

Szinergiacsászárok vagy sauruszok? (A globális légi közlekedés giga-fordító- korongjai a Közel-Keleten)

A Perzsa-öböl térsége az Európa és a Távol-Kelet közötti kedvező logisztikai fekvését kamatoztatva multikontinentális légi közlekedési forgalmi fordítókorong-szerepre berendezkedve (mind a távolsági légi közlekedésben, mind a tengeri áruszállításban) perifériából a globális közlekedés új súlyponti területévé vált. A gazdasági szerkezet átalakulása és Dubaj légi közlekedési szektorának példátlan növekedésében közrejátszó külső és belső tényezők elemzése, – amelyek révén a versenyképességben globális viszonylatban is a legerősebbek közé tartozik – értékes, újszerű megállapításokhoz vezet.

DOI 10.24228/KTSZ.2017.3.1

Dr. Erdősi Ferenc

DSc, kutató professor emeritus
KRTK Regionális Kutatások Intézete
e-mail: erdosi@rkk.hu

1. BEVEZETÉS

Az Egyesült Államok deregulációs törvénye (1978) világszerte felpörgette a légi közlekedésben a szolgáltatók közötti versenyt, arra készítette a légitársaságokat, hogy a „ponttól pontig” közlekedés helyett álljanak át a jóval hatékonyabb hub and spoke vonalhálózati rendszerre. E gazdasági készítésnek megfelelően a nagy amerikai légitársaságok a számításaik szerint legmegfelelőbbnek talált repülőtereket gyűjtő/elosztó forgalomra berendezett csomópontokként, azaz forgalmi fordítókorongként használták [6]. Mivel az USA-ban a belföldi forgalom a többszöröse a nemzetközinek, a piacot uraló féltucatnyi óriás társaság elsősorban a belföldi utas- és légiáru-szállító járatok hálózata számára hozta létre a saját hubját (az American Airlines Dallasban, a Delta Atlantában, a Northwest A. Minneapoliban, a TWA St. Louisban, a United Airlines Houstonban stb. – [7]).

Azonban még a *fejlett világban* (Európa, Észak-Amerika, Kelet-Ázsia) is *csak néhány jelentős repülőtér vált a nemzetközi/interkontinentális forgalom gyűjtő/elosztó csomópontjává, ahol az utasok legalább 30%-a egy másik járatra átszállva folytatja útját* (transzferutasként). Ezek közül kiemelkedik London-Heathrow, Tokió Narita, de ezeken felül a célforgalomhoz képest viszonylag jelentős a transzferforgalma Frankfurtnak, Párizs két nagy repülőterének, Moszkvának, Madridnak is.

A *legnagyobb nyugat-európai és kelet-ázsiai hub repülőterek* az átszálló/átrakodó hely, illetve közvetítő szerepükön kívül *nagy vagy éppen hatalmas népességű országok célforgalmát is hordozzák*. A Közel-Keleten belül ez a helyzet Isztambulban is. Ezzel szemben az utóbbi időkben a *Perzsa-öböl kis népességű arab országaiban (elsősorban a rendkívül hatékonyan működő saját légitársaságuknak betudhatóan) néhány repülőtér*

forgalma elérte a második vonalbeli európai légikikötőket (évi 10–33 millió utasukkal), és az egyik már a „világrepülőtér” státusnak megfelelt is. Így ma a Boszporusztól Afganisztánig tartó Közel-Keleten két gigarepülőtér-együttes van kibontakozóban: Isztambulban és Dubajban. Némi időbeli fáziseltolódással ugyan, de mindkét légikikötő globális jelentőségű forgalmi fordítókorrangra pozicionálta magát. E szerepkörük folyamatos fejlődésére, a folyamatban levő gigászi méretű infrastruktúra-fejlesztésekre alapozva forgalmuk már középtávon egészen hihetetlen magasságokba (évi 140–160 millió utasra) szökik. Ezzel minimum a világ top öt repülőtere között foglalhatnak helyet 2020-ban!

2. A PERZSA-ÖBÖL MELLETTI ORSZÁGOK LÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLŐDÉSE A GAZDASÁGI SZERKEZET ÁTALAKULÁSÁNAK FÜGGVÉNYÉBEN

Egészen az 1960-as évekig a népességszám-arányos forgalomban a kiegyenlítettség jellemezte a Perzsa-öböl menti országokat. Az északi parti Irakban és Iránban a légi közlekedési szektor fejlődése a második világháború után egy ideig még előbbre is tartott a déli partinál (légitársaságok alapítása, működtetése, valamint a repülőtéri infrastruktúra tekintetében). Ugyan az egész öböl térségben már az 1930–1940-es évektől az olajtermelés vált a gazdasági fejlődés motorjává, azonban a formálisan régióta önálló északi parti nagy országok e forrásból már akkor sokat költhettek a nemzeti infrastruktúra-beruházásokra. Erre viszont a brit uralom megszűnése után létrejött déli parti, túlnyomóan apró országokban eleinte csak szolid mértékben volt igény, de lehetőség is.

A szénhidrogén-termelés többszöröződése, az 1970-es évekbeli olajárrobbanás következtében növekvő jövedelmek, majd az iparosítás, a tömeges munkaerő-bevándorlás (és részben az európainál jóval gyorsabb természetes szaporodás) következtében megsokszorozódott és nemzetközi viszonylatban is

mobillá vált népesség közlekedési igényei keltettek először intenzív célforgalmat. (Részben főként a fejlett világgal – üzleti, kulturális, turisztikai céllal –, de még inkább a vendégmunkások főként dél-ázsiai anyaországaival.) E folyamat következtében a déli parti országok fajlagos légi forgalma 1960 és 2014 között jóval gyorsabban növekedett, mint az iraki és iráni (1. táblázat).

