

SZAKDOLGOZAT

Boronkai Anna
Turizmus-vendéglátás

Budapest
2023



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Turizmus-vendéglátás Szak

**Hogyan változtatta meg a magyar emberek repülővel való
utazási szokásait a Covid-19**

**Belső konzulens: Dr. Naárné Dr. Tóth
Zsuzsanna**

egyetemi docens

**Készítette: Boronkai Anna
MCRNSD**

nappali tagozat

Intézet/Tanszék: Agrár- és

Élelmiszergazdasági Intézet, Közgazdaságtani és Természeti Erőforrások Tanszék

**Budapest
2023**

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés	4
2.	Szakirodalmi áttekintés	5
2.1.	A turizmus	5
2.1.1.	A turizmus fajtái	6
2.1.2.	A turizmus formái	6
2.1.3.	A turizmus típusa	7
2.1.4.	A motiváció, mint turisztikai keresleti tényező	7
2.1.5.	A turizmus dinamikus fejlődése	8
2.2.	A légitölekedés	9
2.2.1.	A közlekedés és a turizmus összefüggése	9
2.3.	WizzAir	11
2.3.1.	Megalakulás, célok, áttekintés	11
2.3.2.	Szolgáltatások	12
2.3.3.	Statisztikai adatok	13
2.4.	A Koronavírus	13
2.4.1.	Covid-19 a Világon	13
2.4.2.	Covid-19 Magyarországon	15
2.5.	Védőoltások	17
2.6.	Válsághelyzet	17
3.	Saját vizsgálat	18
3.1.	Kutatási célok, kutatási kérdések és hipotézisek	18
3.2.	A vizsgálat körülményeinek és helyszínének a vizsgálata	19
3.3.	A vizsgálati minta bemutatása	19
3.4.	A vizsgálati módszerek bemutatása	19
3.5.	Az eredmények bemutatása	20
3.6.	Következtetések és javaslatok	31
4.	Összefoglalás	33
5.	Irodalomjegyzék	35
6.	Melléklet	37

1. Bevezetés

Egy világméretű járvány a turizmus minden szektorát képes befolyásolni, ahogyan ez 2020-ban megtörtént. A járványnak talán vége, de hatása a szektorra jelen van. Szakdolgozatom azt vizsgálja, hogy milyen hatásai vannak jelenleg is az utazni vágyók körében, speciálisan a repülőgéppel történő utazás során.

A repüléssel történő utazás és a turizmus szorosan összefügg, hiszen a mai világban már alapvető dolognak számít a tény, hogy egy adott desztinációt repülőgéppel is meg lehet közelíteni. A tömegturizmus elterjedését a légiközlekedés megjelenése tette lehetővé, valamint a mindenki számára kedvező árral rendelkező repülőjegyek. Ennek eredményeként a világ bármely pontját képest meglátogatni a turista. Mint minden közlekedési eszköznek, a repülőgéppel való utazás is rendelkezik előnyökkel és hátrányokkal. Az olcsó repülőjegy és a rövid utazási idő pozitívumként értékelhető, de ahogyan a szakdolgozatomban is tárgyalom, egy vírus elterjedését csak felgyorsítja, ami természetesen a turizmust nagy mértékben befolyásolja.

A szakirodalom feldolgozást a turizmus fogalmának tisztázásával kezdem, illetve sorra veszem azokat a definíciókat is, amik a ma használt, jelenlegi formájához vezettek. Bemutatok egy magyar tulajdonban lévő, fapados légitársaságot, illetve a légiközlekedés elterjedését és annak kapcsolatát a turizmussal. Az utolsó egységben a járvány elterjedését és kialakulását szemléltetem a világon, majd a magyarországi helyzet után rátérek a saját kutatásomra.

Primer kutatásom alapvetően a keresleti és kínálati oldal egymáshoz való viszonyulását és alkalmazkodását vizsgálja a Covid-19 hatására. A kutatási kérdéseim a vizsgálat során mindkét esetben figyelembe veszi a járvány előtti és utáni időszakot, ugyanis az összehasonlítás alapja mindkét időszakra kiterjed. A keresleti oldal szereplői a magyar emberek, akik repülőgéppel utaznak, míg a kínálati oldalé a WizzAir Hungary Légiközlekedés Zrt. A keresleti oldalt kérdőíves felmérés, míg a kínálati oldalt mélyinterjú segítségével vizsgálom. Kutatásom során három hipotézist állítottam fel.

Az első hipotézisem alapja, hogy a járvány megváltoztatta a magyar emberek repülési szokásait.

A második hipotézisem szerint a fapados légitársaságok közül a WizzAir a legnépszerűbb társaság.

A harmadik hipotézisem feltételezi, hogy a járványnak köszönhetően többen kötnek biztosítást.

A hipotézisvizsgálat után a szakdolgozatomat a vizsgálataim során levont következtetéseimmel és a tett javaslataimmal zárom.

2. Szakirodalmi áttekintés

2.1. A turizmus

A ma használt turizmus fogalmának meghatározása több száz évre nyúlik vissza. A legelső meghatározás így hangzott: „Idegeneknek azokat az utasokat nevezzük, akik – mert nincs dolguk és kíváncsiak – bizonyos fajta körutazást tesznek olyan országban, ahová honfitársaik is rendszerint el szoktak látogatni.” Littré, E. (1874, 2275. o.) Ez a definíció nem a legpontosabb megfogalmazás, de már ebben a korban megjelentek a legfontosabb elemek, mint például a motiváció és a szabadidő.

Később több személy is megpróbálta pontosabban vagy éppen eltérően megfogalmazni a turizmus definícióját, de egyiküknek sem sikerült tökéletesen. Hunziker és Krapf egy olyan megközelítésből próbálta megfogalmazni a turizmus definícióját, amelynek a lényege, hogy mindennemű utazást turizmusnak tekintenek, ami semmilyen formában nem köthető a turista lakhelyéhez, illetve semmilyen köze nincsen a munkavégzéséhez.

A Hágai Nyilatkozat (Puczkó-Rácz, 1998, 17.o.) szerint: „A turizmus magában foglalja a személyek lakó- és munkahelyén kívüli minden szabad helyváltoztatását, valamint az azokból eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat.” A WTO által elfogadott meghatározás alapja, a korábban felsorolt megfogalmazásokra épül. Fontos eleme a motiváció, a mobilitás és a turizmusra épülő szolgáltatások összessége.

„A turizmus az egyén élményszerzéssel párosuló környezetváltozása, amelynek során szolgáltatások igénybevétele kerül sor.” (Michalkó, 2012, 34.o.) Michalkó szerint tehát a

turizmus egy olyan élményszerzéssel járó mobilitás, amely során a turista az adott területen található turisztikai szolgáltatásokat is támogatja.

2.1.1.A turizmus fajtái

A turizmust fajtája szerint két kategóriára lehet választani. Az utazási motiváció, és a költségek fedezése alapján beszélhetünk szabadidős- és hivatásturizmusról. A szabadidőturizmus esetében a turista önmaga dönti el, hogy melyik célterületet keresi fel, mennyi ideig tartózkodik az adott területen, mikor keresse fel a célterületet (hiszen saját maga rendelkezésére álló, szabadon felhasználható szabadidejében teszi ezt) milyen programokon vesz részt, költségeit önmaga finanszírozza. Beszélhetünk aktív és passzív értelemben vett szabadidőturizmusról. A szabadidős turizmus minden esetében a kikapcsolódás, feltöltődés, regenerálódás a cél. Az aktív kikapcsolódás esetében cselekvés orientált tevékenységeket választ a turista, míg a passzív kikapcsolódás esetében a fő cél a testi-lelki feltöltődés. A hivatásturizmus esetében legtöbbször a munkáltató fedezi a felmerülő költségeket. Nem ritka az eset, amikor a két turizmus fajta összefonódik. Erre példa lehet egy munkaügyi kiküldetést teljesítő személy, aki a napi kötelezően elvégzendő feladatai után önszántából, a saját szabadidejében és saját jövedelmét felhasználva ellátogat egy adott városba.

2.1.2.A turizmus formái

A turizmus formáit tekintve szintén két, jól elkülöníthető csoportot figyelhetünk meg. A tömegturizmus a második világháború végével alakult ki és lényege, hogy a turistáknak nyújtott szolgáltatás közel azonos élményt nyújt mindenki számára (például síelés, városnézés). Az egyik legtradicionálisabb példa a tengerpart. Kikapcsolódás céljából látogat el a turista, majdnem mindegyik part közel ugyanazt a szolgáltatást nyújtja számára. Természetesen befolyásoló tényezők itt is akadnak, mint a jövedelem vagy az utazás hossza. Az angol elnevezés alapján, a 4S (See, Sand, Sun, Sex) vonzerő kifejezetten a tengerpartokra épül, és a világ számos pontján megtalálható (Costa Brava, Miami Beach). Az alternatív turizmus lényege, hogy a szolgáltatók megpróbálnak átlagtól eltérő igényeket kielégíteni és a tér szerepe kisebb mértékben van jelen. Gyakran előfordul a természet megóvására irányuló törekvés, vagy a természettel kialakított kapcsolat megjelenése. Megfigyelhető az is, amikor a két forma egyszerre jelentkezik. (Michalkó, 2004)

2.1.3. A turizmus típusa

A turizmusban fontos szerepe van a turista mozgás irányának, ennek megfelelően megkülönböztetünk belföldi- és nemzetközi turizmust. A belföldi turizmus esetében a turista nem hagyja el saját országhatárát és általában nem szállás-orientált, ugyanis nem minden esetben a hazai piac számára van kialakítva egy adott szálláshely ára. A belföldi turizmus esetében minimalizálható a szezonális mértéke, jellemző a szervezett utazás gyakorisága és egy adott társadalmi csoportot is ösztönözhetnek (diák-nyugdíjas kedvezmény). A nemzetközi turizmus esetében, ha egy külföldi polgár egy másik országba látogat el, beutazás történik. A nemzetközi turizmus fontos szerepet játszik az országimázs kialakulásában és az ismertség elérésében.

Turistának nevezzük azokat a személyeket, akik legalább 24 órát eltöltenek egy idegen helyen, és igénybe vesznek egy szálláshelyet. Kirándulóknak nevezzük azokat a határt átlépő személyeket, akik kevesebb mint 24 óra alatt vissza is térnek eredeti kiinduló területükre. Átutazónak nevezzük azokat a személyeket, akik átlépnek egy országhatárt, kevesebb mint 24 órát töltenek ott, majd egy másik határt átlépve el is hagyják a területet.

Egy adott turisztikai helyszín turisztikai forgalmát a regisztrált szálláshelyeken¹ lehet a legideálisabban mérni. Ezzel ellentétben nem feltétlenül veszi minden turista igénybe az adott területen található szálláshelyeket, ugyanis rendelkezhet saját ingatlannal vagy töltheti az éjszakát rokonoknál, barátoknál. (Michalkó, 2004)

2.1.4. A motiváció, mint turisztikai keresleti tényező

Ahhoz, hogy megtudjuk, hogy a turista miért is kel útra, miért is keresi fel az adott célterületet, szükséges ismernünk a motivációját, másnéven az indítékát. A motiváció nem más, mint egy valamilyen felmerülő szükségletet kielégítő állapot enyhítése. Ezek a szükségletek Abraham Maslow (1908-1970) szerint hierarchikus sorrendbe állíthatók. Maga az utazás, mint cselekvés már hatással van a fiziológiai szükségletek kielégítésére, ugyanis ide soroljuk a táplálkozást és a pihenést. Az all inclusive ellátást biztosító üdülők helyek tökéletes példája ezeknek a

¹ 239/2009. (X. 20.) Korm. rendelet a szálláshely-szolgáltatási tevékenység folytatásának részletes feltételeiről és a szálláshely-üzemeltetési engedély kiadásának rendjéről, valamint a 173/2003. (X. 28.) Korm. rendelet a nem üzleti célú közösségi, szabadidős szálláshely-szolgáltatásról.

szükségleteknek a kielégítésére. A következő szinten helyezkedik el a biztonság, amely elsősorban egy adott célterület kiválasztásakor vagy a különböző közlekedési eszközök megválasztásában játszanak szerepet. A szeretet az egyik legerősebb emberi érzelem, így nem meglepő módon a következő szinten megtalálható. Az ebből adódó szükségletek tehát a valahová való tartozás, így a motiváció lehet a család és a barátok meglátogatása (Visiting Friends and Relatives), de ebben az esetben tárgyalhatjuk a nemzeti-, vallási-, vagy szexuális hovatartozást is. A megbecsülés, mint szükséglet főként a hivatásturizmusban jelentkezik, így nem meglepő módon az üzleti- és konferenciaturizmus tökéletes példája ennek a szükségletnek a kielégítésére. A világ megismerése, az emberi kíváncsiság, tanulékonyosság a következő szinten jelenik meg. A tudás, az új dolgok iránti érdeklődés szüksége így elégíthető ki a legkönnyebben. Egy új nyelv tanulása érdekében folytatott utazás már tekinthető ennek a szintnek a kielégítésére végzett folyamatnak. A tömegturizmus gyors terjedésének köszönhetően az embereknek lehetőségük nyílt, hogy a világot ne csak könyvekből, irodalmi művekből vagy festményekből csodálhassák, hanem maguk is részeseivé válhassanak az adott attrakciónak, így kielégítve az esztétikai szükségleteiket. Az utolsó szinten találjuk az önmegvalósítást. Jellemzően olyan utak tartoznak ide, amelyek elősegítik az ember személyiségfejlődését a jövőben, ilyen példa lehet a Mount Everest megmászása, vagy az El Camino teljesítése.

