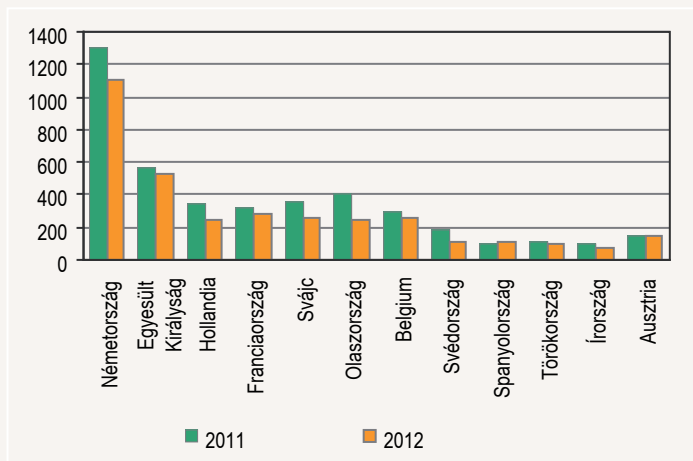


## A Malév csődjének hatása a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér februári forgalmára

Nemzeti légitársaságunk kiesésével a Liszt Ferenc repülőtéren 2012. februárban jelentősen – több mint negyedével – csökkent a járatok száma. Az utaslétszám ugyanakkor 13%-kal, az összes személyforgalom több mint négyötödét kitevő első 12 legnagyobb forgalmú célország utasainak száma pedig ennél is kisebb mértékben, 3%-kal mérséklődött. A két hagyományosan legnagyobb, németországi és egyesült királyságbeli forgalom a Malév kiesése ellenére lényegében stagnált, jelentős utasszám-visszaesést Olaszország (24%) és Svédország (20%) esetében tapasztalunk, Hollandiába viszont 8%-kal többen utaztak.

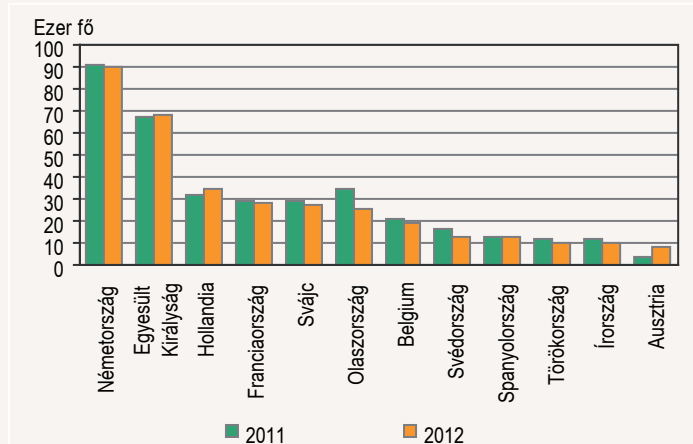
1. ábra

### Járatszám (első 12 legnagyobb utasforgalmú ország), 2012. február



2. ábra

### Utasforgalom (első 12 legnagyobb utasforgalmú ország), 2012. február



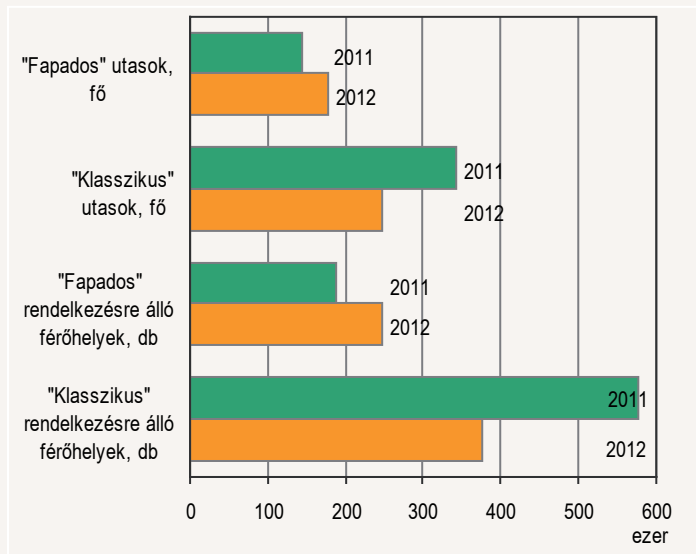
Jelentősen, több mint duplájára nőtt a bécsi repülőtérre utazók száma, ami arra utal, hogy a jó átszállási lehetőségekkel rendelkező Bécs veszi, vagy veheti át Budapestnek a balkáni utasokat „összegyűjtő” szerepét, illetve a kieső járatokat a legkönnyebben és leggyorsabban Bécsen keresztül tudták pótolni az elutazni kívánók.

Az összes rendelkezésre álló férőhely száma mintegy ötödével csökkent, ezen belül az úgynevezett fapados légitársaságoké 31%-kal nőtt, a többiekénél 35%-kal szűkülte a kapacitás a Malév kiesése miatt.

