indián és más távoli kultúrákban, hanem az európai kultúrkörökben is számos legenda kapcsolódik a repülés témájához. Az ókori Görögországban Daidalosz és fia, Ikarosz története köthető ide, akik a knosszoszi labirintusból Minósz fogságából csak szárnyak segítségével, repülve tudtak elmenekülni.

A középkor embere úgy vélte, az égbolt boszorkányoknak, tündéreknek és különféle szellemeknek ad otthont, melyet titokzatos és misztikus dolognak tartott. Goethe művének főszereplője, Faust is próbálkozott néhány repülési kísérlettel. A mélyebb elméleti háttér felkutatása azonban Leonardo da Vinci nevéhez fűződik, aki szerint a repülés titkának megfejtéséhez a levegő áramlását és a madarak szárnymozgását kell tanulmányozni. Ezután számtalan kalandvágó próbálkozott az elméletek gyakorlatba ültetésével, azonban sokan csúfosan elbuktak. Az első sikeres kísérlet George Cayley nevéhez fűződik (1800-as évek eleje), akit sokan az aeronautika (repüléstudomány) atyjának tartanak. Az ő nevéhez köthetjük a repülés alaptételének számító gondolat bizonyítását is, mely szerint a levegőnél nehezebb testek is repülhetnek a légáramlatok segítségével, ha kellően könnyűek és alakjuk is megfelelő. Az első belső égésű motorral meghajtott repülőnek, a Wright testvérek gépének levegőbe emelkedésére még száz évet várni kellett, addig pedig a

levegőnél könnyebb repülőszervezetek, a léggömbök kerültek a figyelem központjába (a Montgolfier fivérek hőlégballonja és Charles hidrogéngázzal töltött ballonja). A léggömbök után a repüléstörténet következő fejezete a léghajóké. Az első ilyen légi járművet Henry Giffard építette meg, az óriási, merev testű léghajók pedig Zeppelin nevéhez fűződnek (ezeket a gépeket azóta is zeppelineknek hívjuk). Mai elterjedt változata a blimp, mely egy kis méretű, héliummal töltött léghajó. Számos feladat ellátására alkalmas, azonban a szorosan vett utasszállításból a korszerűbb gépek kiszorították.

A levegőnél nehezebb repülőszervezetek megalkotása a német Lilienthal és az amerikai Wright testvérek nevéhez fűződik. Otto Lilienthal megalkotta a siklógépet, mellyel sikeres repüléseket hajtott végre, majd az ő és testvére, Gustav által megkezdett úton haladt tovább Wilbur és Orville Wright. 1903. december 17-én, az észak carolina-i Kitty Hawk homokdűnéi között szállt a magasba az emberiség történetének első motorral hajtott repülőgépe, melyet stílusosan Flyer (azaz „Repülő”) névre kereszteltek. A műszaki forradalom receptje hihetetlenül egyszerű volt: faváz, muszlin, huzal, egy egyszerű motor és a kerékpárokra jellemző erőátviteli rendszer. A géppel megtett első út 12 másodpercig tartott és ez idő alatt 37 métert sikerült a levegőben megtenni.³ Ez az esemény a repülés történetének és fejlődésének óriási jelentőségű állomása, sőt mérföldköve, mely után a technikai fejlődés szinte követhetetlen roamba kezdett. A két világháború sajnos megmutatta, hogy ezen találmányok nem csak békés célokra használhatók fel, ugyanakkor tagadhatatlan tény, hogy a katonai repülés újításai és vívmányai nagymértékben hozzájárultak a polgári repülés fejlődéséhez.

A mai értelemben vett légiközlekedés, az égbolt országútjainak kialakulásának kezdete a két világháború közötti időszakra tehető. A gépi és technikai feltételek adottak voltak az újabb és újabb rekordok eléréséhez, melyek által a Föld és a világ egyre kisebbé zsugorodott az ember számára. Fokozatosan alakultak ki a nagy nemzeti légitársaságok Európában, míg az Egyesült Államokban a belföldi és a nemzetközi-interkontinentális közlekedésre külön vállalatok szakosodtak. A légiközlekedés infrastrukturális háttéréként nélkülözhetetlen repülőterek is kiépültek, melyekből a második világháború előestéjén már 1200-at számlálhattunk.⁴ A nemzetközi kapcsolatok egyre szorosabbá válása az egymásra utaltság miatt a légiközlekedésben is tetten érhető, az útvonalhálózat kialakításában nagy

³ National Geographic melléklet

⁴ Erdősi, I. kötet, 48. p.

szerephez jutott a diplomácia. Eleinte az áru- és postaszolgáltatás jelentősége nagyobb volt a személyszállításnál, az utóbbi jelentősége csak fokozatosan, a repülő szerkezetek biztonságosabbá és nagyobb befogadóképességűvé válásával nőtt. (A műszaki fejlődés vezérfonalát végigkövetve láthatjuk, hogy a három alapvető állomás a dugattyús motoros, a légsavaros gázturbinás, illetve a gázturbinás sugárhajtóműves repülőgép volt). 1960-1966 között a világ összes légi forgalma 200 millióra növekedett, ami kétszeres növekedést jelentett⁵. A seattle-i székhelyű Boeing Company vált a világ legnagyobb repülőgépgyárává, és az 1970-es évekre piacra dobta az azóta is megbízhatóságáról méltán híres Boeing-747 (más néven „Jumbo Jet”) repülőgépet, mely korszakos jelentőséggel bír. Az amerikai piaci hegemóniára Európa az Airbus cég sikeres szereplésével válaszolt, melynek a világ repülőgépeinek gyártásából való részesedése kiemelkedő.

A modernebbnél modernebb gépek által megvalósulhatott napjainkra a légitörelkedésen belüli világturizmus, mely jelentősége a műszaki technika, az üzleti élet, a kultúra és az élet számos más vetülete szempontjából is óriásinak mondható.

Mindezen vívmányok mellett azonban meg kell emlékeznünk egy szomorú eseményről is, mégpedig 2001. szeptember 11-éről. Egy olyan dátumról, melyről mindenki pontosan tudja, mit takar. 2001. szeptember 11-e a világ egészének a terror és a pusztítás napját jelenti, melynek pszichológiai, illetve gazdasági nyomai a mai napig érezhetők. A hatások nem csak a támadás konkrét célpontjában, az Amerikai Egyesült Államokban vannak jelen, 2001. szeptember 11-e az egész világ számára új korszakot hozott. Mindenki emlékszik a képekre, melyeken a tömegpusztító fegyverekké változtatott utasszállító repülőgépek kéréselhetetlenül a World Trade Center ikertornyaiba csapódnak, hihetetlen méretű pusztítást végezve. A légitörelkedés egész szektorát megpecsételték a történetek, az ágazatot romjaiból kellett újra felépíteni. Az utasok repülésbe vetett bizalma (ami mindig is kényes kérdésnek számított) azonnal megrendült, a vállalatok sorra csődöt jelentettek. Azóta eltelt három kerek év, mely idő alatt a szektor minden igyekezetével a sebek gyógyításán fáradozott a repülésvédelmi feladatok fő prioritássá emelésével és az utasok visszacsábításának új formáival. A terrortámadások után egyre jobban elterjedő fapados vállalatok olcsó jegyeikkel meg tudták győzni az utazóközönséget a repülés választásáról, mely tendencia azonban az eddigi piaci struktúrát is megváltoztatta.

⁵ Erdősi, I. kötet, 78. p.

A szektor lassacskán újjáépül. Vesztesek azonban mindig vannak, az amerikai United Airlines illetve a US Airways mások mellett örökre búcsút mondhatott a légitözlekedésnek. A terroristák „versenyelőnye”, azaz hogy senki nem tudhatja mikorra és hová várható a következő nagy tömegeket megcélzó (akár a légitözlekedést, akár más szektort érintő) támadás, folyamatos feladatok elé állítja a biztonságért felelős szakembereket, akik pontosan tudják, hogy egyetlen „rész a pajzson” végzetes következményekkel járhat. A ma légitársaságainak a legmesszemenőbb biztonsági követelményeknek kell megfelelniük, mely jelentős összegekkel növeli az amúgy is drága üzemeltetést. Ehhez hozzászámítva az ebben az időszakban jelentkezett gazdasági konjunktúrát és ezáltal a hanyatló turizmust, a „geopolitikai bizonytalanságot”⁶, a SARS vírus keltette pánikot és a kerozinárak emelkedését is, bátran állíthatjuk, hogy a légitözlekedés eddigi legnehezebb időszakából lábadozik.

⁶ Malév Rt., 2003. évi éves jelentés

I. rész

A légiközlekedés szabályozási hátterének bemutatása

Bevezetés

Az állam által gyakorolt légiközlekedéspolitikai alapvetően határozza meg a légiközlekedési piacon tevékenykedő szolgáltatók mozgásterét. A dolgozat első részében az erősen szabályozott piactól a liberalizációig vezető utat követjük végig és az általa hozott eredményeket és változásokat elemezzük.

Először a légiközlekedéspolitikát, mint állami politikát mutatom be, majd a politikában lezajlott forradalmi változásokkal ismerkedünk meg. Az Amerikai Egyesült Államok, mint a liberalizáció úttörőjének légiközlekedési fejlődése után az Európai Unió piacát mutatom be, majd a ma a légiközlekedéspolitikára legmeghatározóbb szereppel bíró nemzetközi egyezmények, szerződések, gyakorlatok és intézmények bemutatása következik. Külön hangsúlyt fektetek hazánk légiközlekedéspolitikájára, illetve a légiközlekedés szabályozásával kapcsolatos magyarországi szervezetekre.

1. Légiközlekedéspolitiká

A légiközlekedéspolitiká az adott ország gazdaságpolitikájába, azon belül pedig általános közlekedéspolitikájába illeszkedő alágazati politika. Jelentésén a légiközlekedésnek a nemzetgazdasági célok elérése érdekében az állam, illetve közttestületek és a közlekedés szereplői általi tudatos alakítását és befolyásolását értjük.⁷ Az állami légiközlekedési politika határozza meg az általános légiközlekedési rendszer működésének kereteit. Két szélsőséges formája ismert, az egyik a totális piacgazdaságnak, a másik pedig a tervgazdaságnak megfelelő irányzat. Részletesebben az előbbi a teljes vállalkozási szabadságon alapul, ahol is a tökéletes szabad verseny biztosított, míg az utóbbi esetben az állam erősen szabályozza a vállalati tevékenységeket, merev kereteket alakítva ki ezzel a vállalatok számára. Valójában e két irányzat csak modellként van jelen, de a gyakorlatban a vegyes formák érvényesülnek.

A légiközlekedéspolitiká kialakítása több, egymással összefüggő tényezőtől függ. Mivel egy egész ország légiközlekedését öleli fel, ezért függ az adott gazdaság állapotától és annak adott időpontbeli helyzetétől. Hatnak rá az állam politikai és gazdasági céljai, a nemzeti általános közlekedéspolitiká irányvonalai, célrendszere, a nemzetközi megállapodások, egyezmények, szervezetek iránymutatásai. Az Európai Unió

⁷ Erdősi, I. kötet, 245. p.

tagországok, így Magyarország esetében is, meghatározó, sőt, néhol kizárólagos szereppel bír az Unió politikája.

A politikát, mint ahogy minden alágazat esetében, különféle érdekcsoportok igyekeznek a számukra leghasznosabb módon befolyásolni. Az utasok az első nagy csoport, azonban meglehetősen heterogén összetételük miatt csak korlátozottan vannak azonos igényeik (ilyenek például a biztonságos repülés, és az úti célra való eljutás igénye), azonos érdekeik. Az utasokat kiszolgáló vállalatok képezik a másik nagy csoportot, melyek érdeke a profit szerzése, nyereségorientált gazdálkodási egység lévén. Maga az állam, illetve az összgazdaság is fellép érdekeivel, ahogy teszik ugyanezt a közlekedési ágazaton kívül esők is. Ebbe a kategóriába tartozik a területfejlesztés, a turizmus, illetve a többi alágazati politika, mint a külpolitika (a légitözlekedés erőteljesen nemzetköziesedett volta miatt), vagy a honvédelmi-biztonságpolitika.

Fontos, hogy a légitözlekedéspolitikai ésszerű, a gazdaságpolitikával lehetőség szerint ellentmondásmentes és azzal harmonizáló legyen, a nemzetgazdaság érdekeit szolgálva.

2. Államilag szabályozott légitözlekedésből liberalizált piacok

A szabályozott légitözlekedésben, azaz a regulációban az állami beleszólás általi anarchiacsökkenés lehetősége, illetve az akkoriban még károsnak vélt verseny kiküszöbölését látták a különböző államok kormányai. A liberalizáció elterjedését megelőzően (1978 előtt) elterjedt volt az a nézet, miszerint a szabad versenyes helyzetben a légitársaságok a jobb versenypozíció eléréséhez a biztonságtechnikára fordított költségeiket csökkentenék, mely által a repülés így kevésbé biztonságosabbá válna: tehát az állami jelenlétet garanciának tekintették a magas színvonalú repülésbiztonsághoz. Mivel a nemzetek szempontjából a légitözlekedés kulcsfontosságú szektornak tekinthető, így nemzetbiztonsági okok is a beavatkozás mellett szóltak, illetve a különböző szociális célú szolgáltatások elvégzéséhez is az állam jelenlétére volt szükség. A szektor különösen érzékeny a világgazdasági konjunkturális hatásokra, és az ezek által előidézett válsághelyzetektől a reguláció mellett kardoskodók érvei szerint azt védeni kell.

Általános volt a nemzeti társaságok állami támogatása, melyek ezáltal a piacon monopolhelyzetbe kerültek. A verseny lehetősége a vállalatok között kizárt volt, az állami támogatás a kitüntetett vállalatokat az esetleges szabadpiaci körülmények közötti versengés kudarcaitól is védte. Az állami szabályozásnak számos síkja volt, kiterjedt az

árrögzítésre, azaz a vállalatokat megfosztották attól a mai viszonyok között természetesnek vett szabadságuktól, hogy az általuk nyújtott szolgáltatások árait saját maguk határozzák meg. A piacra lépés is korlátozott volt, sőt, a piacról való távozást is engedélyhez kötötték. A szolgáltatáskínálatot is engedélyeztetni kellett, az állam a kapacitást, az útvonalakat és a heti járatsűrűséget (frekvenciát) is meghatározta. Az állami infrastruktúrapolitika és a repülőgép-fejlesztések szintén befolyásolták a vállalatok mozgásterét, tehát az állam a vállalatok minden lépésénél jelen volt.⁸

Mindezen szabályozások és szigorú keretek jellemezték az egyes országok légitársaságait, mígnem az Egyesült Államokban lezajlott mérföldkövet jelentő változások megváltoztatták Európa és más régiók nézőpontjait is. Lezajlott a liberalizáció, mely korunk légitársasági piacait jellemzi, azaz a széleskörű vállalati szabadság uralkodik.

3. Az Amerikai Egyesült Államok légitársasági piaca

A szabályozás korszaka

A légitársaságok korai szakaszában nagyon elterjedt regulációs intézkedések legkorábban a tengerentúlon születtek (és később látni fogjuk, hogy legkorábban ott is számolták fel őket). A szabályozás motivációja az európai légitársaságok további térnyerésének megakadályozása volt, a hazai vállalatokat az állam anyagilag is támogatta (például a Pan American társaságot)⁹. A szabályozásnak törvényes háttere kezdetben az 1938-ban megalkotott légitársaság ellenőrzéséről és szabályozásáról szóló törvény, a Civil Aeronautics Act volt. E törvény keretében létrehoztak egy önálló légitársasági hatóságot, a Civil Aeronautics Board-ot (CAB), mely a piaci szabályozás teendőit látta el. Feladatai közé tartozott a piacra jutás és az onnan való kilépés engedélyezése és ellenőrzése, a társaságok útvonalainak bővítésének illetve szűkítésének ellenőrzése, a tarifaszabályozás, az anyagi támogatásokról való döntések, végül pedig a vállalati összeolvadások és együttműködési megállapodások ellenőrzése. 1958-ban az amerikai

⁸ Erdősi, I. kötet, 259-262. p.

⁹ Erdősi, I. kötet, 260. p.

Kongresszus elfogadta a Federal Aviation Act-et, mely a Federal Aviation Administration-t (FAA) hívta életre. Ez utóbbi intézmény megszületésének hatására a CAB hatásköre összességében nem szűkült, azonban a légiközlekedés biztonságának szabályozása az FAA kezébe került.

A CAB egészen 1978-ig folytatott tevékenységének értékelésekor a piacon kialakult helyzetet kell megvizsgálnunk. A versenyt egyértelműen korlátozó intézkedések által az új vállalatok alig juthattak piacokhoz, a CAB elsősorban a már egyébként is meghatározó helyzetben lévő monopol illetve oligopol helyzetű társaságokat támogatta. Ennek a tevékenységnek az lett az eredménye, hogy a piacot a fő társaságok (ún. trunk airlines)¹⁰ tartották kézben, azt felosztották maguk között. Az új belépők, ha egyáltalán sikerült engedélyhez jutniuk, csak kiegészítő feladatokat láthattak el, a piacszerkezetet nem volt módjuk befolyásolni. Azonban a CAB által nyújtott állami támogatások nem eredményezték a társaságok gazdaságosságának javulását, így a fórum tevékenysége nem volt túl sikeres.

Úton a liberalizáció felé

A változás szele a második világháború utáni időszakban kezdett fújdogálni, amikor is a szektorális gazdaságpolitikákban egyre jobban felmerült a gazdasági szabályozások jogosságának kérdése. A liberalizáció, azaz a szabadabb körülmények közötti gazdálkodás hívei szerint a szabályozások és beavatkozások gyengítik az egyes szektorok teljesítő és alkalmazkodási képességét. A liberalizáció lényegi alapja a piaci verseny megteremtése, mely az állami szabályozással szemben a szabad piac önszabályozását hirdeti. Lényegében célja a piac felszabadítása a merev szabályozások alól. Az irányzat az 1970-es években kezdett terjedni, mely a légiközlekedésben lerakta egy alapjaiban új politika gyökereit. A megújuló légiközlekedéspolitikára négy kulcsfogalomra épített¹¹: a liberalizáció, a dereguláció, a harmonizáció és a privatizáció alkották a bűvös négyszöget. A liberalizáció, mint már említettük, a társaságok cselekvési szabadságának bővítésére irányul, a dereguláció ezzel összefüggésben a szabályozás megszüntetését tűzi ki céljául, a

¹⁰ Erdősi, I. kötet, 260. p.

¹¹ Erdősi, I. kötet, 270. p.

harmonizáció az egyenlő versenyfeltételeket jelenti a társaságok számára, míg a privatizáció, ahogy más szektorokban is, itt is az állami tulajdon magánkézbe adását fedi. Ez a négy fogalom jelenti az új légiközlekedéspolitika elméleti háttérének alapjait, mely azonban csak a gyakorlatba ültetéssel eredményezhet változásokat a piacon.

A szabályozás leépítése nehézkes feladatnak bizonyult. Számos eredménytelen kísérlet történt, míg végül a liberalizáció útnak indulhatott. J. F. Kennedy nevéhez köthetjük a folyamat elindítását, aki 1962-ben a Kongresszus elé terjesztett ún. „Transportation Message”-ben a közlekedési dereguláció mellett tört pácát. Sikertelennek bizonyult kísérlete, mint ahogy nem járt eredménnyel Nixon elnök, Kennedy szenátor vagy Ford elnök ilyen irányú kezdeményezése sem. Mégis az elindított folyamat hatására a CAB felülvizsgálta eddig követett politikáját, és a fokozatosan terjedő diszkonttarifák engedélyezése mellett döntött, ezáltal az árverseny beindulhatott. A piaci engedélyek illetve a közlekedési jogok kiadásánál a CAB ragaszkodott régi elveihez és fenntartotta a hagyományos szabályozási rendszert.

Az áttörést a Carter elnöksége alatt, a CAB támogatásával 1978-ban megszületett új légiközlekedéspolitika alapjainak kihirdetése jelentette. Az új irányelveket 1978. október 21-én jelentette be a Fehér Ház, melynek célja a teljes szabadság megvalósítása volt. Ennek keretében lehetőséget adtak a társaságok közötti árversenyre, teljesen liberalizálták a charterközlekedést, bővítették a menetrend szerinti szolgáltatásokat a szabályozások leépítése jegyében, és rugalmasabb szabályozást vezettek be a teherszállításban. Az újítások közé tartozik még a tarifaképzésnek a IATA megegyezésektől való teljes függetlenítése az USA-t érintő légiközlekedés esetében.

Az Egyesült Államok igyekezett nemzetközi szinten is mielőbb a gyakorlatba ültetni új politikáját, törekedett a különböző régiókban fekvő országokkal liberális, úgynevezett nyitott égbolt (open skies) egyezményeket kötni. A Hollandiával 1978-ban megkötött szerződés az USA-Európa közötti bilaterális kapcsolatok mintája lett, a megállapodás fő eleme az állami beavatkozások helyett a légitársaságok közötti verseny volt. A szerződésben szerepel az egyoldalú áralakítás elve, miszerint minden vállalat maga dönt áraitól területén kívül is („country of origin rules”), emellett megszűnik a kapacitásellenőrzés és a piacra lépés korlátait is felszámolják. A kormányok csak versenyellenes megmozdulások esetében avatkozhatnak bele a piac működésébe. Szintén 1978-ban született hasonló megállapodás Izraellel, mely esetben a „country of origin rules”

mellé bevették az ún. „mutual disagreement” elvét, mely azt mondja ki, hogy az egyes tarifák elutasításához mindkét fél ellenvetése szükséges. Érdekes, hogy eddig ez fordítva volt, azaz a tarifák jóváhagyásához kellett két beleegyezés és elutasításához elegendő volt az egyik fél ellenvetése is. Az európai fronton az akkori NSZK jelentett sokat az Államok számára. Mint kulcsfontosságú partner stratégiai jelentőséggel bírt az észak atlanti légitársaságok deregulációjában, hiszen ha sikerül az NSZK-t rávenni a liberalizációs pályára, az elindíthatja az európai dominó-effektust. Ennek lényege az, hogy az egyre több téren integrálódó Európa nyitott határai előtt nem állhat meg a liberalizációs folyamat, és az is nyilvánvaló, hogy az eltérő versenyfeltételek (hol dirigisztikus, hol liberális) nem tarthatók az egységre törekvő Közösségben. A végül megszületett NSZK-USA egyezmény szintén a Hollandia modell alapján készült el, majd az Egyesült Államok fokozatosan haladt tovább és megállapodásokat kötött Ausztriával, Franciaországgal, Olaszországgal és Svájcjal is. (Hazánkban hagyományos típusú, azaz nem open skies egyezménye van, melyet a két fél 1989-ben írt alá Budapesten. Az egyezményhez egy úgynevezett confidential side letter, azaz bizalmas melléklet is tartozik.)

Törvény a liberalizációról

A megújuló légitársasági politikának, azaz a légitársaságok deregulációjának törvénye az Airline Deregulation Act, mely Carter elnökségének idején az általános antiinflációs program részeként jött létre 1978. októberében. Célja az Egyesült Államok tagállamai közötti légi személyközlekedés deregulációja, azaz az előírások, a kötétségek és a szabályozások megszüntetése. (A teherszállítás deregulációja már 1977-ben, az Air Cargo Deregulation Act-tel megvalósult). Fő cél a verseny biztosítása a piacokhoz való korlátozás nélküli hozzáférés által, illetve a vállalatok rugalmasságának és piaci szükségletekre való orientálásának növelése volt. Emellett az ország átfogó útvonalhálózatának kiépítése is a megvalósítandó feladatok közé tartozott. Az új törvény az előírások fokozatos megszüntetését négy éven belül írta elő. 1981-re megszűnt a belföldi vonalszabályozás, 1982. január 1.-éig a vonalvezetés és a piacra lépés engedélyeztetésével teljesen fel kellett hagyni, 1983-ig az árszabályozást kellett megszüntetni. Lazítottak a légitársaságok és a légi útvonalak megszüntetésének előírásain is. Maga a CAB, mint fórum fokozatos leépítésére, majd megszüntetésére is sor került. 1983. január 1.-éig az Igazságügyi

Minisztérium kezébe került a társasági kapcsolatok és összeolvadások ellenőrzési joga, míg a nemzetközi tárgyalások és a kisvárosok légi kiszolgálásának biztosítása a Közlekedési Minisztériumhoz került. A CAB hatáskörében csupán csak a kisvárosok légiközlekedésének fenntartása maradt egy ideig, ahol is az állami támogatás megengedett eszköz volt. A CAB teljes felszámolására 1985. január 1.-ével került sor.