Az utazási indítékok vizsgálata során fontos megjegyezni, hogy ezek a motivációk sokfélék lehetnek, mivel sokféle egyén van jelen. Az előbb felsorolt igények kielégítése legtöbbször a környezetváltozással érhetőek el a leghatékonyabban. A legjellemzőbb indíték az esetek többségében, a fiziológiai szükségletek kielégítéséhez irányulnak, ugyanis, ha az egyén fizikailag és szellemileg a megfelelően kipihent szinten van (tehát az optimumon), később jobban tud teljesíteni. Ennek az optimális szint elérésére választja a legtöbb esetben a pihenés aktív vagy passzív formáját. Ennek a szükségletnek a kielégítése nem határolható be életkorral, hiszen mindegyik életszakaszban a fiziológiai jólét megteremtése elengedhetetlen.

A fent leírt hierarchikus rendszer jól mutatja a szükségletek kapcsolódását, de fontos megemlítenem, hogy a motiváción túl a jövedelem és az egyén rendelkezésére álló szabadidő összessége fontos szerepet tölt be az utazás során. (Michalkó, 2004)

2.1.5. A turizmus dinamikus fejlődése

A második világháború után a gazdasági változásokon túl társadalmi átalakulás is észlelhető volt. A nők erősödése a társadalomban ezt mutatja, a munkamegosztás megjelenésében egyértelművé vált, hogy nem csak a férfiak vállalhattak szerepet a jövedelemszerzésben, ennek

következtében csökken a munkaidő, nő a jövedelem és szintén nő a szabadidő aránya. Növekedett az életszínvonal, az 1960-as évek politikájának köszönhetően nőtt egyes országokban a biztonság, a különböző sportesemények, illetve a nemzetközi vállalatok terjeszkedésének köszönhetően a hivatásturizmus is teret hódított magának. A tömegturizmus elterjedésében nagyon fontos szerepe volt a légitökölekedés megjelenése és fejlődése. (Michalkó, 2004)

2.2. A légitökölekedés

Az első repölőgép 1903-ban hagyta el a földet, amelyet a Wright-fivérek terveztek, 1918-ban szállt fel az első menetrendszerinti járat Amerikában, majd a PANAM első transzatlanti járata 1933-ban kezdte meg a felszállást az USA és Európa között. Az első lökhajtásos utasszállító repölőgép 1958-ban indította első járatát, ami egy Boeing 707-es típusú gép volt, amit 1970-ben felváltott a Boeing 747, ami egyszerre 400 főt képes befogadni. Jelenleg az Airbus A380-as gépe képes befogadni legnagyobb számban az utasokat, ezért is kapta a repölőszálloda becenevet.

A légitökölekedés rendelkezik jelenleg az egyik legkiválóbb marketingkommunikációval. Különböző hűségpontokat, extraszolgáltatást és kedvezményt kínál utasai számára. Létrejönnek az együttműködések kisebb légitársaságok között, ezzel is hirdelve magukat, esetlegesen összehangolják a menetrendeket, így elkerölve az utas kényelmetlenségét és várakozását.

A repölőterek elhelyezése nehéz, mégis fontos feladat. A környező településektől legyen kellően távol, hogy a zaj ne legyen zavaró hatással, ám a városok elérése könnyen megoldhatóan kell lennie. Magas költségekkel jár egy légitöberuházás, a repölők fenntartása, tárolása és megrendelése is magas, illetve nem minden helyzetben van lehetőség a poggyászok nagy mennyiségű szállítására.

2.2.1. A közlekedés és a turizmus összefüggése

Ugyan megkülönböztetjük a hivatásturizmust és a szabadidőturizmust de mindkettő esetben a különböző igényeket az erre alapuló turisztikai szolgáltatások és intézmények igyekeznek kielégíteni. A turizmus és az utazás (ami nem más, mint a helyváltóztatás) szorosan összefügg. A közlekedés egy olyan szolgáltatás, amely tekintetében megkülönböztethetünk személy- és áru szállításat. Beszélhetünk légi közlekedésről, vízi közlekedésről, vasúti közlekedésről vagy

közúti közlekedésről is. Térbeni meghatározás tekintetében megkülönböztetünk helyi, helyközi, távolsági, elővárosi, kontinentális és interkontinentális közlekedést. A turizmus egyik legbefolyásolóbb tényezője lehet egy adott desztináció távolsága és az oda történő eljutás, tehát az utazás. Fontos szempont egy adott desztináció felkeresésekor a helyi közlekedés, azon belül az útvonalak fejlettsége, a különböző járatok sűrűsége-, és a csomópontok elhelyezkedése. Nem elhanyagolható tényező az idő, a sebesség és ezeknek az összefüggése sem, ugyanis ezek a tényezők is nagy döntőerővel bírnak az utazási célterület kiválasztásakor.

Korábban a turizmus és a közlekedés kapcsolatát nem megfelelő módon vizsgálták, ugyanis nem tekintettek szolgáltatásként a közlekedésre. Ma már a turizmus részét képezi, különböző turisztikai csomagok tartalmazzák magát az utazást, és egyfajta élményt nyújtanak. A különböző, távoli kontinenseken található célterületeket nem is lehet másképpen megközelíteni, csak légi úton, így alakult ki a távolsági tömegturizmus.

Elméletben az egyetlen kötetlen pályás közlekedés a légi közlekedés, ugyanis szabadon mozoghatnak és közlekedhetnek három dimenzióban a repülő. Ám a légiközlekedésben igen komoly szabályokat kell betartani az útvonalak tekintetében, sokszor szigorúbbak az előírások és a követelmények, mint a kötöttpályás közlekedéseknél. Légi járművek közé soroljuk a léggömböt, a helikoptert, a repülőgépet, a léghajókat és az űrhajókat is. Az elmúlt öt évszázadban a legdinamikusabb fejlődés a légiközlekedésben mutatkozott. A nagymértékű fejlődés köszönhető a technikai fejlődésnek, a fapados járatok népszerűségének, illetve a könnyen kezelhető jegyvásárlásnak. A repülőtársaságok között éles piac alakult ki, természetesen itt is el kell különítenünk légitársaság típusokat. Beszélhetünk állami társaságokról (például AlItalia, AirFrance vagy korábban a Malév), fapados légitársaságokról (WizzAir, Ryanair, EasyJet) és magántulajdonban lévő légitársaságról is (Emirates, Lufthansa, Qatar Airways). A három típus között a főbb különbségek közé tartozik a szolgáltatások kínálatainak aránya, a társaság fenntartása, járatainak időtartalma, illetve a repülőgépeken található osztályozás. A légiközlekedésben a járatok lehetnek menetrendszerűek vagy különjáratok is, de a turizmus tekintetében nem igen jellemző a különjáratok gyakori használata. A légi hálózatokat a légifolyosók és útvonalak, valamint légikikötők alkotják, amelyek kialakításakor a balesetek és katasztrófák elkerülésére törekedtek. A légi úton történő tömeges közlekedés nagy mértékben köszönhető a nagy távolságok rövid idejű megtételének, illetve nem elhanyagolható tény az sem, miszerint a repülőgéppel történő utazás biztonságosabb, mint a közúti közlekedéseké. Általánosságban elmondható, hogy a légi úton történő közlekedés előnyei közé sorolható még a szolgáltatások széleskörű választéka (a közúti közlekedéshez képest), illetve a korábban említett idő-távolság egymáshoz való viszonyulása.

Hátrányként emlegetik a repülővel való utazásnak az esetleges késéseket, illetve járat törléseket, a környezetszennyező hatásait (például zajhatás és az üzemanyag kibocsátás, amely sajnálatosan magasabb légkörben fejt ki a hatását, így globális hatása van) és az időjárási körülmények befolyásolását. (Veres et al., 2011)

2.3. WizzAir

2.3.1. Megalakulás, célok, áttekintés

A WizzAir Hungary Légitársasági Zrt.-t 2003 júniusában alapította hat szakember, köztük Váradi József, a korábbi Malév légitársaság volt vezérigazgatója. A Wizzair egy diszkontlégitársaság (alacsony áron kínál repülőjegyeket alacsony kényelmi szolgáltatásokkal), amelynek a központi irodája Budapesten található. Egy 2019 szeptemberi felmérés szerint a légitársaságnak akkor 1650 milliárd forint volt a piaci értéke. 121 repülőgéppel, 28 bázisról üzemeltet járatot, több mint 44 ország 145 célállomásaira.

A légitársaság elsődleges fő célja volt, hogy olcsó járatokat biztosítson Kelet-Közép-Európa és Nyugat-Európa között. Az első járat 2004. május 19-én indult útnak Katowicéből. A londoni értéktőzsdébe való belépés után (2015 február), a légitársaság az addigi A320 típusú repülőgépek mellé A321-es típust is berendelte. Az A320 airbusnak a maximális befogadóképessége 180 fő, míg az A321-nek 230. Az első A321 airbus a Budapest-Luton járaton debütált.² 2015-ben a légitársaság kisebb arculatváltáson esett át, a rózsaszín-lila-fehér színkombináció fehér-rózsaszín-kékre változott, de a színátmenetek vagy a betűk formája változatlan maradt. 2015 novemberében a légitársaság 20%-os utasszámnövekedésről és 15%-os bevételnövekedésről számolt be.

Az Air Transport Word magazintól a légitársaság elnyerte 2016-ban a „2016-os év diszkont légitársasága” címet. Szintén ebben az évben 21%-os emelkedést ért el az utasszállítás tekintetében, 88,2%-ra emelkedett a férőhelykihasználtság, és az árbevétel 16%-kal emelkedett a korábbi évhez képest. 2016 második fele igen negatívan érintette a légitársaságot. Az Egyesült Királyság európai uniós kilépése, a font kedvezőtlen árfolyamalakulása, a brit turisták utazási motivációjának visszaesése nagy hatással és befolyással bírt, amelynek eredménye azonnal

² A Budapest – London útvonalon debütál a WIZZ A321-es típusa: <https://airportal.hu/a-budapest-london-utvonalon-debutal-a-wizz-a321-es-tipusa/> Letöltés ideje: 2023.02.13

látható volt, ugyanis a cég 30%-ot veszített az értékéből. Ennek ellenére ebben az évben a legjobb európai diszkont légitársaságok között a 7. helyezést érte el a Wizz Air.

2017-ben a légitársaság tervei között szerepelt három új bázis és hatvan új útvonal megnyitása, illetve a dolgozók létszámának 40%-os emelése, ami 4500 foglalkoztatott főt jelent. Szeptemberben a Brexit által okozott veszély miatt megalapították a brit leányvállalatot, a Wizz Air UK-t, amely brit üzemeltetési engedéllyel működik. Ennek eredményeképpen 2018 májusától lutoni bázissal és brit lajstrommal rendelkező gépek indulhattak különböző célállomásokra. Ezzel egyidejűleg elindulhatnak a tengerentúli járatok is olyan célállomásokra, mint például Torontó vagy New York.³ Az erre az évre vonatkozó célok között szerepelt, hogy a romániai utasforgalmukat öt éven belül a duplájára szeretnék növelni, illetve a légitársaság saját pilótaképzést indít az év végén, amely a tervek szerint, ha sikeres, évi 100 pilótát biztosít a légitársaságnak.

2018-ban új bázist nyitott a légitársaság Bécsben, ahonnan 13 különböző célállomásra indul járat. Júniusban forgalomba állították a légitársaság 100. repülőgépét, novemberben elkészült majd hivatalos átadásra került a budapesti 3800 négyzetméteres oktatóközpont, ahol évente 250-300 pilótát és 500 légiutaskísérőt képeznek ki. 2018 év végére Közép- és Kelet-Európa legnagyobb légitársaságává vált a Wizz Air. Flottájába 105 repülőgép tartozik és évente 34 millió utast szállít.

