

Mi az a „hub” reptér?

Az angol hub szó jelentése: kerékagy, a kocsikerék közepe, ahol a küllők összefutnak. A légi közlekedésben ezt az olyan reptérre értik, amelyik egy légitársaság bázisa, és ahol az utasok nagyobb része csak átszáll az adott légitársaság egyik járatáról a másikra.

Somogyi-Tóth Gábor

Légiközlekedési Központ vezető
e-mail: info@aeropark.hu

A fogalom légi közlekedésben történő alkalmazása az amerikai belföldi légi közlekedés deregulációja (1978) óta követhető nyomon. Addig a légügyi hatóság, a Civil Aeronautics Board egyszerűen felosztotta a piacot, és rendeletileg meghatározta, hogy melyik útvonalat melyik légitársaság repülheti. A deregulációt követően minden légitársaság oda repült, ahová akart, pontosabban, ahová megérte neki. Hamar rájöttek azonban, hogy nem érdemes minden várost minden várossal összekötni ilyen úton, hiszen ez nagyon sok járatot és sok kihasználatlan üllőhelyet eredményezett volna. Ehelyett azt csinálták, hogy kiválasztottak egy olyan repteret, ahol már eleve nagy forgalma (esetleg a bázisa) volt az adott légitársaságnak, lehetőleg földrajzilag is középtájon a lefedendő területen, és ezt a központot (hub) kötötték össze az összes többi célállomással (spoke airports). A spoke szó küllőt jelent; így jött létre a hub-and-spoke operációs modell.

Ezt a modellt egy 5 reptérből álló hálózattal illusztrálhatjuk: A, B, C, D és E repterekkel. Amennyiben az összes repteret össze akarjuk kötni mind egyik másikkal, 10 járatpárt kell működtetni: AB, AC, AD, AE, BC, BD, BE, CD, CE, DE. Ezek a két pont közötti, point-to-point összeköttetések. Ha azonban ezek helyett minden végpontot a középben lévő C ponton történő átszállással akarunk elérni, akkor elég 4 járatpárt működtetni (AC, BC, DC, EC) és ezek mind sokkal több utast fognak szállítani: A-ból C-be érkezve át tudunk szállni a C-ből B-be, D-be és E-be tartó járatokra is. Ha a járatok a küllők külső pontjaiból nagyjából egyszerre érkeznek a központba, akkor onnan rövid átszállási idő után, gyors fordulósíval nagyjából egyszerre indulhatnak a járatok tovább (banks of arrivals, banks of departures). Így működik az USA belföldi forgalmában csaknem minden nagy légitársaság, ki-ki a maga központjával, és persze nem 5, hanem akár 50 vagy még több küllős rendszerrel. Ezek a hub repterek gyakran igazi

úticélként alig játszanak szerepet, utasforgalmuk döntő része átszálló forgalom: pl. az 54 milliós évi forgalmat lebonyolító Denver esetében alig 5 millió a célforgalom (OD, originating/destinating).

A hub repterek két másik válfaja is ismert. Az egyik a change-of gauge vagy nyomtáváltó, gyakori szóval: ráhordó reptér: ilyen Európában pl. Frankfurt, Amsterdam, Heathrow, Párizs, Madrid. Ezekben az esetekben is egy légitársaságon (vagy légitársasági szövetségen) belüli modellről van szó: az adott társaság európai desztinációiról kis vagy közepes hatótávolságú (50-150 perces repült idejű), kis vagy közepes (50-180 fős) befogadóképességű repülőgépek összeszedik és a központba szállítják az interkontinentális járatokra (5-14 óra, 250-750 utas) átszállni kívánó utasokat. Ebben az esetben, a fentiektől eltérően, sok az OD utas is; döntően nemzetközi utazásokról van szó mindkét járatláb esetében; és nagy a különbség járatossz és befogadóképesség tekintetében is a két járat között.

Az utolsó és legfiatalabb változata a hub repülőtereknek pl. Dubaj és Doha repülőtereivel jellemezhető. Ezek a repülőterek a földgömbön lévő stratégiai helyzetüket használják ki, amikor pl. Európa és Ázsia, Európa és Ausztrália, Amerika és Ázsia, Ázsia és Afrika közötti utazásokhoz ajánlanak ideális átszállópontot, erre tervezett menetrenddel és flottával. Ezek döntően interkontinentális járatok, nagyjából azonos repült idővel, utassűrűséggel, vagyis egységes flottával, jól tervezett menetrenddel. A Dubaj központú Emirates például nem is üzemeltet keskeny törzsű és rövid hatótávolságú gépeket; Dubaj reptérének forgalmában szintén körülbelül 20%-80% a célutasok és az átszálló utasok aránya. Itt is elmondható, hogy a végpontokról közel egy időben érkeznek be Dubajba a járatok, hogy aztán nem sokkal később, nagyjából egy időben induljanak újra tovább.