A dereguláció által közelebb került a charter közlekedés kezelési módja a menetrendszerű közlekedéséhez. A törvény ezen kívül engedte az addig tiltott tevékenységbővülést a vállalatok számára, így azok beléphettek a repülőgép-karbantartás- vagy javítás, a szállodák, az utazási irodák illetve akár az autókölcsönzők piacára is.

A liberalizáció hatásai

A lezajlott liberalizációs intézkedések hatáselemzése igen nehéz feladat, hiszen az iparágat más befolyásoló tényezők is alakítják az éppen érvényben lévő szabályozás jellegétől függetlenül. Például hatással volt a légiközlekedésre az 1979/80-as világgazdasági recesszió, amikor is a forgalom 2, 5 %-kal esett vissza,¹² de más események, például a légiforgalmi irányítók 1981-es sztrájkja is visszavetették már a jó szereplést. Mindennemű olajár változás (legújabbán az iraki háború kapcsán) befolyásolja a szektor teljesítményét, nem is beszélve a 2001. szeptember 11.-ei terrroreseményekről, mely sorozatos vállalati csődöket eredményezett.

Mindezektől eltekintve a legfőbb liberalizációs eredménynek a verseny létrehozása tekinthető, mely mellett más főbb hatásokat is találhatunk. Elterjedt az oligopolisztikus vállalati koncentráció, teret hódított magának az ún. „hub and spoke” („kerékagy és küllő”)¹³ rendszer a belföldi légiközlekedésben, jellemző lett az egyes nagy központokban (hub-okban) egyetlen vállalat dominanciája. Néhány számítógépes foglalási rendszer uralkodóvá vált, az utazási irodák és egyéb közvetítők szerepe pedig egyre növekedett a disztribúcióban. A piaci szereplők között a verseny először a viteldíjak terén, majd a szolgáltatások színvonalában jelent meg. Az árképzés szabadságával a tarifák igazodnak a költségekhez, és a kereslet kiegyenlítése illetve utasvonzás céljából a diszkonttarifák használata is elterjedt: megindult az árháború. A nagyobb kapacitású gépek üzembe

¹² Erdősi, I. kötet, 277. p.

¹³ Erdősi, I. kötet, 252. p.

helyezésével a férőhely-kihasználás is jobb lett. Az ún. regionális társaságok piacnyerése is megfigyelhető (substantial regional carriers)¹⁴, míg a rövidebb útvonalakat az ún. commuter légitársaságok¹⁵ szolgálták ki. Megjelentek a low cost társaságok, mai közismert nevükön a fapadosok, akik alacsony költségekkel operálva csökkentett szolgáltatásokkal (no frills service) és olcsó jegyeikkel próbáltak hódítani. Összességében a légi útvonalak és járatok száma is nőtt, azonban egyes kisvárosok a liberalizáció áldozataivá váltak, mivel légi összekötetésük megszűnt. A piacokhoz való hozzáférést ezúttal nem állami szabályozások korlátozták, hanem érdekes módon a már operáló légitársaságok alakították ki a korlátozás egy másik fajtáját, mégpedig számítógépes foglalási rendszerek kifejlesztésével. Az ún. CRS-ek (computer reservation system) egyszerűsítették és jelentősen meggyorsították a repülőjegyek eladását, a helybiztosítást illetve a számlázást. A „nagyok” által kifejlesztett rendszerek miatt a kis társaságoknak kisebb esélyük volt menetjegyeik értékesítésére. 1983-ban azonban az Igazságügyi Minisztérium döntése szerint a rendszerekben eddig alkalmazott megkülönböztető sorrend (a versenytársak adatai vagy egyáltalán nem vagy csak sokkal később jelennek meg a képernyőn) tilos, mivel sérti a piaci esélyegyenlőség elvét.¹⁶

Általában az új rendszerhez alkalmazkodó vállalati stratégiára van szükség, amit költségcsökkentéssel lehet biztosítani. A piacon újonnan megjelenő ún. newcomer¹⁷ vállalatok előnyösebb helyzetben vannak a tradicionális társaságokkal szemben, ugyanis az ő alkalmazottaik nem tömörülnek szakszervezetekbe, így a bércsökkentés könnyebben megvalósítható. Kezdetben a sok új megjelenő hatására a nagy nemzeti társaságok piacokat vesztek, majd az 1980-as évek második felében újra talpra álltak és sikerült hálózataikat bővíteniük.

További jelenség a piacon jelenlévő egyre kevesebb szereplő: a deregulációs törvény évében, 1978-ban 21 társaság tevékenykedett, majd míg 1984-ben a sorozatos piacra lépésekkel 123 vállalatot tartottak számon, addig 1987-re ez a szám 69-re csökkent.¹⁸ A kis vállalatok számos esetben a verseny áldozatai lettek, a nehéz helyzetből való kiutat sokszor a vállalategyesítések jelentették, mely által gazdaságosabban üzemeltethető nagyságú

¹⁴ Erdősi, I. kötet, 282. p.

¹⁵ Erdősi, I. kötet, 262. p.

¹⁶ Erdősi, I. kötet, 285. p.

¹⁷ Erdősi, I. kötet, 282. p.

¹⁸ Erdősi, I. kötet, 285. p.

társaságok jöttek létre. A fúzió éllovasa az Egyesült Államokban a Continental Airlines elődje, a Texas volt, mely jó néhány kisebb vállalatot bekebelezett. A piacot az ún. három nagy, a „Big Three” uralta¹⁹: a Delta, az American és a United, mely mellett 5 nagyobb társaság tevékenykedett. Érdekes módon a dereguláció előtti helyzet lett úrrá a szélsőséges vállalati koncentráció miatt (kevés piaci szereplő), mivel a fúziók és egyéb lazább szövetségek elengedhetetlenek lettek az egyre élesebb versenyben való túléléshez.

Az Airline Deregulation Act elősegítette más térségekben az újfajta gondolkodás és ezáltal az újfajta légitársaságpolitika kialakulását. Az Egyesült Államokkal szomszédos Kanadára is hatással volt, ahol az USA dereguláció volt a példakép. A hatás meg sem állt Európáig, ahol is a „nyitott égbolt” jelszóval kifejezett új USA politika felkeltette az érdeklődést az államtól független légitársaságok iránt, melyek versenyre orientált piacon szerepelnek.

Összefoglalva az 1978-as év jelentős és alapvető változásokat hozott az Amerikai Egyesült Államokban. Az intézményi és törvényhozási keretek alapjaikban változtak meg, a verseny megnőtt, amely erőteljesen kihat a vállalati stratégiákra is. Új perspektívákat hozott a liberalizáció, nagyobb a választék, így az utazóközönség lehetőségei kibővültek. Sűrűbb nemzeti hálózat jött létre, új gépek álltak üzembe és új útvonalszerkezetek alakultak ki. A kapacitáskihasználás javult, a személyi költségek alacsonyan tarthatóak lettek. Növekedett a termelékenység és jelentős volt az új technológiák elterjedése is (például a számítógépes foglalási rendszerek vagy az utasvonzó törzsutaskedvezmények alkalmazása). Tehát a turisztikai piac egyértelmű nyertes, azonban az alkalmazottak vesztesei a folyamatnak, mivel fizetésük csökkent és emellett még nagyobb termelékenységre kényszerültek. Egyes városok, amelyek kiestek a nemzetközi légi hálózathoz, szintén veszteseknek tekinthetők. Pénzügyileg azonban kimutatták, hogy az USA 11, 7-19, 7 milliárd amerikai dollárt takarított meg a deregulációra való áttéréssel.²⁰

Az Amerikai Egyesült Államok mindezzel úttörő szerepet kapott a légitársaságpolitika történetében, mérceként szolgált Európa számára és egyfajta példaképként hozzájárult a globális liberalizációhoz.

¹⁹ Erdősi, I. kötet, 288. p.

²⁰ Erdősi, I. kötet, 311. p.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

4. Az Európai Unió piaca

Az 1993. január 1.-től magát Európai Uniónak nevező Európai Közösség alapvető elveit igyekezett a légiközlekedésre is kiterjeszteni. A gazdasági fejlődést és ezáltal az Unió állampolgárainak növekvő jólétét biztosító közlekedéspolitikába szorosan kellett integrálni

a légiközlekedéspolitikát is, mint szektorális politikát. Cél egy olyan légiközlekedési szektor megteremtése, mely globális porondon is versenyképes teljesítményt produkál, mely a biztonságot helyezi előtérbe és küldetésének az utazóközönség maximális kiszolgálását tekinti.

Az Európai Unió légiközlekedésének szabályozása a Szerződés 8a. cikkében előírtak értelmében a belső piac fokozatos létrehozása érdekében közös, konszenzuson alapuló légiközlekedéspolitika keretében zajlik. Célja egy egységes és koherens szabályozási keret nyújtása a gyártóknak, a légitársaságoknak és az utasoknak egyaránt. A szektort érő strukturális és konjunkturális változások és nem utolsósorban a 2001. szeptember 11-i amerikai terrortámadások egybehangzóan egy közös és hatékony rendszer kialakítását követelik meg.

Az Európai Unió közlekedéspolitikája

A közlekedéspolitika fontosságának hangsúlyozásához legyen elég két számadat: a közlekedés szektora adja az EU GDP-jének közel 10 %-át, és körülbelül 10 millió embert foglalkoztat.²¹ A fenntartható mobilitás a közlekedési ágazatok közötti összhang megteremtése által ma már európai alapérték, melyet a közlekedéspolitika hívott életre.

Az 1957-es Római Szerződés egyik alapvető eleme a közös közlekedéspolitika kialakítása volt (ebből ekkor még a tengerhajózás és a légiközlekedés kimaradt). Ez a politika a négy szabadságjog gyakorlati megvalósításához nélkülözhetetlen volt, hiszen az áruk és a személyek szabad mozgása szorosan kötődik a közlekedési együttműködésekhez. E politikánál magának a Közösségnek csak keretmeghatározó szerepet szántak, a végrehajtás és a mindennapi irányítás a tagállamok hatáskörében marad. A gyakorlati megvalósítás a tagok konzervatív és protekcionista szemlélete miatt azonban nehézkesnek bizonyult, a Közösség Tanácsában hiányzott a célok megvalósításához szükséges politikai akarat. A folyamatosan elhúzódó megvalósítás és a halogató álláspontok miatt az Európai Bíróság 1985-ben ítéletet hozott, melyben elmarasztalta a Tanácsot a közös közlekedéspolitika megvalósításának elmulasztása miatt. Ez az ítélet és az 1986-os Egységes Európai Okmányban kihirdetett egységes piac elképzelése végül megadta a lendületet a közlekedés területén szükséges együttműködéseknek és ezzel együtt a folyamatos

²¹ http://www.europa.eu.int/pol/trans/overview_en.htm, 2004. 11. 28. 10:00

jogharmonizációnak. A liberalizáció, azaz a tagállamok piacának megnyitása meghatározó céllá vált, a verseny biztosítása a közlekedési szolgáltatók piacán alapvető fontosságú lett. A tagállamok számára tilos volt más fuvarozóval szemben diszkrimináció alkalmazása, továbbá megtiltották a vállalatok állami támogatását is. Ez alól a közlekedés szervezés területe valamint a közszolgáltatások jelentenek kivételt, ott a támogatás megengedett eszköz. A Maastrichti Szerződés további lépéseket kezdeményezett a még teljesebb jogharmonizáció érdekében, fontos célként jelölte meg az infrastrukturális fejlesztéseket, a környezetvédelmi szempontokat beemelte a közlekedéspolitika keretei közé, mely által egy tudatosabb politika kialakítását eredményezte. Az úgynevezett transzeurópai hálózatok (Trans-European Networks) koncepciója is ehhez a szerződéshez köthető, melynek célja a meglévő nemzeti és regionális hálózatok egymással való összekapcsolása, egy egységes közlekedési (és energetikai valamint távközlési) hálózat kialakítása, mely méltán szolgálhatja a 21. század Európai Uniójának és tágabb értelemben véve egész Európa polgárainak közlekedési igényeit. A légi közlekedés terén ez elsősorban az egységes légi szállítás és a harmonizált légi irányítási rendszerek létrehozását jelenti. A közösségi pénzforrások nagy hányada a vasút és közút fejlesztésére fordítódik, a légi beruházások kisebb jelentőségűek, ezen a területen a repülőterek fejlesztése élvez prioritást.

Az 1992-es Fehér Könyv egy hatékony, biztonságos, szociális szempontokból is megfelelő, környezetbarát közlekedéspolitikát céloz meg. A Fehér Könyvek mellett a Bizottság által előirányzott akció programok határozzák meg egy-egy periódus közlekedési prioritásait. A 2000-2004-es akció program a Fehér Könyv célkitűzései mellé felveszi a versenyképességet is elérendő célként, mely által az Európai Unió világgazdasági pozíciója is nagymértékben növelhető. A legújabb Fehér Könyvet 2001. szeptember 9-én fogadta el a Bizottság, mely 2010-ig határozza meg a közlekedési prioritásokat az Unión belül.

A közös közlekedéspolitika értékelésekor talán mindent elárul, hogy 1998-ra a közlekedés minden ágát, azaz a közúti, a vasúti, a tengeri, a belvízi és a légi szektort is sikerült liberalizálni, és hogy az 1990-ben életbe lépett Schengeni Egyezmény és az ahhoz kapcsolódó joganyag (a schengen acquis) hatására az EU belső határainak megszűnésével a személy- és áruszállítás folyamata jelentősen egyszerűsödött és gyorsabbá vált.

Az Európai Unió közös légi közlekedéspolitikája

A kezdetetek

A második világháború utáni Európában a szabályozott légitársaságoknak lehetünk tanúi, az állami beavatkozás mértéke magas volt. A kontinens keleti felén, a KGST-tömbben a légitársaság (is) totálisan az állam által irányított, míg a Nyugat országainak többsége is hasonló elveket követett, mely a nemzetközi együttműködések hatékony alakításának kárává vált. Az országok közötti megosztottság hatalmas volt, mindenhol más-más elveket vallottak a kívánatos légitársaságpolitikával kapcsolatban. Egészen 1987-ig, a Közösség első liberalizációs csomagjának megjelenéséig lehetséges volt a különböző légitársaságpolitikák követése, a politika kialakítói az egyes államok kormányai voltak. Az európai országok fokozatos egymáshoz való közeledésével valósulhatott meg az öreg kontinensen is az új irány, a liberalizáció, mely gyökereiben megváltoztatta Európa légitársasági piacát.

A készülő liberalizációhoz való viszonyt meghatározza az adott ország nagysága, gazdasági ereje, induló-vagy célország státusa, földrajzi tényezői (perem- vagy centrumhelyzet), illetve a különböző rendezéspolitikai hagyományok is.²² Hagyományosan liberális beállítódottságú, tehát az újítás védnöke Nagy-Britannia és Hollandia, míg konzervativizmusról Spanyolország és Görögország híres. Az ellentétes álláspontok egymáshoz közelítése csak hosszadalmas és nehéz feladat eredménye lehetett.

Európában a nemzetközi légitársaság jogi alapjait lerakó 1944-es Chicagói Egyezménynek nehezen lehetett érvényt szerezni. Az országok egymáshoz való viszonyát a bilaterális szerződések határozták meg, a kollektív nemzetközi jogok gyakorlása az egymással minden területen versengő országok magatartása miatt nem valósulhatott meg. Csak az 1. és 2. szabadságjogokat biztosították többoldalú szerződésekkel, a 3., 4., és 5. jogokat már kölcsönösség alapján alkalmazták, a kabotázs jogának adása csak elvétve fordult elő. Mindezen okok miatt a nemzetközi utasszállítás jogi alapjait a bilaterális egyezmények jelentették (a charter és az áru fuvarozást nem vették szabályozás alá), melyek számára az 1946-ban aláírt Bermuda szerződés²³ volt a minta, melyet az Amerikai Egyesült Államok és Nagy-Britannia kötöttek. Ebben a légitársaság szinte összes meghatározó elemét szabályozták, a kapacitásokat, a frekvenciát, a jegyárakat egyaránt

²² Erdősi, I. kötet, 318. p.

²³ Erdősi, I. kötet, 313. p.

meghatározták. A piacra lépés feltételeit is konkrét kritériumokhoz kötötték: egy vagy több légitársaság kijelölésére volt lehetőség (egy vagy többes kijelölés) és az útvonaltervek is előre meghatározott szabályozásnak voltak alávetve a repülhető pontok meghatározásával. Az árak meghatározása a kormányok kezéből fokozatosan átkerült multilaterális keretek közé (IATA úgynevezett poolegyezményei kaptak szabályozó szerepet).²⁴ Az országok között áttekinthetetlen szövédékek alakultak ki, egy szerződésdzsungel²⁵ szabályozott mindent. Ennek igen rossz hatásfokú működése felvetette a multilaterális szabályozás lehetőségét, a Közösségen belüli légitársaságok liberalizációját, mely azonban a nacionalista erők ellenállásán akadt fent. Az európai folyamatokra is kétségkívül hatást gyakorló USA-beli politikát tehát csak kevesen tartották elfogadhatónak. Indokaik között szerepelt az állami társaságok védelme, mivel a szabályozott rendszer felszámolása számukra az állam védő szárnyai által biztosított biztonság feladását eredményezte volna. A nemzetközi légitársaságok állami szuverenitást érint és az egyes országok által vallott különféle koncepciókból nem szívesen engedett senki, valamint a liberális gazdaságpolitikának a kontinensen nem voltak olyan mély gyökerei, mint a tengeren túl. Az ellenérdekeltek táborát gyarapította az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) és az Európai Polgári Repülésügyi Konferencia (ECAC) is. Az új szabályozást, azaz a deregulációt elsősorban a kis, magánkézben levő társaságok követelték, és a liberalizáció mellett törtek pálcát a fogyasztók nemzetközi szövetségei és a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) is.

Az Európai Közösség kezdettől fogva amellet szállt síkra, hogy a tagok egymással és a világszervezetekkel a légitársaságokkal kapcsolatos tárgyalásaikat közösségi keretekben folytassák. Ez fontos és főként ésszerű lenne a nagy terveket dédelgető integráció jövője szempontjából. Egyrészt az EK erősebb tárgyalási pozícióban van az egyedül tárgyaló országokkal szemben, másrészt pedig itt az ideje a nem jogkonform kétoldalú megállapodások felszámolásának.

Az Európai Bíróság 1974-es döntése jelentős mozzanat a Közösségi légitársaságok történetében, mivel a döntés szerint a Római Szerződés általánosan megfogalmazott előírásai a légitársaságokra is érvényesek. Így érvényes a légitársaságokra az a tétel is, mely szerint a Szerződés tiltja a vállalatok, így a légitársaságok állami finanszírozását a

²⁴ Stephen Shaw, *Airline marketing and Management/ The airline industry-marketing environment*, „pooling agreements”

²⁵ Erdősi, I. kötet, 314. p.

versenypolitika megőrzése érdekében, azonban a gyakorlatban a szubvencionálás különféle formái (veszteségfinanszírozás, kedvezményes kamatú vagy kamatmentes kölcsönök, illetve adómentesség adása, stb.) igen gyakoriak voltak. Mindezek ellenére azonban a Közösségen belül a légitársaságok sokáig mostohagyermek volt, a vasúti és a belvízi közlekedés háttérbe szorították (ugyanilyen áldozat volt egyébként a tengeri közlekedés is), annak ellenére, hogy a tengerentúli vállalatok véstesen erősödtek.

Az Európai Bizottság vette kézbe a liberalizációt és ennek első lépéseként kiadta az I. Memorandumot. Ebben meghatározásra kerültek a Közösségen belüli légitársaságpolitika rövid, közép és hosszú távú céljai, illetve különböző intézkedések szükségessége ezek elérése érdekében. A dokumentum már tartalmazott liberális elemeket. Folytatásaként 1984-ben kiadták a II. Memorandumot, mely még konkrétan körvonalazta a kialakítandó közös légitársaságpolitika feladatait. Szintén az új idők irányába mutatott az 1982-es ECAC tanulmány az európai légitársaság liberalizálásáról, az 1983-as, Tanács által elfogadott Bizottsági javaslat is, az „Irányvonalak az interregionális menetrendszerű légitársaságok engedélyezéséhez, a tagállamok közötti személyek, posta és teherszállításhoz”. Fontos még a Tanács rendelkezése a légitársaságokra érvényes versenyszabályok alkalmazásáról és az EGK irányvonalak a tagországok közötti közhasznú légitársaságok tarifáiról.²⁶ A Bizottság fontosnak tartotta, hogy a Közösségen belüli államok közötti légitársaságok tarifáját már ne a IATA határozza meg, hanem inkább az EK légitársasági hatósága.

1986-ban a Bíróság felszólította a Bizottságot rendeletek kiadására.

A liberalizációs csomagok

A liberalizáció, mely a ma Európai Uniójának légitársaságát jellemzi, az 1987-1992 közötti időszak három liberalizációs csomagjának eredménye. Ez a három lépés a légitársaságok jogi keretfeltételeit valósággal forradalmi módon megváltoztatta.

Az első liberalizációs csomag 1988. január 1.-én lépett hatályba. Célja a rugalmas tarifamegállapítás és a kapacitásfelosztás volt. Fontos eleme volt a versenyjog alkalmazásának kimondása a légitársaságokra vonatkozóan is, mindennek ellenére összességében azonban csak kevés változást hozott a szektorban.

²⁶ Erdősi, I. kötet, 316-317. p.

Az 1990. novemberében életbe lépő második csomag már előbbre lépett a deregulációhoz vezető úton. Célja a légitársaságok piacon való versenyeztetése volt. A tarifaengedélyezés egyszerűsödött, a kapacitások terén is rugalmasság volt tapasztalható, a piacra lépés feltételei lényegesen javultak, ami által a Közösség összes repülőtere között lehetővé vált új menetrendszerinti járat elindítása. A Közösség légügyi együttműködését kiterjesztette az EFTA országokra is, velük kétoldalú kormányközi megállapodásokat kötött, melyek viszont 1993. január 1.-től, az Európai Gazdasági Térség létrejöttével nem bírnak külön jelentőséggel.

A harmadik csomag 1993. január 1.-től szolgáltatja a légiközlekedés alapjait az Unión belül. Lényege három rendelkezés, mely a mai szabályozás alfája és omegája. A cél továbbra is a szabad és teljesítőképes légiközlekedési piac létrehozása, mely az összgazdaságnak és az utazóközönségnek is egyaránt érdekében áll.

Az EU hármas rendeletcsomaga

Az Európai Unió légiközlekedéspolitikája egy három rendeletből álló rendeletcsomagon alapszik. Mindhárom rendeletet 1992. július 23-án fogadta el az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa, hatályba lépésük időpontja 1993. január 1.

Az első, a 2407/92/EGK rendelet szabályozza a légitársaságok engedélyeztetését a Közösségen belül, eljárási rendet ír elő a tagállamoknak a Közösségen székhellyel rendelkező légitársaságok számára kiadandó üzemeltetési engedélyek megadásáról és érvényben tartásának módjáról (1. cikk). Előírja a hátrányos megkülönböztetéstől mentes ügymenetet, kiköti, hogy a légitársaságok mindenkor gazdaságosan és biztonságosan működjenek (azaz rendelkezzenek úgynevezett Operating Licence-szel), legyen biztosításuk a felelősségi kockázatok tekintetében (Certificate of Insurance), illetve műszaki alkalmasságuk a biztonságos üzemeléshez megfelelő legyen (ezt az AOC, azaz az Air Operator's Certificate igazolja). Emellett a rendelet lehetővé teszi Közösségen kívül lajstromozott légi jármű bérlését is, a vonatkozó biztonsági előírások betartásának feltételével (5. cikk 5. bekezdés). Az illetékes hatóság vizsgálja többek között azt is, hogy a társaság kötelezettségeinek meg tud-e felelni, illetve működéséből eredő költségeit képes-e fedezni (5. cikk 1. bekezdés).