2019 januárjában a légitársaság leadta megrendelését az új A321neo típusú repülőgép iránt. Az A321neo airbus 239 férőhellyel rendelkezik, az eddigi legszélesebb folyosót alakították ki, az újgenerációs hajtóműveknek köszönhetően kisebb az üzemanyagfogyasztás és a zajterhelés is 50%-kal kevesebb. Az első A321neo repülőgép Budapest-Róma útvonalon debütált először. Március 31-től a légitársaság Zártkörű Részvénytársaságként működik tovább.⁴

2.3.2.Szolgáltatások

Fapados légitársaság lévén a WizzAir nem kínál ingyenes étkeztetést az utasok számára, de a légiutaskísérők a repülés ideje alatt felszolgálnak könnyű hideg és meleg ételeket és italokat is. Ezenkívül lehetőség van különféle parfümök és ékszerek, illetve egyéb kiegészítők megvásárlására is. Felár ellenében pedig elsőbbségi beszállási lehetőséget is biztosít a légitársaság. A poggyászokat tekintve a WizzAir a jegyhez biztosít egy 40x30x20 cm-es kézipoggyászt, amelyet bárki igénybe vehet. A nagyobb poggyászok esetében az utasoknak

³Bréking: amerikai járatokat indítana a WizzAir.: https://hvg.hu/kkv/20171019_wizz_air_usa Letöltés ideje: 2023.02.15

⁴<https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/company-information> Letöltés ideje: 2023.02.15

plusz költséget számítanak fel. Lehetőség van egymás melletti helyek lefoglalására is, de ez is plusz költséggel jár. ⁵

2.3.3. Statisztikai adatok

Utasszámokból csak néhány szemléltető számot mutatnék be: 2017-ben 28 millió utast szállított a társaság, amely 21,7%-os növekedést eredményezett. 2018-ban a légitársaság 33 millió utast szállított, amely 16,9%-kal több, mint az előző év. 2019-ben elérte a társaság a 40 millió utasszámot, amely 2018-hoz képest 21,2%-os növekedés. Alapvetően megfigyelhető, hogy a minimum 10%-os emelkedés folyamatosan jelen van, de a 2020-as adatok a vírushelyzetkövetkeztében igen sokkolóak. Ebben az évben ugyanis csak 17 millió utast szállított a légitársaság, amely 58%-os csökkenést jelent. Az eredményes számok visszaállítása a tervek szerint 2026 körül várható, ugyanis erre az évre várják a 100 millió utasszám elérését.

6

2.4. A Koronavírus

2.4.1. Covid-19 a Világon

2019. december elsején jelentkeztek az első tünetek Kínában, amelyeket a Covid-19 vírusként azonosítottak. A tünetek között szerepelt a láz, nehézlégzés, légszomj, szárazköhögés, továbbá különböző keringési és emésztőrendszeri problémák. A betegség emberről emberre terjedt és a tényleges kimutatást megelőzi a lappangási idő, ami általában két hét. 2020. februári kutatások alapján kiderült, hogy világszerte az első dokumentált fertőzött Kínában december 16-án jelent meg. Még az adott hónapban felgyorsultak az események. Több olyan esetet is észleltek, ahol hasonló tünetek jelentkeztek és mindegyik személy köthető a wuhani piachoz, ahonnan feltételezhetően kiindult a vírus. 2020. március 11-én hirdette ki az Egészségügyi Világszervezet, hogy a Covid-19 vírus már Világjárványnak minősül.

Az első Covid-19 vírussal regisztrált európai eset Franciaországban történt 2020. január 24-én. A 48 éves férfi Kínában egy utazáson vett részt, amely során Wuhan városát is érintette. Január 31-én Oroszországban regisztráltak két személyt, akik a vírus tüneteit produkálták. Január 31-

⁵ Vállalati információk (wizzair.com)

⁶ <http://nol.hu/gazdasag/meredeken-emelkednek-a-wizz-air-eredmenyei-1573167> Letöltve: 2023.02.17

én az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC) közölte, hogy a koronavírus által érintett kínai városokból érkező utasok szűrése nem volt túl hatékony, ezért több európai ország nem engedte meg a Kínából érkező személyek belépését az adott országba. Február 2-án a fertőző megbetegedések száma országszerte 14 380 volt Kínában, a halálesetek száma pedig 304. A tartományban észlelt 9 074 esetből 1 188 súlyos és 444 kritikus állapotban volt. Megfigyelhető volt, hogy minden halálesetet Hupej tartományából jelentettek, tehát azt a területet lett volna célszerű teljesen lezárni.

Február 24-én az olasz miniszterelnök rendkívüli karantén alá helyezte Lombardia tartományában található két városát, ahol a legtöbb fertőzött esetet regisztrálták, továbbá az ország többi részén bezártak az üzletek, eltörölték a rendezvényeket, és még a templomok is bezártak.

Az első európai állampolgárok halálát Olaszországban regisztrálták, melynek következménye lett, hogy az olasz kormány leállítja a velencei karnevállal kapcsolatos rendezvényeket.

Ezután az események rendkívül felgyorsultak, új eseteket regisztráltak világszerte mindenhol. Brazíliában és Görögországban is olasz állampolgárok esetét rögzítették, február 27-én megjelent a vírus Romániában, Dániában és Észtországban is.

Március 12-én Olaszországban rekordszámú halálesetet regisztráltak (pontosan 475), és a fertőzöttek száma sem csökkent. Ugyanebben a hónapban több olyan rendezvény elhalasztásáról döntöttek a fertőzés elkerülése érdekében, mint például a 2020-as nyári olimpia elhalasztása 2021-re, az Eurovíziós Dalfesztivál eltörlése Rotterdamban, vagy több különböző filmpremier elhalasztása.

Áprilisra már majdnem az összes országban megjelent a vírus a világon. Olaszországban a regisztrált fertőzöttek és halálesetek száma ebben a hónapban már meghaladta a Kínai adatokat. A rohamos fertőzés miatt az ország egészségügyi rendszere teljes mértékben leterhelődött, így külső segítségre és támogatásra volt szükség, főként Lombardia tartományának. Több komoly hatósági szabályozás lépett életbe a világon mindenhol. Szigorúan nézték a határátkeléseket, szüneteltették az oktatást, kijárási tilalmat vezettek be, bezártak a vendéglátóegységek és szórakozóhelyeket, és az alapvető védekezési szabályozásokat is szigorúan be kellett tartani (távolságtartás, maszkviselés, kézfertőtlenítés).

Világviszonylatban a járvány csökkenő tendenciát mutatott májusban, így megkezdődtek a tárgyalások a szabályok enyhítéséről, de a csoportos rendezvények továbbra is tilosak voltak. Az enyhítések eredménye, hogy a nyári időszakban több európai országban is (Franciaország, Spanyolország, Románia) növekedési tendencia mutatkozott. Ez egy erőteljesebb szakaszba léptette a vírust. Ezek a regisztrált esetszámok meghaladták az áprilisban mért értékeket. Ennek következménye, hogy a korábban már enyhített szabályokat ismét életbe léptették. Több dél-

amerikai, közép-ázsiai, illetve közel-keleti országban egyáltalán nem sikerült megfékezni a járvány terjedését és ez a közelgő iskolakezdés miatt ez aggasztó hírt jelentett.

2.4.2. Covid-19 Magyarországon

Magyarországon az első koronavírus-járvánnyal megfertőzött személyt 2020. március 4-én regisztrálták, az első áldozat hazánkban 2020. március 15-én halt meg. Március negyedikétől megkezdtek a kontaktszemélyek felkutatását, majd ezután elkezdődött a folyamatos mintavétel és az elkülönítés. A hónap végére Magyarországon a koronavírussal megfertőzöttek száma meghaladta a 250 főt is. Hazánkban az elhunytak átlagos életkora 74 év.

Ha a beteg koronavírus-tesztje pozitív és meghal, akkor a vírus által okozott halálesetnek minősül függetlenül attól, hogy volt-e más betegsége. Más országok nem feltétlenül ugyanezt a mintát vették alapul, előfordul olyan ország, ahol csak azokat az eseteket sorolják a vírus által okozott halálesetnek, ahol ez egyértelműen bizonyítható. Az eddigi legfiatalabb áldozat egy három hónapos kisfiú, akinek volt egyéb betegsége is, de a pozitív teszt miatt a vírus áldozatának minősül. Március 6-án Magyarország nem adott vízumot az iráni állampolgároknak, ennek oka, a korábban regisztrált iráni férfi. Március 7-én az ismert és regisztrált fertőzöttek száma 5 fő volt, így egészségügyi okokból több városban már eltörölték a márciusi ünnepségeket. Több kórház elkülönített a vírusos betegek számára kórtermeket, illetve felszabadítottak fekvőbeteg ágyakat is. Március 9-től Magyarország nem fogadott olyan repülőt, amely Észak-Olaszországból érkezett (ennek oka, az ott kialakult súlyos fertőzöttség). Március 16-tól leállt a bölcsődei és óvodai ellátás, megszűnt az első ajtón való felszállás a tömegközlekedési eszközökön, bezártak az állatkertek és fürdők, és a közép-és felsőoktatási intézmény is online oktatást vezetett be. Bevezetésre került a vásárlási idősáv (9 órától 12-ig a 65 évnél idősebbek tartózkodhattak az üzletekben), csak alapos indokkal lehetett elhagyni a lakóhelyeket. Április 6-tól ingyenessé vált Budapesten a parkolás, amelynek célja, hogy az emberek elkerüljék az esetlegesen fertőző tömegközlekedési eszközöket. Április 27-től kötelezővé tették kül-és beltéren a védőmaszk használatát. Azok a magyar állampolgárok, akik az utazási tilalom alatt érkeztek vissza Magyarországra, kötelező 14 napos házikaranténba kellett vonulniuk. Május 4-én megkezdtek a korlátozások enyhítését, ugyanis április végén csökkenni látszódott a fertőzöttek száma. A főváros és környékén észlelték a legtöbb fertőzött személyt, így azon a területen még megtartották a korlátozásokat. A vidéki területeken viszont kinyithattak az éttermek teraszai, és kisebb létszámban megtartásra kerülhettek különböző rendezvényeket. Május 25-től visszatért a vírushelyzet előtti állapot a bölcsődékbe és óvodákba,

viszont az érettségi szóbeliket nem tartották meg. A májustól kezdődő időszakban Európa legtöbb országában javulni látszódott a helyzet, így hazánkban megkezdtek feloldani az utazással kapcsolatos korlátozásokat. (hatósági karantén eltörlése, kötelező negatív teszt szintén eltörlése). Illetve megindult az utazás először Szerbia, Szlovákia és Ausztria felé, majd május 17-től szabaddá vált az összes magyarhatár. Június 18-án megszűnt a márciusban kihirdetett veszélyhelyzet, illetve szintén feloldásra került a 65 év felettiek vásárlási időszaka.

Ahogy korábban említettem, július elején a vírus emelkedő tendenciát mutatott, aminek következtében Magyarország a beutazók számára olyan szigorítást vezetett be, amely lényegében három szín szerint csoportosítja az országokat (a legtöbb európai ország zöld, ami az alacsony fertőzöttséget jelez, de előfordul sárga és piros is.). A színekhez különböző karanténszabályok párosultak. Európán kívül az összes többi földrész piros besorolást kapott.