Azonban nem csupán mennyiségi növekedésről van szó, hanem a *forgalom szerkezetében is generális következményekkel járó változás ment végbe*. Századunkban már az egyes entitások közötti versengés tétje mindenekelőtt az lett, hogy a többiekhez képest milyen pozíciót képesek elfoglalni az intra-, de még inkább az interkontinentális forgalmi fordítókorrang-szerep működtetésében. Hogy e tekintetben egymáshoz képest milyen helyezést tudtak elérni, abban alig volt szerepe a történelmi múltjuknak, a déli parton belüli földrajzi fekvésüknek (viszonylag közel vannak egymáshoz), annál inkább a céltudatos, az „*olaj utáni időkre*” felkészülő nemzeti gazdaságpolitikáknak. E tekintetben a stratégiák igencsak különböztek, és többnyire az időrendbeli szukcesszió mentén alakultak.

Először az *importhelyettesítési* célú gazdasági struktúraváltás jegyében az élelmiszer-behozatalt mérsékelendő a sivatagi (jobb esetben félsivatagi) területeken fűrt kutakkal öntözéses mezőgazdasági művelésre rendezkedtek be, sőt erdőkés telepítettek szárazságtűrő fafajtákkal. (Szaúd-Arábia óriási ráfordítással a belföldi fogyasztást meghaladó mennyiségű búzát termelt egy-két évig.) A rétegvíz készletek azonban oly mértékben megcsappantak, hogy a rohamosan növekvő városok vezetékes vízellátása is veszélybe került, ezért a tengervíz (roppant energiaigényes, költséges) sótlánításával lehetett édesvizet előállítani. (E megoldásra először Kuvait kényszerült, majd a többi sivatagi országban is elterjedt: naponta akár egy-másfél millió m³ édesvizet előállító parti deszalinációs berendezések épültek, amelyekből csővezetéken juttatják el a vizet a távolabbi városokba is.)

1. táblázat: A Közel-kelet országai népességének és repülőtéri utasforgalmának adatai

Ország	Népességszám, millió fő		Nővekedési index, 1960 = 100	Az egy lakosra jutó utasszám, fő		Nővekedési index 1960 = 100
	1960	2014		1960	2014	
Törökország	27,8	80,1	288,1	0,181	1,990	1100
Irán	20,6	79,0	383,5	0,059	0,570	961
Szaúd-Arábia	6,5	31,0	476,9	0,224	1,980	884
Irak	6,7	34,0	507,5	0,016	0,080	473
Jemen	5,2	25,9	498,1	0,006	0,090	1430
Szíria	4,2	20,0	476,2	0,050	0,210	423
Izrael	2,1	8,5	404,8	0,112	2,030	1814
Jordánia	1,5	6,8	453,3	0,095	0,880	923
Libanon	1,6	5,0	312,6	0,270	1,470	544
Omán	0,61	4,2	688,5	0,118	2,280	1987
Egyesült Arab Emírségek	0,45	4,5*	1000,0	0,704	13,010	1849
Kuvait	0,22	3,6	1636,4	0,147	2,930	1988
Katar	0,04	2,3	5750,0	0,824	10,680	1296
Bahrein	0,15	1,2	800,0	0,616	6,830	1107
Összesen	77,67	306,1	393,9	0,129	1,530**	1189

* A vendégmunkaerővel és családtagjaikkal együtt becslések szerint 8,6 millió fő; a többi országban feltehetően a bevándoroltakkal együtt számított lakónépességről van szó

** súlyozott számtani átlag

Forrás: UN Statistical Yearbook 1960–2014 és ICAO Statistics Yearbook alapadatai, valamint a szerző által számított viszonyszámok.

Miután az agrárfejlesztések a környezeti korlátok miatt csődöt mondtak, valamennyi olaj- és gáztermelő ország *szénhidrogén-vegyészeti*, valamint más *feldolgozóipart* telepített, amelyek termékeit főként belföldi használatra állították elő (üzemanyagok, kenőolajok, építőanyagok, üveg, kerámia, alumínium- és acélszerkezetek stb.), de újabban exportra is termelnek (alumínium, vegyipari, gépipari termékeket stb.).

A *szerkezetváltás* azonban nem állt meg az iparosításnál, hanem egyre inkább a *magasabb hozzáadott értéket előállító tevékenységek felé nyitott*. Ezek közé tartozott a távoli régiók közötti cserekereskedelem/árudisztribúció új dimenziókban felfejlesztése. Amíg a gépi hajózás előtti időkben a Perzsa-öböl/Arab-félsziget gyér lakossága (a nomád állattenyésztésen, a tengeri halászaton, kagylógyűjtésen kívül) a max. néhány tonna hordképességű vitorlás hajókkal Perzsia, India, Perzsa-öböl és Kelet-Afrika között kis tételekben, ám nagy értékű árukkal folytatott cserekereskedelmet, ma már jobbra a távol-keleti (főként kínai) ömlesztett iparcikkek megfelelő csomagolás utáni nemzetközi közvetítő kereskedelmével, sőt az áru mozgását feleslegessé tevő börzén történő értékesítésével foglalkoznak az európai, afrikai, közép-ázsiai vevők számára. A bevételek további

jelentős része a drágakő- és nemesfém-, illetve ékszerkereskedelemből származik.

Még nagyobb előrelépést jelentett a szerkezetváltásban a több kontinensre kiterjedő banki és biztosítási ügyletek felvállalása, legújabbban pedig a szofisztikus online szolgáltatások teljesítése távmunkával transznacionális cégek és más megbízók számára.

A gazdasági szerkezetváltás folyamatosan növelte az öböl menti országok légi célforgalmát, de ezzel nem érték be, hanem nemzetközi csomópontszerepre is törekedtek [11].

2.1. Küzdelem a nemzetközi légi közlekedési fordítókörong-szerepért

Hatalmas gazdasági és logisztikai potenciállal rendelkezik a Közel-Kelet a földrajzi fekvéséből, azaz abból az adottságából, hogy köztes, illetve átmeneti helyzetet élvez a globális gazdaság két erőközpontja, Európa és (Kelet-) Ázsia között.