A fapados légitársaságok szinte azonnal új járatokat indítottak az üzleti szempontból jelentősnek számító úti célok felé. A Ryanair – Európa egyik legnagyobb fapados légitársasága – két év után visszatért Budapestre, és a magyar Wizzair is bővítette repült útvonalait, valamint a Budapesten állomásozó repülőgépei számát

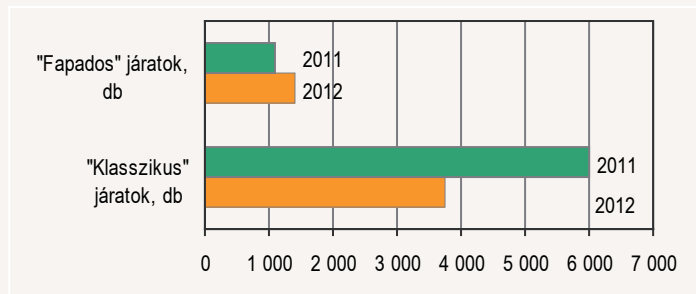
### Utasok és rendelkezésre álló férőhelyek száma 2011 és 2012 februárjában

3. ábra



### Járatok száma 2011 és 2012 februárjában

4. ábra



A „klasszikus” nagy, illetve kisebb nemzeti légitársaságok, mint pl. a Lufthansa, a British Airways, az Air France, vagy a Brussels Airlines, az Austrian Airlines, a Swiss és a Czech Airlines bővítették rendelkezésre álló üléshelyeik számát, és nagyrészt átvették a Malév szerepét, de csak azokba az országokba, ahol ők számítanak nemzeti légitársaságnak.

A kevésbé jövedelmező útvonalak, jellemzően a délkelet-európai országok (Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Ciprus, Görögország, Horvátország, Macedónia, Románia, Szerbia) és a közel-keleti országok (Jordánia, Libanon, Szíria) repülőtereivel a Malév kiesése után februárban megszűnt a közvetlen kapcsolat Budapest felől. Ezek közül néhány – pl. Athén, Larnaca, Szófia – időközben ismét elérhetővé vált, vagy egy helyi nemzeti, vagy egy fapados légitársaság járataival. A kisebb balkáni országok (pl. Albánia – Tirana, Macedónia – Szkopje) és a közel-keleti országok (pl. Szíria – Damaszkusz, Jordánia – Amman, Libanon – Bejrút) ugyanakkor a jelek szerint tartósabban kiestek a Budapestről közvetlenül elérhető úti célok közül.

Az alacsonyabb kihasználtságú járatok kiesése és a többi kapacitás szűkülése miatt a „klasszikus” légitársaságok jobban tudták tölteni járataikat, kapacitáskihasználtságuk 60%-ról 66%-ra nőtt, miközben az új járatok beindítása miatt a fapados társaságok kihasználtsága – minden bizonnyal átmeneti jelleggel – 77%-ról 72%-ra esett vissza.

A fapados légitársaságok által átvett útvonalakra jellemző, hogy amennyiben egy-egy nagyváros körül több légitikötő is található, általában az

olcsóbb, messzebb fekvő repülőtereket használják: pl a Malév és az Air France Párizs Charles de Gaulle, míg az EasyJet az Orly, a Ryanair a Beauvais repülőtérre repült, illetve repül. Ugyanez jellemző Londonra is, bár a Malév már korábban otthagyta a Heathrow légitikötőt, és Gatwicket használta. Most a Wizzair és az EasyJet londoni kínálatában Luton, a Ryanairéban pedig Stansted szerepel. Ezekről a távolabbi repülőterekről a transzfer a városokba hosszabb ideig tart és drágább. Azok, akik nem akarnak sok időt elveszteni, vagy tengerentúli járatokra szállnak át, már csak a helyi nemzeti légitársaságok ajánlatait választhatják, így a Malév mint versenytárs kiesésével drágulhatnak a menetdíjak. Ahová, vagy ahonnan a Malév helyett csupán fapados légitársasággal lehet eljutni, ott várhatóan növekszik az olcsóbb utazási lehetőséget kihasználó turisták száma. A „klasszikus” légitársaság kényelmi szolgáltatásaihoz szokott – általában többet költeni hajlandó – utasok, a konferenciaturizmus résztvevői, vagy az üzleti céllal utazók – a turisztikai szakemberek szerint – valószínűleg előnyben fogják részesíteni a környező országok fővárosait (Bécs, Prágát) Budapesttel szemben. Ezt a feltételezést igazolja a februári előzetes szállodai vendégforgalmi adat is: az ötszillagos szállodák vendégforgalma közel 10%-kal csökkent.

A repülőtér forgalmáról legközelebb a Szállítási teljesítmények, 2012. I. negyedév c. Statisztikai tükörben, 2012 májusában teszünk közzé adatokat.

#### További információk, adatok (linkek):

[Módszertan](#)  
[Táblázatok](#)

#### Elérhetőségek

[ildiko.majer@ksh.hu](mailto:ildiko.majer@ksh.hu)  
Telefon: (+36-1) 345-6002

[Információs szolgálat](#)  
Telefon: (+36-1) 345-6789  
[www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)