A második rendelet a 2408/92/EGK, mely a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szól menetrendszerű és nem menetrendszerű járatokra vonatkozólag egyaránt. Közösségi légifuvarozónak csak olyan vállalat minősül, mely többségi közösségi tulajdonban van. A rendelet alapeleme, hogy a tagállamok engedélyezik a közösségi légifuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a szabadságjogok gyakorlását (3. cikk 1. bekezdés), mely teljes mértékben 1997. április 1.-től valósul meg. A rendelet tehát a tagállamok közti kapacitáskorlátozásokat eltörli, illetve a kabotázs jellegű szabadságjogokat beemeli a belső piac keretei közé, mely alapján egy adott tagállam területén más tagállamból származó engedély alapján működő közösségi légifuvarozó is tevékenykedhet (a kabotázs szintén 1997. április 1.-től valósul meg). Bizonyos korlátozott körülmények között a rendelet szerint szükség van különös rendelkezésekre, például regionális területfejlesztési célokból adódóan vagy környezetvédelmi problémákra való tekintettel. Az előbbi célok érvényesítésére az államnak joga van légifuvarozók számára közszolgáltatási kötelezettséget előírni.

A harmadik rendelet a 2409/92/EGK rendelet, mely a légi szolgáltatások vitel-és tarifadíjairól a Közösségen belüli útvonalak vonatkozásában hoz szabályozást. Alaptétele, hogy a Közösségbe tartozó légifuvarozók szabadon állapítják meg a légi viteldíjakat (5. cikk 1. bekezdés), azaz az árak a piaci erők által határozódnak meg, azonban ezt kiegészíti bizonyos biztosítékokkal egyrészt a fogyasztók, másrészt az ipar védelme érdekében. Az érintett tagállam két esetben intézkedhet a viteldíjakkal kapcsolatban: az egyik, amikor megállapítása szerint túlságosan magas az adott légifuvarozó által kiszabott ár és ez hátrányosan érinti a szolgáltatás igénybevevőit. A másik esetben akkor léphet közbe az állam, mikor a viteldíjak túlságosan alacsony volta veszteségeket okoz a légifuvarozók számára. Az alapviteldíjakat a tagállam visszavonhatja, vitás kérdések esetén az Európai Bizottsággal (esetenként a Tanács bevonásával) jár el.

A fenti három rendelet mellett kiegészítő rendelkezések is a szabályozást szolgálják, például ilyen az 1993-as számítógépes foglalási rendszerekkel kapcsolatos magatartásról szóló szabály, a közösségi repülőtereken rendelkezésre álló résidők (slots) elosztásával foglalkozó rendelkezések, az utasok jogait védő szabályok, a Single European Sky létrehozásáról szóló rendelkezés (melynek célja az egységes európai légiforgalmi irányítási rendszer megteremtése), vagy a légiközlekedésben dolgozók szakszolgálati engedélyeiről

szóló rendelkezés. Fontos feladat, hogy a harmonizáció a lehető legmélyebben valósuljon meg a tagállamok között, a szociális, a pénzügyi, a gazdasági, a technikai, az engedélyezési, a műszaki (repülőgépek tervezése, gyártása, karbantartása) és a személyi területeken egyaránt. A közös légügyi követelmények, az úgynevezett JAR-ok is a harmonizációt hivatottak elősegíteni. A 2001. szeptember 14-én és október 15-én megszületett konklúziók a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokkal kapcsolatban szintén szerves részét alkotják a légiközlekedéspolitikának, melynek manapság a védelmi szempontjaira óriási hangsúlyt fektetnek.

Az egyik legfrissebb, a légiközlekedési területen született jogszabály az Unió harmadik országokkal való viszonyát szabályozza.

A 847/2004-es rendelet

A nemzetközi polgári repülési kapcsolatokat az Európai Unió és nem EU tag, úgynevezett harmadik országok között hagyományosan a kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodások, illetve egyéb ilyen irányú, bilaterális vagy multilaterális egyezmények szabályozzák. A 847/2004 számú jogszabályt azért hozták létre, mert a harmadik országokkal folyó légiközlekedési megállapodásokról szóló tárgyalások, illetve a megállapodások alkalmazása és a közösségi joggal való harmonizálása a megítélések szerint nem érhető el eredményesen a tagállamok által, az ésszerűbben és hatékonyabban közösségi szinten valósítható meg.

Jelen jogszabályban a Közösség, a tagállamok szerepe, illetve a közös kompetenciák pontos szabályozás alá esnek, mely alapján a harmadik országokkal való tárgyalásokban el kell járni. Ennek értelmében három eset különböztethető meg: az első, mikor csak a Közösség tárgyalhat, a második, mikor a Közösség a tagokkal együtt látja el ilyen irányú feladatait, míg a harmadik esetben csak a tagok szerepelnek. Az Európai Közösségek Bíróságának ítéletei alapján pontosan megállapíthatóak azok a területek, ahol kizárólag csak a Közösség rendelkezik jogi kompetenciával: ilyen esetekben csak a Közösség járhat el. Amennyiben egy adott kérdés részben a Közösség, részben pedig a tagállamok kompetenciájába esik, abban az esetben a feleknek a lehető legteljesebb együttműködésre kell törekedniük harmadik országokkal való kapcsolataik területén. Maguk a tagállamok ugyanakkor cselekedhetnek egymaguk is, de messze nem olyan nagy szabadsággal, mint

egyéb más szuverén államok. Ha egy tag légiközlekedési megállapodást kíván kötni egy harmadik országgal, megteheti, míg a Közösség és ugyanezen harmadik ország megállapodása nem lép életbe, ugyanakkor a tárgyalások során figyelmet kell fordítani a közösségi joganyagra, a széleskörű közösségi érdekekre és az éppen folyamatban lévő közösségi tárgyalásokra is. Azon tagállamoknak, melyek tárgyalásba kívánnak lépni harmadik országokkal új légiközlekedési megállapodás megkötése, a meglévő módosítása vagy bármilyen más, a Közösség kompetenciájába eső egyezmény felülvizsgálata céljából, mindenképpen értesíteniük kell a Bizottságot ezirányú szándékaikról és azt az összes, témával kapcsolatos részletről tájékoztatniuk kell. Ha szükséges, a Bizottság részt vesz a tárgyalásokon. A többi állam kommentálhatja az adott tagállam tárgyalástervezetét, mely kommentárokat a tárgyalásokat kezdeményező országnak figyelembe kell vennie. Ha a Bizottság úgy találja, hogy az adott tagállam tárgyalásai a Közösség tárgyalásainak céljaival ellentétes álláspontot képviselnek, vagy ha a létrejövő egyezmény ellentétes a közösségi joggal, tájékoztatja ezirányú észrevételeiről az országot és ebben az esetben az egyezmény nem léphet hatályba. A meglévő megállapodásokat minden esetben össze kell egyeztetni az EU joganyagával (*acquis communautaire*), azzal ellentétes tételeket nem tartalmazhatnak. Fontos, hogy olyan megállapodás nem köthető, mely jogtalanul korlátozná a légitársaságok jogait a kijelölések számának csökkentésével, azaz az eddig elért eredményekhez képest visszalépést jelentene.

Az EU 2004-es munkaprogramja a légiközlekedés területén

Az Európai Bizottság Energetikai és Közlekedési Főigazgatóságának 'F' Főigazgatósága a felelős a légiközlekedési ügyekért. Tevékenységét a 2001-ben kiadott Fehér Könyv prioritásaihoz és az Unió közös irányelveihez igazítja. Az szervezet 2004-es munkaprogramjának alapelemei a légiközlekedési szektor kereteinek megalkotása, az utasok jogainak és kötelezettségeinek felvázolása, azok tájékoztatása minderről és a légitársaságok szolgáltatásainak színvonaláról, valamint a közlekedés egészének globalizációjának kezelése.

(Az utasok joga újabban a gyakrabban előforduló incidensek miatt került jobban előtérbe, négy óra késés után az utas visszakövetelheti a jegye árát és emellett kártérítésre is jogosult. Jelenleg ez a Magyarországon is érvényes szabályozás csak a menetrend szerinti járatokra vonatkozik). A szabályozási keretek megalkotásába számos feladatok bevettek.

Cél, hogy a szektor működőképes és versenyképes legyen, ehhez elengedhetetlen a biztonsági színvonal növelése is. Nem kizárólag műszaki biztonságról van szó itt, hanem a repülésvédelemről is, mely az amerikai terrortámadások óta állandóan napirenden lévő probléma. A légiforgalom irányításának reformja szükséges az egyre dinamikusabban növekvő szektor és ezáltal az egyre telítődő égbolt ellensúlyozásához. A Főigazgatóság fontos célként nevezte meg a légiközlekedés növekedése és a környezeti állapotok közötti egyensúly megtartását is, összhangban az Unió környezetvédelmi és közlekedéspolitikájával. Prioritást kapott az infrastruktúra területe (repülőterek) és az ipari és szociális párbeszéd is. Fontos, hogy a tagok a lehető legtöbb területen működjenek együtt egymással, tovább harmonizálva az eddig elért eredményeket. Az egyhangú nemzetközi fellépés és a közös tárgyalás a partnerekkel ebben a vonatkozásban is rendkívül fontos. A munkaterv részletes adatokat tartalmaz a célokra fordítható költségvetéssel és a humán erőforrásokkal kapcsolatosan is.

Összefoglalás és kitekintés

A liberalizáció értékelésekor a legfontosabb eredménynek a légitársaságok versenyzését tekinthetjük, kialakult a piacgazdaság a légiközlekedésben. Az utasok számára ezáltal javult a kínálat, az új útvonalak repülésbe való bevonásával bővült a választék és a fokozódó versennyel csökkentek az árak. A vállalatok részére mindezen változások azonban óriási kihívást jelentettek, melybe a veszteségek lehetősége is beleértendő (a szabályozás azonban mind az utasok, mind a vállalati szektor felé nyújt védőintézkedéseket). Megoldandó problémák természetesen mindig vannak, így, mint ilyen, jelentkezik az Unión belüli légiforgalmi torlódások és késések problémája is, melynek leküzdése érdekében a Single European Sky minél kifinomultabb megvalósítása szükséges. A Közösségen belül a légiforgalom mértékéhez képest viszonylag kevés az igazán nagy kapacitású repülőtér, az infrastruktúra folyamatos fejlesztésre szorul. A kormányok és a vállalatok sajátos, hagyományos érdek-összekapcsolódása is kihívásként jelentkezik, melyet igen nehéz felszámolni. Problémát jelent egy szintén sajátosnak mondható ellentmondás is a szektoron belül a vállalati támogatások kapcsán. Míg az Unió versenypolitikájának betartása érdekében a vállalatok támogatása néhány kivétellel tilos, addig ez a támogatás égetően szükséges lenne azon légiközlekedési vállalatok számára,

melyek a globális porondon kívánják felvenni a versenyt más óriás légitársaságokkal (hasonló feszültségek lelhetők fel az úgynevezett „Ryanair ügyben” is, melyről bővebben a fapados társaságokról szóló részben írok). Ezen problémák megoldásán felül a jövőben a szabályozások finomítására és a minél egységesebb fellépés és érdekképviselő elérésére kell helyezni a hangsúlyt. Hogy mennyire sikerül az Uniónak egységes álláspont kialakítása, az a már folyamatban lévő, nagyszabású terveket dédelgető EU-USA tárgyalások eredményességéből is leszűrhető. A tárgyalásokra főképp azért van szükség, mivel az Egyesült Államok és nyolc uniós²⁷ tagállam között megkötött open skies típusú egyezmények a transzatlanti vonalakon monopolisztikus rendszert teremtettek (csak az adott jogot élvező tagállam nemzeti légitársasága repülhet), mely visszaveti a versenyt, így ezek a megállapodások az Európai Bíróság szerint uniós jogot sértenek. Az Egyesült Államokkal való verseny egyébként is igen erős, amiből általában a tengeren túli vállalatok kerülnek ki győztesen: több utast szállítanak, több résidőhöz jutnak és több központi repülőtéren tudják megvetni lábukat, mint európai versenytársaik. A közös transz-atlanti térséggel a világon a legnagyobb liberalizált légtér alakulna ki: minden légitársaság - akár európai, akár amerikai - szabadon, forgalmi jogi korlátozások nélkül működhetne, amennyiben betartja azokat a szabályokat, amelyekről a felek a versennyel, a biztonsággal és a környezettel kapcsolatban megállapodnak egymással.²⁸ Hogy létrejön-e egy ilyen megállapodás, és ha igen, milyen elemekkel, az még a jövő zenéje.

²⁷ Ausztria, Belgium, Dánia, Finnország, Luxemburg, Nagy-Britannia, Németország, Svédország (Áttörés előtt az európai légi szektor?)

²⁸ A kibővült Európának határozottabban kell fellépnie a világban, B: Sürgető szükség van a légiközlekedés Európán túlnyúló szabályozására

5. A nemzetközi szabályozás

A légi szabadságjogok

A menetrendszerű nemzetközi légiközlekedésben az országok közötti kapcsolatokat alapvetően a légi szabadságjogok határozzák meg. A szabadságjogokat sorszám alapján különböztetjük meg és összesen kilenc ilyen kategóriáról beszélhetünk az ICAO forrásai szerint. Csak az első öt jog „hivatalos”, a többiekről nemzetközi szerződés nem rendelkezik, azonban gyakorlati használatuk miatt ezeket is a szabadságjogokhoz soroljuk.

Az 1. szabadságjog csupán az adott ország felségterületén való leszállás nélküli átrepülést takarja, aminek engedélyezése kizárólag az állam hatáskörébe tartozik, az átrepülésért illetéket szedhet. A 2. szabadságjog már tovább lép, biztosítja a leszállás jogát, azonban a landolás nem lehet üzleti célú, az kizárólag technikai okokból történhet. A repülőgép tehát nem vehet fel utasokat vagy bármilyen szállítmányt, a repülőtér igénybe vételéért szintén illeték szedhető. Az első két szabadságjogot együttesen technikai jellegű szabadságjogoknak nevezzük, biztosításuk nélkül nem valósulhatott volna meg a nemzetközi légiközlekedés.

A 3. szabadságjog szerint az adott légitársaságnak joga van utasait vagy bármilyen szállítmányát az anyaországban történt felvétel után a szerződött partner területére szállítani és ott kirakni. Ennél a jognál az államok a nemzetközi diplomáciai életben elfogadott reciprocitás elvét alkalmazzák, azaz kölcsönösen biztosítják vagy megtagadják

egymástól ezt a jogot. A 4. jog a 3. ellentettje, eszerint a légivállalatnak joga van árut és szállítmányt a szerződött partnerországban felvenni és azt saját országába szállítani, illetve ott kirakni. Ezt a szabadságjogot is, az előzőhöz hasonlóan, szintén lehet engedélyezni vagy megtagadni az adott ország érdekei alapján.

Az 5. szabadságjog alapján a légi vállalatnak joga van arra, hogy bármely két másik ország között utasokat illetve szállítmányt szállítson, anélkül, hogy a légijárat az anyaországból induljon vagy ott végződjön, tehát gyakorlatilag harmadik országból eredő vagy harmadik országba tartó szállítást tesz lehetővé. A jogot biztosító ország területén tehát az 5. joggal rendelkező légitársaság kirakhat vagy felvehet olyan utasokat vagy szállítmányt, melyet a kétoldalú megállapodásban nem részes harmadik országból hoz vagy oda szállít. Ennél a szabadságjognál kezdődnek a nemzetközi konfliktushelyzetek és bonyodalmak, mivel a 3. és a 4. jognál a kölcsönösség elve érvényesülhetett, mind a jogok megadásánál, mind a jogok megtagadásánál, itt azonban belépnek a képbe a harmadik államok is. A 6. jog akkor lép életbe, mikor két másik állam között úgy szállítanak utast vagy szállítmányt, hogy azok a repülőgép anyaországán áthaladnak. A 7. szabadságjog alapján az anyaországgal nem keletkezik légi összeköttetés, vagyis a repülőgép saját területét nem érinti, miközben az engedélyező és a harmadik ország között repül. A 8. szabadságjog a kabotázshoz való jog, mely alapján az engedélyező országán belül lehet utast vagy szállítmányt fuvarozni, úgy, hogy a szolgáltatás a légivállalat anyaországából vagy egy harmadik országból indul vagy ott végződik („consecutive cabotage”). A 9. jog szintén a kabotázshoz való jogot fedi, itt azonban a szolgáltatás teljes mértékben a másik ország határain belül marad, azaz a kabotázsforgalom az engedélyező országon belül zajlik (stand alone cabotage).²⁹ (Más források a 9. jognak a repülés megszakításának jogát tekintik)

Kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodások (Air Services Agreements)

Az európai országok a Chicagói Egyezmény a nemzetek fennhatóságának elvének szellemében kétoldalú (bilaterális) légügyi kapcsolataikat úgynevezett Air Services Agreement-ek, azaz kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodások kereteiben vonták szabályozás alá. Az európaiak nem feltétlenül csak egymás között, a kontinensen

²⁹ www.icao.org, Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc. 9626, Part 4) (www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm)

belül alkalmazták ezt az eljárást, születtek ilyen megállapodások európai és nem európai szerződő partnerek között is.

Az egyezmények kötésének fő célja, hogy meghatározzák a szerződő felek egymáshoz való viszonyát a légiközlekedés területén. A multilaterális szerződésekhez kezdetben hiányzott az országok közötti összhang, csak az 1. és a 2. szabadságjogokat biztosították többoldalú szerződésekkel. A fennmaradó jogokat az országok egymásnak a kölcsönösség elve alapján biztosították kétoldalú szerződésekben, ám a kabotázs jogok megadása így is csak elvétve fordult elő.

A nemzetközi utasszállítás jogi alapjait képező bilaterális egyezmények mintájául a Nagy-Britannia és az Amerikai Egyesült Államok között 1946-ban megkötésre került úgynevezett Bermuda Egyezmény szolgál.³⁰ Ebben a szerződő felek szabályozás alá vették a kapacitásokat, a frekvenciát, a jegyárakat, a piacra lépés feltételeit, a kijelölést és az útvonalterveket is. Az azóta megkötésre került egyezmények természetesen más pontokat is tartalmaznak.

Példaként a Magyar Köztársaság és az Orosz Föderáció között 2002-ben megkötött szerződést hozhatjuk fel, melynek felépítése a következő (a számok a cikkeket jelentik)³¹:

1. Definitions: definíciók: az egyezményben használatos elnevezések pontos leírásainak listája
2. Grant of rights: egymásnak adott jogok az egyezmény értelmében
3. Rights: jogok részletezve
4. Designation and authorisation: kijelölés és engedélyezés folyamata, a felek jogai és kötelezettségei e tekintetben
5. Revocation or suspension of operating authorisation: a működési engedély visszavonásának vagy felfüggesztésének lehetőségei, azok esetei
6. Application of legislation: jogalkalmazás
7. Recognition of certificates and licenses: bizonyítványok kölcsönös elismerése
8. User charges: használati díjak (repülőtér vagy más szolgáltatások igénybevételéért)
9. Direct transit: közvetlen átszállás esetén való csökkentett ellenőrzések
10. Principles governing the operation of agreed services: az egyezmény tárgyát képező szolgáltatásokat szabályozó elvek

³⁰ Erdősi, I. kötet, 267. p.

³¹ Air Services Agreement between the Republic of Hungary and the Russian Federation

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

11. Customs regulations and exemptions: vámszabályozások és kivételek
12. Tariffs: viteldíjak megállapításának menete
13. Sales and revenues: eladási tevékenységek és bevételek
14. Airline representation: légitársasági reprezentáció
15. Safety: biztonság
16. Aviation security: repülésvédelem
17. Consultations: konzultációk rendje
18. Provision of statistics: statisztikai adatok szolgáltatása
19. Settlement of disputes: vitarendezés módjai
20. Modification of the agreement: egyezmény módosításának lehetősége
21. Compliance with multilateral agreements: multilaterális egyezményeknek való megfelelés, azaz az egyezmény státusza
22. Registration of the agreement: egyezmény regisztrációja
23. Termination: az egyezmény érvényessége
24. Entry into force: hatályba lépés

Függelék (Annex): útvonalak és egyéb megjegyzések

Az egyezményeket az abban résztvevő kormányok folyamatosan felülvizsgálják és ha szükség van rá, módosítják azt. A módosítás szándékát az egyik fél általában a másik fél külügyminisztériumával úgynevezett szóbeli jegyzék (Note Verbale) formájában közli, mely külügyminisztérium az adott ország illetékes légiközlekedési főosztályát erről tájékoztatja. A két fél illetékes szervei felveszik egymással a kapcsolatot és az egyezményt vagy levelezés vagy tárgyalás útján módosítják (általában a repülhető pontok listáját szokás kibővíteni).

Magyarország kétoldalú légiközlekedési megállapodásainak listáját a 1. sz. melléklet tartalmazza.

Nemzetközi egyezmények, szerződések, intézmények a nemzetközi polgári légitözlekedés szolgálatában

A légitözlekedés folyamatos fejlődésével átlépte a határokat, így elkerülhetlenné vált a nemzetközi keretek felállítása az iparág globalizálódása miatt. Az alábbiakban áttekintjük a legfontosabb nemzetközi megállapodásokat, illetve a felállított nemzetközi szervezeteket, melyek napjaink polgári légitözlekedésének kereteit biztosítják.

Az évszázadok óta ismert tengerek szabadsága elv alapján logikusnak tűnt ugyanezen elv megvalósítása az égbolt szabadságára vonatkozóan. Az ezirányú diplomáciai törekvések meg is kezdődtek már az első világháború után, a cél a nemzetközi légtérbeli mozgások szabadságának elérése volt. Mivel Európában ennek megvalósítását minden ország másképp képzelte, ezért az országok egymással kétoldalú egyezményeket kötöttek, melyek külön-külön szabályozták az egyes országpárosok közötti viszonyokat.

Az első multilaterális alapokra épülő egyezmény az 1919-ben megkötött Párizsi Légiközlekedési Egyezmény volt, melyet számos, később megkötött egyezmény követett. Ezen megállapodások sora mind az egyre jobban szükségessé váló nemzetközi jogi alapok megteremtése felé mutatott, melyet a Chicagói Egyezmény rakott le.

A Chicagói Egyezmény és az ICAO megalapítása

Nagy Britannia és az Amerikai Egyesült Államok 1944-ben multilaterális konferenciát kezdeményeztek a nemzetközi légiközlekedés fontos témáinak megvitatására, melyet 52 ország részvételével ugyanebben az évben meg is tartottak. A konferencia célja volt a nemzetközi légiközlekedési szabályozások és normák megteremtése, jogok kidolgozása, illetve egy illetékes, nemzetközi hatáskörrel bíró szervezet életre hívása. A tárgyalások folyamán kiderült, a résztvevő államok meglehetősen eltérően gondolkodnak a légiközlekedésről, voltak, akik az állami dirigizmus mellett törtek pálcát, míg mások a teljes liberalizmus irányzatát hirdették. Azonban mindezek ellenére sikerült találni egy közös alapot, melyre épülve megszülethetett a Chicagói Egyezmény, mely a mai napig is a nemzetközi légiközlekedés jogi kereteit szolgáltatja. Legfontosabb elve az állami légi fennhatóság elve, mely szerint minden országnak kizárólagos joga van a területe feletti légtérre. Az Egyezményt alapításának évében mind az 52 ország aláírta, melyhez azóta számos nemzet csatlakozott, köztük hazánk is 1970-ben.