A 20. század derekáig a korlátozott hatótávolságú repülőgépek a transzkontinentális és földrészek közötti nagy távolságú viszonylatokban kénytelenek voltak köztes műszaki megállókon

megszakítani útjukat. (Így pl. Európa és Afrika déli része között Kano, Európa és Dél-Amerika között Dakar, Észak- és Dél-Amerika között főként Panamaváros repülőtérén tankoltak a gépek.) A Perzsa-öböl térségében üzemanyag-feltöltő helyként több repülőtér is bekapcsolódott a transzeurázsiai (és Európa–Ausztrália viszonylatú) forgalomba. Közöttük már az 1930/1950-es években versengés alakult ki a forgalom növelése érdekében. Azoknak állt igazán a zászló, amelyek a legtekintélyesebb európai légitársaságok (British Airways, KLM, Lufthansa) járatait voltak képesek kiszolgálni.

Ugyan a 6–10 ezer km-es, nagytávolságú (Európa–Távol-Kelet) járatok köztes leszállóhelyei már korán lehetővé tették, hogy a tágabb térségükből néhány száz km-es ráhordó (feeder) járatokat üzemeltessenek kis helyi társaságok, az együttműködésre alapozott transzferforgalom egy ideig szerény volt. E helyzetten gyökeresen változtatott a deregulációs/liberalizációs közlekedéspolitikája és az olajárak drasztikus emelkedése az 1970-es években. A légitársaságok a verseny során úgy igyekeztek a repülőjegyek árát csökkenteni, hogy járataikon a lehető legalacsonyabbra szorították az üzemanyag tömegét a repülőgép teljes súlyából, azaz a lehető legmagasabb arányú nettó „fizető” (produktív) súlyarányra törekedtek. A sugárhajtóműves gépek széles körű alkalmazása ugyan az 1960-as évektől lehetővé tette az Európa–Kelet-Ázsia/Kelet-Afrika viszonylatokban is a közvetlen járatok közlekedtetését, ám a gépek bruttó tömegének akár a 30%-át is elérő betankolt kerozin (mint „improduktív” szállítmány) hordozásának költségterhével. Ezért a közvetlen járatok utasai

magasabb árat fizettek. Ezzel szemben, ha az adott távolsági géptípus megszakíthatja útját 3000–4000 km megtétele után, úgy csak „féltanknyi” kerozint betankolva több utast képes szállítani (az ülések számának növelésével), és a poggyásztér kereskedelmi áruval való teljes kihasználásának sincs akadálya. Még nagyobb lehetőség adódik a nettó szállítmány növelésére a teheráru-szállító (cargo) repülőjáratoknál. Ilyen módon csökkenthető a személy- és a kereskedelmi áruk fajlagos szállítási költsége, végső soron pedig a szolgáltatási díjtétele is [18]. De ennél még nagyobb előny származik abból, hogy az útmegszakító repülőtéren lehetőség kínálkozik a nagyarányú utascserére, a több irányban való továbbutazásra, illetve a több irányból érkező utasok (és áruk) továbbszállítására a járat célrepülőtéréig.

E költségcsökkentő járatrendszer-szervezés ugyan, elvileg más nagy távolságú viszonylatokban is számításba jöhet, azonban gyakorlatilag igazán a két nagy gazdasági tömörülés (Európa és Kelet-Ázsia) között érvényesíthető, mivel itt túlnyomóan szárazföld felett vezet az út, ahol vannak repülőterek. (Ellentétben az óceánok feletti interkontinentális viszonylatokkal, ahol útmegszakításra nincs lehetőség.) Ez az adottság kiválóan érvényesül a *Közel-Keleten*, amit jól jelez, hogy a repülőtéri *transzferutasok részaránya* valamennyi világrész közül itt a *kiugróan legmagasabb*, eléri a 12%-ot, míg a második helyen álló Európában nem több 3,8%-nál (2. táblázat). A fő kérdés itt az, hogy a *fordítókörong-funkcióért folytatott versenyben mely országok* (illetve tartományok) *repülőterei képesek vezető szerepre szert tenni*.

2. táblázat: A nagytávolságú légiutas-szállításbeli átszállási pontok (transzfer-repülőterek) forgalma az egyes világrészekben 2013-ban

Világrész	Csomópontok	Átszálló utasok száma, fő	Növekedés, 2009–2013, %	Transzferutas az összes utas %-ában
Ázsia	Sanghaj, Hongkong, Peking, Tokió, Szingapúr, Szöul	24 797 116	20,1	2,0
Európa	Frankfurt, Párizs (CDG), London (Heathrow), Amszterdam, Madrid, Isztambul	39 915 881	10,0	3,8
Dél- és Közép-Amerika	Mexikóváros, Bogota, Lima, Sao Paulo, Buenos Aires, Caracas	6 570 340	57,0	3,0
Közel-Kelet*	Dubaj, Abu-Dzsabi, Doha	19 228 052	78,6	12,0*
Észak-Amerika	Atlanta, New York, Orlando, Chicago, Los Angeles, Miami	17 209 541	7,7	1,4

* Nem tartalmazza Törökországot.

Forrás: Eredeti Oxford Economics Amadeus..., közli Batchelor 2014, kiegészítve a szerző számításaival.