Augusztus végére nyilvánvalóvá vált, hogy elkezdődött a vírus második hulláma, ennek ellenére Magyarország nem vezetett be olyan szigorú szabályozásokat, mint a márciusi időszakban. A külföldről érkezőknek kötelezően házikaranténba kellett vonulniuk 10 napra. Az iskolák és óvodák hagyományos módon várták a gyerekeket, de egy-egy pozitív teszttel rendelkező gyermek esetében be kellett vezetni szintén a távoktatást. Novemberben egész Európában súlyosbodott a helyzet, ez Magyarországot is érintette. Bevezetésre került az éjszakai kijárási tilalom, amelynek lényege, hogy este 8 és reggel 6 óra között csak munkavégzés céljából lehetett az utcán tartózkodni. Az üzletek este 7 óráig lehettek nyitva, az amatőr sportrendezvényeket nem tartották meg, a profi sporteseményeket pedig zártkapukkal tartották meg. A rendezvények, esküvők és temetési szertartások megtartása sem volt megengedett, a szálláshelyek nem fogadhattak vendégeket és 9. osztálytól digitális oktatást vezettek be. Nem engedélyezték a karácsonyi vásárok megtartását, bezártak a mozik, uszodák, könyvtárak, korcsolyapályák és múzeumok.⁷⁸⁹

2.5. Védőoltások

Különböző gyógyszereket gyártó cégek jelentkeztek a vírus elleni védőoltás előállításához. Számos, egymástól eltérő területen kellett kutatni a megfelelő védőoltás kifejlesztéséhez. Mielőtt valóban emberek számára beadható lett volna a védőoltás, több kísérletet is végeztek

⁷ <https://covid19.who.int/region/euro/country/hu> Letöltés ideje: 2023.02.19

⁸ <https://semmelweis.hu/koronavirus/mit-tehetunk/altalanos-informaciok-a-covid-19-megbetegedesrol/> Letöltés ideje: 2023.02.19

⁹ <https://vaccination-info.eu/hu/tajekoztato-vedooltassal-megelozheto-fertozo-betegsegekről/covid19> Letöltés: 2023.02.20

állatokon, majd miután az sikeresnek bizonyult 45 önként jelentkezőt is leteszteltek az adott ellenanyaggal. A tesztelés hat hétig tartott és a különböző reakciókat és hatásokat feljegyezték, elemezték. 2020. december 21-én az Európai Unió elfogadta, és engedélyezte az első védőoltást, amelyet a Pfizer-BioNTech fejlesztett ki. 2020 december 26-án az Európai Unióban Szlovákia és Magyarország kezdte meg először a tömeges védőoltás. Hazánkban elsőként az egészségügyben dolgozók részesültek először a védőoltásból, majd az idősebb korosztály. 2020. december 30-án a Brit gyógyszerfelügyeleti hatóság engedélyezte az Oxford/AstraZeneca-vakcina forgalmazását. Jelenleg több koronavírus elleni vakcina is létezik az AstraZeneca és Pfizer-en kívül: Johnson & Johnson Sputnik, Sinopharm BBIBP. 2021 április 1-jén újra hagyományos tanítási rend lépett életbe, így előtte megkezdték a pedagógusok soron kívüli oltását. A legtöbb vakcina 2 dózisú némelyik után erősen ajánlják egy másik típusú vakcina beadatását, de alapvetően a vakcina elfogadása már erősen ajánlott. Napjainkban már egyre kevesebb esetről számolnak be az egészségügyi szervezetek jelenleg Magyarországon már több mint hatmillió beoltott személyt tartanak nyilván (idetartoznak a kétszer és háromszor beoltott személyek is). Először a 16 évnél idősebbeknél kezdtek el különböző kísérleteket végezni, majd a sikeres eredményeket látva már az óvodás korú gyermekeknek is lehetőségük van az oltás beadatására.¹⁰

2.6. Válsághelyzet

Négy kategóriába csoportosíthatjuk azokat az egészségügyi válsághelyzeteket, amelyek nagy mértékben befolyásolhatják a turizmus alakulását.

Egy adott desztináción kialakult egészségügyi válsághelyzet. Ebben az esetben az utazók nem kereshetik fel ezt a területet, és a válsághelyzet leginkább a turisztikai szolgáltatókat érinti (hiszen csökken a jövedelmük). Ebből adódóan ennek a típusú válsághelyzetnek lokális hatása van, de előfordulhat, hogy nem csak egy adott területet (országot) érint ez a lokalitás, hanem egy egész kontinenst is, de koncentrálódhat egy adott szolgáltatóra is, például ha egy hajós utazás során alakul ki a helyzet.

A járványok terjedésével majdnem minden esetben együtt jár a turizmus, és ezeknek a leggyorsabb és legkönnyebb módja a légi úton való közlekedés, ezért a megfékezés érdekében

¹⁰ <https://vaccination-info.eu/hu/covid-19/covid-19-elleni-oltoanyagok> Letöltési idő: 2023.02.20

utazási szabályokat és korlátozásokat vezethetnek be, mint például a határzár. Ez a típusú krízishelyzet globális szintűvé is válhat.¹¹

A Covid-19 vírus esetében mindkét krízishelyzet egyszerre volt jelen, tehát a globális szintű korlátozásokat és a helyi szintű megfékezéseket is a járvány tovább terjedésének érdekében vezették be. Globális korlátozásnak tekinthető az országhatár lezárása és a beérkező repülők megválogatása, míg lokális intézkedésnek számít a szálláshelyek és turisztikai szolgáltatások bezárása.

Az egészségügyi krízishelyzettel együtt jelentkezik a gazdasági krízis is. Ebben az esetben a küldőország utazói nem költenek annyit turisztikai szolgáltatásokra, mint korábban, aminek az oka a jövedelmének a negatív irányba való megváltozása. Ennek egyik következménye, hogy a desztináció turisztikai szolgáltatóinak csökken a bevétele, aminek további hatásai lehetnek. Ilyen korábbi járványeset 2009-ben a H1N1 influenza és a SARS-járvány volt, amelyeknek főként lokális hatása alakult ki. (Csapó-Lőrincz,2020)

3. Saját vizsgálat

3.1. Kutatási célok, kutatási kérdések és hipotézisek

A saját kutatásom célja a keresleti, illetve kínálati oldal megfigyelése és összehasonlítása a járvány előtti és utáni időszakhoz képest. A keresleti oldal vizsgálatára vonatkozóan egy kérdőíves felmérést készítettem, amelyek-célcsoportja a magyar emberek voltak. Bárki, aki utazott repülővel a járvány előtt és után kitölthette a kérdőívet. A célom az volt, hogy megfigyelhessem milyen változásokat idézett elő egy világméretű járvány a keresleti oldalon, milyen magatartás változás ment keresztül az emberekben, hogyan változott meg a gondolkodásmódjuk és a repülővel történő utazáshoz való hozzáállásuk. A kérdőív teljes terjedelemben megtalálható a 3. sz. mellékletben.

A kínálati oldal vizsgálatához pedig egy interjút készítettem olyan szakemberrel, aki ezen a területen dolgozik, tehát egy magyar légiutaskísérővel a WizzAir egyik alkalmazottjával. Az interjúban feltett kérdéseim a járvány előtti időszakra is kitérnek, illetve a jelenlegi (mondhatni járvány utáni) időszakra is. Az interjú kérdései megtalálhatók a 4. sz. mellékletben.

¹¹ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2020.1758708> Letöltési idő: 2023.02.20

3.2. A vizsgálat körülményeinek és helyszínének a vizsgálata

A kérdőív vizsgálatának helyszíne a közösségi médián keresztül történt, ennek oka pedig a könnyű elérhetőség és a nagymennyiségű potenciális kitöltő elérése. A kérdőívet 90 személy töltötte ki, erre pedig 2022. novemberétől 2023. márciusáig volt lehetőségük.

Az interjúra 2023. január 15-én került sor, elektronikus formában. Az összeállított kérdéssort elküldtem a szakembernek, akitől kitöltve kaptam vissza néhány napon belül.

3.3. A vizsgálati minta bemutatása

A kérdőívben olyan kérdések megfogalmazására törekedtem, amelyek arra a fő kérdésemre adják a választ, hogy hogyan is változtatta meg a Covid-19 a magyar emberek repülővel való utazási szokásait. Ahogyan említettem a kérdések nagy része kitér mindkét időszakra, fontos kihangsúlyoznom, hogy csak a magyar emberek tölthették ki a kérdőívemet, így elkerülve az esetleges torzításokat. Az általános demográfiai kérdésektől elindulva vizsgáltam a mindkét időszakot érintő kérdéseket. Kitértem a célterületek esetleges változásaira, a repülés előtti közvetlen szokásokra, rugalmasság fontosságára és a kiválasztott légitársaságra.

Az interjú lényege a kínálati oldal megismerése, a tapasztalatok felmérése a járvánnyal és az utazás befolyásolásával kapcsolatban, illetve jelenlegi nézőpontja. Minden változáshoz alkalmazkodni kell, így olyan kérdésekre is kerestem a választ, amik nem csak a múlt-jelen kapcsolatát vizsgálják, hanem a jövőbe is tekint. Elemzem továbbá a dolgozókra hatással járó intézkedéseket is és az egészségügyi intézkedéseknek a befolyásolását is.

3.4. A vizsgálati módszerek bemutatása

A kérdőívben feltett kérdések legtöbbje a járvány előtti és utáni időszakra terjednek ki, így ezeket összehasonlítva következtetéseket tudtam levonni a kitöltött alanyok megváltozott magatartási szokásaikból.

Az interjú a kínálati oldal alkalmazkodását mutatja be. Miben, mit és hogyan kellett változtatni a WizzAir-nek az utasok megtartásához, esetleg az elvesztett utasszámok visszaszerzéséhez.

3.5. Az eredmények bemutatása

A kínálati oldal vizsgálatához felkerestem egy olyan személyt, aki számomra a legmegfelelőbb válaszokkal szolgálhat, tehát egy légiutaskísérőt a WizzAirnél, aki teljesített légi szolgálatot a járvány előtti időszakban és jelenleg is aktív dolgozó. A kritériumomnak így megfelelt, azonban a nevét a kérésének eleget téve nem említem, ezért interjúalanyként fogok rá hivatkozni. Kérdéseim között található olyan, amely az alany személyes véleményére kérdez, esetleges következtetéseket von le. Nem feltétlenül számadatokat kerestem, inkább egy olyan személy tapasztalatára, véleményére és meglátására irányult a kérdőívem, aki ezen a területen dolgozik. Az Ő válaszait dolgozom fel a következő részben.

Első körben a legnépszerűbb útiélokra vonatkozóan tettem fel kérdéseket a járvány előtti, utáni, és jelenlegi időszakban. Az alany válasza alapján elmondhatom, hogy ez függ az évszaktól. A nyári időszakban a legnépszerűbb célterületek minden esetben azok voltak a Covid-19 előtt, ahol valamilyen tengerparti szakasz is megtalálható. Jellemzően a mediterrán területek, például Olaszország (Bari, Nápoly, Trieszt, Palermo), Spanyolország (Barcelona, Malaga, Valencia), Portugália (Porto, Lisszabon) és Görögország (Mykonos, Thessaloniki, Athén). Ezeknek az úticélokaknak a népszerűsége nem változott, a nyári időszakban az ezekre a területekre tartó járatokon található meg a legtöbb utas. Általánosságban elmondható, hogy a népszerű célterületekhez tartozik Milánó, Róma, Párizs, Berlin, München, Barcelona, Madrid és Abu Dhabi.

A korosztályt vizsgálva az alany elmondása alapján elmondható, hogy a 30-35 év alatti korcsoport a jellemző, ugyanis az olcsó repülőjegyek ezt a csoportot ragadják meg leginkább. Az interjúalanyom szerint, a még fiatalabb (20-28 év közötti) korosztály hajlandó lemondani a magasabb szintű szolgáltatásokról az olcsó repülőjegy elfogadásával. Az igényük ebből a szempontból alacsonyabb és úgy gondolják, hogy inkább fizetnek kevesebbet a jegyért és részesülnek alacsonyabb minőségű szolgáltatásban, mint fordítva.

A jelenlegi helyzetben már nincsen hatása a tesztek, illetve vakcinák bevezetésének. Ehhez képest a korábbi években (2022 és 2021) nagy jelentőségűek volt ezeknek. Voltak olyan célterületek, ahol meghatározták a vakcinák számát, típusát, vagy ha nem vakcina, akkor a

teszttek mennyiségét és elvégzésének gyakoriságát. A legtöbb ország egyénileg döntött ezekben a kérdésekben, így előfordult, hogy teljesen mások voltak az ezzel kapcsolatos előírások. Ebből adódóan előfordult, hogy azon célterületre, ahova csak egy bizonyos vakcinát fogadtak el, kevesebb fő utazott. Például, aki a Sputnik típusú védőoltást kapta meg nem utazhatott Olaszországba, mert az olasz szabályozás szerint azt nem fogadják el, így ennek a személynek tesztet kellett csináltatnia.

A következő kérdésem az utazási cél volt, tehát üdülési vagy inkább üzleti út miatt utaztak a magyar turisták. Az alanyom ezt pontosan nem tudhatta, ezért ebben a kérdésben csak a véleményét és az Ő következtetését tudom leírni. *„A ruházatból és csomagokból ítélve én úgy gondolom, hogy a legtöbb esetben inkább pihenési céllal utaztak el a magyar emberek.”* Mivel sehol nem kötelező megadni az utazási szándékot, így pontos választ nem tudunk. Ugyanez a helyzet a jelenlegi időszakra vonatkozóan.

A járványhoz képest az interjúalanyom észlelt néhány utazási szokáshoz kapcsolódó változást, ez főként higiéniai és az emberek egymáshoz való viszonyulása. Jelenleg is használják a kihelyezett kézfertőtlenítőket és az influenza idején viselik a maszkokat. Népszerűbbek lettek a néhánynapos utazások, amikhez elegendő egy, a repülőgéptársaság által meghatározott méretű kézipoggyász. Ha retúrjeggyel utazik a személy, akkor azt a légiutaskísérők a rendszerben látják, így kaptam a választ a korábban említett rövid időtartamú utazásokról.