A Chicagói Egyezmény alapján létrejött az International Civil Aviation Organisation (ICAO), azaz a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet. A montreali székhelyű szervezet, mint a légiközlekedés nemzetközi csúcsszerve, 1947-től az ENSZ szakosított nemzetközi szervezeteként működik a Gazdasági és Szociális Tanács keretében. Feladata a nemzetek légiközlekedésének együttműködésének biztosítása, a gazdaságosság, a megfelelő teljesítmény és a biztonságosság érvényesítésével együtt. Standardokat állít fel a meteorológiától kezdve a balesetkivizsgáláson át egészen a zajkibocsátásig minden fontos repülési területre. A légiforgalom managementjének és a kommunikációs, navigációs és felderítő rendszerek (ATM/CNS) koncepcióján dolgozik. A regionális feladatmegoldást ösztönzi, fontosnak tartja a forgalomáramlás meggyorsítását a vámok, a bevándorlási procedúra és egyéb akadályok lebontásával. Zászlajára tűzte a gazdaságos üzemeltetést, ösztönzi a technikai együttműködéseket a tagok között, illetve a fejlesztést is prioritásként

határozza meg. A légitársaságok nemzetközi jogi környezetének alakítása is feladatai közé tartozik. A környezetvédelmi terület is fontos tevékenysége, azonban a tagállamok meglehetősen eltérő álláspontjai miatt (az európai államok a „szennyező fizet” elvet vallják, melyet az Európai Légiközlekedési Kampányban is érvényesíteni kívánnak, míg mások, főleg a fejlődő államok a piaci intézkedések bevezetését élesen ellenzik) az úgynevezett ökoadó és egyéb anyagi terheket jelentő szankciók bevezetése a környezeti károk csökkentése érdekében még várat magára. Magyarország 1969 óta tagja az ICAO-nak, és hazánk légidiplomáciai sikereként könyvelhető el Magyarország 2004-ben megvalósult Tanács tagsága is.³²

Az IATA, a FITAP, az AEA és az ELFAA

A légitársaságok együttműködési kereteit biztosító Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége, a IATA (International Air Transport Association) brit kezdeményezésre alakult 1919-ben, majd 1945-ben újraszervezték. Központi apparátusa, ugyanúgy, mint az ICAO-nak, Montrealban található. Maga a szervezet a légitársaságok nemzetközi érdekképviseleti egyesületeként működik, koordinálja a vállalatok együttműködési tevékenységeit. Ma körülbelül 270 tagot számlál, köztük az iparág legnagyobbjait is. A IATA az a szervezet, mely képviseli, vezeti és egyben szolgálja is a világ légitársaságait és azok érdekeit. Hasonló ilyen jellegű szervezet a FITAP (Fédération Internationale des Transport Aériens Privés), mely a nem menetrendszerű közlekedést végző társaságok szervezete. Az európai társaságokat az Európai Légitársaságok Szövetsége, az AEA (Association of European Airlines) fogja össze, a fapadosok európai szervezete pedig az ELFAA (European Low Fare Airline Association).

Az ECAC

Az 1955-ben létrejött intézmény az Európai Polgári Repülési Konferencia (European Civil Aviation Conference, ECAC) nevet kapta. A nemzetközi légitársaságok csúcsszervezettel szorosan együttműködve végzi a munkáját, a légitársaságok legfontosabb témáinak fórumaként működik. Tevékenységi körébe tartoznak a légitársaságok vonatkozású

³² Dr. Sárosi Attila személyében

gazdasági, műszaki, környezetvédelmi, repülésbiztonsági illetve repülésvédelmi feladatok, és ezen területek harmonizálása. Jelenleg 41 tagja van, a választott elnöki tisztséget a Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztériumának Légiközlekedési Főosztályának vezetője tölti be.³³

Az Eurocontrol

Az Európai Szervezet a Repülések Biztonságáért (European Organisation for the Safety of Air Navigation) elnevezésű szervezetet 1960-ban hozták létre. Jelenleg 34 ország a tagja ennek az egyszerre polgári és katonai profilú szervezetnek. Célja a páneurópai ATM rendszer kifejlesztése, mely az egyre növekvő forgalmú globális légiközlekedés fokozott biztonságáról gondoskodik. A biztonsági előírások harmonizációja, a repülésvédelem, a navigációs tevékenységek és a környezetvédelmi feladatok mind tevékenységi körébe tartoznak.

A JAA

A Közös Légügyi Hatóságok (Joint Aviation Authorities) a tagállamok légihatóságainak nemzetközi fórumaként működik. Az egységes irányelvek kialakítása a célja az Európai Unión belül a repülőgépek tervezésére, gyártására, üzemeltetésére, karbantartására, javítására, Egyesített Légügyi Követelmények, úgynevezett JAR-ok (Joint Aviation Requirements) formájában.³⁴

A különböző nemzetközi szervezetek tagjait a 2. sz. melléklet mutatja be.

³³ Dr. Kiss László

³⁴ www.takibyte.hu/repgep.htm

6. Magyarország

Magyarország közlekedéspolitikája

A magyar közlekedéspolitika Európai Unió csatlakozásunk előtt a csatlakozás minél zökkenőmentes előkészítésére fektette a hangsúlyt, míg most, hogy hazánk már teljes jogú tagsággal rendelkezik, a fő cél az Unió integráció legmélyebb szintű megvalósítása. Ehhez elengedhetetlen a jogszabályok teljes körű harmonizációja, és a többi tagországhoz képest vett lemaradás csökkentése a közlekedés összes szektorán belül egyaránt. A légiközlekedésre vonatkozó feladatok lényege, hogy hazánk az Unió liberalizált piacán

belül hatékonyan és eredményesen folytassa légitársasági tevékenységét, melynek során, tekintve központi földrajzi helyzetét, arra is módja van, hogy Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérrel a térség egyik központi légitársaságává fejlessze.

A légitársaságpolitika

Magyarország légitársaságának szabályozásának alapja az 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságról egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló kormányrendelettel (141/1995 (XI. 30.) kormányrendelet a légitársaságról szóló törvény végrehajtásáról). A légitársasági törvény a nemzetközi szerződésekben vállalt kötelezettségek mellett a legmagasabb szintű szakmai jogszabály. Maga a törvény, valamint a végrehajtásáról kiadott kormányrendelet együttesen átfogó, keretjellegű szabályozást tartalmaz a légitársaságok egészére vonatkozólag.

Az 1995. évi törvény mellett számos más jogszabályt is találhatunk, különféle jogforrások formájában. Törvények, törvényerejű rendeletek, kormányrendeletek, miniszeri rendeletek, együttes rendeletek születtek a magyar légitársaságok teljes körű szabályozása érdekében. Ezek mellett légitársasági utasításokat is találhatunk, melyek nem minősülnek jogszabálynak, hanem alacsonyabb szintű szakmai előírások. A szabályozások felölelik általános, átfogó témákat, illetve részterületekre is koncentrálnak. Ilyenek a hatósággal foglalkozó rendelkezések, a légitársaságok érintő szabályozások, melyek mellett a biztonság, a repülőtér, a légitársasági irányítás, a környezetvédelem és a meteorológia területe is szabályozás alá esik.

2004. május 1.-vel, a Magyar Köztársaság Európai Unió csatlakozásával az EU vonatkozó rendeletei is érvényesen és hatályosan szabályozzák a magyar légitársaságok területét. Az EU csatlakozást követően csak a nem EU tagállamokkal megkötött kétoldalú egyezmények maradnak hatályosak, az EU tagországokra az EU vonatkozó rendeletei érvényesek. Ezzel Magyarország is követi a hajdani 15 tagú Unió gyakorlatát, akik, mivel sem a hármas rendeletcsomag, sem más EU-s jogszabály nem rendelkezett a már érvényben lévő kétoldalú légitársasági megállapodások alkalmazásáról, a kétoldalú légitársasági egyezmények érintett cikkelyeit nem alkalmazták, hanem a vonatkozó rendelet szerint jártak el. Ezzel tehát a tagállamok egymás közötti viszonyait nem a légitársasági megállapodások, hanem az azokat a csatlakozással felváltó közösségi jogszabályok rendezik. A kétoldalú

légügyi egyezmények azon cikkei azonban, melyek nem tartoznak az EU szabályozási körébe, továbbra is alkalmazásban maradnak.³⁵

Magyarország fő célja, hogy hazánk az Európai Unió csatlakozás után a légiközlekedés területén a megnövekedett követelményeknek a legmesszebbmenőkig eleget tudjon tenni, mind a szabályozási, igazgatási, személyi, illetve tárgyi és nemzetközi vonatkozásban egyaránt. Az alágazati politikának hozzá kell járulnia a közlekedéspolitika összhangjához, mely a gazdasági növekedést és hazánk kereskedelmi centrummá válását hivatott szolgálni. Fő célkitűzés, hogy a magyar légiközlekedés fokozatosan növekvő biztonsági háttér mellett a megváltozott légiközlekedési piacon versenyképesen tudjon szerepelni, úgy európai, mint globális szinten.

Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozási tárgyalásai során a közlekedési fejezetről (9. fejezet) szóló tárgyalások tartottak az egyik leghosszabb ideig, az egyeztetések 1997-98-tól egészen 2001 év végéig húzódtak. Ez érthető, hiszen a közlekedés minden állam, így Magyarország és a Közösség esetében is meghatározó szereppel bír, annak szabályozása döntő kérdés az illető gazdaság teljesítőképessége szempontjából. A tárgyalások során folyamatosan és fokozatosan valósult meg a jogharmonizáció, melynek következtében hazánk közlekedési szabályozása jelentősen közelebb került az Unióéhoz. Annak érdekében, hogy a hazai érdekeket védjük, Magyarország összesen hét átmeneti mentességi kérelemmel fordult az EU felé, melyből kettő légiközlekedési vonatkozású. Az egyik a légi piac megnyitásának elhalasztására vonatkozó igény, a másik pedig a zajos repülőgépek fogadására (92/14/EGK irányelv) irányult. Ez utóbbi derogációt meg is kaptuk, mely alapján 2004 év végéig hazánk fogadhatja a zajnormákat nem teljesítő repülőgépeket is, melyek számunkra jelentős országokból (Azerbajdzsán, Kazahsztán, Moldávia, Oroszország, Türkmenisztán és Ukrajna) érkeznek.

A piacnyitás megtörténtével azonban 2004. május 1. után bármely közösségi légitársaság, így hazánk vállalata is, az Unió területén bárhol nyújthat szolgáltatást, a szabad és versenyalapú légiközlekedési piac részesei lettünk.

A légiközlekedésért felelős hazai szervek

³⁵ Légügyi Főigazgatósági feljegyzés, B-5988/4/2001

A magyar légiközlekedéspolitikát végrehajtó szerv a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Légiközlekedési Főosztálya, mely mellett a jogszabályokban meghatározott illetékes szaktárcák is közreműködnek. Tevékenységei a következőket foglalják magukba:

- A légiközlekedés fejlesztésének és működtetésének stratégiájának, koncepciójának kialakítása és végrehajtása, jogalkotás
- Szakhatósági igazgatás és felügyelet, a végrehajtás ellenőrzése
- Infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése
- Környezetvédelmi követelmények érvényesítése
- Szakképzési színvonal növelése
- Repülésbiztonsággal kapcsolatos tevékenységek
- Magyarország képviselőjének ellátása a nemzetközi légiközlekedési szakmai szervezetekben

Magyarország 1969 óta tagja az ICAO-nak, 1979 óta a IATA-nak, 1990 óta az ECAC-nek, 1992 óta pedig az Eurocontrolnak. Hazánk 2002-ben nyerte el a teljes jogú JAA tagságot.

Magyarországon a Polgári Légiközlekedési Hatóság (PLH) a légiközlekedés hatósági feladatait törvényben előírt módon ellátó szerve. Fő tevékenységi területe a szabályok betartása és betartatása, elsőfokú hatóságként működik.

A Közlekedési Főfelügyelet képezi a másodfokú hatóságot, központi hivatalként szakmailag irányítja és ellenőrzi a Közlekedési Felügyeleket.

A PoLéBisz, a Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet a repülési események szakmai vizsgálatával foglalkozó független szervezet.

A Magyar Légiforgalmi Szolgálat, a HungaroControl 2002. január 1-i létrejöttével kialakult a nemzetközi légiközlekedésben elfogadott hármas tagozódás, mely szerint minden államnak van külön légitársasága (Malév Rt.), külön repülőtéri üzemeltelője (Budapest Airport Rt.) és külön nemzeti légiforgalmi szolgáltatója. A HungaroControl polgári-katonai integrált szervezet, mely a biztonságos légiforgalmi szolgálat ellátásáért felelős a magyar légtérben.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

II. rész

A légiközlekedési piac és a vállalatok

Bevezetés

A dolgozat első részében bemutatásra került szabályozási háttér határozza meg a piacon tevékenykedő vállalatok mozgásterét, egyfajta játékszabályként funkcionálva ezzel a piaci

szereplők számára. A második részben a légitársasági szektort a piaci oldalról szeretném bemutatni, azaz most a (jogszabályok és a légitársaságpolitika után) a vállalatokat vesszük górcső alá. Szeretném a piac szereplőit bemutatni és az ő szemszögükből megközelíteni a légitársasági szektort és az abban lejátszott változásokat, piaci liberalizációt. Megismerkedünk a légitársaságok világával általában, azok típusaival és elterjedt együttműködési formáikkal, a globális légitársaság szövetségekkel. Mivel a vállalati tevékenység mozgatórugója, a marketingstratégia a versenyben való szereplés terén kiemelkedő szerephez jut, így ezt részletesen vizsgáljuk. A napjainkban jellemzően elterjedt úgynevezett fapados társaságokkal és azok sajátosságaival is megismerkedünk, mint az általános piaci szerkezet alakulásának tendenciájával. Végül a magyarországi helyzet bemutatása, illetve a magyar vállalati esélyek elemzése következik, mely vállalatok szereplése hazánk Európai Unió belső piaci szerepének alakulása szempontjából rendkívül fontos.

1. Légitársasági vállalatok

Légitársasági vállalatnak, vagy légitársaságnak nevezzük azokat a vállalkozásokat, melyek a légitársasági piacon szolgáltatás kínálatukkal igyekeznek kielégíteni az ugyanezen piacon keletkező, utasok, szállítók által gerjesztett keresletet.

A nagy hagyománnyal bíró társaságok alapítása az első világháború utáni időkhöz köthető, a legrégebbi társaságot, a holland KLM-et 1919-ben alapították. 1923-ban létrehozták a szovjet Aeroflot társaságot, mely mellett a szovjet befolyás természetesen a volt szocialista országok állami légiforgalmi vállalatainak létrehozásában is megmutatkozott: ahol az ilyen társaságok alapítása csak a második világháborút követő években átmenetileg a Szovjetunióval közös vállalati formában történhetett. Az idő során folyamatosan alakultak meg a többi társaságok is (a belga Sabena 1923-ban, a német Lufthansa 1926-ban, a Pan Am 1927-ben, az Air France 1933-ban stb.), a légi szolgáltatásokat nyújtó vállalatok száma napjainkra (főleg a fapadosok rohamos terjedésével) jelentősen megszaporodott.

Az európai társaságok általában az állam által finanszírozott illetve állami tulajdonú nemzeti vállalatok voltak, míg az Egyesült Államokban magántőkéből jöttek létre a nagy vállalatok. Általában minden országban megtalálhatjuk a nemzeti légitársaságokat, az ún. „national flagcarrier” vállalatokat (nemzeti vagy zászlós légitársaságok),³⁶ melyek az adott országban meghatározó szereppel bírnak (nagy piaci részesedés) és a nemzetközi légitársaságokban kitüntetett jogokat élveznek. Ezek mellett általában több, kisebb társaság tevékenykedik, melyek azonban kitüntetett pozícióra nem, vagy csak korlátozottan számíthatnak, így a piacok struktúrája (hol jobban, hol kevésbé) torznak mondható. Ez még a dereguláció előtti idők öröksége, mely csak lassan fog megszűnni a nemzetközi légitársaságokban lévő munkamegosztás sajátosságai miatt.

Az alapításuk ideje szerinti csoportosítás mellett a légitársaságok tehát méretük szerint is csoportokra oszthatók: az egy-két repülőgéppel rendelkező társaságoktól, melyek csak helyközi szállítással foglalkoznak (például szigetek közötti utasszállítás), a közepes méretűeken át az egészen óriási kapacitásokkal rendelkező megaszállítókig terjed a skála. A már említett national flagcarrierok is általában ez utóbbi tábort erősítik. Egy adott társaság méretét tükrözi szolgáltatásainak földrajzi elterjedtsége is: a nagyobb méretű társaságok globális tevékenységet folytatnak, míg a kisebbek egy-egy régió kiszolgálását hivatottak megvalósítani, ők a regionális vállalatok. Vannak csak nemzetközi és csak belföldi járatokat üzemeltető társaságok is, és van, amely társaság mindkét porondon egyaránt képviselteti magát.

Tevékenység szerint is kategorizálhatjuk a vállalatokat: vannak légiáru fuvarozással foglalkozók (cargo carriers), illetve utasszállítási profillal rendelkezők, melyeken belül a

³⁶Erdősi, I. kötet, 167. p.

menetrendszerinti és az ún. charter szolgáltatókat különíthetjük el. A menetrendszerű légitársaság (scheduled air service) sokkal gyakoribb, mint a charter, lényege, hogy az adott társaság járatait előre meghirdetett menetrend (nyári-téli) szerint indítja óra-perc pontossággal. Ezzel szemben a nem menetrend szerinti járatok (non-scheduled vagy charter flights) nem előre meghirdetett menetrend szerint közlekednek, általában az ilyen járatok az üdülőhelyekre történő utasszállítás eszközei lettek. Számos esetben egy légitársaságon belül a menetrend szerinti és charter járatok jól megférnek egymással. További csoportosítás alapja lehet az üzleti utasok piacán, illetve a szabadidejükben utazó ügyfelek piacán tevékenység kategóriája az utasszállítóknál, míg a fuvarcégeket a sürgős vagy normál cargo alapján csoportosíthatjuk.

Hamar világossá vált, hogy a vállalati tevékenységekhez, a hálózatok létrehozásához óriási tőke mennyiségre van szükség, melyet a vállalatok a fokozódó koncentrációval kívántak megoldani: gyakoriak voltak a vállalati felvásárlások, összeolvadások. A cél minden esetben az anyagi, a műszaki és az infrastrukturális erő növelése volt, melyek által lehetővé vált a regionális vállalatnak, hogy országos társasággá nője ki magát, az országos vállalatnak pedig megnyíltak a nemzetközi tevékenység kapui.

A lezajlott koncentrációs hullámot egy dekoncentrációs trend követte: az egyre éleződő verseny a társaságok szakosodását, differenciálódását követelte meg. A vállalatok először belföldi és külföldi tevékenység alapján, majd menetrendszerű és charter szolgáltatások nyújtása alapján szakosodtak. Az egyre terjedő dekoncentrációs hullámot erősítette az 1989-91-ig tartó közép-kelet-európai vállalatok folyamatos feldarabolódása, közrehatott ebben a folyamatban a korábbi Aeroflot igazgatóság önálló légitársaságokká alakulása is (a Szovjetunió megszűnése miatt), mely a piacon jelenlévő társaságok számát szintén növelte. A piacokért folytatott kemény harc azonban egy újabb koncentrációs hullámot indított el, melynek motivációja a versenyhelyzetben való minél jobb szereplés céljához szükséges optimális üzem nagyság elérése volt. Egyértelmű, hogy gazdaságosabb egy nagyobb vállalatot üzemeltetni, mint egy kisebbet az állandó (tehát vállalati mérettől független) költségek légitársaságban jellemzően nagy aránya miatt. Az optimális üzem nagyság elérése mellett a kooperációra okot adhatnak még a légitársaságok fejlesztésének elmaradása, az új piaci helyzet sajátosságait nem követő vállalati vezetés, a túlerhelt légtér, a vasúttal való verseny, a gazdasági konjunktúrák és dekonjunktúrák, illetve a

politikai események is ösztönözhetik a vállalatokat a nagyobb méret elérésére.³⁷ Hogy alkalmazkodjanak a környezeti változásokhoz, a vállalatok vagy fuzionálnak (azaz teljesen feladják önállóságukat és egy harmadik vállalatot hoztak létre), vagy pedig lazább együttműködési formákat alakítanak ki stratégiai szövetségek keretében, azonban nem ritka az önerőből való fejlődés sem.

A nagyobb mérettel való operálás számos előnnyel jár: például a versenytársak ellen hatékonyabban lehet védekezni, az ilyen vállalatok nehezebben kerülnek csődhelyzetbe, kedvezőbbek a fenntartási költségei, könnyebb a márkaépítés folyamata is. Azonban az éremnek mindig van másik oldala, mely a nehézségekben nyilvánul meg. A változásokra való gyors reagálás általában nem a nagyvállalatok erősségei közé tartozó tulajdonság, túl nagy bürokráciával rendelkeznek, nehezebb a működés koordinálása is és az ügyfelek felé kevesebb személyes odafigyelést tudnak nyújtani.

Természetesen az újabb koncentrációs hullám kialakulásához hozzájárult a piaci dereguláció is, mely által a múltban alkalmazott üzleti politikákat meg kellett változtatni az új környezethez való alkalmazkodás érdekében. A bukducsoló társaságok többé már nem számíthatnak az állami segítségre, egyedül kell megállniuk a helyüket a piacon, ami volt, akinél teljes csőddel illetve más vállalatba való beolvasztással végződött, míg mások többé-kevésbé sikeresen tevékenykedtek a megváltozott piacon, ahol már minden döntést szabadon hozhattak.

Általában nincs recept arra, hogy a fúzió vagy az önerőből való fejlődés a hatékonyabb döntés a vállalati méret kiterjesztésére. A vállalati összeolvadások nehézségei a vállalati kultúrák ütközése nyomán bukkannak fel, mely mellett a különböző gépekkel és számítógépes rendszerekkel való üzemelés egyesítése is problémát okozhat. A belső önerőből való növekedésnél a munkaerő kellően motiválható és lojális, a flotta optimalizálható, a szolgáltatás színvonala megőrizhető és folyamatosan emelhető, hogy az utasok is érezzék, számukra is előnyös a terjeszkedési folyamat. Ugyanakkor kétségtelen az is, hogy a fúzió sokkal gyorsabb megoldást kínál a vállalatnak, mely így könnyedén új repülőterekhez és kapacitásokhoz férhet hozzá. Az esetleges versenytárs felvásárlásával való versenyhelyzet csökkentése sem utolsó szempont.

³⁷ Erdősi, I. kötet, 175 p.

A szélsőséges vállalati koncentráció létrejötté a mamut légitársaságokban mutatkozik meg, mely nem jelent mást, mint hogy megjelentek az egész Földre kiterjedő tevékenységet folytató ún. global carrier társaságok.³⁸

A társaság mérete nem, hatékonysága azonban jelentősen nőhet sikeres szövetségekben való részvétellel. A más vállalatokkal való kooperációnak számos formája lehet, a vállalati együttműködés különféle területeken valósulhat meg. Például a codesharing-nek nevezett megállapodás lényege, hogy egy meghatározott légijáratot mindkét légitársaság bizonyos arányok szerint váltakozva üzemeltet. Emellett együttműködési terület lehet a környezetvédelem, a biztonságtechnika (különösen a 2001. 09. 11-ei terrortámadások után), a számítógépes helyfoglalási rendszer területe, illetve a humán erőforrás képzése is. Ha a társaságok több területen egyesítik erejüket, szövetségekről beszélünk. A fúzióhoz és az önerős fejlődéshez egyaránt óriási tőke mennyiség szükséges, míg a stratégiai szövetségekben való részvételnél a rendelkezésre álló forrásokat a tag légitársaságok célirányos fejlesztésére és a szövetségen belüli működés kritériumainak való megfelelésre fordítják. Általában a szövetségeknek gátat szabhat a különféle üzemeltetési, szolgáltatási és szervezeti kultúrák, a nagyon eltérő imázsok ütköztetése, melyek nehezé teszik a szövetségen belüli eredményes együttműködést és a kommunikációt. Manapság a nemzetközi légi piacot három nagy szövetség, a Star Alliance, a oneworld és a Sky Team tartja kézben.

³⁸ Erdősi, I. kötet, 173. p.