A Perzsa-öböl országai közül az északi parti Irán és Irak legnagyobb repülőtereinek (Bagdad, Teherán) elhanyagolható a nemzetközi transzferforgalma. A déli parti „olajországok” közül Kuvait sem törekszik érdemleges csomópontszerepre: légitársasága (Kuwait Airlines) repülőgépparkjának nagyobb részét csak közepes hatósugarú gépek alkotják, amelyek az intraregionális célforgalom hordozói. Kuvait város repülőterén a transzferutasok aránya nem éri el az 5%-ot. Szaúd-Arábia az erősen decentralizált területi struktúrájára is visszavezethetően úgyszintén beéri a régió belüli szolidabb mértékű transzferrel, közlekedési stratégiájában sem zászlós légitársaságának, sem három nagy légikikötőjének (Dzsidda, Rijád, Damman) nem szánt jelentősebb szerepet a transz- és interkontinentális léptékű közvetítő forgalomban. Bahrein ugyan egykor az egész régió légi irányításának központja (sőt rövid ideig a Concorde járatok egyetlen közel-keleti célrepülőtere) volt, azonban a minországnak eleve sem a légitársasága (Gulf Air) sem az egyetlen nemzetközi repülőtere (Manana) nem szállhatott be eséllyel a szemiglobális jelentőségű nemzetközi hubért folytatott versenybe [16]. Mindössze három entitás (Katar, az egyesült arab emírségi Abu-Dzabi és Dubaj) híres légitársasága (Qatar Airways, Etihad, Emirates), illetve nagy nemzetközi repülőtere (Doha, Abu-Dzabi, Dubai International/Al Maktoum komplexum) maradt a „ringben”. Közöttük a győzelmet – hasonló ambíciók mellett – alapvetően a fejlesztésekbeli céltudatosság, összpontosítás, sőt a túlzás nélkül agresszívnek minősíthető piacszerzés döntötte el. Mindezeknek a tulajdonságoknak a legkifejezettebben (az Egyesült Arab Emírségeken belüli) Dubaj Emírség légi szektora volt a birtokában. Ezekhez zárkózott fel a rendkívül magas technológiai és szervezési szintű nemzetközi (globális léptékű) légi közlekedés és a tengeri konténeres szállítás magas transshipment (átszállás/átrakás) arányával. A 2010-es években a légi közlekedési szektor Dubaj GDP-jének már közel az egyharmadát állította elő. (Ehhez fogható magas részarányal csupán Izland dicsekedhet.)

2.1.1. Miért éppen Dubaj?

Alig létezik olyan, akár csak újságot olvasó, tv-t néző ember, aki ne tudna arról, hogy Dubaj milyen gazdag, milyen hihetetlenül látványos, hogy rekordmagasságú és -méretű épületekkel, bevásárló- és szórakoztatóközpontokkal, fantasztikus

infrastruktúrával rendelkezik. „Könnyű nekik, az olajból mindent megtehetnek” – nagyjából ez a sztereotip vélekedés, ami azonban alig van közönviszonyban a mai valósággal. Egyelőre elégedjünk meg azzal a témánk szempontjából fontos információval, hogy a teljes olaj- és gázszektor ma csupán 6-8%-kal járul hozzá az emírség GDP-jéhez. Úgy gondoljuk, hogy akár „*dubajosodás*”-nak is nevezhetjük a világ kisebb államaiban/entitásaiban tapasztalt feltűnően gyors és magas átlagos jövedelemhez vezető gazdasági fejlődést [9]. E tekintetben Dubaj modellnek tekinthető [13]. Mivel Dubaj a többi emírséghez képest korábban is szerényebb szénhidrogénkészletekkel rendelkezett, késztetve volt az olajbevételeit a lehető leghatékonyabban, magasabb hozzáadott értéket előállító kutatás-fejlesztési, információ-technológiai, IT szektorokban kamatoztatni.

Az emírség gazdasági versenyképességének, törekvő erejének számos összetevője van, úm.:

- minimális a kormány általi ellenőrzés, beavatkozás, nincs jövedelemadó (a külföldi bankok és az olajtársaságok kivételével), a vámilleték csekély (4%);
- alacsonyak az energiaköltségek;
- versenyképesek a munkaköltségek (külföldi és soknyelvű, részben Dubajban képzett munkaerő áll rendelkezésre);
- magas életminőség, kiváló életfeltételek, egészségügyi és oktatási szolgáltatások teszik vonzóvá [18].

Az anyagiakon kívül a különböző *szellemi attribútumok cseréje* is már évtizedek óta folyik az EAE legsikeresebb emírségében: az egész világra kiterjedő tevékenységet folytató finansiális intézmény-óriások mozgatják a milliárd dollárnyi E-pénzeket, kutatóintézetek és I+K cégek az információkat. A City Mayors a globális pénzvilág egyik nemzetközi pénzügyi központjának tekintette Dubajt.

Észak-Amerika és Izrael után a legtöbb esetben Dubajban kerülnek először alkalmazásra a legújabb infokommunikációs, egészségügyi és oktatási technológiák, a frissen megjelenő legkülönbözőbb szofisztikált innovációk. A helyi infrastruktúrák sorából jelentőségben kiemelkedik a Dubai Internet City. Ez a Dubai Media Cityvel együtt egy professzionális komplexum, amely olyan nevezetes IT és más technológiai társaságokat foglal magában,

mint az Oracle Co., Microsoft, IBM és EMC Co., továbbá globális szinten jelenlevő médiacégeket: Reuter, AP CNN, BBC, MBC és Sky News [5]. Az infokommunikációs és kulturális fejlesztések egyben a nagy volumenűvé vált *turizmust* is szolgálják. Az egy lakosra jutó külföldi látogatók száma tekintetében Dubaj az elsők közé tartozik a világban.

Mindezek az előnyök abban is megjelennek, hogy Dubaj számos regionális vezető testület, szervezet központja, nemzetközi találkozók, konferenciák, világkiállítások, rendezvények színhelye. E tevékenységek magas haszonkulccsal működnek, és közvetett hatásuk az emírség anyagi kondícióira több mint jótékony.

Az öbölbeli légitársaságok számára jól jön, hogy az európaiak a nagytávolságú viszonylatok közül a legnagyobb hasznot hozó észak-atlanti piacra orientálódnak. Így az európaiakat könnyebb kiszorítani a transzeurázsiai piacról az „open sky” jegyében és a 6. légi közlekedési szabadság-jog alapján. (Azaz „A”-ból „B” országba az utas/áruszállítás a repülőgép anyaaországában történő járatcserével megy végbe [22]).