Az alanyom említette, hogy a repülőjegy lefoglalása esetében az utazni kívánó személy választhat a különböző járat típusok között. Lehetősége van átszállás nélkül, a legrövidebb utazási idővel rendelkező utat választania, amely az esetek többségében minimálisan ugyan, de drágább a környezetkímélő fogyasztás érdekében. Opcióként felmerül az egy vagy több átszállással, így magasabb utazási idővel rendelkező, de aránylag olcsóbb lehetőség kiválasztására. A két lehetőség közül az esetek többségében a magyar utazók az első opciót választják. Ennek általában az oka, hogy a drágulás mértéke olyan alacsony, hogy inkább választják a gyorsabb, de minimálisan drágább jegyet, mint az olcsóbb, de hosszabban tartó repülési idővel rendelkező utat. Ebben az esetben a kényelmet előrébb helyezi az utas az olcsó jeggyel szemben és esetleg a tudta nélkül még környezetkímélő megoldást is választ. A repülőgépen alapvetően már nem alkalmazhatnak műanyag poharakat, fedőket vagy

szalvétákat, így valamilyen szinten az utasok kényszerítve vannak a környezettudatosabb repülésre.

A dolgozói magatartás változás esetében az alanyom a következőt válaszolta: *„A járvány előtt úgy gondoltam, hogy egy biztos állásom van, hiszen a turizmus, a repülés örök dolog. Nem gondoltam bele, hogy történhet-e olyan, ami miatt - tőlem független okokból kifolyólag - nem tudnám a munkámat végezni. Sok kollégámmal együtt csak ez a lehetőségünk van munka szempontjából, ezt nem lehet otthon, home office-ból végezni.”* Elmondása szerint sok légiutaskísérőnek ma már van egy olyan szakmája, amit akkor is tud végezni, ha valamilyen okból adódóan megint nem tudna légiszolgálatot teljesíteni. A biztonság érzete nem csak a repülőn, de a magánéletben is fontos szerepet tölt be. Ezenkívül a rugalmasság és az empátia az utasokkal szemben felértékelődött és igény is van rá a keresleti oldalról.

Az első korlátozások a járvány megfékezésének az érdekében a különböző higiéniai előírások betartása volt. Az alanyom elmondása szerint mindenki kötelezően hordta a maszkot, kesztyűt és a kézfertőtlenítők használata is kötelezővé vált. A testhőmérséklet mérése nem csak az utasoknál volt kötelező, hanem a járaton dolgozóknak is. Sok ország nem fogadott egyes területekről érkező gépeket, így a járatkiesések száma megnőtt, ami hatalmas veszteséget jelentett a vállalat számára. A dolgozók körülbelül 40%-át el kellett bocsátani a költségek csökkenése érdekében. A WizzAir igyekezett alternatív megoldásokat találni, így előfordult, hogy utasszállítógépekkel importáltak maszkokat vagy kézfertőtlenítőket.

A WizzAir egyik legnagyobb erősségét a hírnevében látja az alanyom. Európai szinten az egyik legnépszerűbb fapados légitársaság, ez köszönhető az olcsó repülőjegyeknek és a több mint 150 célterületnek. Erősségének tekinti még a képzést, amit a légiutaskísérőinek és a pilótáinak kínál, ugyanis maga a képzés ingyenes, a sikeres vizsga után 2 évig kötelezően a vállalatnál kell maradni. Ellenkező esetben a képzés teljes költségét ki kell fizetni. Sokféle bázishelyet kínál a leendő légiutaskísérőknek és pilótáknak, ami a külföldre vágyó fiataloknak tökéletes választás lehet. Gyengeségként említette a panaszkezelést és az esetleges járat törlések utáni kártérítés mértékét.

A vállalat még piacképesebbé válásához az interjúalanyom az Európán kívüli, új célterületekre felé nyitást válaszolta. Főként az arab térségek irányában lát új, potenciális területeket. Ahogy

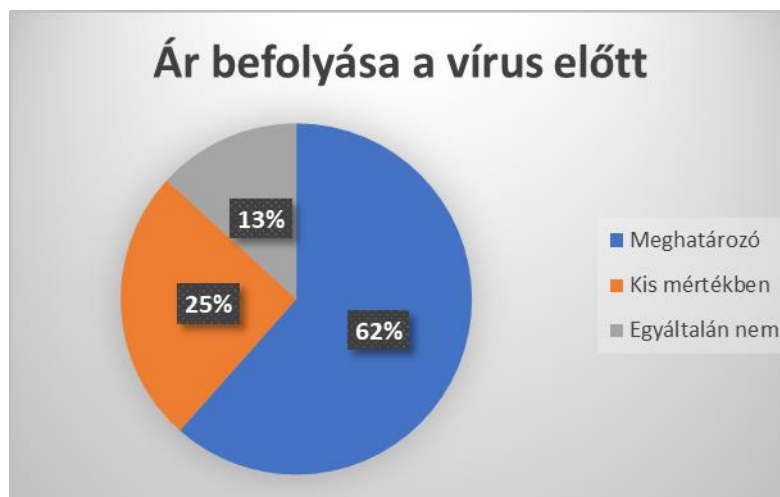
fentebb említettem javasolná a gördülékenyebb panaszkezelést és az ügyfélszolgálat internetes kezelését.

A keresleti oldal vizsgálatához egy kérdőívet hoztam létre, amelyet a közösségi oldalakon lehetett elérni. Összesen 90 felhasználó töltötte ki, akik megfelelnek mindkét kritériumnak: magyar állampolgárok és utaztak repülőgéppel a járvány előtt és után is.

A kérdőívben vizsgált általános demográfiai kérdések alapján elmondhatom, hogy a kitöltöttek 60%-a nő, míg a maradék 40% férfi. A válaszadók 57%-a 21-30 év közötti korosztályba tartozik, 20%-a 41-50 év közöttibe és 8%-a az 51-60 év közötti korcsoportba. A maradék 13% megoszlik a 20 év alatti, 60 feletti és a 31-40 év közötti korosztály között. Lakóhelyet tekintve a válaszadók 55,6%-a jelölte be a fővárost, 40% a várost és 0,4% a falut. Iskolai végzettség tekintetében 46,7% jelölte az egyetemet vagy főiskolát, a válaszadók 28,9%-a jelenleg még valamilyen felsőoktatási képzésben tanul és 24,4% jelölte a gimnázium vagy szakközépiskola lehetőséget. A foglalkozási adatból kiderül, hogy 40% a kitöltöttek közül még tanuló, de ez nem zárja ki az alkalmi, illetve diákmunka lehetőségét, 77% aktív dolgozó és 4,4% nyugdíjas. A nettó havi jövedelmet vizsgálva elmondhatom, hogy a válaszadók 53,3%-a rendelkezik 300 000 Ft fölötti értékkel, 24,4% jelölte, hogy 200 000 Ft és 300 000Ft között, míg 22,2% 200 000 Ft alatti jövedelemmel rendelkezik.

A következő részben a kérdéseim a járvány előtti időszakra vonatkoznak.

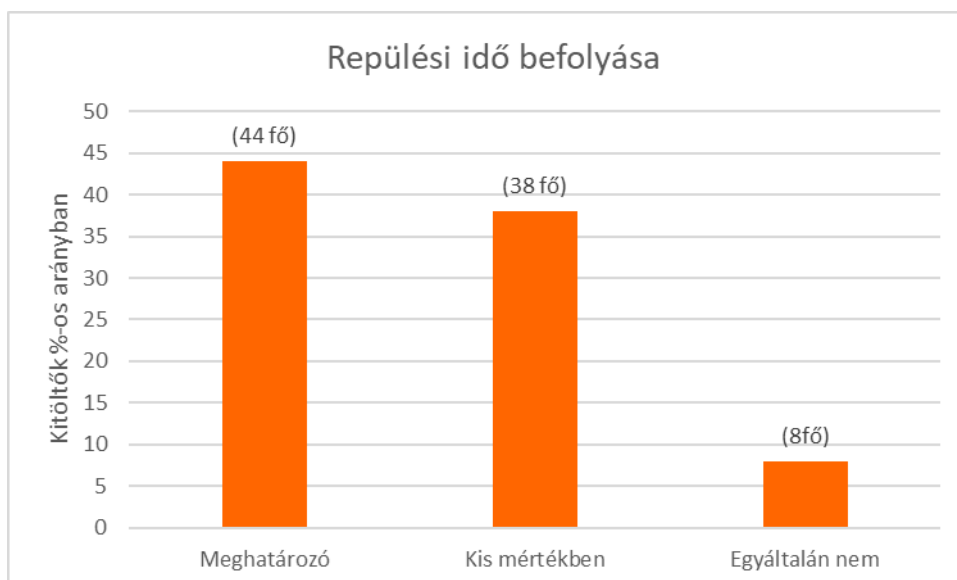
Az első részegységben azt az összefüggést igyekeztem vizsgálni, miszerint egy repülőjegy ára milyen hatással van az utazni vágyó egyén felé. A válaszadók közül 56-an gondolják úgy, hogy ez nagyon meghatározó tényező, tehát, ha egy célterületre vágyódik a turista, de az utazást drágának gondolja, inkább lemond a területről. 23-an gondolják úgy, hogy csak kis mértékben van hatással, míg 12 főt egyáltalán nem befolyásol ez a tényező. Ezt az 1. ábra szemlélteti.



1. ábra: Ár befolyása

Forrás: Saját kutatás

A repülési időt is figyelembe kell venni, hiszen a távolság is döntő tényező lehet néhány turistánál. A kitöltők közül 44 főt viszont egyáltalán nem befolyásol egy adott terület távolsága, 38 személyre kis mértékben és 8 válaszadóra nagy mértékben van hatással ez a tényező, ahogyan az alábbi diagramm is mutatja.

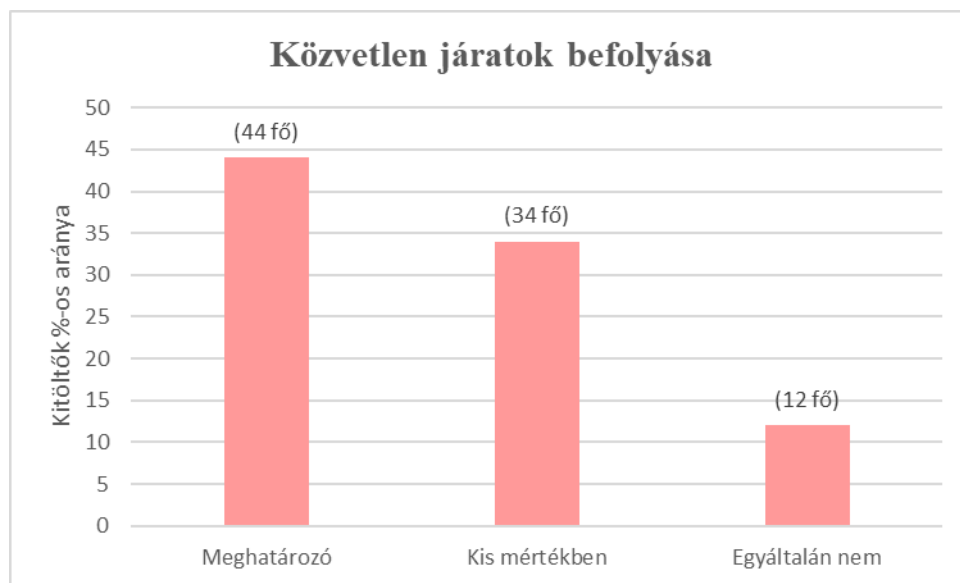


2. ábra: Repülési idő befolyása

Forrás: Saját kutatás

A kiválasztott célterület elhelyezkedése a 26 főt egyáltalán nem, 42 személyt kis mértékben és 22 kitöltőt nagyon képes befolyásolni.

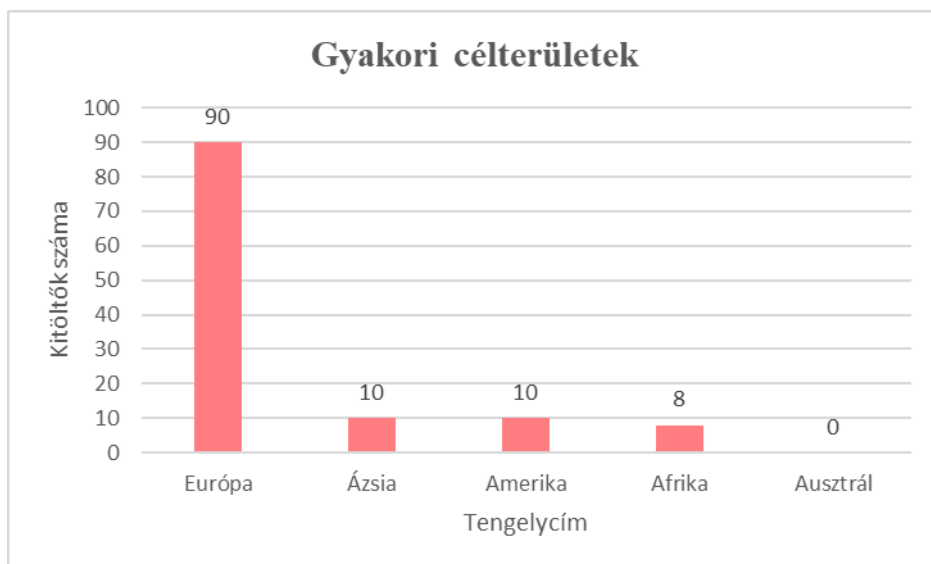
Az egyik legfontosabb tényező egy repülővel történő utazás során az átszállás kérdése, amelyet a 3. diagramm is bemutat. A kitöltők közül 44 személyre nagy befolyással bír az, hogy az adott célterületre közvetlen járatral vagy átszállással tud eljutni. 34 személyt kis mértékben, míg 12-en gondolják úgy, hogy egyáltalán nincs hatással a terület kiválasztása során a nem közvetlen járat lehetősége.