2. Globális légitársaság szövetségek

A legnagyobb légitársaságok tevékenységük harmonizálása és az ebből eredő minél nagyobb fokú előnyök elérése érdekében globális méretű szövetségekbe tömörülnek, mely mind a bennük résztvevő társaságok, mind az általuk kiszolgált utasok hasznára válik. A szövetségek célja a légitársasági szektoron belül egyre növekvő piaci igények kielégítése, mely közös erővel egyszerűbben, könnyebben és hatékonyabban megvalósítható, mint egyéni vállalati tevékenységgel. A kooperáció lényegesen csökkenti a működési költségeket, mely minden vállalat alapvető érdeke, így a vállalati jövedelmek átlagosan 15-20 %-kal növekednek egy sikeres szövetségben való részvétel által.³⁹ Az együttműködés haszna az is, hogy az egyébként is magas színvonalú szolgáltatáskínálatot nyújtó társaságok közösen, kiválasztva a legjobb megoldásokat, még további eredményeket tudnak elérni, melynek köszönhetően egyre több utas szavaz bizalmat nekik. Általában az egy szövetségbe tömörülők hasonlóképpen gondolkodnak és céljuk a globális légitársasági zökkenőmentesebbé, egyszerűbbé és jövedelmezőbbé tétele, miközben a szolgáltatás minősége és a biztonsági színvonal az utazás első percétől az utolsóig kifogástalan marad. Menetrendjeiket egymáshoz igazítják, és lehetővé teszik az úgynevezett „single check-in”-t az integrált útvonalak keretében, ami azt jelenti, hogy az utasnak az egy szövetségbe tartozó légitársaságokra való átszállás esetén nem kell még egyszer átesnie a check-in procedúrán. Jellemző a közös törzsutasprogramok és kedvezmények kialakítása is. Az összehangolt tevékenységek és a szoros együttműködések következtében kialakul egy közös márkanév, mely a szövetségek tevékenységében kiemelkedő jelentőséggel bír. A márkanév által hordozott tulajdonságok visszahatnak az egyes vállalatokra, melyek így a jó hírnévvel büszkélkedő szövetségekben való részvételből jelentősen profitálhatnak. A szövetségekbe a bejutni kívánó társaságoknak „felvételizniük” kell, azaz számos kritériumnak meg kell felelniük a tagság eléréséhez, lényegében azért, hogy a már felépített márkanév által szabott követelményeknek a szövetség új tagokkal együtt is képes legyen megfelelni. Azon társaságoknak, melyek nem tagok vagy rövidesen nem válnak taggá valamely óriás méretű szövetségben, igen nehéz

³⁹ Airline alliances: legal differences abound c. cikk

dolguk lesz az egyre élesedő versenyhelyzetben, hiszen egyedül lehetetlenség felvenni a kesztyűt az eleve nagy márkákból kialakult szövetségek erejével szemben.

Érdekes megjegyezni, hogy a légitölekedéspolitiká a szövetségek létrehozásának területén is erőteljesen jelen van: mégpedig az EU és az Amerikai Egyesült Államok szabályozásaiban rejlő különbségeken keresztül. Egy transzatlanti szövetség esetében (a legnagyobb szövetségek márpedig ilyenek) ugyanis a két térség eltérő szabályozásait kell érvényre juttatni, mely nem kis feszültséggel jár. Ugyan az USA-ban alkalmazott antitröszt törvény és az EU versenyjoga egyaránt a piaci versenyt hivatottak őrizni, azonban a jogalkalmazás területén találhatunk különbségeket. Az Egyesült Államokban egy szövetség létrehozása nyitott égbolt szerződéshez kötött, azaz egy nem USA-beli légitársaság szövetséghez való csatlakozását csak akkor hagyják jóvá, ha a szerződő légitársaság országának nyitott égbolt típusú légügyi egyezménye van az USA-val. Így Hollandiának, Németországnak és Franciaországnak is egyaránt ilyen légi egyezményt kellett kötniük az USA-val, hogy a Northwest-KLM, a Lufthansa-United, illetve a Delta-Air France szövetségeknek szabad utat biztosítsanak.⁴⁰

A mai légitölekedési piacot meghatározó három nagy szervezet a **oneworld**, a Star Alliance és a Sky Team, mely utóbbihoz való csatlakozás a Malév Rt. egyik fő stratégiai célja. Ez a három szövetség a világ légitársaságainak teljes kapacitásának 60%-át egyesíti.

Oneworld

Az 1999-ben létrehozott **oneworld** szövetséget nyolc világhírű légitársaság alkotja: a világ legnagyobb légitársasága, az American Airlines, a vezető nemzetközi társaság, a British Airways, az ausztrál Qantas, az ázsiai Cathay Pacific Airways, a spanyol Iberia, a dél-amerikai LAN, a szektor vezető IT vállalatának kikiáltott Finnair és az ír Aer Lingus. A 8 tag mellett további 17 társaság regionális szállításokat hajt végre a szövetség számára. A tavalyi év során több mint 2000 repülőgéppel nagyságrendileg 220 millió utast szállítottak, ami minden harmincadik embert jelent a világon. Tevékenységük során összesen 2. 25 milliárd mérföldet tettek meg, ami megegyezik a Nap-Föld távolság 12 oda-vissza való megtételével. Minden ötödik percben indult vagy érkezett **oneworld** járat a világ minden

⁴⁰Airline alliances: legal differences abound c. cikk

táján, összesen több mint 3 millió, mely napi 7500 járatot jelent a világ 134 országának 576 pontjára. A színvonalas munkában összesen 250 000 munkatárs segít a világ minden táján. 2000-ben létrehozták a **oneworld** Management Company-t vancouver-i székhellyel, mely a szövetség központi irányítási feladatait látja le. A tavalyi évben a oneworld 50 milliárd US\$ bevételt mondhatott magáénak, és, mint a leggyakrabban díjjal kitüntetett, a szövetség többek között 2003-ban elnyerte a World's Leading Airline Alliance, azaz a világ vezető légitársaság szövetsége megtisztelő címét is.

Star Alliance

A Star tagjainak számát tekintve a legnagyobb szövetségnek számít, 15 légitársaság együttműködését öleli fel. Az Air Canada, az Air New Zealand, az ANA, az Asiana Airlines, az Austrian Airlines, a bmi, a LOT, a Lufthansa, a Scandinavian, a Singapore Airlines, a Spanair, a Thai, a United, a US Airways valamint a Varig a tagjai. A szövetség 772 repülőtéren fordul meg, 133 országba indít napi 14000-nél is több járatot, így tevékenysége a többi szövetséghez hasonlóan szintén globális méreteket ölt (erre utal a „the airline network for Earth”, azaz „a Föld légitársaság-hálózata” mottó is). A szövetséggel kapcsolatos új hír, hogy a vezetőtestület elfogadta három újabb társaság felvételi kérelmét. A SAS tulajdonában lévő Blue-1 már év végére taggá válhat, a South African Airways 2005-re csatlakozhat, míg a TAP Air Portugal csatlakozási időpontja még bizonytalan.⁴¹

Sky Team

1999-ben az Air France és a Delta egy hosszú távú stratégiai megállapodást írt alá, mely lerakta a Sky Team alapjait. A Sky Team mai tagjai az AeroMexico, az Air France, a KLM, az Alitalia, a Continental Airlines, a CSA, a Delta, a Korean Air és az NWA. A „caring more about you” (azaz a „többet törődünk Önnel”) szlogen világosan kifejezi a szövetség létrehozásának célját, azaz az öt választó utasközönség közös erővel való maximális kiszolgálását. Napi 14000-nél is több járat a világ minden tájáról szállít

⁴¹ Forrás: www.aeromagazin.hu/polgárireplés, letöltve: 2004. 10. 13.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

utasokat, összesen 137 ország 658 célállomására. Jegyeiket több mint 2100 jegyirodában vásárolhatjuk meg a világ minden pontján.

A magyar nemzeti légitársaság, a Malév Rt. célja, hogy elérje a teljes jogú Sky Team tagságot, melyhez összesen 123 követelménynek kell megfelelnie. Ezekben a követelményekben találhatunk a szolgáltatás színvonalára vonatkozót, a biztonságot érintőt, illetve az informatikai rendszerekről szólót is egyaránt. A magyar vállalatot a cseh légitársaság, a CSA, a Malév egyik fő partnere a csatlakozási folyamatban teljes körűen támogatja.

3. A légitársasági vállalatok marketingtevékenysége

Ugye mindannyiunknak ismerősen csengenek a „London közelebb van, mint gondolnád” (British Airways) vagy a „repülés mindenkié” (Wizz Air) szlogenek? Napjainkban szinte rohamszerűen bombáznak bennünket a legkülönfélébb légitársaságok reklámjaikkal. Hol plakátokról, hol e-mailekből, hol újsághirdetésekből értesülünk a legújabb kedvezményeikről és ajánlatokról, melyeket vétek lenne kihagyni. Nem csak a fapadosok inváziójának vagyunk tanúi, hanem a megjelenésükre és piacra való betörésükre adott válaszoknak is a hagyományos légitársaságok oldaláról, melyek, igyekeztél felvenni a tempót versenytársaikkal és megtartani utazóközönségüket, beszálltak az árversenybe. A társaságok alacsonyabbnál alacsonyabb árakkal igyekeznek vonzani bennünket, folyamatosan egymás alá ígérek, a köztük lévő verseny az utasok szemében is érzékelhetővé vált. A következőkben a légitársaságok marketingtevékenységét vesszük nagyító alá, és megnézzük, milyen általános teendői vannak egy sikerre vágyó társaságának, azaz mit tesznek meg a vállalatok azért, hogy bennünket, potenciális utasokat meggyőzzenek, és végül ott találjuk magunkat a repülőtéren, amint a check-in pultnál izgalommal várjuk repülőutunk megkezdését.

A légitársaság, mint szolgáltatás

A légitársaság a szolgáltatások kategóriájába illeszthető be, azon belül is a vállalkozói szolgáltatások, konkrétan a disztribúciós szolgáltatások, még közelebbről pedig a szállítási és közlekedési szolgáltatások csoportjába tartozik.⁴² Mivel szolgáltatás, ezért a légitársaság működésük során a szolgáltatásmarketing koncepcióit alkalmazzák.

⁴² Veres, 15. p.

Figyelembe kell venniük, hogy az eladásra kínált termék (azaz jelen esetben szolgáltatás) nem fizikai jellegű, annak csak bizonyos fizikai tartalmai vannak. A szolgáltatás igénybe vételének folyamata alatt elfogyasztott termékek, a szolgáltatás tárgyi környezete és az igénybe vevő által „hozott anyag” képezik a fizikai tartalmat, minden más elem a szolgáltatásban megfoghatatlan. A szolgáltatások ezen felül változékonyak, azaz mindig másminyenek, nem tárolhatóak és elválaszthatatlanak, tehát a termelés és a fogyasztás időben egybeesik. Ez a négy tulajdonság, melyet marketingnyelvezettel „HIPI” (heterogeneity, intangibility, perishability, inseparability) elvnek nevezünk, alapvetően megkülönbözteti a szolgáltatást eladni kívánó vállalat marketingtevékenységét egy olyan vállalatétól, mely egy terméket kíván a piacon értékesíteni. Szintén a szolgáltatások különleges jellege miatt a termékeknél használatos 4 P elvet ki kell egészítenünk, a szolgáltatások piacán 7 P-ről beszélhetünk. A termék, az ár, a disztribúció és a kommunikáció mellett az emberi tényező, a már említett tárgyi elemek és a folyamat jelleg alkotják a szolgáltatások 7 P-jét. A sikeres vállalat eléri, hogy a 7 tényező harmonikus összhangja által a vevők elégedetten „szálljanak ki” a szolgáltatás folyamatából, sőt, adandó alkalommal újra ugyanazt a szolgáltatót válasszák. A légitözlekedés piacán tevékenykedő vállalatokra is igaz mindez, a sikeres társaságnak olyan stratégiát kell kialakítania, mely megfelel a légitözlekedési iparág és piac által támasztott követelményeknek. Mindegyik társaság célja kivétel nélkül az utas megnyerése és megtartása is egyben, mely érdekében számos ötletet bevetnek.

Légitársaságok marketingtevékenységének sajátosságai

Napjaink egyre szaporodó légiforgalmi vállalatainak tevékenységének megértéséhez tisztában kell lennünk az erre az iparágra vonatkozó marketingfeladatokkal és kihívásokkal, hiszen a sikeres marketingtevékenység az egyre erősödő versenyben kulcsfontosságú szerephez jut, mivel a marketingmix egyetlen láncszemének kialakítása is utasok és ügyfelek megnyerését vagy adott esetben elvesztését jelentheti.

Az utasok és az ügyfelek megnyerése kétlépcsős folyamat. Az első, igen nehéz feladat magára a légi úton való közlekedésre illetve szállításra rávenni a vevőt, csak ezután következik a vállalatok egymás közötti versengése az egyes utasok bizalmáért. Maga a légitözlekedés egyre fontosabbá válik, számos előny szól mellette (gyors, biztonságos, néhány esetben az egyetlen megoldás lehet egy adott helyre való eljutásra, stb.), ám

számos alternatív megoldás áll vele szemben, mellyel az ügyfél megspórolhatja a légitársaságok közlekedés költségeit. Az egyéb közlekedési ágak mellett az üzleti életben egyre jobban terjedő és fejlődő kommunikációs technikák, úgymint a telefon, fax, Internet, videokonferencia, stb. is igen kemény versenytársnak bizonyulnak, mivel jelentősen megkönnyítik a kapcsolattartást az üzleti partnerek között, így nem kell folyton személyesen elutazniuk egymáshoz az üzleti tranzakciók lebonyolításához. A turisták számára a repülés egyfajta luxuscikként értékelhető, hiszen jelentős összeggel emeli az amúgy is költséges nyaralás árát, illetve a többi közlekedési szektor (közút, vasút, vízi utak) is megfelelő és olcsóbb, sőt néhol ésszerűbb megoldást kínálnak számukra. Az áruszállításnál pedig ugyanez a tétel érvényesül, a cégek egy sor alternatívát találnak a légi szállításra, tehát igen nehéz feladat a repülésről egyáltalán meggyőzni a potenciális ügyfeleket. Elmondhatjuk, hogy ez az összes vállalat közös érdeke, de amint az utas meggyőzése sikerült, minden vállalat külön erőfeszítéseket tesz megszerzéséért (ez a második lépcső)

Vizsgáljuk meg tehát azokat a marketing kihívásokat és kérdésköröket, amivel a légi szolgáltatások piacán sikeresen tevékenykedni kívánó vállalatnak szembe kell néznie!⁴³

Fókuszban az iparág

A legáltalánosabban vett légitársasági iparág határozza meg azt a keretet, amelyen belül a légitársasági vállalatok tevékenykednek. Az iparág sajátosságaival, illetve a szabályozásával bővebben a dolgozat elején foglalkoztam, ezúttal csak a főbb elemeket emelném ki, melyek hatással vannak az adott vállalat marketingtevékenységére, marketing stratégiájának kialakítására.

A legelső tulajdonság a világgazdaságba való illeszkedés, az attól való erőteljes függés (itt elég, ha csak az olaj árára gondolunk). Világgazdasági recessziók és fellendülések hatással vannak az iparágra ugyanúgy, mint a jelentősebb világpolitikai események (háborús övezetek, terrorista gócpontok) is. Számos ezek közül a tervezés során kellő hozzáértéssel előre látható (például gazdasági ciklusok), azonban akadhat teljesen előreláthatatlan, mégis óriási hatással bíró esemény is: ilyen volt 2001. szeptember 11-e is.

⁴³ Stephen Shaw könyvének gondolatai alapján

A légi szolgáltatások iránti kereslet földrajzi megoszlása is fontos tényező, mely igen eltérő tendenciákat mutat: Észak Amerika és Európa központi, az afrikai és dél-amerikai térség hozzájuk képest kevésbé jelentős szerepet játszik, míg Ázsia és a csendes-óceáni térség növekedése igen gyors. Az iparág koncentrált, az első 25 legnagyobb légitársaság nevéhez fűződik az iparág teljesítményének több mint 80 %-a. Általában elmondható, hogy légitársaságok üzemeltetésénél a magas szintű nyereség elérése igen bonyolult és nehéz feladat, ennek belátásához elég, ha csak a folyton megismételt, légitársaságoknak juttatott nagy összegű állami támogatásokra gondolunk.

Fontos megemlíteni, hogy az állam fokozatosan kivonul a szektorból, és mindinkább a privatizáció kap szabad utat. Ezzel párhuzamosan a kezdetben erőteljesen szabályozott piac fokozatosan liberalizálódott, melynek következtében rajta a szabad verseny érvényesül. Minél erőteljesebb ez a folyamat, annál nagyobb verseny alakul ki a piacon résztvevő vállalatok között, és ez annál hatékonyabb marketingstratégiát, annál korszerűbb és rugalmasabb marketingfelfogást kíván. Az új környezethez való igazodás minden vállalat számára létfontosságú, ha sikeresen akar szerepelni, hiszen az eredménytelen és veszteségekkel küszködő társaságok többé már nem számíthatnak az állam védő szárnyaira, a versenyben teljesen magukra vannak utalva. A versenyben maradáshoz fontos a gyors döntéshozatalra való képesség, melyhez nélkülözhetetlen a folyamatos információkhoz való hozzájutás. A költségek tekintetében azok lehető legalacsonyabban tartása a cél úgy, hogy emellett a lehető legteljesebb ellátás és a lehető legmagasabb színvonalú kiszolgálás biztosítható legyen. A gyűjtő-elosztó rendszerben és a számítógépes foglalási rendszerben való aktív részvétel szintén a siker záloga lehet. Emellett a márkaépítés, a public relations és ezek által a márkahűség kialakítása szintén nagyon fontos.

A globalizáció, ahogy a többi iparágat is, érinti a légiközlekedést: az óriástársaságok létrejötte, a fúziók és felvásárlások, illetve a különböző szövetségek létrejötte szintén az iparág sajátossága. A versenytársak azonban nem csak az iparágon belülről lehetnek fenyegetők az adott vállalat számára, hanem a helyettesítő termékeket kínáló is veszélyeztethetik a már megszerzett piaci pozíciót. Sokszor előfordul az is, hogy az egy ideig ügyfélként tevékenykedő utazási iroda saját légitársaságot nyit, újabb konkurenciát nyújtva ezzel a vállalatnak. Mindenesetre a versenytársak folyamatos elemzése és a saját helyzet folyamatos vizsgálata része kell, hogy legyen egy sikeres vállalat tevékenységeinek

azon tervek elkészítése mellett, melyek arra irányulnak, hogy a konkurencia előnyös helyzetét hogyan lehet csökkenteni, illetve a saját előnyöket miként lehet megtartani. Mindehhez megfelelő a rendszeres SWOT (erőségek, gyengeségek, lehetőségek, veszélyek) elemzés készítése.

Fókuszban a piac

Az iparág sajátosságainak alapos megismerése után első lépésben a vállalatnak azonosítania kell a piacot, amelyen tevékenykedik. A légitársaságoknál ez háromféle alapszegmenst jelent: az üzleti célból utazók piaca, a szabad idejükben utazók piaca és a légi fuvarozási piac képezik a három nagy csoportot. Természetesen a piac tovább szegmentálható, az üzleti célú utazásnál vállalati és egyéni, illetve konferenciautazásokra, a szabadidős utazásnál a vakációs és a barátok-rokonok meglátogatását célzó utasokra bonthatjuk tovább a piacot. Az út hossza is alapja lehet a piactagolásnak (hosszú-, közép- és rövid távú utazás), illetve a direkt járatokon utazókat és az átszállókat is el lehet különíteni egymástól. Emellett lehet szegmentálni az utasok nemzetisége, életkora, neme, stb. alapján is. Az áruszállításnál a termékek alapján szegmentálunk, a piac a sürgős termékek fuvarozására, valamint a romlandó (fizikai és gazdasági értelemben vett) és nem romlandó áruk fuvarozására bontható. A piac alul- illetve túlszegmentálása is egyaránt hiba, a vállalatnak meg kell találnia az optimális középutat.

A hatékony marketingmix kialakítása minden részpiacnál különféle feladatokat ad és különféle megoldásokat követel, az azonban mindegyikről elmondható, hogy a piac alapos ismerete, folyamatos figyelése és elemzése, a különféle előrejelzések készítése alapkövetelmény a sikeres marketingkonceptió kialakításához. A marketingkutatók különféle módszerei ehhez (szekunder kutatás, kérdőívek, járatfelmérés, interjúk, személyzet megkérdezése, tesztmarketing, ügyfélreakciók felmérése stb.) eredménnyel segítséget nyújthatnak.

Fókuszban az ügyfél

Minden légitársaság működésének alapja az ügyfél: ha az ügyfelek nem repülnének, nem vennének repülőjegyeket, az összes vállalat csődbe menne, ezért a kézzel fogható és

pszichológiai igények kielégítése elsődleges fontosságú a sikeres vállalati piaci szereplés szempontjából.

Ahhoz, hogy az ügyfeleket meg tudja nyerni magának a vállalat, ismernie kell elvárásait, igényeit a vállalattal és az általa nyújtott szolgáltatásokkal szemben. Fontos megemlíteni a ténylegesen a szolgáltatást igénybe vevő és a vevő közötti esetleges különbséget, hiszen nem biztos, hogy ugyanaz a személy bonyolítja a vásárlást és veszi is igénybe a kért szolgáltatást. Figyelni kell a kezdeményezők, a felhasználók, a döntéshozók, a befolyásolók, a vevők és az információáramlást befolyásoló ún. kapusok elkülönítésére is. Az üzleti célból a repülést választó utas (a business classon utazó) igényei között vannak a sűrűn indított és könnyen elérhető járatok, a biztonság, a pontosság, a rugalmasság, mivel egy üzletember élete egyre nehezebben kiszámítható és előre nem látható eseményekkel tarkított. Kevésbé árérzékeny piac ez, mint a szabadidős utazóké, hiszen az üzleti célból utazók egyrészt többet utaznak, mint ők, illetve a jegy ára a vállalat számára leírható az adóból. A piaci dereguláció terjedésével azonban az olcsóbb jegyár szempontja itt is megjelent. Ezek mellett az alapvető szükségletek mellett találhatunk olyan elemeket is, amelyek nem életbe vágóak, ám mégis a döntési folyamatnál ezek miatt az egyik társaság kedvezőbb pozícióba kerülhet a vevő megítélésében, mint versenytársa. Ilyen szolgáltatás például a legutolsó percekben történő foglalások lehetősége, a késői check-in, esetleg check-in a hotelben, az elkülönített check-in sor, a következmények nélküli meg nem jelenés, az elkülönített és kellően felszerelt váróterem használata, a poggyászok fedélzetre vitelének engedélyezése, a fedélzeti elkülönülés lehetősége, ülés komfort, étkezés, fedélzeti kiszolgálás színvonala, a fedélzeten elérhető technikai szolgáltatások, a légitársaság státusza, hatékony és megbízható poggyászkezelés és csomagtárolás. Fontos, hogy szegmensek szerint változnak az igények, például a hosszú úton részt vevő utasok számára az étkezés nagyobb jelentőséggel bír, emellett a folyamatos kiszolgálás és szórakoztatás is előrébb kerül a rangsorban, mint a rövidebb repülő kiruccanásoknál. Ezzel szemben a rövid utaknál a kora reggeli és késő esti járatok indítása nagyon fontos, hogy az üzletember értékes idejét a lehető legteljesebben tudja kihasználni. Általában az üzleti utakon részt vevő utas férfi, ám a nők aránya ezen a téren is növekedőben van. Az utasokat átlagos életkorukat tekintve a késő húszas éveiktől az ötven éves utasokig különíthetjük el. Az üzleti repülések gyakoriságának növelésében kedvező szerepet játszik a globalizáció mindjobban terjedő folyamata, mely által az üzleti élet is nemzetközivé válik, így az

utazások az üzleti életben részt vevők mindennapjaihoz hozzá tartozó rutinná váltak. A már fentebb említett kommunikációs technológiák, a céges autók, a fejlődő vasúti szolgáltatások, az egyre zsúfoltabbá váló repülőterek azonban mind negatív faktorként jelentkeznek a szektor növekedését illetően. Ugyanakkor számos üzleti tranzakció személyes lebonyolítást igényel, és az egymástól nagy távolságra lévő partnerek kommunikációja az időzónák miatt is csak személyesen (és mivel a távolság nagy, általában repülővel) oldható meg. Jellemző tendencia, hogy a vállalaton belüli kommunikációban (például a különböző országokban lévő leányvállalatok között) a kommunikációs technológiai forradalom vívmányai jobban terjednek, mint a különböző vállalatok közötti kommunikációban.

