



Autópályák hiányában légiúton? *A magyar regionális légijáratok fejlesztése*



1. előzmények

- az anyavállalat, a BAsE Airlines (AOC: HU-002) magyar családi vállalkozás 33 év tapasztalattal van jelen az európai piacon
- Malév leállításával a budapesti utasforgalom meredek növekedésnek indult, a magyar regionális légi összeköttetések azonban leálltak
- a BAsE kapacitása és képessége más országokban, elsősorban Finnországban hasznosult



- a vízirepülés szervezése kapcsán egyre inkább előtérbe került a magyar regionális légitársasági képességnek a hiánya
- ez egybecsengett a BASe Zrt generációváltás céljával
- a környező országok többségében van akár belföldi légitársaság közszolgáltatás, számunkra a Kárpát-medence összeköttetéseihez igazán célszerű lehet



2. 2022. ősz: pilot projekt, majd menetrend szerinti forgalom indítása

- 2021 vége: Aeroexpress Légitársasági Zrt megalakulása Debrecen Nemzetközi Repülőtér székhellyel
- cél: a BAsE Airlines szabad kapacitásainak lekötése, annak értékesítése
- eredeti cél és motiváció Ungvár volt



- 2022 nyár: a Debreceni Repülőtér járatfejlesztési pályázatának köszönhetően két hónapos tesztidőszak indulása, mely a Debrecen-Marosvásárhely járat egyértelmű sikerét hozta
- KKM (DEB repülőtér tulajdonosi jogok akkori gyakorlója) kapcsolatfelvétel: a Kárpát-medence kapcsolatrendszereinek erősítésének felismerése
- a debreceni járatokra egyelőre nem született megoldás, de a Budapest-Kolozsvár-Budapest járat olyan hiánypótlónak bizonyult, hogy 2022 Karácsonyától menetrend szerint is elindultak



3. jelenlegi tapasztalatok

- a Load Factor 2024. augusztus 92%, szeptember 86%
- ez a finnországi évtizedes közszolgáltatási tapasztalatnál lényegesen kedvezőbb
- 40% privát, 60% üzleti (+oktatási, kulturális) utazó
- közel 100% utaselégedettség, visszatérő utasok jelentős mennyisége, ingázó utasok megjelenése
- Nem csoda, hogy ilyen magas a járatok töltöttsége, hiszen az alábbi egyéb lehetőségei vannak az utazóknak:
 - autóval 6 óra (határvárakozás nélkül)
 - vonattal közvetlen 7 óra (menetrend szerint), első osztály nincs
 - busszal 8 óra (menetrend szerint)
 - Aeroexpress 50 perc (plusz repülőtéri átfutás, de így is közel a fele az autós eljutásnak)



4. Komoly lehetőség előtt a magyar regionális légitársaságok

- Budapest Airport várható fejlesztése - Hub&Spoke rendszer egyik alapját képezheti
- regionális repülőterek fejlesztése országszerte, melyekből azonnal alkalmas regionális repülőtér Debrecen, Pécs, Győr, Sármellék
- Brassó és Gyergyóremete repülőtér nyitása Székelyföld felé új időszakot hoz



- meglévő magyar képesség és tapasztalat
- Magyarországon kiépültek már az autópályák, de a Kárpát-medencében, főként Erdélyben az út- és vasútfejlesztés minimum 5-10 éven belül nem hoz új időszakot
- A háború végével Ukrajnában hatalmas igény és kapacitáshiány lesz, erre legalább Kárpátalja irányában érdemes készülni



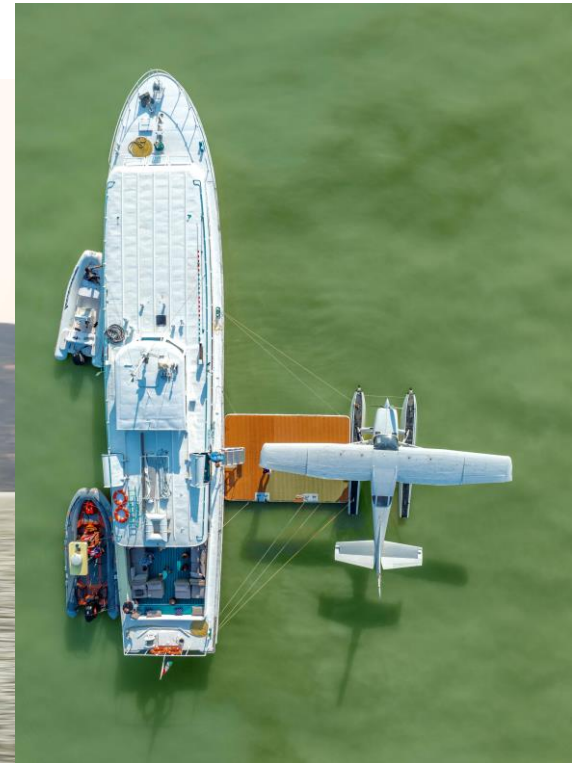
5. a másik „divízó”: a vízirepülés

- jelentős magyar hagyomány: az egyik első magyar légitársaság, az Aeroexpress Rt hidroplánjai Dunáról indultak 1923-tól, majd a Balatonon létesült a legnagyobb Közép-Európai vízirepülő iskola, a BAVI 1930-tól a háborúig

-



- jelenlegi cél az Európában megnövekedett vízirepülő képzési igényre reagálni, az Aeroexpress DTO olyan szolgáltatást teremt meg, amelynek legközelebbi konkurenciája Como-ban található
- a szak személyzetek képzése mellett az egyedülálló turisztikai termék létrehozása is folyamatban van



- jelentős nemzetközi igény: Ausztria és Montenegro vízirepülés fejlesztései építenek ránk



Köszönöm a figyelmet!