3. ábra: Közvetlen járatok befolyása

Forrás: Saját kutatás

A legnépszerűbb célterület Európa (ez látható a 4. ábrán), hiszen erre 100%-os választ kaptam. 10-10 kitöltő jelölte meg az ázsiai és amerikai területeket is, 8 fő pedig az afrikai lehetőséget. Érdekes, hogy a 90 kitöltő közül egyikük sem járt korábban Ausztrál területen.

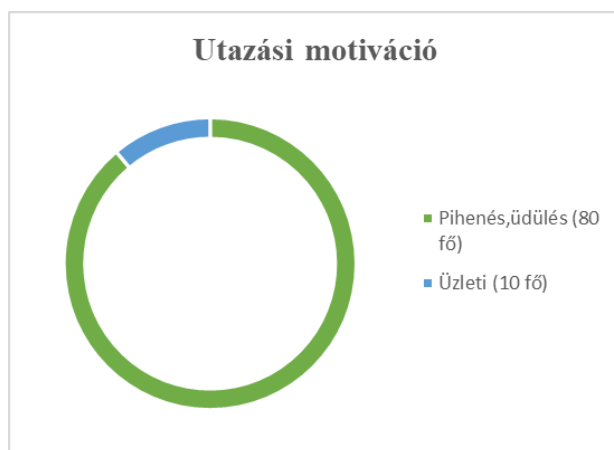


4. ábra: Gyakori célterületek

Forrás: Saját kutatás

A következő részegységben arra kerestem a választ, hogy a célterület kiválasztása előtt milyen szempontokat vettek figyelembe a kitöltők. 80% választotta a megfizethetőséget és a biztonságot, 68% az érdeklődési köre alapján választ, 20% vette figyelembe az időjárási előrejelzéseket, és 45% a szálláshely alapján választja az úticélját.

Az 5.ábra alapján elmondhatom, hogy a kitöltők közül 80 fő% pihenési, üdülési céllal utazik külföldre, míg 10 fő üzleti utazáson vett részt többnyire.



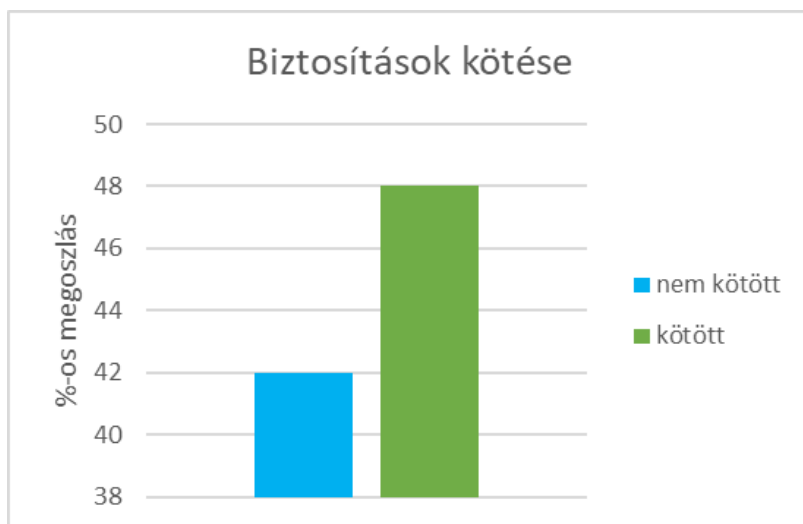
5. ábra: Utazási motiváció

Forrás: Saját kutatás

A szálláshely rugalmasságának fontosságát a következő részegységben vizsgáltam, ugyanis a válaszadók 31,1%-a szerint volt inkább fontos, de nem nagyon fontos. A hatos skála esetében

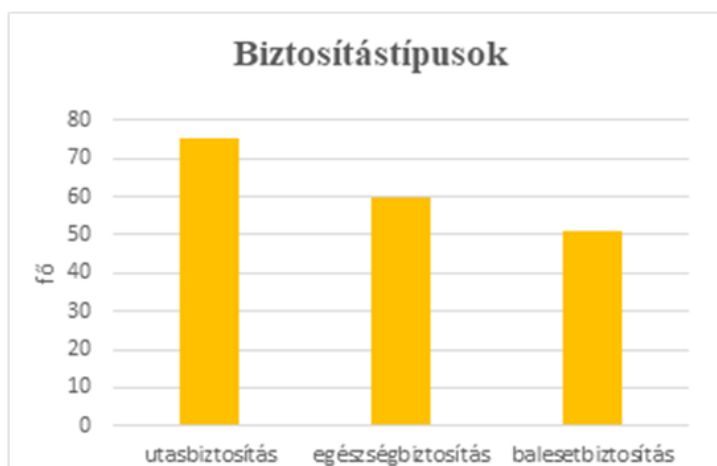
ez a 31,1% az ötös számot választotta, így a mértani közepet elkerülve kaptam a fenti eredményt.

A válaszadók 46,6%-a nem kötött semmilyen utasbiztosítást, a maradék 53,3% viszont igen. (6. ábra). A legnépszerűbb biztosítások közé sorolhatom az utasbiztosítást (83,3%), az egészségbiztosítást (66,6%) és a balesetbiztosítást (51,1%). A 6. ábrán látható a biztosítást kötők és nem kötők megoszlása, illetve mellette (7. ábra) szemléltetem, hogy mely biztosítástípusok voltak a legnépszerűbbek azok körében, akik kötöttek.



6.: ábra: Biztosítások kötése

Forrás: Saját kutatás



7. ábra: Biztosítástípusok

Forrás: Saját kutatás

Ahogy az 1.táblázat is mutatja, a kitöltők több, mint fele (60%) az utazás előtt 1-3 hónappal vásárolja meg a jegyét, 23,4% 3 hónappal korábban, 8,8% 4-2 héttel korábban az utazási időponthoz képest, és 2,2% kevesebb, mint 2 héttel korábban.

1. táblázat: Repülőjegyek megvásárlása

Repülőjegy megvásárlása	Kitöltött személyek száma (fő)
1-3 hónap	54
3 hónap	26
4-2 hét	8
2 hét	2

Forrás: Saját kutatás

A leggyakrabban választott fapados légitársaság a WizzAir (56%) és a RyanAir (43%). Az állami vagy magántulajdonban lévő légitársaságok közül a kitöltők közül megemlézték a KLM, a LOT és a Lufthansa társaságokat. A válaszadók mindkét fapados társasággal meg voltak elégedve, ez a válaszok alapján is tükröződik, ugyanis 96% ezt nyilatkozta.

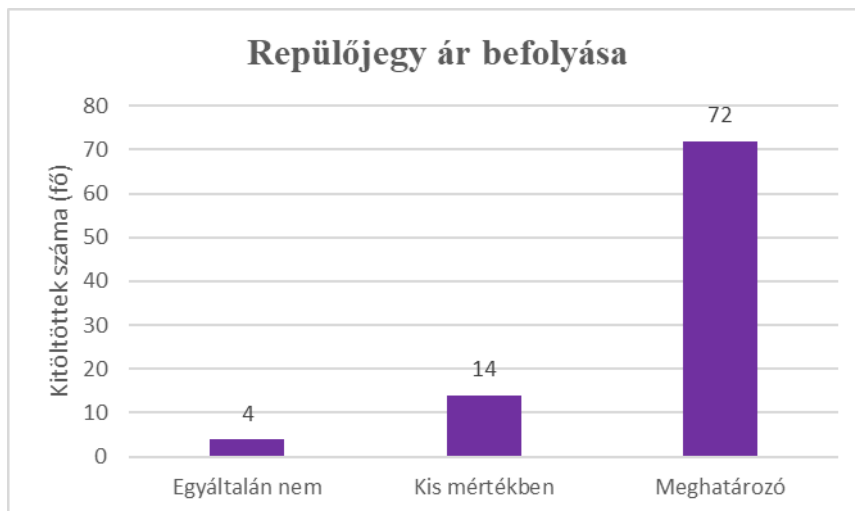
Az erősségek esetében a válaszadók több, mint fele (67%) válaszolta az olcsó jegyeket, és a gyakori járatokat. Gyengeségnek a legtöbben (45%) a rugalmatlanságot jelölték, 32% a járat törleszt, míg 11% az utazás alatti kényelmetlenségre tekint gyengeségként (kis lábrész, kényelmetlen mosdó kialakítás). A maradék 12% szerint valamilyen egyéb tényezőt sorol fel, például a tömött járatokat vagy a szolgáltatások minőségét.

A fenti eredményekből következik, hogy a járvány előtti időszakban a magyar állampolgárok utazását nagy mértékben befolyásolta az adott repülőjegy ára, a célterületre történő közvetlen utazás, a szálláshelyek rugalmassága, a célterület biztonsága és a megtalálható attrakciók. A járványtól függetlenül az utazni készülő turisták többsége köt biztosítást, jellemzően 1-3 hónappal korábban vásárolja meg a jegyét, és a legtöbb esetben üdülési céllal látogatnak el egy másik országba. A légitársaságok esetében is az olcsóság, megfizethetőség az egyik legfontosabb tényező. Az európai célterületekre a legtöbb fapados légitársaság (WizzAir, Ryanair) indít járatot. Természetesen az egzotikus területekre, illetve az Európán kívüli országokba is indul fapados járat, de ennek gyakorisága nem jellemző. Az ilyen esetekben fordul elő, hogy egy drágább, nem fapados légitársasággal közelíti meg a célterületet a magyar ember.

A következő egységben a kérdéseim a járvány utáni, jelenlegi időszakra vonatkoznak.

A repülési idő 32 személyt egyáltalán nem befolyásol, 44 személyt kis mértékben és 14 főt nagyon.

A 8. ábra repülőjegy árát és annak befolyását mutatja. Ezt vizsgálva kijelenthetem, hogy a kitöltöttek közül 4-en választották, hogy nem befolyásolja egyáltalán az ár, 14 személyt kis és 72 személyt nagyon befolyásolja.

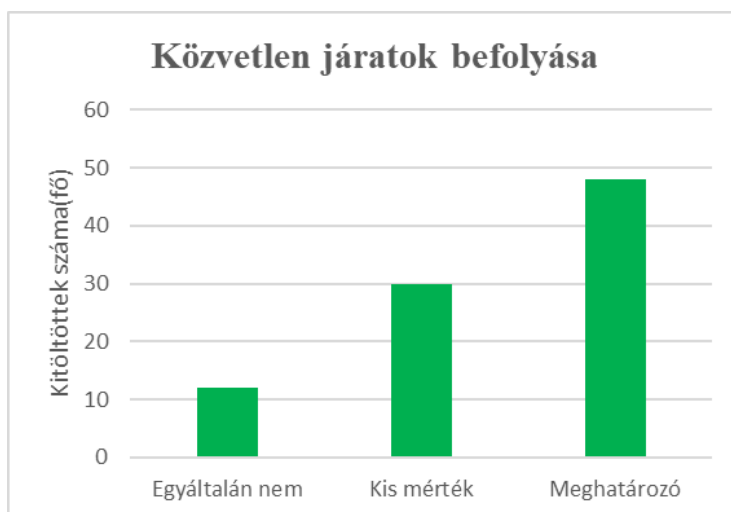


8. ábra: Repülőjegy ár befolyása

Forrás: Saját kutatás

A célterület elhelyezkedésének tekintetében 18-an választották, hogy egyáltalán nem, 46-an kis mértékben és 28-an nagy mértékben befolyásolja.

A közvetlen járatok kérdése itt is fontos tényező, 12 személyt egyáltalán nem, 30 személyt kis mértékben és a kitöltők több, mint felét (48 fő) nagy mértékben befolyásolja ez a tényező. A 9. diagrammon ez látható.