A légitársasággal szemben támasztott elvárások listáján a szabadidős utasoknál a repülőjegy ára jóval előrébb helyezkedik el, mint üzleti utastársaiknál. Ennek oka főleg az, hogy ezek az utasok a saját pénzüket költik, és nem a vállalatét, általában többen utaznak együtt, ami így a tényleges költségviselőkre (például családi nyaralásnál a szülőkre) nagyobb terhet hárít, végül pedig a repülőjegy számukra általában csak az utazás egy részét jelenti, és a többi költség is jelentősnek mondható. Az olcsóbb repülőjegyek kedvéért ugyanakkor nagy részük hajlandó engedményeket tenni, illetve elfogadni az egyszerűbb, kevésbé igényes fedélzeti ellátást és szolgáltatási színvonalat. Emellett persze számukra is nagy fontossággal bír a biztonság kérdése, ami minden utas alapkövetelménye repülőre szálláskor. A piaci igényeik szezonálisak, ehhez a vállalatnak igazodnia kell (például kiegészítő reklámkampány indításával a nyári szezon előtt). A fedélzeti ellátás és kiszolgálás, illetve szórakoztatás nagyon fontos számukra, hiszen ők a repülést nem munkaszakaszként élik meg, mint az üzletemberek, akik általában az utazás perceit a tárgyalásra való utolsó felkészülésre fordítják, hanem ők a repülést annak első percétől az utolsóig ki akarják használni és élvezni (kivéve persze a repüléstől féltő utasokat). A piac tehát igen érzékeny, az utasok kormegoszlását illetően pedig meglehetősen változatos, hiszen sok kisgyermek utazik családjával, illetve sok nyugdíjas az évek során megspórolt pénzét utazásra költi. A nők és férfiak aránya is nagyjából megegyezik az utasok körében. Általában a jövedelemszint növekedésével és az egyre kisebb családok elterjedésével, ahol az elkölthető jövedelem is nagyobb, ezen piac bővülése várható, amit persze felerősít az egyre olcsóbbá váló repülőjegyek megjelenése is. A terrortámadások (2001. 09. 11.), a

népszerűségnyatlás, a rendelkezésre álló infrastrukturális kapacitás és a turizmus telítettsége azonban hátrányosan érinthetik a szektort.

A légi fuvarozás sajátossága a személyszállítással való fő ellentétében fedezhető fel: míg az elutazó utasok többségében vissza is térnek, addig az elszállított árukra ez egyáltalán nem igaz. Az áruk ráadásul rendkívül összetettek, minden fajta más tárolást, kezelést és szállítást igényel. A sürgősségi szállításoknál a repülő gyorsasága az, ami versenyelőnyt biztosít a többi közlekedési ággal szemben, és ebben az esetben a megbízó számára az áru időben való leszállítása mindennél, még az árnál is fontosabb. A romlandó áruk fuvarozásánál is a gyorsasági faktor billenti a mérleget a légi fuvarozás javára, hiszen például a fizikailag romlandó élelmiszereket vagy virágokat messzi tájakra csak repülővel lehet kiváló állapotban elszállítani, míg a gazdasági értelemben véve romlandó áruk (például újságok, egyre rövidülő életciklusú termékek) gyors leszállítása a termék rendeltetése miatt fontos. A nem romlandó, tehát gyakorlatilag nem életbe vágóan sürgős szállítmányok szállításánál a megbízónak számos más lehetősége van a fuvarozó kiválasztására, ezen a területen a légiközlekedés versenyelőnye csökken. Az egyre jobban terjedő konténeres szállítás, a kombinált (multimodális) közlekedési szolgáltatások versenytársként jelentkeznek ezen áruk esetében. A légi fuvarozó csak kiemelkedő szolgáltatásaival tudja meggyőzni a potenciális ügyfelét vállalata szolgáltatásainak igénybe vételéről, melyek a kedvezőbb csomagolási, biztosítási költségek és a cash flow előnyök lehetnek. Emellett nem elhanyagolható szempont, hogy a légi fuvarral a vállalat alacsonyabban tarthatja készleteit, a just in time koncepciót megvalósíthatja, a piacokra könnyen beléphet és könnyen el is hagyhatja azokat. A számítógépes foglalási rendszerek fokozatos terjedésével és a szállítmány folyamatos monitoringjának kialakításával, mely segítségével a megbízó nyomon követheti árujának helyét és állapotát, a szolgáltatások köre eredményesen bővíthető.

A siker receptje: végy egy hatékony marketing stratégiát...

Az iparág, az összpiac majd az ügyfelek vizsgálatának eredményeire építve lehetséges egy jól megalapozott vállalati stratégia kialakítása. A sikeres piaci szerepléshez jól kidolgozott, alaposan átgondolt és folyamatosan felülvizsgált, rugalmas marketing stratégiára van szükség. Az úgynevezett 7 P teljes összhangja az, ami képes ezt megteremteni, azaz az

eladásra kínált termék/szolgáltatás, annak ára, értékesítése és kommunikációja koherens egészet kell, hogy alkosson az emberi tényezőkkel, a tárgyi elemekkel és magával a folyamattal is, melyek a szolgáltatásjelleg sajátosságait jelentik.

Összegezve az eredményes szerepléshez a vállalatnak egy minden területet felölelő marketing stratégiát kell készítenie. Ez légitforgalmi vállalatok esetében lényegében négy féle lehet: a három szegmensre külön koncentráló, illetve a mindhárom szegmenst egyszerre megcélzó vállalat stratégiája. (A többi kombinációtól most eltekintünk).

Az üzleti utasokra koncentráló társaság előnye az egyszerre csak egy piacra koncentrálásban áll, mely ugyanakkor egyszerre hátrányként is jelentkezik, mivel az optimális szinergia⁴⁴ így nem biztosítható (mely a több szegmensre való fókuszáltsággal elérhető az alacsony egységköltségek által). A magas igényeknek megfelelő emelt szintű szolgáltatások kialakítása költséges folyamat, mely mellé még hátrányként jelentkezik a periodikus keresletcsökkenés: például hétvégén, vagy ünnepekkor, mikor az emberek nem dolgoznak, visszaesik a forgalom. Az iparágat egyébként is fenyegető alternatív megoldások szintén elvonhatják az üzleti utast a vállalatoktól, akik, mivel más szektorban nem vetették meg lábukat, nehézségekkel fognak szembesülni. Megoldás lehetne ilyen esetekre persze a más részpiacok, elsősorban a szabadidős utasok piacának megcélzása, azonban ez marketing szempontból rettentően nehéz feladat, hiszen a magát egykoron a magas igényű üzletember kiszolgálására szakosított társaság nehezen győzheti meg a szabad idejében utazót szolgáltatásainak olcsóságáról, mely azon a piacon a légitársaság választásának fő szempontjainak egyikét képezi.

A szabadidős utasok piacán tevékenykedőkre is igaz ugyanez, nekik sem könnyű az átállás az üzleti utasokat kiszolgáló arculatra. Ezen a piacon az alacsonyabb árakkal lehet piaci részesedéshez jutni, melyek kialakítását az alacsonyabb költségszint teszi lehetővé. A keresletingadozás itt is érvényesül, a hétvégekre jellemző általában a nagyobb forgalom, mely mellett szezonális ingadozás is tapasztalható. Az egy szegmensre koncentrálás előnyei itt is megmutatkoznak, mely ugyanúgy szinergiavesztéssel párosul. A piac meglehetősen instabil, a különböző események, például terrortámadások jobban befolyásolják, mint az üzleti szegmenst, hiszen az üzletembernek muszáj utaznia

⁴⁴ szinergia: egymást erősítő hatás (<http://phare.mrginfo.com/palyazat4/fogalom.php>)

munkájából adódóan, a szabadidejét töltő utas számára azonban ez nem feltétlenül szükséges.

A csak légi fuvarozással foglalkozó vállalatoknál az egy piacra való koncentrálás előnye és hátránya (ahogy a másik két egyszegmenses piacnál már láttuk) szintén megmutatkozik. Előny, hogy a repülőgép teljes ráterét a szállítványoknak lehet szentelni, míg a kiegészítésként, utasszállítás mellett fuvarozást végző társaságoknál csak a „maradék” teret lehet erre a célra felhasználni. Különbséget kell tenni a sürgős szállítványokra, illetve a rutin szállítványokra szakosodott vállalatok között. Általában a sürgős és kis csomagokat szállítók vannak jobb piaci helyzetben, mivel a rutin áruszállítás más közlekedési eszközökkel olcsóbban is megoldható. Nehézségként jelentkezik ezen társaságoknál még egy hátrány, mely abban áll, hogy a szállítványt csak egy irányban kell leszállítani és az üres repülőgép visszahozása a kiinduló pontra teljesen gazdaságtalan. A szolgáltatások kialakítása igen költséges, a hatékony rakománykezelés és a manapság egyre jobban terjedő árumonitoring rendszer kiépítése igen drága feladat. Versenytársként az áru fuvarozást csak kiegészítő tevékenységként végző vállalatok is jelentkeznek, gyakran olcsóbb árakkal elcsábítva a vevőket (ehhez azért hozzátartozik, hogy az ilyen szolgáltatások általában kevésbé megbízhatóak, mivel elképzelhető, hogy előre nem látott körülmények miatt a szállítványt nem tudják leszállítani: például több üzemanyagot kell tankolni és a gép már nem bír el több rakományt).

A mindhárom szegmensben (üzleti utasok, szabadidős utasok szállítása és áru fuvarozás) egyaránt jelen lévő vállalatok egyszerre több lábon állnak, tehát ha valamelyik szektor recesszióban van, a másik részpiacok ellensúlyozhatják a felmerülő veszteségeket. Az eddig oly sokat emlegetett szinergia is elérhető, a vállalat ki tudja hozni a maximumot a lehetőségeiből. Azonban az ilyen stratégia kialakítása az eddigieknél nagyobb kihívást jelent és sokkal nehezebb eredményesen megvalósítani, hiszen egyszerre kell vonzani a meglehetősen különféle igényekkel rendelkező vevőköreket. Ehhez az is hozzájárul, hogy az ilyen vállalat számára versenytársként jelentkeznek a szintén „három szakos” társaságok mellett a szakosodottak is, melyek, éppen szakosodott mivoltuk miatt emeltebb szintű és kifinomultabb szolgáltatást tudnak nyújtani. A nehézség legfőképpen a kommunikáció területén jelentkezik.

Mind a négy szektorban találhatunk kimagaslóan jó eredményekkel szereplő és kimondottan csúfos vereséget szenvedő példákat is. Bármely szektor mellett döntsön is a

vállalat, fontos, hogy lehetőleg végzetes hiba nélküli stratégiával operáljon. Ezek a hibák Stephen Shaw szerint hat kategóriába sorolhatók. Az első fontos tényező, hogy a társaságnak profitorientált vállalkozásként kell működnie, mely sok állami tulajdonú cégnél az egyéb funkciók ellátása mellett lehetetlen volt. Emellett található olyan példákat is, ahol a cég az igazgató egy ellenségén való bosszút állásra született, illetve ahol a cégvezetés az irányítást és a tevékenykedést egyfajta hobbiként éli meg. A túldiverzifikáció és a túlspecializáció egyaránt csapdát jelent, ezek a harmadik csoportba tartoznak. A negyedik veszély a terjeszkedés ütemének milyenségében rejlik: a túl lassú terjeszkedés, illetve a stagnálás és a túl gyors növekedés egyaránt veszélyes lehet. Fontos a versenytársak lépéseire megfelelő időben történő megfelelő válasz adása, végül pedig a realista szemlélet fontossága kiemelkedő, hiszen a környezet bármely pillanatban változhat, új kihívások elé állítva ezzel a vezetést. A túl optimista jövőképpel rendelkező társaságok csak a jó szerencsében bízhatnak, ami az üzleti életben a tartós siker eléréséhez önmagában édes kevés.

4. A fapados légitársaságok

A magyar nyelvben csak fapados vagy diszkont légitársaságoknak hívjuk az alacsony szolgáltatásszínvonalat felkínáló légivállalatokat, melyek ezáltal igen alacsony árakkal hódítanak a világ minden táján, egyre több ember számára elérhetővé téve a repülőgéppel való utazást. Az angolul low cost carriernek nevezett vállalatok fő sajátossága az úgynevezett „no frills service”, azaz az extra tartalmaktól mentes szolgáltatás felkínálása.

Az első ilyen profilú diszkont légitársaságot az Amerikai Egyesült Államokban jegyezték be Southwest néven, mely társaság 1971-ben kezdte meg működését. A minta olyan sikeres lett, hogy azóta egyre szaporodik az ilyen profillal rendelkező vállalatok száma (Magyarországon is), olyannyira, hogy napjainkra beköszöntött a fapados repülés kora, mely átformálta a piacszerkezetet. Európában számuk az ötvenet is elérte, egyes források szerint 64-et számlálunk⁴⁵, Észak Amerikában 13 ilyen társaság tevékenykedik, Ázsiában is növekszik a számuk, míg Afrikának és Dél-Amerikának is vannak alacsony díjtételű szolgáltatásokat felkínáló vállalatai. A fapadosok nem csak sokan vannak, hanem óriási sikereket is érnek el. Mind nyereségességük, mind fajlagos piaci kapitalizációjuk messze felülmúlja a hagyományos légivállalatokéit, és az előrejelzések szerint jelenlétük a piac eddigi favoritjainak számító társaságok számára egyre komolyabb fenyegetést rejt magában. De mi is a siker titka?

A "fapados recept"

Alapvető különbség a hagyományos vállalatokkal szemben, hogy a fapadosok eltérő költségstruktúrát alkalmaznak. Fontos megjegyezni azonban, hogy az alacsony költségekkel való operálás nem mehet a biztonsági színvonal rovására, hiszen egy légitársaság (legyen hagyományos vagy fapados) működése csak akkor lehet engedélyezett, ha a vonatkozó jogszabályokban leírtaknak maradéktalanul eleget tett. Tehát a biztonsági előírások betartásán nem lehet spórolni, viszont számos más területen igen.

Az alacsony díjtételű szolgáltatások azt jelentik, hogy ezen fuvarozók a hagyományos fuvarozók által nyújtott magas szintű szolgáltatáscsomag szinte minden elemét csökkentik, ennek fejében az utas olcsóbban válthat jegyet (a fapados és a hagyományos költségtételeket az 5. sz. és a 6. sz. melléklet tartalmazza). A fedélzeti és földi kiszolgálás minimális szintű (a fedélzeten nincsen ingyen étkezés, nincsen fedélzeti magazin, nincsenek ingyenes újságok és nincsen vetítés sem), az utas kizárólag azért fizet, hogy felüljön a repülőgépre (a JetBlue kivételével ülőhelyelosztás sincsen) és eljusson a célállomásra, extra szolgáltatások igénybevétele nélkül. A költséges irodahálózat fenntartását és ezáltal a személyzeti költségeket is megspórolják: foglalni (néhány

⁴⁵ www.lowcostairlines.org, 2004. 11. 08.

kívétellel) csak Interneten vagy telefonon lehet. Nem vesznek részt a globális számítógépes helyfoglalási rendszerekben (Amadeus, Galileo, Sabre, Worldspan), ehelyett az olcsóbb saját weboldalakon értékesítenek (a keleti térségekben, ahol az internethozzáférés és a hitelkártya-elterjedtség még nem olyan magas fokú, ez az értékesítési módszer nem hatékony). Nem kell repülőjegyet nyomtatniuk - elég, ha az utas rajta van az utaslistán. Általában nincsen törzsutas-program, így senki sem utazik ingyen. A gépek kevés időt töltenek a földön, a kihasználtságuk így maximális, gyorsabban megtérül a vételáruk. Az ilyen társaságok által kedvelt légi járművek a Boeing 737 és az Airbus 319/320, melyekkel 107-185 utas szállítható. Rendszerint nem a nagy hubokat, hanem az ezektől távolabb eső, kisebb forgalmú és főleg olcsóbb repülőtereket használják, így megtakarítható a forgalmasabb légikikötők kiemelkedően magas használati díja. Pontosan emiatt előfordulhat, hogy a konkrét úti célhoz való eljutáshoz a transzferköltségek kiugróan magasak lehetnek, ennek minden utazás alkalmával célszerű az utasnak utánanéznie. A társaságok általában tranzitfelelősség nélküliek, ami azt jelenti, hogy a poggyászok más járatokra való továbbítása nem áll módjukban, illetve a más járatokra való átfoglalás sem lehetséges. Emellett az engedélyezett csomagok és kézipoggyászok száma és súlya szigorúan korlátozott.

Egy fapados vállalkozást már 5-8 millió euró kezdőtőkével is be lehet indítani. Mivel költségoldalon jelentős megtakarításokat érnek el, áraikat jóval alacsonyabb szinten tudják meghatározni. Árképésük sajátossága, hogy minél korábban foglal az utas, azaz minél kevesebb hely kelt még el a repülőgépen, annál olcsóbban tudja megvásárolni a menetjegyét. Nincsen kötelező minimum kint tartózkodás, és lehet csak egy útra is jegyet vásárolni. Jegyet vissza nem váltanak, de felárért lehet őket módosítani, illetve más névre átíratni. A számítógépes foglalási rendszerben csak a célállomást, az oda és visszaút időpontját és az utasok (gyermek, felnőtt) számát kell meghatározni, és a rendszer kikeresi a számunkra legkedvezőbb ajánlatot

Fapados járatokkal eddig többnyire csak úgynevezett regionális utazásokat lehetett végrehajtani, azonban már nincs messze az sem (az amerikai SkyLink légitársaság jóvoltából) hogy a tengerentúli járatok piacára is beférkőzzenek a low cost társaságok. A megcélzott utasközönségre való tekintettel elmondhatjuk, hogy a fapadosok bizony a szabadidős utazók mellett az üzleti utasok figyelmét is felkeltették: a vállalatok költségkímélő gondolkodásmódjába az olcsóbb repülőjegyek tökéletesen beleillenek.

Komoly fejtörést okoz általában a hagyományos fuvarozóknak, így a magyar nemzeti fuvarozónak, a Malév Rt.-nek is a fapadosokkal való verseny felvétele. Elterjedt az a módszer, miszerint a hagyományos társaságok vállalaton belüli diszkontjáratok kialakításával védik piaci pozíciójukat, azaz fapados jegyeket is eladásra kínálnak. Ennek kommunikációja azonban kissé ellentmondásos, hiszen az utas nem érti, miért kerül ugyanaz a jegy két külön árba egyszerre. A British Airways és a KLM saját fapados vállalkozás nyitásával próbálkoztak, a britek a Go-t, a hollandok a Buzz-t hozták létre, azonban az előbbit az easyJet, az utóbbit a Ryanair kebelezte be. A BMI British Midland's a bmibaby-t, a Delta Airlines a Song-ot, a SAS pedig a SnowFlake Airlines-t alapította meg, mint a fapadosok elleni küzdelem eszközeit.

A szakértők szerint⁴⁶ a fapados vállalatok viharszerűnek tűnő növekedése azonban veszélyben van, mivel egyszerűen túl sokan célozzák meg ugyanazt a szegmenst, ami a piac telítődéséhez vezet. Az elmúlt évek piaci trendjének következtében Európában jelenleg nagyságrendileg félszáz diszkonttársaság van, ám az előrejelzések szerint ez a szám radikálisan le fog csökkenni a kiélezett verseny miatti szelekció során. Bukásra már találhatunk példát is, az év elején a JetMagic, majd később az ír JetGreen Airways társaság jelentett csődöt.

Fapadosok vs hagyományos társaságok

A fapados társaságok megjelenése kapcsán számtalanszor felmerült a kérdés, vajon tényleg olcsóbbak-e a hagyományos társaiknál és tényleg „jó üzlet-e” a diszkont vállalatokkal való utazás, hiszen előfordulhat, az indulási időponthoz nagyon közel eső foglalás esetén, hogy a jegyár a hagyományos társaságok ajánlatait közelíti meg, ami megfontolandóvá teszi a fapados járat választását. Ez csak akkor igaz, ha a hagyományos társaságnál időben váltjuk meg a jegyet, hiszen náluk is érvényes, hogy minél később foglalunk, annál mélyebben kell a pénztárcánkba nyúlnunk. De nézzünk meg inkább egy példát!

A Légi Közlekedést Használók Tanácsa nevű fogyasztói szervezet által felvázolt utazási modell igen érdekes eredményekre jutott.⁴⁷ Két társaság, a British Airways és a Ryanair London-Frankfurt útvonalra felkínált oda-vissza útjait vizsgálták. Egy jóval előre lefoglalt

⁴⁶ Wolfgang Kurth, a Hapag Lloyd Express diszkont légitársaság (a TUI leányvállalata) elnöke (Három év kemény harc vár a fapadosokra c. cikk)

⁴⁷ Átverés a diszkont ár? c. cikk

London-Frankfurt repülőjegy, oda-vissza útra a British Airwaysnél 135 fontba, az ír Ryanair fapados társaságnál 86 fontba kerül. A Ryanair azonban a Londontól északra fekvő Stansted repülőtérről indul és szintén távoli repülőtérre érkezik Németországban is, a Frankfurttól 120 kilométerre fekvő Hahn repülőtérre. A repülőtéri transzferköltiségek így a fapadost választó utasok számára mintegy 39 fontra rúgnak. A British Airways gépe viszont a központi Heathrow repteret használja Londonban, és Frankfurtban is központi fekvésű légikikötőt vesz igénybe. A repülőtéri transzferköltiség a repterek előnyösebb fekvése miatt így a brit vállalat esetében csak 12 fontot tesznek ki. Ha összegezzük a kiadásokat, láthatjuk, hogy a két költség között csak 22 font az eltérés, ami, figyelembe véve a Ryanairt igénybe vevők 6 óra 45 percig tartó utazását a British közel fele ennyi időtartamával szemben, már nem is olyan meggyőző. Ha ehhez még azt is hozzávesszük, hogy a teljes ellátást nyújtó cégek szolgáltatásai sokkal szélesebbek, mint fapados társaiké (járattörölések, késések esetén), az utazás komfortosabb és egyszerűbb, akkor a hagyományos társaságoknak nincs mitől tartaniuk. A gyakorlatban azonban az utasok nem mindig ezen szempontok figyelembevételével döntenek, befolyással vannak rájuk a fapadosok (sokszor megtévesztő) reklámjai, így a diszkontcégeknek sikerült piaci előnyökhöz jutniuk.