A liberalizáció/dereguláció előrehaladtával egyre engedékenyebb nemzetközi szabályozási keretek adta lehetőséggel élve a kivívott engedményeknek nem kevés része volt abban, hogy a *legnagyobb három öbölbeli légitársaság*, azaz az Egyesült Arab Emírségek és Katar világhírű nagy légitársaságai (a továbbiakban 3NT) *együttesen képesek voltak a távolsági közlekedésben 2003 és 2009 között a kapacitásukat valamivel gyorsabban növelni, mint a nagy európai, délkelet-ázsiai és ausztrál légitársaságok* (3. táblázat).

3. táblázat: Nyolc nagy légitársaság nemzetközi vonalainak száma

Légitársaság	Légi vonalak száma összesen 2009-ben	Ebből 2003 óta létrehozottak	
		száma	%
Lufthansa	159	89	43,4
Air France	155	43	27,7
British Airways	106	69	65,1
Emirates	99	41	51,7
Qatar Airways	79	45	57,0
Singapore Airlines	60	31	51,7
Etihad Airways	59	59	100,0
Qantas Airways	42	36	85,7

Forrás: OAG 2010, közli Murel–O’Connell 2011; szerző által kivonatolva és viszonyszámokkal kiegészítve.

A 3NT a saját hub repülőterén keresztül közlekedtetett járatainak aránya tekintetében Doha vezet:

- Emirates (Dubajon keresztül) 50%-ot,
- Etihad Airways (Abu-Dzabin keresztül) 70%-ot,
- Qatar Airways (Dohán keresztül) 80%-ot ért el (Flug Revue 2008).

Az öbölbeli légitársaságok valamilyen módon állami támogatásban részesülnek, még ha ezt kevesen ismerik is el. E pótlólagos forrás birtokában lehetőségük van olyan mértékű beruházásokra, amilyenekről az európai szolgáltatók még csak nem is álmodhatnak.

2.1.2. A dubaji nemzeti zászlós légitársaság, az Emirates eddigi utolérhetetlensége a hatékonyságban

Az EAE, sőt a Közel-Kelet legnagyobb légitársasága az Emirates, amely globális szinten a bevétel tekintetében a 7., a nemzetközi utasforgalomban a 4., a menetrendszerű utaskilométer alapján a 3. legnagyobb légitársaság. A világ 5. legnyereségesebben működő légitársasága egybeként mellett 80%-os ülőhely-kiszámlálást ért el.

Dubaj nemzeti légitársaságának páratlan sikerét számos hatótényező kedvező alakulásának, szinergikus hatásainak köszönheti. Ezek részben nemzetközi, részben országos (EAE) szintűek, de nem utolsó sorban a sejksegen belüli helyi tényezők, adottságok és folyamatok.

A *külső tényezők* szerepével kapcsolatosan az igazi kérdés az, hogy a 3NT közötti verseny eddig hogyan alakult. Az ezekkel kapcsolatos elemzéseinkből arra a megállapításra juthatunk, hogy az *Emirates számára a többi öbölbeli arab légitársaság eddig nem lehetett igazi versenytárs*, mert

- jóval későbbi alapításúak, amikor a dubaji légitársaság már régen megvetette a lábát a piacon, és ezért vele szemben a többiek nehezen tudtak teret nyerni;
- a potenciális versenytársak flottája, földi infrastruktúrája, bázis-repülőterének kapacitása méreteiben mindmáig jóval kisebb, a nagytávolságú viszonylatokban nem versenyképes (4. táblázat).

4. táblázat: Az öbölbeli vezető légitársaságok és hub repülőtereik főbb forgalmi adatai

Alapítás éve	1985		1993		1950/1974		2003		1993/1970		1954	
Jellemzők/mu- tatók	Emirates		Qatar A.		Gulf Air		Etihad		Oman Air		Kuwait A.	
	2006	2015	2006	2015	2006	2015	2006	2015	2006	2015	2006	2015
a) Légitársaságok forgalma, M utas	14,5	40,8	6,0	19,1	7,0	8,9	2,9	10,3	3,8	6,0	6,1	10,6
b) Hub repülő- terek	Dubaj		Doha		Bahrein		Abu-Dzabi		Muszkat		Kuvait	
c) A társaságok repülőgépeinek száma	99	235	53	158	34	28	20	116	40	45	14	23
ebből												
– távolsági	95	230	27	109	15	6	19	81	12	30	4	13
– rövid járatú	4	5	26	49	19	22	1	35	28	27	10	10
d) A társaságok destinációinak száma/ország	124/55	160/70	117/57	146/78	34/13	143/23	24/10	116/59	31/18	50/27	28/15	34/23
e) A társaságok alkalmazottainak száma, ezer fő	26	50	10	21	9	10	13	20	3	6	5	11
f) A hub repülőtér forgalma, M utas	28,9	78,5	16,2	32,8	6,1	8,6	13,6	31,2	4,0	9,0	6,9	11,1
g) A reptérről el- érhető destinációk száma	204/132	270/148	198/87	248/112	39/17	53/24	71/48	96/55	30/16	42/19	39/21	59/34

Forrás: Légitársaságok és repülőterek honlapjainak adataiból szerkesztette a szerző

Az Emirates sikerességében a belső tényezőknek (a gazdasági adottságoknak és az emírség sajátos társadalmi struktúrájának) legalább akkora szerep tulajdonítható, mint a külsőknek.

Az emírségbeli gazdasági környezetből adódik, hogy a társasági szintű üzemi költségek közül a legnagyobb előny az európaihoz képest jóval alacsonyabb (a németországinál 48%-kal, a svájcínál 58%-kal kisebb) személyi költségek-ből származik. Az alacsony költségek részben az olcsó bérű vendégmunkaerő foglalkoztatásának, részben a szociális biztosítási rendszer csaknem teljes hiányának tulajdoníthatók. (A fizikai munkát végzőknek és a kishivatalnokoknak nincs egészségügyi/balesetbiztosítása, a társaság vagy az emírség által fizetett családi pótlékra nem jogosultak, sőt gyakorlatilag kénytelenek lemondani az üzemi tanácsok, szakszervezetek létrehozásáról is.)