9. ábra: Közvetlen járatok befolyása

Forrás: Saját kutatás

A biztosításkötés vizsgálata ebben az időszakban is fontos tényező, így a kérdőív alapján elmondhatom, hogy a kitöltöttek 55,6%-a nem köt semmilyen biztosítást. A maradék 44,4% köt biztosítást, a legnépszerűbb az utasbiztosítás(67%), egészség- (10%)és betegbiztosítás(8%). Az utazási célok 93%-ban üdülési, pihenési és 7%-ban üzleti.

A szálláshely rugalmasság vizsgálata után elmondhatom, hogy a válaszadók 44,4%-nak nagyon fontos ez tényező, 31,1% szerint fontos és 17,8% semleges.

A repülőjegy megvásárlása a következőképpen alakult (2. táblázat): a válaszadók 53,3%-a 1-3 hónappal korábban vásárolja meg, 26,7% 4-2 héttel korábban és 17,8% 3 hónappal előbb.

2.táblázat: Repülőjegy megvásárlása

Repülőjegy megvásárlása	Kitöltött személyek száma (fő)
1-3 hónap	48
3 hónap	24
4-2 hét	16
2 hét	2

Forrás: Saját kutatás

A légitársaságok választása esetében a WizzAir és Rynair volt a legtöbbet jelölt válasz, mind a legtöbbet használt, mind pedig a legtöbb tetszést elnyerő kategóriák között. (WizzAir 49%, Rynair 48%, 2% nem fapados társaság) Ezt az alábbi 10. kördiagramm is ábrázolja.



10. ábra: Legtöbbet használt és legtöbb tetszést elnyerő légitársaság

Forrás: Saját kutatás

A fogyasztói szokások változása esetében a leggyakrabban (68%) adott válasz, a higiéniával kapcsolatos volt. Ugyanakkor 57 kitöltő megemlítette, hogy minimálisan változott csak. Korábban veszi a jegyet, köt biztosítást, rugalmasabb szálláshelyet keres vagy jobban előre tervez.

A légitársaságok gyengesége esetében 33% a pontatlanságra, 27% a dráguló jegyekre panaszkodott. Erősség tekintetében 86% válaszolta, hogy a legtöbb társaság jobban figyel az egészségügyi- és higiéniai szabályozásokra.

A légitársaságok még piacképesebb szint eléréséhez 43 személy a megfelelő ár-érték arányt javasolja, 31 kitöltő a késések, törlések minimalizálását javasolja, illetve az ebből fakadó kártérítések növelését. 16 kitöltő pedig egyéb javaslatot tett, például a személyzettel kapcsolatban vagy a repülőgépen található ételek- és italok felé.

3.6. Következtetések és javaslatok

Az első hipotézis, miszerint a járvány megváltoztatta a magyar emberek repülővel való utazási szokásait a kutatás eredménye alapján igazolom. A 8. és 11. ábra bemutatja, hogy a jegyeket többen veszik meg 4-2 héttel korábban a repülési időponthoz képest. Egy adott szálláshely rugalmassága is több kitöltőnek lett fontosabb a járvány előtti időszakhoz képest, ez pedig véleményem szerint az esetleges lemondások, járat törlések miatt alakult így.

A második hipotézisem a kutatásom alapján igazolom, hiszen a válaszadók a járvány előtti és utáni időszakban is szívesebben választják a fapados légitársaságokat, illetve kijelenthetem, hogy ezen kategórián belül is a WizzAir a legkedveltebb társaság.

A harmadik hipotézist cáfolom a kutatási eredmények alapján, ugyanis a 6. ábra szemlélteti, hogy a járvány előtt a válaszadók közül hányan kötöttek bármiféle biztosítást, míg a vírust követő időszakban a biztosítást kötöttek száma csökken.

A turizmusban fontos tudni a kínálati oldal igényeit és törekedni kell ezeknek a kielégítésére. Jelenleg a turisták többsége elvárja azt a szintű higiéniai biztonságot, amit a járvány alatt tapasztalt (például a közterületen kihelyezett kézfertőtlenítők). A második, illetve a harmadik vakcina felvételekor sokan inkább az utazni való jog megfosztása miatt döntöttek így, nem pedig egészségügyi okok miatt. A különböző hatóanyaggal rendelkező oltások beadatása is nagy kérdés volt az utazni vágyók körében, hiszen Európán belül nem volt egységes döntés, így ahogyan a szakirodalomban is említettem nem mindegyik ország fogadta el az összes típust. Érdekességnek tartom, hogy egy világméretű járvány után a biztosításkötések mértéke nem nőtt, sőt csökken. A 3. hipotézisem is feltételezi, hogy több biztosításkötés történik jelenleg, de ezt a kérdőívem során kapott válaszok alapján cáfolom. A fent bemutatott eredmények alapján megállapíthatom, hogy a repülőjegy ára még mindig az egyik legbefolyásosabb tényező egy adott célterület kiválasztása esetén. Az átszállás nélküli, tehát közvetlen járatok kiválasztása szintén az egyik legmeghatározóbb tényező, illetve a járvány utáni, jelenlegi helyzetben elmondható, hogy a magyar utazók számára a szálláshelyek (de a repülőjegyek) rugalmassága sokkal fontosabb, mint a Covid előtti időszakhoz képest. A repülőjegyek megvásárlása esetében megfigyelhető, hogy jellemzően a magyar turisták többsége 1-3 hónappal az indulás előtt teszi ezt meg, de az is megállapítható, hogy nőtt azon személyek száma, akik az indulási idő előtt 4-2 héttel korábban vásárolják meg. A légitársaságok tekintetében a két legnépszerűbb fapados társaság a WizzAir és a Ryanair, akiknek gyakorlatilag egész Európába indul járatuk, és az üdülési céllal induló turistáknak ez a legmegfelelőbb. A járvány egyik nagy következménye a nagyobb odafigyelés a higiéniára, és ezt a legtöbb magyar utazó igényli vagy el is várja az adott légitársaságtól.

Véleményem szerint a járvány után felértékelődtek olyan alapvető igények, mint például a higiénia, a személyestér megtartása és nem utolsósorban a rugalmasság. Nem csak szálláshelyek tekintetében, hanem az egyéb szolgáltatók körében is (repülőjegyek), illetve alapvetően az emberek egymáshoz való viszonyulása. A magasabb szintű empátia és bizalom,

amit a mai turista igényel nem feltétlenül volt jellemző korábban. Egy turisztikai területen a mai világban már nem csak a személy- és közbiztonságnak kell jelen lennie, hanem az egészségügyi biztonságnak is teljesülnie kell. Erre tökéletes szerintem az Európai Unió által igényelhető úgynevezett Európai Egészségbiztosítási kártya, amit minden Európai Unió tagállam állampolgára kiválthat. A kártya lényege, hogy az Unió területén az alapvető ellátásokra jogosult a kártya tulajdonosa.

A mai világban elképzelhetetlennek tűnt egy világméretű járvány kialakulása, ami ilyen szinten képes befolyásolni a turizmust és annak minden szereplőjét. Ahogyan a jelenleg is zajló orosz-ukrán háború, és annak az iparágra való, főként negatív következményekkel járó helyzetre sem.

4. Összefoglalás

A Covid-19 vírus hatása a turizmusra azonnal érezhető volt 2020 márciusban, ennek következménye véleményem szerint 2025-ig jelen lesz a szektorban. A különböző szálláshelyek, illetve szolgáltatásoknak idő kell a járvány előtti helyzet visszaállításához. A három hipotézisem vizsgálata során a következőket állapítottam meg:

A járvány megváltoztatta a magyar emberek repülési szokásait.

A fapados légitársaságok közül a WizzAir a legnépszerűbb társaság.

A járványnak köszönhetően többen kötnek biztosítást.

A szakirodalmi feldolgozás során meghatároztam a turizmushoz köthető alapvető fogalmakat, például a turista és a turizmus ma használt definícióját. Ezeknek a meghatározásuk nélkül nem kaphatunk tiszta képet a témáról. Elkülönítettem a turizmus fajtáját, típusát és formáját, és meghatároztam a motivációt, mint keresleti tényezőt. A témám fontos eleme a repülőgépekkel történő utazás, ezért bemutattam a légiközlekedés kialakulását és annak elterjedését, illetve a turizmushoz kapcsolódó igen fontos szerepét.

A kínálati oldal elemzése a WizzAir Hungary Légiközlekedés Zrt.-n keresztül történik, így a szakirodalom feldolgozás természetesen tartalmazza a légitársaság megalakulását és a főbb céljait (már elért és a jövőben megfogalmazott célok egyaránt).

Az utolsó egysége a szakirodalom feldolgozásnak maga a Covid-19. Pontos képet ad az első fertőzöttről, az elterjedéséről a világon, majd rátérek a magyarországi helyzetre is. Szintén az első hivatalos fertőzöttre, a korlátozásokra egészségügyi tekintetben és a turizmussal kapcsolatban is. A védőoltások megjelenése, és azoknak a típusa szintén fontos elem az iparágban, így ez is bemutatásra kerül.

A sajátkutatásom célja a dolgozatom elején felállított három hipotézisem igazolása vagy cáfolása. A keresleti oldal a magyar emberek, akik repülőgéppel szeretnének utazni. A vizsgálat során egy szabadon elérhető kérdőívet töltöttem fel a közösségi médiára, és korlátozott ideig lehetőség volt annak kitöltésére. A kínálati oldalon a WizzAir Hungary Légitársaság Zrt. található. A legpontosabb kutatási eredmény érdekében a társaság egyik légiutaskísérőjét kértem fel az interjúra, aki a járvány előtt és után is teljesített légiszolgálatot. A két oldal által kapott eredményeket ábrákkal szemléltettem, illetve összevetettem és levontam a következő tényeket: a jövedelem az egyik legmeghatározóbb tényező az utazni vágyók körében, a vírus előtt és után is nagyon befolyásoló tényező a közvetlen járat, a szálláshelyek rugalmassága pedig fontosabb tényező lett a vírus után.

A kapott eredményekből levonom a konklúziót és a hipotéziseket igazolom vagy elvetem. Jelen esetben igazolni tudom, hogy a vírus megváltoztatta a magyar emberek utazási szokásait. Szintén igazolni tudom, hogy a WizzAir a legnépszerűbb fapados légitársaság. A biztosítás kötésekkel kapcsolatos hipotézisemet viszont cáfolum, ezt a 6. és 7. ábra is szemlélteti.

Összességében elmondhatom, hogy a Covid-19 járványnak a turizmusra gyakorolt hatásait még a mai napig érezni lehet, igaz már nem olyan drasztikus mértékben, mint 2020-ban. Alapvetően az embereknek igényük van az utazásra és ennek a lehetőségét megvonták annak érdekében, hogy a vírus ne terjedjen tovább. A higiéniai biztonság fogalma felértékelődött és a szolgáltatók alkalmazkodtak a keresleti oldal rugalmassághoz való igényéhez. A turizmus szektorban pedig ez az egyik legalapvetőbb tényező, az alkalmazkodás.

5. Irodalomjegyzék

AIRportal.hu (2015.04.24.) - A Budapest – London útvonalon debütál a WIZZ A321-es típusa
<https://airportal.hu/a-budapest-london-utvonalon-debutal-a-wizz-a321-es-tipusa/>

Letöltés dátuma: 2023.02.13.

Csapó, J. – Lőrincz, I. (2020): A turizmus gazdaságban betöltött szerepe és irányai Magyarországon a Covid-19 előtt és után.

Émile Littré (1874): c.n, 4. kötet, 2275. o.

Európai vakcinázási információs portál (utoljára frissítve: 2022.11.24.): Covid-19 elleni oltóanyagok <https://vaccination-info.eu/hu/covid-19/covid-19-elleni-oltoanyagok> Letöltés dátuma: 2023.02.20

Gössling, S. – Scott, D. – Hall, M. C. (2021): Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. Journal of Sustainable Tourism <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2020.1758708> Letöltés dátuma: 2023.02.20

HVG.hu (2017.10.19.): Bréking: amerikai járatokat indítana a WizzAir https://hvg.hu/kkv/20171019_wizz_air_usa Letöltés dátuma: 2023.02.15.

Korm. rendelet (2009): Korm. rendelet a szálláshely-szolgáltatási tevékenység folytatásának részletes feltételeiről és a szálláshely-üzemeltetési engedély kiadásának rendjéről

Michalkó Gábor (2004): A turizmuselmélet alapjai, Székesfehérvár, Kodolányi János Egyetem 30p.-62.p

Michalkó Gábor (2012): Turizmológia. Akadémia Kiadó, Budapest

nol.hu(2015): Meredeken emelkednek a WizzAir eredményei <http://nol.hu/gazdasag/meredeken-emelkednek-a-wizz-air-eredmenyei-1573167> Letöltés dátuma: 2023.02.17.

Puczkó L.- Rátz T.(1998): A turizmus hatásai. Aula Kiadó. Kodolányi János Főiskola, Budapest–Székesfehérvár. 17. o.