Az Európai Unió és a fapadosok

Az Európai Unióban a fapadosok elterjedtsége szintén egyre nagyobb mértéket ölt. A piacvezető az ír Ryanair társaság, mely után a lutoni székhelyű easyJet következik. Érdekes és egyben megdöbbentő is, hogy mind a Ryanair, mind pedig az easyJet az év elején publikált adatok alapján megelőzte a British Airways légitársaságot a szállított utasok számát tekintve. 2004. márciusában a Ryanair 2, 14 millió utassal állt az első helyen a kontinensen belül, őt az easyJet követte 1, 997 millió utassal, míg a British Airwaysnek a szerény harmadik helyezéssel kellett beérnie, 1, 933 millió utassal. Ugyanez volt a sorrend az év első két hónapjában is, azaz a fapadosok januárban és februárban is diadalmaskodtak.⁴⁸

⁴⁸ <http://fapados.freeblog.hu>

Itt kell azonban kitérnünk egy precedens értékű Európai Unió döntésre, mely éppen az ír Ryanair vállalatot érinti. Az ügyben jellemzően két közösségi politika ellentmondásának lehetünk tanúi: nevezetesen a közös regionális- illetve a közös versenypolitikáénak. Történt ugyanis, hogy az ír légitársaság állami támogatást kapott a vallon regionális kormánytól abból a célból, hogy megtelepedjen a belga Charlerois repülőterén, mely egy válságban lévő, elhanyagolt terület. A vallon kormány 15 évre szóló szerződés keretében kívánta támogatni az ír társaságot, mely ezzel a támogatással jegyeit 12 eurós szinten tudta tartani. A 2 eurós leszállási díj helyett a Ryanairnek csak 1 eurót kellett fizetnie utasonként, és a csomagkezelési tarifának is csak az egytizedét rótták a társaságra. A támogatás munkahelyteremtést és területi fellendülést volt hivatott elősegíteni, azonban egy februári Brüsszeli Bizottsági döntés értelmében a kapott összeg 15 %-át a vállalatnak vissza kell fizetnie. Ezzel a döntéssel a Bizottság egyrészt hangsúlyozni kívánta a regionális repülőterek fejlesztésének a gazdaságra való élénkítő hatását (azzal, hogy nem nagyobb összeget kért vissza), másrészt pedig a versenypolitika zászlaja alatt meg nem engedhető állami támogatásnak értékelte a Ryanairnek juttatott pénzforrást (azzal, hogy visszafizetést rendelt el).⁴⁹ Az esetet rendkívüli figyelemmel követte az európai légiközlekedési szakma egésze, melynek salamoni volta miatt nagy hatása lehet az iparágra. Korábban szintén volt egy hasonló történet, mikor is a Bizottság a manchesteri repülőtér hasonló gyakorlatát elfogadta. Fontos megjegyezni azonban, hogy a brit repülőtér támogatása nem volt diszkriminatív és ezáltal versenykorlátozó, a támogatásnak valamennyi légitársaság haszonélvezője volt. A Ryanairnek azonban ez már a második peresztése, előzőleg ugyanis az új Strasbourg-London járatát vétőzta meg a francia bíróság, szintén a szubvenciók miatt.

⁴⁹ Szárnyaszegetté válhatnak a fapados légitársaságok c. cikk és <http://fapados.freeblog.hu>

5. A magyar légitársasági piac

A magyar nemzeti légitársaság

A légitársasági piacok kialakulásának története kezdetén uralkodó szemlélet alapján, miszerint az erősen szabályozott piaci berendezkedés a kívánatos stratégia a szektor sajátos tulajdonságai miatt, általános volt az a gyakorlat, mely szerint minden nemzetnek meg volt a saját úgynevezett zászlós vállalata (national flagcarrier). Ezek a vállalatok állami tulajdonú, tehát központi irányítás alá eső társaságok voltak, melyek prioritást élveztek a piacon jelen lévő többi (ha egyáltalán volt ilyen) társasággal szemben, szinte minden tekintetben. A széles körben elterjedt piaci liberalizáció következtében a versenyszempontok előtérbe helyezésével azonban ez a megkülönböztetett elbánás már nem alkalmazható, a piacon nincsen kivételezett vagy támogatott vállalat, minden szereplőnek magának kell megállnia a helyét a piaci versenyben. A jogi környezet hirtelen megváltozása azonban a gyakorlatba ültetve igen fájdalmas lehet az eddig dédelgetett és hön óvott állami nagyvállalatok számára, melyek éppen elkényelmesedtek voltak miatt nehezen alkalmazkodnak a piaci körülményekhez.

Ilyen állami vállalat, még ma is, a Magyar Légitársasági Rt, azaz a Malév Rt. is. A nemzeti társaság hosszú múltra tekinthet vissza, az idén ünnepelte fennállásának 58. évfordulóját. Tevékenységi köre széleskörű, a menetrend szerinti szállítás és chartertevékenység mellett áru- és postafuvarozással, árukezeléssel, földi kiszolgálással és üzemanyag-értékesítéssel is foglalkozik. A vállalat 1992 óta 100 százalékgig állami tulajdonban van, részvényeinek 97,9 %-át az ÁPV Rt. birtokolja, míg a maradék 2,1% kisbefektetők kezében van.⁵⁰ Napjaink privatizációs hulláma a Malévet is elérte: a társaság eladására kiírt tender 2004 őszén zárult le, így a vállalat jövőbeni tulajdonosi struktúrájának alakulása még nem tudható. A nemzeti többségi tulajdon fenntartása azonban elengedhetetlen, mivel Magyarország számára a Malév a légitársaságpolitika megvalósításának egyik eszköze, melyet a megkötött kétoldalú kormányközi légitársasági megállapodások alapján nemzetközi légi útvonalak kiszolgálására jelölnek ki. Mivel szerződéseink túlnyomó része nemzeti többségi tulajdonhoz és tényleges

⁵⁰ Malév éves jelentés, 2003, 35. p.

ellenőrzéshez köti az egyezményekben nyújtott légi szabadságjogok gyakorlásának lehetőségét, mindenképpen szükséges a többségi magyar tulajdoni hányad és a tényleges ellenőrzés fenntartása a megszerzett jogok megtartása érdekében. (Ez csak az EU-n kívüli országokkal megkötött szerződésekre érvényes, mivel az EU tagokkal kötött szerződéseink szabályozó szerepét 2004. május 1.-től az EU jog váltotta fel. Az Európai Unió tekintetében a közösségi fuvarozó (community carrier) fogalma lép életbe, mely a tagállamok vagy azok állampolgárai számára tartja fenn a többségi tulajdon és ellenőrzés lehetőségét.)

A Malév 11 milliárd 700 millió forintos alaptőkével rendelkezik, alkalmazottainak száma meghaladja a 2600-at. A társaság bázisa a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér. A világ különböző országaiban, összesen 40 célállomáson található Malév képviseleteket, a társaság járataival évente több, mint kétmillió utas repül. A cég folyamatosan modernizálja és fiatalítja flottáját, így a volt szovjet gépeket nyugati típusú, majd azokból is a legújabb gépek váltották fel (Boeing Next Generation). A Malév is, mint más társaságok, keresi az értékes szövetségi kapcsolatokat. Együttműködési megállapodása van a holland királyi légivállalattal, a KLM-mel, és ezáltal az amerikai NorthWest légitársasággal is, az orosz Aeroflottal és a spanyol Air Európával. Stratégiai célja a Sky Teamhez való csatlakozás, melynek jegyében a cseh CSA társasággal vonta szorosabbra az együttműködés szálait. A stratégiai szövetségben való tagság várhatóan 10 %-kal növelné a cég bevételeit,⁵¹ mely igen fontos lenne a folyamatosan veszteségekkel küszködő légivállalat szempontjából.

A társaság messzemenő megbízhatóságát tanúsítja az ISO9001 szabvány és az Air Operator's Certificate megszerzése is, mely utóbbi bizonyítja, hogy a hazai légivállalat megfelel az Európai Unió Egyesített Légügyi Hatóságainak (JAA) légivállalatok számára előírt feltételrendszerének. Az ez év végére várt Sky Team tagság is csak fokozná a Malév jó hírnevét, mely egy még szilárdabb közép-kelet-európai pozíciót eredményezne. A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér regionális szerepének erősítéséhez szintén nélkülözhetetlen a szilárd alapokon álló nemzeti légitársaság. Azonban semmit sem adnak ingyen, így a Malévnek is meg kell küzdenie a már felmerült és a még előtte álló nehézségekkel annak érdekében, hogy alkalmazkodása a piaci liberalizációhoz, az EU

⁵¹ Stratégiai szövetségben a Malév c. cikk

szabályozásához és a kor légitársaságának globális követelményeihez sikeresnek mondható legyen.

Az Európai Unió bővítése kapcsán felmerült a kérdés, hogy a csatlakozó államok és legfőképp azok légitársaságai miképpen lesznek képesek a piaci liberalizációhoz alkalmazkodni és a megváltozott körülmények között működni. A Neue Zürcher Zeitung a kérdés kapcsán a Malévt is megemlítette, mint a kihívásokra kevésbé felkészült példát.⁵² A cseh CSA-hoz képest a magyar társaság nem volt kellőképpen felkészülve a csatlakozásra, amit a legutóbbi vezetéváltás (2003. májusa) is igazolt, mely, a lap szerint, csak „elodázza a stratégiai döntéseket”. A csatlakozás óta eltelt több mint fél év tükrében elmondhatjuk, hogy a Malév igyekszik megfelelő reakciókat adni a piaci változásokra és megállni a helyét az éles versenyben, azonban régi beidegződése, miszerint az állam a háttérből segítséget nyújt, csak nagyon nehezen múlik el.

A kiélezettebb piaci verseny a hazai légitársaságot is ugyanúgy érinti, mint a többi nemzet vállalatait. A versenyben maradáshoz a Malévnak változtatnia kell stratégiáján, dinamikusabb és expanzív vállalati tevékenységet kell folytatnia. Folyamatos járatnyitásokkal igyekszik még több utas igényeinek megfelelni, és ezáltal a térségben pozícióját erősíteni. Az egykoron „szállunk rendelkezésére” szlogen „még egy ok az utazásra” mottóvá változott, a reklámkampányok szélesebb tömegeket igyekeznek megcélozni. A fapadosokkal való verseny következtében a társaság akciókkal színesíti kínálatát és árképzési reformmal átláthatóbbá teszi árrendszerét. A kor követelményeinek való megfelelés érdekében fejlesztik az internetes értékesítési rendszert is, a weboldal szolgáltatásait folyamatosan bővítik. Ezzel a Malév is elismerte azt a tendenciát, hogy a világhálón való aktív jelenlét fontos faktora a vállalati szereplésnek és hozzájárul a vállalati arculat kialakulásához. A jövő nagy kihívása, hogy a társaság az új tulajdonosi összetétellel ne akadjon meg a fejlődés útján, sőt, a változás új lendületet adjon a cég sikeres működéséhez.

A Malév összefoglaló eredményeit a 8. sz. melléklet, bevételeinek megoszlását a 9. sz. melléklet tartalmazza.

⁵² Mi lesz a Malévvval a csatlakozás után c. cikk

Fapadosok Magyarországon

A magyar piacon is, mint ahogy az egész Unió területén is, egyre inkább jellemzővé válik a diszkont légitársaságok jelenléte (a hazánkba járatokat indító társaságok listáját a 7. sz. melléklet közli). A legelső fapados gép 2003. május 22-én szállt fel Ferihegyről (a Germanwings társaság gépe Budapest és Köln között szállította utasait), azóta egyre több diszkont légitársaság üzemeltet magyarországi pontokról.

Hazánk által kötött kétoldalú egyezmények nem ismerik a fapados járatok fogalmát, azonban, mivel az ilyen társaságok is meghirdetett menetrend szerint közlekednek, a jogi szabályozási háttérrel szintén ezek a megkötött kétoldalú egyezmények szolgáltatják.

A diszkont légitársaságok megjelenése igen sok előnyt jelent Budapest és a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér számára. Az olcsóbb jegyárakat igénybe vevő turisták így könnyebben eljutnak hazánkba, mely a magyar turizmus számára kiemelkedő jelentőségű, míg hazánk polgárai számára is elérhetőbbé válik egy külföldi utazás megvalósítása. A repülőtér utasforgalma és ennek következtében bevétele növekszik, az eddig kihasználatlan és elhanyagolt 1-es terminál újra hasznosíthatóvá válik, annak nagy összegű felújítása jelenleg is tart. Sajátos ellentmondás, hogy éppen a Repülőtér csábítja ide a diszkont társaságokat, akik számos előnyük mellett végső soron a Malév konkurenciáját jelentik.

Két magyar fapados társaságról is itt kell szólnunk, a Wizz Air Hungary Kft-ről és a Sky Europe leányvállalatáról.

A Wizz volt az első magyar tulajdonú diszkont légitársaság, melyet 2003-ban vettek fel a brit cégjegyzékbe, majd a vállalat Magyarországon és Lengyelországban hozott létre leányvállalatokat. Érdekesség, hogy a hazai menedzsment tagjai a Malév volt vezetői köréből kerültek ki, a cég élén Váradi József, a Malév volt vezérigazgatója áll. A Wizz tevékenysége meglehetősen sikeres, a vállalat járatainak bővítését tervezi a közeljövőben többek között török, orosz és ukrán desztinációkra. Dinamikus reklámkampányaikkal és akcióikkal (még a fapados árból is lehet engedni) erős piaci pozíciót teremtettek maguknak.

A Sky Europe egy szlovák alapítású légitársaság, melynek magyarországi leányvállalata működik hazánkban. A társaság sikereire jellemző, hogy egyetlen év alatt 600%-os

utasszámnövekedéssel büszkélkedhet,⁵³ így a piacon komoly konkurenciát jelent nem csak a hagyományos társaságoknak, hanem a többi alacsony költségű vállalat számára is.

Konklúzió

A légitársaságokban már lezajlott és még folyamatban lévő liberalizáció teljesen megváltoztatta az alágazat kereteit, egy sokkal szabadabb, versenyre orientált, a kor gazdasági kihívásainak megfelelő ágazat jött létre. A szabályozási háttérben kezdődött változások csak lassan, fokozatosan ölthettek globális méreteket, azonban a minden ágazatot a fejlett világban meghódító liberalizáció mára szinte teljes kizárólagosságot nyert. A törvényalkotók oldalán kívül a piaci szereplőknek is alkalmazkodniuk kellett a megváltozott körülményekhez és adaptív vállalati stratégiákkal kellett fellépniük az addig sokuk számára ismeretlen versenytársakkal szemben. Az Uniós tagság által hozott megváltozott piaci körülményekhez való alkalmazkodás nagy kihívást jelent Magyarországon is, mind az állam, mind pedig a vállalatok számára. Világossá vált, hogy ugyanúgy, mint más szektorok vállalatainak, a légitársaságoknak is (mások mellett) a minőségi szolgáltatásokra, az innovációra, a széles és sokszínű szolgáltatásválasztékra és a márkanév által kialakított cégimázsra kell támaszkodniuk a piacon való sikeres szereplés érdekében. Csak az a marketingstratégia tud egy vállalatot életképesé tenni, mely az utasok igényeihez igazodik, maximálisan illeszkedik a felkínált szolgáltatás természetéhez és mellyel a személyzet is azonosulni tud.

Véleményem szerint a légitársaságok liberalizáció hatásait nehéz pár mondatban vázolni. Végül soron a folyamat nyertesei az utasok, akik olcsóbban repülhetnek egyre növekvő számú célállomásokra egyre több társaság járataival. Azonban a liberalizáció nem jelent

⁵³ 210 ezernél jár a Sky Europe c. cikk

korlátok és korlátozások nélküli szabadságot, az illetékes hatóságok felelősek a kereteket biztosító szabályozásokért és azok betartatásáért. Az állam szerepe ugyanakkor ezen a ponton többnyire be is fejeződik, és a vállalatok szabadon hozott döntéseikkel önállóan működnek. Fontos megjegyezni azonban, hogy a liberalizációs pálya korántsem olyan egyértelmű, főleg olyan országokban, ahol a légitölekedési liberalizációnak nincsenek nagy hagyományai és a légitölekedés fejlettsége bizonyos mértékű protekciónizmust eredményez. Például Oroszország esetében az Európai Unió hiába rendelkezik liberalizált belső légitölekedési piaccal, ha az orosz fél dirigizmust tart kívánatosnak. Ezen országok kitartó politikája miatt a globális mértékű liberalizáció még nem nyerhetett kizárólagosságot, és hogy ez valaha is megtörténik-e, még nem látható előre.

Melléklet

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

1.sz.melléklet

**Magyarország által megkötött kétoldalú kormányközi légiközlekedési
megállapodások**

Ország	Aláírás
Afganisztán	Kabul, 1977. október 16.
Albánia	Budapest, 1958. január 16.
Algéria	Algír, 1970. november 19.
Bosznia-Hercegovina	Budapest, 2004. április 27.
Brazília	Brazíliaváros, 1997. április 3.
Bulgária	Szófia, 1969. augusztus 29.
Dél-Afrika	Budapest, 1993. augusztus 31.
Egyiptom (Egyesült Arab Köztársaság)	Kairó, 1958. március 20.
Etiópia	Addis Abeba, 1965. május 25.
Fülöp-szigetek	Budapest, 1992. május 21.
Ghána	Budapest, 1961. október 23.
Guinea	Conarky, 1971. december 7.
Hong Kong	Budapest, 2001. április 26.
Horvátország	Bécs, 1995. június 7.
India	Új-Delhi, 1966. február 23.
Indonézia	Jakarta, 1994. szeptember 20.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

Irak	Budapest, 1960. március 2.
Irán	Budapest, 1994. március 25.
Izrael	Jeruzsálem, 1989. március 1.
Jamaika	Budapest, 1986. április 11.
Japán	Budapest, 1994. február 23.
Jemeni NDK	Budapest, 1975. május 3.
Jugoszlávia	Belgrád, 1975. május 3.
Kanada	Budapest, 1998. december 7.
Katar	Budapest, 2002. június 12.
Kazah Köztársaság	Almati, 1995. március 9.
Kína	Budapest, 1993. szeptember 15.
Koreai Köztársaság	Budapest, 1989. november 22.
Kuba	Budapest, 1974. március 29.
Kuvait	Kuvait, 1979. március 19.
Libanon	Bejrút, 1966. január 15.
Líbia	Tripoli, 1975. november 27.
Macedónia	Budapest, 2000. május 11.
Malajzia	Kuala Lumpur, 1993. február 19.
Marokkó	Rabat, 1967. március 21.
Moldovai Köztársaság	Budapest, 1995. április 19.
Mongólia	Ulánbátor, 1994. szeptember 13.
Nigéria	Budapest, 1977. március 31.
Norvégia	Budapest, 1959. április 30.
Orosz Föderáció	Moszkva, 2002. december 20.
Pakisztán	Budapest, 1977. május 11.
Románia	Budapest, 1969. május 13. és 1995. szeptember 12.
Sierra Leone	Budapest, 1975. november 5.
Svájc	Budapest, 1967. július 19.
Szingapúr	Szingapúr, 1990. március 9.
Szíria	Damaszkusz, 1962. október 18.
Szovjetunió	Budapest, 1968. december 2.
Szudán	Khartoum, 1970. augusztus 23.
Thaiföld	Bangkok, 1993. február 17.
Törökország	Ankara, 1966. június 28.
Tunézia	Budapest, 1968. június 17.
Ukrajna	Kijev, 1995. május 19.
USA	Budapest, 1989. július 12.
Vietnam	Hanoi, 1998. február 4.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

Európai Unió országokkal kötött egyezmények

Ausztria	Budapest, 1959. július 17.
Belga Királyság	Budapest, 2001. május 22.
Ciprus	Nicosia, 1964. június 2.
Csehszlovákia (Csehország tekintetében)	Budapest, 1966. április 27.
Dánia	Budapest, 1958. július 17.
Egyesült királyság	London, 1960. október 25.
Finnország	Helsinki, 1962. február 13.
Franciaország	Párizs, 1960. május 2.
Görögország	Athén, 1963. április 27.
Hollandia	Budapest, 1991. szeptember 12.
Írország	Budapest, 1992. június 29.
Lengyelország	Varsó, 1976. február 12.
Lettország	Budapest, 1993. március 9.
Litvánia	Noordwijk, 1993. május 26.
Luxemburg	Budapest, 1964. november 3.
Málta	Málta, 1987. december 16.
Németország	Budapest, 1989. december 18.

Az elektronikus könyvtár teljes szövege dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

Olaszország	Budapest, 1974. május 25.
Portugália	Lisszabon, 1975. május 22.
Spanyolország	Madrid, 1974. április 30.
Svédország	1957. augusztus 2.
Szlovákia	Pozsony, 1999. szeptember 6.
Szlovénia	Keszthely, 1992. május 24.

A tagállamok egymás közötti viszonyait a kétoldalú légitársasági megállapodások helyébe lépő közösségi jogszabályok rendezik.

Forrás: Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

2.sz.melléklet

JAA, ECAC, EU és Eurocontrol tagállamok

ECAC (41 tag)	Eurocontrol (33 tag)
Azerbajdzsán	Bosznia-Hercegovina
Szerbia-Montenegró	Albánia*
Örményország*	Bulgária*
Izland	Horvátország
	Macedónia*
	Moldova*
	Monaco
	Norvégia
	Románia
	Svájc
	Törökország

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

szállított utasok (millió)	223.1	341.4	359.8
várótermek	400	390	575
géppark	1.855	2.064	2.477

Készült a <http://businesstravel.about.com/od/airlinealliances> oldalon található Tourism Futures International: Industry issues and Trends-Airline Alliances cikk és a szövetségek honlapján található információk alapján. A oneworld adatai 2004. júniusiak, a SkyTeam adatai 2004. nyáriak, a Star adatai 2004. szeptemberiek.