Az olcsó munkaerőn kívül a siker másik összetevője a *flotta kor- és újszerűsége*. 2014 márciusában a repülőgép-állomány átlagos életkora 6,3 év volt. Ennek köszönhetően az *üzemanyagköltségek* terén Dubaj mintegy

20%-kal kedvezőbb helyzetet élvez az európai légitársaságok átlagához képest, annak ellenére, hogy a kerozin árában nincs semmiféle állami támogatás.

A dubaji társaság a legtekintélyesebb nyugat-európai British Airways-szel és a délkelet-ázsiai Singapore A.-nal szemben a legtöbb költségnem tekintetében kedvezőbb helyzetben van (5. táblázat).

A repülőgépek beszerzési költségei tekintetében is némi előny adódik abból, hogy az Emirátus egyszerre és ugyanabból a típusból meglehetősen nagy számú gépet rendel meg, és lehetőleg olyan időpontban, amikor a gyártók a hirtelen csökkenő megrendelések miatt hajlandók árengedményt adni. (Mint pl. 2001. szeptember 11 után vagy éppen a gazdasági válság alatt.)

A légitársaságok járatainak üzemeltetése során felmerülő külső költségek közül az utasok után az Emirates Dubaj repülőtérén 78%-kal kevesebb illetéket fizet, mint Frankfurtban! A külföldi repülőtereken történő valamennyi fizetési kötele-

5. táblázat: Az Emirates, a British Airways és a Singapore költségsszerkezete 2008-ban, USD

Költségfajta	Emirates	British Airways	Singapore Airways	E/BA	E/SI
Üzemanyag/tkm*	8,12	11,40	9,71	-29	-16
Személyi költség/tkm	4,30	12,01	5,89	-64	-26
Leszállási és irányítási/tkm	1,45	2,93	1,28	-51	-13
Kezelési/tkm	1,69	5,42	1,13	-69	-50
Repülőgép karbantartás/tkm	0,50	2,50	0,83	-80	-40
Amortizáció/tkm	1,34	3,84	2,96	-65	-55
Értékesítési disztribúció/tkm	2,80	1,99	1,34	+41	+109
Üzemelési bérlet/tkm	2,83	0,38	0,74	+645	+282
A költségek összesen/tkm	26,56	43,69	26,75	-39	-0,7
A bevételek összesen/tkm	28,78	45,55	30,86	-41	-6,7

* tkm tartalmazza az összes szállítmány (utas, légi áru, poggyász, postai küldemény) teljes súlyát a megtett kilométerek számával szorozva

E/BA – az Emirates és a BA költsége közötti különbség, %

E/SI – az Emirates és a Singapore A. költsége közötti különbség, %

Forrás: Muro–O’Connell 2011.

zettség alapján az Emirates teljes hálózatának működtetésére vonatkoztatott külső szolgáltatások ellentételezése és a többféle illeték fizetése 39%-kal marad el az Európában szokásostól.

A repülőgépfüggő üzemelési költségek Dubajban elsősorban azért lehetnek alacsonyabbak, mert nem szednek zajvédelmi és emissziós díjakat, mint ahogyan parkolási díjakat sem. (Fizetésre csak akkor kerül sor, ha a repülőgép tartózkodási ideje a repülőtéren eléri a hat órát.) A nélkülözhetetlen navigációs szolgáltatásokat Dubajban 0,31 euró/utas árért lehet elérni, a frankfurti 1,66 és a zürichi 2,84 euró/utas költséggel szemben, ahol alig van szabad résidő újabb járatok fogadásához [18].

Az Emirates menedzsmentjének kiváló üzleti érzéke volt ahhoz, hogy a légitársaság a legjobban jövedelmező, kizárólag nagytávolsági járatokkal gyakorolt világrészek közötti közvetítő szerepkörre szakosodott, lemondva a fajlagosan jóval költségesebben üzemelő rövid feeder járatok üzemeltetéséről. Ezzel a profiltisztítással a dubaji zászlós társaság mintegy 20%-os költségmegtakarítást élvez a vegyes funkciójú nyugat-európai nagy társaságokhoz képest.

A sajátos társadalmi struktúrákból származóak azok a működési előnyök, hogy az Emirates 100%-ig állami tulajdonban van és az egyes részeit a Dubaj Emírség uralkodójának né-

pes családja birtokolja. Ez az európai szempontból meglehetősen idegennek tűnő struktúra meglepően hatékony. A rokonok közötti szakmai egyeztetések kétségtelenül elősegítik az üzemelés hatékonyságát, a problémáknak a nyugati demokráciákban megszokottnál jóval rövidebb időn belüli megoldását. Jelentős színergia származik abból is, hogy a légitársaság és a hub repülőtér azonos tulajdonban van. A közös tulajdonos képes a kétféle tevékenységet harmonizálni, a beruházásokat a tényleges forgalmi igényekre méretezni.

Valamennyi előbbi rész-hatótényezőt mérlegelve a szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy Dubaj légi közlekedési szektorának teljes körű költségelőnye a nyugat-európaihoz képest 30% körüli lehet [18]. Az Emirates a 2008. évi világgazdasági válságot is veszteség nélkül sikeresen túlélte, és nem csupán az európai, valamint amerikai versenytársaival szemben állja a sarat a kedvezőtlen világgazdasági helyzetben, hanem még Ausztráliában is érezteti üzleti erejét [15].

2.1.3. Az Emirates szerepe a kontinensek közötti légiforgalmi kapcsolat megteremtésében a dubaji hubján keresztül

Bár a kontinensek között (Európa–Távol-Kelet, Ázsia–Észak-Amerika, Közel-Kelet–Latin-

Amerika) továbbra is számos közvetlen légi járat áll az utazóközönség rendelkezésére (az A380-as alkalmazásával leszállás nélkül akár 15 ezer km is megtehető), az *Emirates dubaji átszállással* mégis *meglepően intenzív forgalomra tett szert* elsősorban a szolgáltatásainak minősége és a menetjegyárai közötti, az utasok által vonzóknak talált viszony okán.