Semmelweis Egyetem (2020): Általános információk a Covid-19 megbetegedésről <https://semmelweis.hu/koronavirus/mit-tehetunk/altalanos-informaciok-a-covid-19-megbetegedesrol/> Letöltés dátuma: 2023.02.19

Veres L.- Abonyiné P.- Csapó J.- Darabos F.-, Huszti Zs. - Lampertné A.- Raffay Z.- Talabos I. (2011): Turizmus és közlekedés, Pécsi Tudományegyetem

Wizzair.hu(d.n.): information & services, Company Information (wizzair.com) Letöltés dátuma: 2023.02.15.

WorldHealthOrganization(2020):HungarySituation

<https://covid19.who.int/region/euro/country/hu> Letöltés dátuma: 2023.02.19.

6. Melléklet

1. sz. melléklet: ábrák jegyzéke

1. ábra: Ár befolyása, Forrás: Saját kutatás	24
2. ábra: Repülési idő befolyása, Forrás: Saját kutatás	24
3. ábra: Közvetlen járatok befolyása, Forrás: Saját kutatás.....	25
4. ábra: Gyakori célterületek, Forrás: Saját kutatás	26
5. ábra: Utazási motiváció, Forrás: Saját kutatás	26
6. ábra: Biztosítástípusok, Forrás: Saját kutatás	27
7. ábra: Biztosítások kötése, Forrás: Saját kutatás	27
8. ábra: Repülőjegy ár befolyása, Forrás: Saját kutatás	29
9. ábra: Közvetlen járatok befolyása, Forrás: Saját kutatás.....	29
10. ábra: Legtöbbet használt és legtöbb tetszést elnyerő légitársaság, Forrás: Saját kutatás ...	32

2.sz melléklet: táblázatok jegyzéke

1.táblázat: 1. Táblázat: Repülőjegyek megvásárlása, Forrás: Saját kutatás.....	28
2. táblázat: 2.Táblázat: Repülőjegy megvásárlása, Forrás: Saját kutatás.....	30

3.sz. melléklet: kérdőív

Neme:

- ☐ Nő
- ☐ Férfi
- ☐ Egyéb

Életkora:

- ☐ 20 év alatt
- ☐ 21-30 között
- ☐ 31-40 között
- ☐ 41-50 között
- ☐ 51-60 között
- ☐ 60 felett

Lakóhelye:

- ☐ Főváros
- ☐ Város
- ☐ Község
- ☐ Falu

Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége?

- ☐ Általános iskola
- ☐ Gimnázium, szakközépiskola
- ☐ Egyetem, főiskola
- ☐ Jelenleg felsőoktatási tanulmányokat folytatok

Foglalkozás:

- ☐ Tanuló
- ☐ Aktív dolgozó
- ☐ Nyugdíjas
- ☐ GYES/GYED-en lévő

- ☐ Munkanélküli

Nettó havi jövedelme:

- ☐ 200.000 Ft alatt
- ☐ 200.000 - 300.000 Ft között
- ☐ 300.000 Ft fölött

Mennyire befolyásolták Önt az alábbi tényezők a járvány előtti időszakban:

	Egyáltalán nem	Kis mértékben	Nagyon
Repülőjegy ára			
Repülési idő			
Célterület elhelyezkedése			
Nem közvetlen			

Többnyire milyen területre utazott a járvány előtt?

- ☐ Európai
- ☐ Ázsiai
- ☐ Afrikai
- ☐ Amerikai
- ☐ Ausztrál

Milyen tényezőket vizsgált az utazási cél kiválasztása során a járvány előtt (pl: biztonság, megfizethetőség, attrakciók)?

Utazási célja többnyire mi volt a járvány előtt?

- ☐ Üzleti
- ☐ Pihenési
- ☐ Other:

Mennyire volt fontos egy adott szálláshely rugalmassága

Egyáltalán nem

- 1
- 2
- 3
- 4

5
6
Nagyon

Milyen típusú biztosítást kötött, ha kötött a járvány előtt?

- ☐ Nem kötöttem
- ☐ Other:

Repülés előtt mennyi idővel vásárolta meg a jegyét a járvány előtt?

- ☐ 3 hónappal korábban
- ☐ 1-3 hónap
- ☐ 4-2 hét
- ☐ 2 héttel az utazás előtt

Melyik légitársaságot használja leggyakrabban az utazásai során?

Melyik légitársaság nyerte el legjobban a tetszését?

Mit gondol, mi volt a légitársaságok erőssége, gyengesége a COVID járvány előtt?

Mennyire befolyásolják Önt jelenleg egy adott desztináció kiválasztásakor következő tényezők?

Egyáltalán nem Kis mértékben Nagyon

Repülési idő
Repülőjegy ára
Célterület elhelyezkedése
Nem közvetlen járatok foglalása
Repülési idő
Repülőjegy ára
Célterület elhelyezkedése
Nem közvetlen járatok foglalása

Milyen típusú biztosítást köt jelenleg?

- ☐ Nem kötök
- ☐ Other:

Többnyire milyen területre utazik jelenleg:

- ☐ Európai
- ☐ Afrikai

- ☐ Amerikai
- ☐ Ázsiai
- ☐ Ausztrália

Mi jelenleg az utazási célja?

- ☐ Üzleti
- ☐ Üdülési
- ☐ Other:

Mennyire fontos egy adott szálláshely rugalmassága jelenleg?

Egyáltalán nem

1
2
3
4
5
6

Nagyon

Repülés előtt mennyi idővel vásárolja meg a jegyét?

- ☐ 3 hónappal korábban
- ☐ 1-3 hónap
- ☐ 4-2 hét
- ☐ 2 hétnél kevesebb

Melyik légitársaság nyerte el legjobban a tetszését?

Jelenleg melyik légitársasággal utazik a legtöbbet?

Hogyan változott a fogyasztói szokása a járvány óta?

Mit gondol, mi a légitársaságok erőssége, gyengesége a COVID-19 járvány óta?

Milyen javaslatokat fogalmazna meg a légitársaságok felé, hogy még piacképesebbek legyenek?

4.sz melléklet: interjú kérdés

- A Covid-19 járvány előtt melyek voltak a legnépszerűbb úticélok?
- Jelenleg melyek a legnépszerűbb úticélok?
- A járvány előtt jellemzően melyik korosztály vette igénybe leginkább a WizzAir járatait?
- Jellemzően melyik korosztály van jelen?

- Mik voltak a negatív/pozitív hatása a vakcinák és tesztek bevezetésének?
- A járvány előtt jellemzően üzleti vagy pihenési célból utaztak a magyar turisták?
- A Covid-19 óta(jelenleg) üzleti vagy pihenési célból utaznak a magyar turisták?
- Hogyan változott a turisták utazási szokásai a Covid óta? (példákkal)
- Tudatosabb lett-e a járat választásuk, választják-e a kicsit drágább de környezetkímélőbb járatokat?
- Hogyan változott a WizzAir dolgozóinak a magatartása a Covid óta?
- Hogyan érintette a járvány a WizzAir légitársaságot?
- Miben látja a légitársaságok között a WizzAir erősségét és gyengeségét?
- Milyen javaslatot tenne a WizzAir vezetőségének a társaság még piacképesebbé tételéhez?

7. Függelék

Hallgatói és konzulensi nyilatkozat (1. sz. függelék)

A dolgozat tartalmi kivonata (2. sz. függelék)

Eredetiség és szellemi tulajdonkezelési nyilatkozat (3. sz. nyilatkozat)

**1.sz. függelék-
Hallgatói és
konzulensi
nyilatkozat**

MATE
MAGYAR AGRÁR- ÉS
ÉLETTUDOMÁNYI EGYETEM

Szent István Campus, Gödöllő
Cím: 2100 Gödöllő, Péter Károly utca 1.
Tel.: +36-28/522-000
Honlap: <https://godollo.uni-mate.hu>

4. sz. függelék – Hallgatói és konzulensi nyilatkozat minta

NYILATKOZAT

Alulírott Boronkai Anna, a Magyar Agrár- és Élettudományi
E g y e t e m ,
Budai Campus,
Turizmus-venéglátás szak nappali/levelező*
tagozat végzős hallgatója nyilatkozom, hogy a dolgozat saját munkám, melynek
elkészítése során a felhasznált irodalmat korrekt módon, a jogi és etikai szabályok
betartásával kezeltem. Hozzájárulok ahhoz, hogy Záródolgozatom/Szakdolgozatom/
Diplomadolgozatom egyoldalas összefoglalója felkerüljön az Egyetem honlapjára és
hogy a digitális verzióban (pdf formátumban) leadott dolgozatom elérhető legyen a
témát vezető Tanszéken/Intézetben, illetve az Egyetem központi nyilvántartásában, a
jogi és etikai szabályok teljes körű betartása mellett.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem*

Kelt: 2023 év 05 hó 01 nap

Boronkai Anna
Hallgató

NYILATKOZAT

A dolgozat készítőjének konzulense nyilatkozom arról, hogy a Záródolgozatot/
Szakdolgozatot/Diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források
korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A Záródolgozatot/Szakdolgozatot/Diplomadolgozatot záróvizsgán történő védésre
javaslom / nem javaslom*.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem*

Kelt: 2023 év 05 hó 01 nap

Dr. Csámsi Dr. Tóth Zsuzsanna
Belső konzulens

2. sz. függelék – Tartalmi kivonat

A SZAKDOLGOZAT TARTALMI KIVONATA

Hogyan változtatta meg a magyar emberek repülővel való utazási szokásait a Covid-19

Boronkai Anna

Turizmus-vendéglátás szak, alapszint, nappali tagozat

Belső témavezető: Dr. Naárné Dr. Tóth Zsuzsanna

Egy világméretű járvány nagymértékben befolyásolja a turizmus minden szektorát. A Covid-19 vírus hatásai a mai napig jelen van a szektorban és ebben a szektorban az egyik legfontosabb tényező az alkalmazkodás. Szakdolgozatom első részében tisztázom az alapvető fogalmakat, mint például a turizmus, turista, megkülönböztetem a turizmus fajtáit, formáit és típusát. A szakirodalmi áttekintés során bemutatok egy fapados légitársaságot, és kitérek a légiközlekedés turizmussal való kapcsolatára. Covid-19 vírus kialakulására és annak elterjedésére is kitérek a világon, illetve Magyarországon. A következő hipotéziseket vizsgálom a szakdolgozatom során:

A járvány megváltoztatta a magyar emberek repülési szokásait.

A fapados légitársaságok közül a WizzAir a legnépszerűbb társaság.

A járványnak köszönhetően többen kötnek biztosítást.

A sajátkutatásom célja a keresleti és kínálati oldal egymáshoz való viszonyulása a járvány hatására. A keresleti oldal a repülővel utazó magyar emberek, akik egy kérdőívet töltöttek ki a kutatásom során, míg a kínálati oldalon a WizzAir Hungary Légiközlekedés Zrt. helyezkedik el. A vizsgálatom során olyan személyt kerestem, aki a legpontosabb válaszokkal szolgálhat az interjúmhoz. Éppen ezért egy légiutaskísérő a legmegfelelőbb alany, aki a vírus előtt és után is teljesített légiszolgálatot. A vizsgálatom első igazolása (1. hipotézis), hogy a vírus valóban megváltoztatta az utazási szokásokat. A repülőjegyek megvásárlása az indulási időponthoz képest változott, illetve a rugalmasság fontossága is nőtt. A második hipotézisemet is igazolni tudom az eredmények alapján, hiszen a WizzAir a legnépszerűbb fapadoslégitársaság. A harmadik hipotézist elvetem, ugyanis a járvány ellenére a biztosításkötések száma csökkent. Összegezve az eredményekből elmondható, hogy mik azok az utazási szokások, amik megváltoztak a vírus hatására és mik azok a tényezők, amelyek befolyásolják az utazni vágyókat.

Eredetiség és szellemi tulajdonkezelési nyilatkozat (3. sz. nyilatkozat)

NYILATKOZAT

**a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió
nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről**

A hallgató neve: Boronkai
Anna

A Hallgató Neptun kódja:
MCRNSD

A dolgozat címe: Hogyan változtatta meg a magyar
emberek repülővel való utazási szokásait a Covid-19

A megjelenés éve: 2023

A konzulens tanszék neve: Agrár- és
Élelmiszergazdasági Intézet, Közgazdaságtani és Természeti
Erőforrások Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott
záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió egyéni,
eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket,
melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen
megjelöltem, s az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítotam, tudomásul
veszem, hogy a Záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és
a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését
nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint
szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar
Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori
szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak
érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata
feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
könyvtári repozitori rendszerébe.

Kelt: 2023 év 05 hó
01 nap



Hallgató aláírása