A sikeres légitársaság marketingmixe

4.sz.melléklet

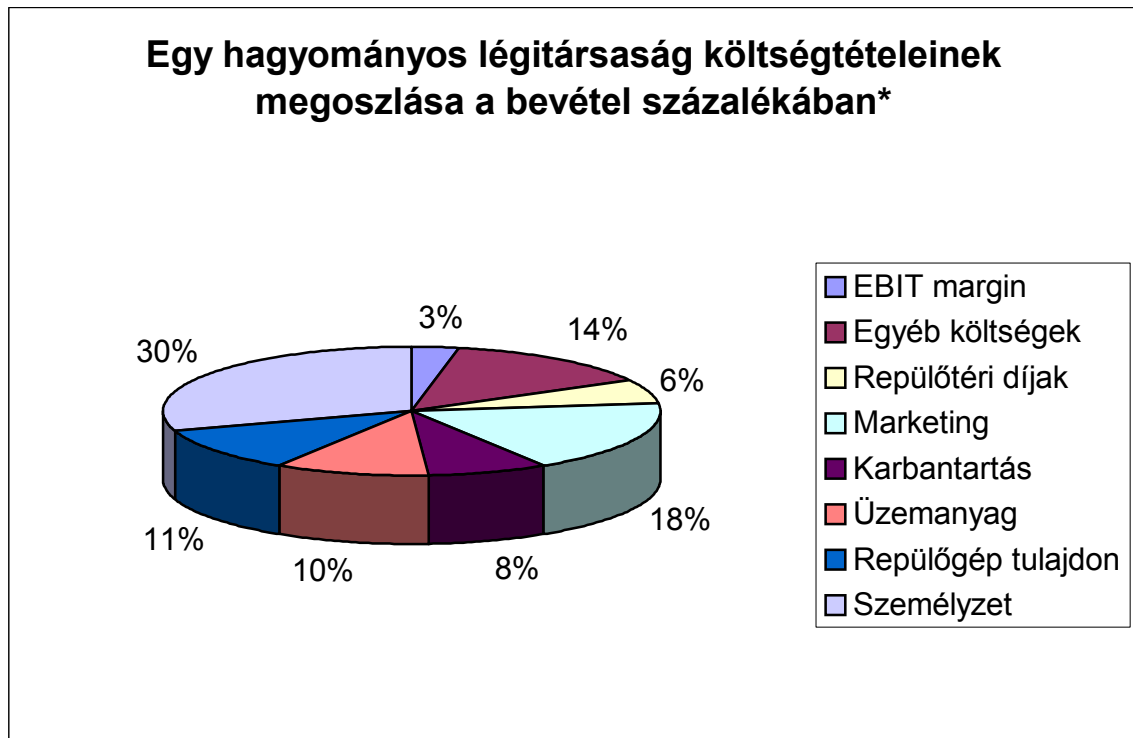
7P	Légivállalatok esetében...	A sikeres légitársaság...
TERMÉK (PRODUCT)	<ul style="list-style-type: none"> A repülőgépen való utazás vagy szállítás, azaz maga a szolgáltatás-tevékenység 	...kifogástalan szolgáltatást nyújt a biztonság, a kényelem, a megbízhatóság és a minőség jegyében
ÁR (PRICE)	<ul style="list-style-type: none"> A repülőjegy ára, melyhez addicionális költségként 	...a megcélzott utasok számára megfizethető, a szolgáltatás színvonalát tükröző árakat képez

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

	hozzáadódik a repülőtéri illeték díja is.	
MARKETINGKOMMUNIKÁCIÓ (PROMOTION)	<ul style="list-style-type: none"> • Reklám • Sales management • Public Relations 	...az utazóközönség megnyerése érdekében kreatív, figyelemfelkeltő reklámkampányokat készít
ÉRTÉKESÍTÉSI CSATORNA, DISZTRIBÚCIÓ (PLACE)	<ul style="list-style-type: none"> • Computer Reservation System (CRS) • Jegyirodák • Utazási irodák • Internetes jegyértékesítés 	...a megfelelő értékesítési csatornát választja ki szolgáltatása számára és jelen van a CRS-ben is. (A fapadosoknál az internetes értékesítés terjedt el)
EMBERI TÉNYEZŐ (PEOPLE)	Minden ember, akinek közvetve vagy közvetlenül köze van a szolgáltatáshoz: irodai személyzet, reptéri alkalmazottak (check-in, vám, információ), a repülőgép ún. hajózó személyzete, de a többi utas is fontos.	...udvarias, jó megjelenésű, szakképzett személyzettel dolgozik, akik maximálisan utascentrikus hozzáállásukkal a vállalat érdekeit szolgálják
TÁRGYI KÖRNYEZET (PHYSICAL EVIDENCE)	<ul style="list-style-type: none"> • Iroda • Repülőtér • Repülőgép • Fedélzeti ellátás 	...minden, a szolgáltatáshoz kapcsolódó tárgyi elemet tudatosan és színvonalasan alakít ki
FOLYAMAT (PROCESS)	A társasággal való kapcsolatbalépés első pillanatától a repülőgép landolása után a reptér elhagyásáig.	...utasa a vállalattal való kapcsolatbalépés első pillanatától az utolsóig azt érzi, hogy a folyamatban minden érte történik, így legközelebb is ezt a társaságot fogja választani

5.sz.melléklet

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

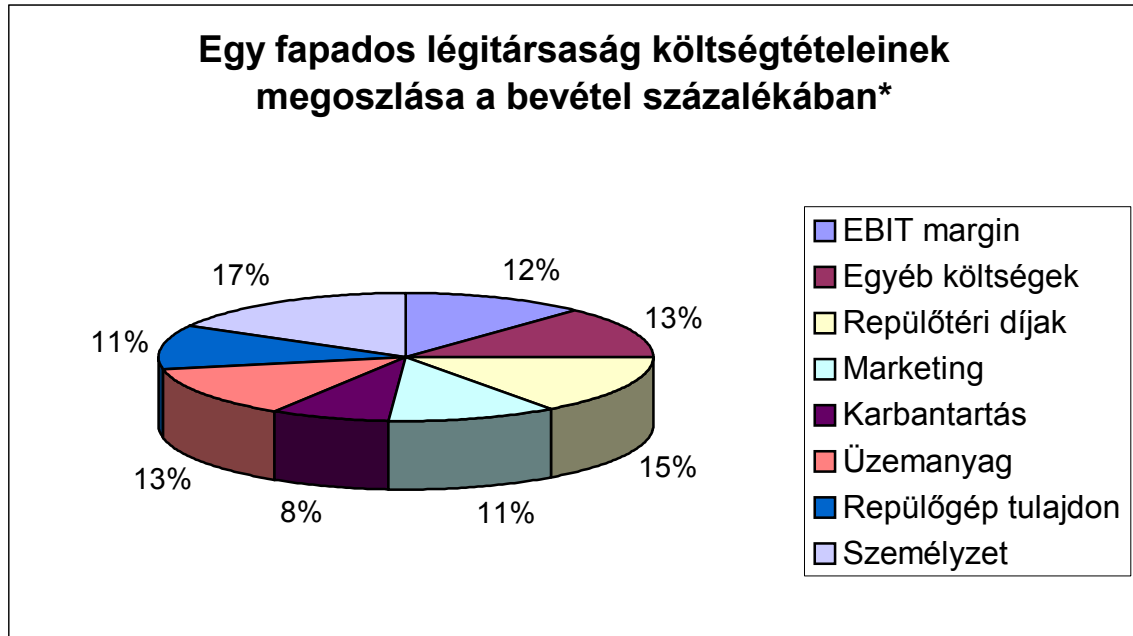


*Air France, 2000

Forrás: Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. Marketing és Értékesítési Főosztály: Diszkont Légitársaságok

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

6.sz.melléklet



*easyJet, 2000

Forrás: Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. Marketing és Értékesítési Főosztály: Diszkont Légitársaságok

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

7.sz.melléklet

A magyar piacon működő fapados társaságok

Légitársaság	Desztináció	Magyar piacra lépés időpontja
<i>Germanwings</i>	Cologne, Stuttgart	2003. május és szeptember
<i>Sky Europe</i>	Zürich, London, Milánó, Párizs, Varsó, Róma, Velence, Amszterdam, Split, Dubrovnik, Rodosz, Iraklion, Kos, Palma de Mallorca	2003. november, 2004. április, május, június
<i>easyJet</i>	London, Berlin, Dortmund	2004. május, június, szeptember
<i>Wizz Air</i>	Dortmund, Berlin, Katowice, Athén, Milánó, Párizs, London, Róma, Prága, Charlerois, Barcelona	2004. május
<i>Air Berlin</i>	Hamburg, Berlin, München, Düsseldorf	2004. május
<i>Norwegian Air</i>	Oslo	2004. március
<i>Alpeagles</i>	Velence	2004. április
<i>SnowFlake</i>	Stockholm	

Forrás: Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

A Malév Rt. összefoglaló adatai

8. sz. melléklet

Megnevezés	Mennyiségi egység	2002 Tény	2003 Tény	2003/ 2002
<i>Forgalom és kapacitás</i>				
Fizetőutas-szám *	Ezer fő	2080	2275	109%
Kereskedelmi utaskilométer *	millió kukm	3044	3190	105%
Felkínált férőhely-kilométer *	millió ftkm	4632	4939	107%
Férőhely-kihasználás *	%	65,7	64,6	98%
<i>Pénzügyi adatok</i>				
Ertékesítés nettó árbevétele**	millió Ft	104 286	113 785	109%
Összes bevétel	millió Ft	117 690	124 607	106%
Személyi jellegű ráfordítások	millió Ft	16 842	19 708	117%
Összes ráfordítás***	millió Ft	120 473	138 101	115%
Adózás előtti eredmény	millió Ft	-2 783	- 13 494	485%
Adózás utáni eredmény	millió Ft	-2 783	- 13 494	485%
Adózás előtti eredmény az összes bevétel %-ában	%	-2,36	-10,83	458%
Pénzeszközök (pénztár, csekkek, bankbetétek)	millió Ft	2 344	9 669	413%
Pénzeszközök az összes bevétel %-ában	%	1,99	7,76	390%
<i>Humán erőforrások és aránymutatók</i>				
Átlagos (KSH-alapú) statisztikai állományi létszám	fő	2 610	3 023	116%
Egy foglalkoztatottra jutó				
Kereskedelmi utaskilométer	millió kukm/fő	1,12	1,12	100%
Ertékesítési bevétel	millió Ft/fő	38	40	105%
Adózás előtti eredmény	millió Ft/fő	-1	-5	475%
Egy forint személyi jellegű ráfordításra jutó összes bevétel	Ft/Ft	6,99	6,32	90%

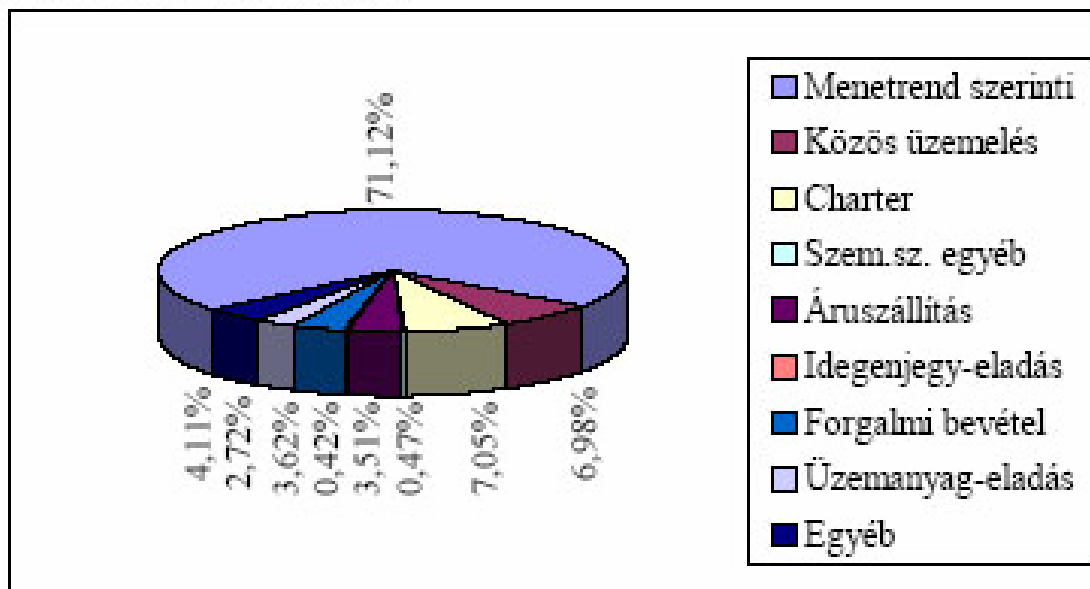
Forrás: Malév Rt. éves jelentés, 2003, 5. p.

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

A Malév Rt. bevételeinek megoszlása

9. sz. melléklet

A bevételek megoszlása (%)



Menetrend szerinti	78 730 564
Közös üzemelés	7 725 978
Charter	7 800 023
Szem.sz. egyéb	521 231
Áruszállítás	3 889 002
Idegenjegy-eladás	463 509
Forgalmi bevétel	4 006 797
Üzemanyag-eladás	3 011 779
Egyéb	4 555 121
Összesen	110 704 004

Forrás: Malév Rt. éves jelentés, 2003, 31. p.

10. sz. melléklet

Repülési szótár **Angol nyelvű kifejezések és rövidítések a légiközlekedésben** (a dolgozatban használt kifejezések)

AEA	Association of European Airlines, Európai Légitársaságok Szövetsége
AOC	Air Operator's Certificate, egy légitársaság működési engedélye
ASA	Air Services Agreement, kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodás
ATM	Air Traffic Management, légiforgalmi irányítás
blimp	héliummal töltött léghajó
cargo	légiáru
Certificate of Insurance	légitársaság biztosítása
charter	nem menetrend szerinti járat
check-in	"becsekkolás", azaz a repülőút hivatalos megkezdése
CNS	Communication, Navigation, Surveillance: kommunikációs, navigációs és felderítő rendszerek a légiforgalmi irányításban
code-share	két légitársaság általi közös járat üzemeltetése
community carrier	EU-s légitársaság, közösségi fuvarozó
commuter airline	beszállító légivállalatok
consecutive cabotage	olyan kabotázs, ami harmadik országból indul
country of origin	olyan jog, mely alapján a légitársaság saját területén kívül is maga dönt árainról
CRS	Computer Reservation System, számítógépes helyfoglalási rendszer
ECAC	European Civil Aviation Conference, Európai Polgári Repülési Konferencia
ELFAA	European Low Fare Airline Association, az európai diszkont légitársaságok szövetsége
Eurocontrol	European Organisation for the Safety of Air Navigation, Európai Szervezet a Repülések Biztonságáért
FITAP	Fédération Internationale des Transport Aériens Privés, a charter légitársaságok nemzetközi szövetsége
Flyer	a Wright fivérek repülőgépe, az első belső égésű motorral meghajtott repülőgép
global carrier	globális tevékenységet folytató légitársaság
hub and spoke	"kerékagy és küllő", a mai légiközlekedés jellemzően elterjedt hálózati típusa
hub repülőtér	központi, nagy forgalmat bonyolító nemzetközi repülőtér
IATA	International Air Transport Association, Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

ICAO	International Civil Aviation Organisation, Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
JAA	Joint Aviation Authorities, Közös Légügyi Hatóságok
JAR	Joint Aviation Requirements, Egyesített Légügyi Követelmények
Jumbo Jet	Boeing-747 típusú utasszállító repülőgép
low cost carrier	alacsony díjtételű, diszkont vagy fapados légitársaság
mutual disagreement	a kölcsönös elutasítás elve, mely alapján egy árat csak akkor lehet elutasítani, ha mindkét fél elutasítja
national flagcarrier	nemzeti zászlós légitársaság, egy adott nemzet meghatározó légivállalata
newcomer airline	a piacra újonnan belépő légitársaság
no frills service	alacsony szolgáltatásszínvonal
non-scheduled service	nem menetrend szerinti járat
open skies	az USA légiközlekedéspolitikája, mely a teljes liberalizációt hirdeti
Operating License	egy légitársaság üzemelési engedélye
scheduled service	menetrend szerinti járat
Single European Sky	Egységes Európai Égbolt, az EU közös légiforgalmi irányítását hivatott megvalósítani
slot	résidő: az az idő, mikor repülőgépek fel- és leszállhatnak egy repülőtéren
stand alone cabotage	teljesen belföldön zajló kabotázs
substantial regional carrier	regionális forgalmat bonyolító légitársaság
trunk airline	fő, meghatározó légitársaság

Irodalomjegyzék

Könyvek

- 1) Erdősi Ferenc: A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika, 1998, Budapest, Malév Rt.
Első kötet: 425 p.
Második kötet: Az európai légiközlekedés regionális földrajza és politikája, 344 p.
- 2) Horváth Zoltán: Kézikönyv az Európai Unióról, 4. átdolgozott, bővített kiadás, 2001, Budapest, Magyar Országgyűlés, 498 p.
- 3) David Jobber: Európai marketing, 2002, Budapest, KJK Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 482 p.
- 4) Magyar közigazgatási jog: Különös rész Európai Unió kitekintéssel, szerk.: Ficzere Lajos, Forgács Imre
1999, Budapest, Osiris Kiadó, 459 p.
Benne: Lövetei István: A közlekedési igazgatás, 141-156p
- 5) Mi Micsoda: Repülőgépek és léghajók, 1996, Budapest, Tessloff és Babilon Kiadó

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 6) Stephen Shaw: Airline marketing and management, 1993, London, Pitman kiadó, 259 p.
- 7) Szokol Tibor: Repüljünk, 1998, Budapest, LinAir kiadó, 182 p.
- 8) Dr. Veres Zoltán: Szolgáltatásmarketing, 2. javított kiadás, 2001, Budapest, Műszaki KvK, 344 p.

Weboldalak

- 9) <http://europa.eu.int>
- 10) <http://fapados.freeblog.hu>
- 11) <http://gportal.hu/portal/fapados>
- 12) www.aea.be
- 13) www.bud.hu
- 14) www.caa.hu
- 15) www.discountairfares.com
- 16) www.easyjet.com
- 17) www.ecac-ceac.org
- 18) www.elfaa.com
- 19) www.eurocontrol.be
- 20) www.gkm.hu
- 21) www.hungarocontrol.hu
- 22) www.iata.org
- 23) www.icao.org
- 24) www.jaa.nl
- 25) www.kff.hu

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 26) www.kozlekedes.lap.hu
- 27) www.legitarsasag.lap.hu
- 28) www.lowcostairlines.org
- 29) www.malev.hu
- 30) www.mfor.hu/utazas/map.php (a www.origo.hu fapados oldala)
- 31) www.oneworld.com
- 32) www.polebisz.hu
- 33) www.repules.lap.hu
- 34) www.skyeurope.com
- 35) www.skyteam.com
- 36) www.staralliance.com
- 37) www.wizzair.com

Cikkek, publikációk

- 39) 210 ezer utasnál jár a Sky Europe (2004. november 15.)
(www.fn.hu/cikk/php?cid=89751&id=6, a letöltés dátuma 2004. november 23., 14 óra)
- 40) A hagyományos légitársaságok dinoszauruszok (Magyar Hírlap)
(www.gazdasagihirek.hu/archivum.phtml?hirlevel=153)
- 41) A kibővült Európának hatásosabban kell fellépnie a világban, B: Sürgető szükség van a légitözlekedés Európán túlnyúló szabályozására
(www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=596)
- 42) A zsúfoltság díja-Európa kisöporné a légterét (2003. szeptember 4., Faragó József)
(www.fn.hu/cikk.php?id=4&cid=65840)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 43) Airline alliances: Legal differences abound
(<http://businesstravel.about.com/od/airlinealliances>)
- 44) Almássy Kornél: Magyarország és az Európai Unió közlekedéspolitikája (Magyarország és az Európai Unió, III. évf. 2. szám, 2003. március)
(http://iroga.hu/Magyarország_EU/almassy.htm, Író Gergely Alapítvány)
- 45) Áttörés előtt az európai légi szektor
(www.gazdasagihirek.hu/archivum.phtml?hirlevel=100)
- 46) Átverés a diszkont ár? (2003. október 4. 19:53)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=10834)
- 47) Az üzleti utasok piacán is hódítanak a fapadosok (2004. május 17., 07:51)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=14061)
- 48) Bekeményít a Malév (2003. szeptember 24., 12:07)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=7132)
- 49) Die Erweiterung und Verkehrspolitik der Europäischen Union, Herausforderungen und Vorteile für die neuen Mitgliedstaaten in der Verkehrspolitik: Ungarn (Európai Bizottság, Energetikai és Közlekedési Főigazgatóság: A Bővítés és az Európai Unió Közlekedéspolitikája – Az új tagállamok előtti kihívások és előnyök a közlekedéspolitikában: Magyarország, 2003.)
(http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/international/doc/challenges/transport_memo_hungary_de.pdf, a letöltés dátuma: 2004. 04. 06.)
- 50) Diszkont légitársaságok Ferihegyen: olcsóbban repülő versenytársak (Magyar Közlekedés, 2004. március 24.)
- 51) Erősít a MALÉV a regionális és a charter piacon (2003. július 4., 08:32)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=5156)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 52) Európai közlekedési folyosók (HVG cikk, írta: Magyar Péter, 2003. december 20.)
- 53) Három év kemény harc vár a fapadosokra (2004. május 25., 09:31)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=14229)
- 54) Industry Issues and Trends-Airline Alliances / Tourism Futures International
(www.tourismfuturesintl.com/special%20reports/alliances/html)
- 55) Jet around Europe on the cheap, by Laura Bly, USA Today, Friday, May 23, 2003
(www.etn.nl/stories/usatoday.htm)
- 56) Kazatsay Zoltán: The Hungarian transport policy – Accession to the European Union (A magyar közlekedéspolitika – az Európai Unió csatlakozás, www.imprint_eu.org/public/papers/IMPRINT5_Kazatsay.pdf, a letöltés dátuma: 2004. 04. 06.)
- 57) Közlekedés az Európai Unióban (www.mahart.hu/index.phtml?_id=2115)
- 58) Közlekedéspolitika az EU csatlakozás után
(www.kulugyminiszterium.hu/Kulugyminiszterium/HU/Tevekenyseg/Europai_Unio/Informaciok/Tematikus-h, tematikus háttérbeszélgetés, háttér: 2003. január 30.)
- 59) Mi lesz a Malévval a csatlakozás után? (2003. május 8., 12:30)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=10215&page=1)
- 60) National geographic magazin: 100 éves a repülés c. melléklettel, 2003. 12. hó
- 61) No-frills carriers stay aloft, by Roger Collins, International Herald Tribune, Friday, May 9, 2003 (www.iht.com/articles/95659.html)
- 62) Rákos József: Pillantás a tárgyalások kulisszatitkaiba (Magyar közlekedés, 2003. április 9., p.6)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 63) Stratégiai szövetségben a Malév (2003. július 31., 07:51)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=6484&page=1)
- 64) Szárnyaszegetté válhatnak a fapados légitársaságok (2003. szeptember 22., 17:07)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=7104&page=1)
- 65) Szeptember 11. : rettegő, bénult légitársaságok (2003. szeptember 11., 19:37)
(www.mfor.hu/cikkek/cikk.php?article=7140&page=1)
- 66) Szövetségi csatlakozások:
(www.aeromagazin.hu/rovatok/friss/polgarirepules/98025)

Egyéb források

- 67) 141/1995 (XI: 30.) Korm. rendelet a légitársaságokról szóló törvény végrehajtásáról (CompLex CD Jogtár)
- 68) 1995. évi XCVII. Törvény (CompLex CD Jogtár, lezárva 2004. július 31., hatály: 2004. V. 1.-)
- 69) 2407/92/EGK rendelet (Az Európai Közösségek Hivatalos Lapja, 1992. 08. 24., L240. sz./ Council Regulation (EEC) No. 2407/92)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 70) 2408/92/EGK rendelet (Az Európai Közösségek Hivatalos Lapja, 1992. 08. 24., L240. sz./ Council Regulation (EEC) No. 2408/92)
- 71) 2409/92/EGK rendelet (Az Európai Közösségek Hivatalos Lapja, 1992. 08. 24., L240. sz./ Council Regulation (EEC) No. 2409/92)
- 72) 9. fejezet: közlekedéspolitika: az Európai Unió csatlakozási tárgyalások fejezetei (www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/eu-integracio/csatlakozas_kozlekedes.html)
- 73) A Kormány légiközlekedési stratégiája, a 2078/2000 (IV. 14) Korm. határozat
- 74) Air Services Agreement between the Republic of Hungary and the Russian Federation
- 75) Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. Marketing és Értékesítési Főosztály: Diszkont légitársaságok, 2003. 04. 16. (belső anyag)
- 76) Conclusions: time to decide (White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, http://europa.eu.int/comm/energy-transport/en/lb_en.html)
- 77) GKM: A légitársaságok nemzeti státusza: tájékoztató a nemzeti státusz tartalmáról a kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodások és a közösségi rendelkezések tükrében, Budapest, 2004. augusztus
- 78) GKM: B-5988/4/2001 számú Légügyi Főigazgatósági feljegyzés
- 79) GKM: Diszkont légitársaságok lista (2004 nyár)
- 80) GKM: Légiközlekedési Főosztály (www.gkm.hu/dokk/main/gkm/gkm2/szervezet/legikozl_bemutato.html)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

- 81) GKM: Légügyi Jogszabályok Gyűjteménye (2004. 03. 01.)
- 82) GKM: Magyarország kétoldalú kormányközi légitársasági megállapodásainak listája (2004. augusztus)
- 83) Joint Aviation Authorities leírása (www.takibyte.hu/repgep.htm)
- 84) Közlekedés számadatai az EU-ban:
http://www.europa.eu.int/pol/trans/overview_en.htm, letöltve: 2004. 11. 28. 10:00
- 85) Légi szabadságjogok (freedoms of the air):
(www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm)
- 86) Légiközlekedéssel kapcsolatos európai uniós jogszabályok
http://europa.eu.int/comm/transport/air/legislation/internal_market_en.htm és
<http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/s13004.htm>
- 87) Magyarország közlekedéspolitikája (www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes)
- 88) MALÉV céginformáció (www.malev.hu/bp/hun/I_CORPORATE/)
- 89) MALÉV: 2003 éves jelentés (www.malev.hu/BP/HUN/I_CORPORATE/2003-0616-1455-47ILCS.asp)
- 90) Regulation EC No. 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries (2004. 04. 30., EN, Official Journal of the European Union, L157/7)
- 91) Single European Sky (http://europa.eu.int/comm/transport/air/single-sky/index_en.htm)

Az elektronikus könyvtár teljes szövegű dokumentumokat tartalmaz biztosítva a szabad Információ-hozzáférést. A szerzői és egyéb jogok a dokumentum szerzőjét/tulajdonosát illeti. Az elektronikus könyvtár dokumentumai szabadon felhasználhatók változtatások nélkül a forrásra való megfelelő hivatkozással, de csak saját célra nem kereskedelmi jellegű alkalmazásokhoz.

92) Szinergia definíciója (<http://phare.mrginfo.com/palyazat4/fogalom.php>)

93) Work Programme 2004, Air Transport (European Commission-Directorate General Energy and Transport-Directorate F-Air Transport, 2004. 02. 01.)

Megjegyzés:

- Az internetes források 2004. november 10-én este 18 órakor a megadott címeken az általam felhasznált formákban elérhetőek voltak. Ahol ettől eltérő a letöltési dátum, azt külön jeleztem.