Az Emirates a 2004–2009. évi időszakban forgalmát – legnagyobb mértékben keletre orientálódva – a világ két legnagyobb országának piacán növelte: kínai viszonylatban 444%-kal, indiai viszonylatban 238%-kal, de még az ausztráliai forgalmat is megkettőzte [4]. Dubaji átszállással az Egyesült Királyság és India között évente átlagosan 2 millióan utaznak, és a Mumbai–New York viszonylatban 5%-kal olcsóbb menetjegyet kínál az Emirates, mint a Lufthansa. Az Ausztráliába tartó, vagy onnét érkező utasok 75%-a dubaji átszállással utazik tovább Európába [17]. Mi több, az *Afrika és a világ többi része közötti légi forgalom* egy részét is sikerült a dubaji fordítóköröngre terelni. (Számos afrikai légitársaságot kitiltottak az Európai Unió repülőtereiről mivel nem teljesítették a biztonsági előírásokat. Ezért alkalom nyílt az Emiratesnek, hogy interkontinentális járatváltó konstrukcióval kiszolgáljon 14 afrikai célrepülőteret.)

Ezenközben az Emirates megszerezte Afrika legnépesebb országa, Nigéria–Kína viszonylatú forgalom 20%-át, továbbá a Nigéria és India közötti 40%-át (O’Connell 2011).

3. KEZELHETŐ KONFLIKTUSOK A NYUGATI RIVÁLIS LÉGITÁRSASÁGOKKAL, LÉGI EGYEZMÉNYEK A HATÉKONY EGYÜTTMŰKÖDÉSRE

Az Emirates a mérsékelt áráival és a magasabb szintű szolgáltatásaival vált versenytársává az európai és amerikai légitársaságoknak, amelyek azzal a nem teljesen alaptalan váddal próbálják diszkreditálni az EAE zászlós társaságát, hogy az burkolt állami támogatásban részesül [1].

Prémiumkategóriás szolgáltatásait az Emirates ugyan csak a metropoliszok közötti járatain

nyújtja, de a világhálózatának többi eleme is kellően vonzó volt ahhoz, hogy olyan földrajzi pontokra is kiterjessze piacát, amelyeket a nagy nyugati társaságok elhanyagoltak (főként a harmadik vonalbeli európai célállomásokra, pl. Hamburgra, Barcelonára, Nizzára bejutva). Pontosan e lépésben érzékelnek veszélyt az európaiak, mert miután a közel-keleti interkontinentális fordítókörönghez kapcsolódnak, kikerülnek a hagyományos európai csomópontok vonzásából, vagy éppen miután azok vonzáskörébe soha be sem kerültek, erre a jövőben sem lesz lehetőségük.

Az Emirates nyomulása a nyugati piacokon konfliktusokhoz vezetett azzal, hogy ott nem korrektnek ítélt követelésekkel állt elő. Ezért a Lufthansa folyamatosan lobbizott a német kormánynál, hogy korlátozza az Emirates jelenlétét Németországban, konkrétan ne engedélyezze az Emirates Berlinbe és Stuttgartba tervezett járatainak üzemelését.

A Lufthansa önös érdekeivel szemben viszont a két nagyváros (és tartományuk) elfogadhatatlannak tartották a közvetlen kapcsolat hiányát a Perzsa-öböl metropoliszaival. Arra hivatkoztak, hogy miután Dubajjal nem csupán a diplomáciai, államközi kulturális és oktatásügyi, hanem a gazdasági kapcsolatok szorosabbá válása következtében is meg többszöröződött az utazások száma, ennek folytán a multinacionális cégek százával utaztatnak szakembereket a sejkiségbe, ahonnan hasonló gyakorisággal érkeznek tárgyalópartnerek Berlinbe. A mind gazdasági, mind kulturális téren egyik legsikeresebb tartományi főváros, Stuttgart, valamint világhírű iparvállalati (Daimler A.G., Porsche, Bosch stb.) ugyancsak tarthatatlannak tartották azt a képtelen helyzetet, hogy jobb híján Frankfurtban vagy Münchenben kérésztül kénytelenek tartani a légi kapcsolatot Dubajjal [24].

Mindezekon túlmenően a német légitársaságok a szolgáltatási aránytalanságot ítélik elfogadhatatlannak, nevezetesen, hogy miközben ők az öböltérségbe hetente csupán 18 járatot, az öbölbeli társaságok Németországba már 91-et közlekedtethetnek [20].

A Lufthansához hasonlóan az Air Canada is tiltakozott az ellen, hogy az Emirates akárcsak egyetlen járatával is benyomuljon Kanadába. Nem is kapott a kanadai kormánytól engedélyt arra, hogy hálózatába bevonja Calgarit és Vancouvert. Az Egyesült Államok legnagyobb légitársaságai (American Airlines, United Airlines és Delta) úgyszintén igyekeznek lobbizni a washingtoni kormánynál, hogy korlátozza az agresszív arab társaság jelenlétét a nemzetközi piacukon [23].

Dubaj sejkiség nagy szerepet szán az Emiratesnek abban, hogy *Dubaj váljon a világ legnagyobb légi közlekedési fordítókorongjává*, olyan átszállóhellyé, amely azon felül, hogy az Európa, Ázsia és Afrika közötti forgalmat közvetíti, Észak-, sőt Dél-Amerikával is kapcsolatot teremt közvetlen járataival. E cél megvalósulását számos adat, információ támasztja alá. *Dubaj repülőtér-komplexum* ([15] megfogalmazásában a „super-connecting hub”) *kivételes fordítókorong szerepét* a globális légi közlekedésben a transzferutasok 50%-ot jóval meghaladó arányához képest a hatalmas létszámuk (2015-ben 26 millió fő) még inkább aláhúzza.

A már több évtizedes múlta visszatekintő, szinte folyamatosan fejlesztett, és így már évi 90 millió utaskapacitással rendelkező Dubai International Airporton (DXB) és a 2020-ban megrendezendő világkiállítás igényeit kiszolgáló, épülő Al Maktoum International Airport 2014-től már üzemelő részlegén 2015-ben együttesen 78,5 millió, 2016-ban 85 millió utast kezeltek. Dubaj a nemzetközi légi forgalomban 2015-ben már világelső, a teljes forgalom tekintetében pedig a 3. helyet foglalta el a világ top légikikötői közül. (Azonban a világvárosok teljes légi forgalmát tekintve még mindig London vezet – Heathrow, Gatwick, Stanstead és Luton együttes utasszáma alapján.) Teljes elkészülte után Maktoum forgalmi kapacitása évente 120–160 millió lesz [3].

Mivel az eddigi nemzetközi repülőtér megszűnéséről nincs szó Maktoum átadása után, egészen példátlan méreteket ölthet Dubaj légi forgalma. Elméletileg az agglomerációs előnyök analógiájára alapozva a méret növeke-

désével együtt kellene járjon a repülőtéri tevékenységek hatékonyságának javulása, azaz az *economies of scale* és a *szinergia között pozitív korreláció feltételezhető*. Azonban a gyakorlat a jövőben nem biztos, hogy visszaigazolja a logikusnak tűnő percepciót. A légtér adott, nem bővíthető. A több futópályán való folyamatos és biztonságos le- és felszállások számának a legkorszerűbb légi irányítás mellett is megvannak a műszaki, valamint követési távolsági, forgalomintenzitási korlátai és kockázata.

A dubaji komplexum területi kiterjedése már ma is akkora, hogy az egymástól km-es távolságban levő terminálok közötti közlekedési és (az ehhez társuló) kezelési idő eleve határt szab a bruttó átszállási idő 40-45 perc alá csökkentésének. Ha viszont a legkisebb „homok kerül a gépezetbe”, pl. késik az a járat, amelynek utasai a csatlakozó járatral folytatnák útjukat, vagy néhány (már valahol a repülőtérén levő) utas nem érkezik meg – pl. tájékozási/kommunikációs hiba miatt – a csatlakozó gép indulásáig, akkor akár drasztikusan is módosítani kell több járat menetrendjét. („Pillangóeffektus”/dominóelv.) Azaz, *ha a dubaji repülőtér-komplexum méretei kezelhetetlenek lesznek*, működése rövidebb-hosszabb időre ellehetetlenedhet, „*műszaki szaurusszá*” válhat.

4. ISZTAMBUL SEM MARADHAT LE

A közel Németországnyi népességű Törökország és egyben Kelet-Európa legnagyobb metropolisza, Isztambul európai oldalán levő nemzetközi repülőtere (Atatürk Int. Airport) már ma is a legtekintélyesebb nyugat-európaiakkal összemérhető forgalmat könyvelhet el, és fordítókorong-szerepet tölt be egyfelől Dél-kelet-/Kelet-Európa, másfelől Közép-, Dél- és Kelet-Ázsia, továbbá Kelet-Afrika, valamint a Távols-Kelet és Afrika között [14]. A hazánk lakosságánál jóval népesebb metropolisz keleti elővárosában levő Sabiha Gökçen repülőtér a kiterjedt törökországi belföldi légihálózat origója, de kis- és közép-távolságú nemzetközi járatokra is berendezkedett [10].

Isztambul a Kemál Atatürk köztársasága kiállításának 2023. évi centenáriuma nagy beruházásokkal, többek között az európai

oldalán egy újabb, évi 160 millió utasra méretezett repülőtér építésével készül [19]. Ha az valóban megvalósul, akkor belátható időn belül a *Közel-Keleten a nemzetközi légi közlekedés két giga-fordítókörrel elősegítetten polarizálódhat és egyben globalizálódhat*. Feltehetően, hogy már csak a közel másfélezer km-es távolság és a szolgáltatási hálózatok, illetve a piacterületek gyengén részleges területi átfedése okán sem lesz kemény versenytársa egymásnak Dubaj és Isztambul, annál inkább lehet hasznos alkalmanként a kölcsönös kiegészítő, kiegészítő fordítókör-funkció [11].

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Attwood, E. 2016: Emirates mocks Lufthansa CEO over 'blame games'. – <http://www.arabianbusiness.com/emirates-mocks-lufthansa-ceo-over-blame-games--620920.html#.V6rYjfmLSUk>
- [2] Batchelor, D. 2014: Middle East hub airports winning long-haul passenger traffic race. – <http://www.amadeus.com/blog/16/04/middle-east-hub-airports-winning-long-haul-passenger-traffic-race/>
- [3] Capacity, Dubai Airport Review – <http://dubaiairportsreview.com/2013/our-results/capacity/>
- [4] Cornwell, A. 2015: What next for Emirates? – <http://gulfnews.com/business/aviation/what-next-for-emirates-1.1605961>
- [5] Dubai Economy Structure 2010 – http://www.economywatch.com/world_economy/dubai/structure-of-economy.html
- [6] Erdősi F. 1998: Légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedéspolitika. I. kötet. Budapest, Malév Rt.
- [7] Erdősi F. 2003: A világ légi közlekedésének tendenciái. – *Közlekedéstudományi Szemle*, 2. p. 54–59.
- [8] Erdősi F. 2015a: A hárompólusú Közel-Kelet közlekedése. – Kézirat. 650 p. MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Pécs
- [9] Erdősi F. 2015b: A Dubaj-szindróma. A Perzsa-öböl régiója mint a globális légi közlekedés új súlypontterülete és fordítókörje. – *Külügyi Szemle*, 2. p. 78–95.
- [10] Erdősi F. 2015c: Törökország közlekedése. Pécs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete. 430 p.
- [11] Erdősi F. 2016: Verseny vagy együttműködés? (A Közel-kelet hárompólusú légi közlekedésének kilátásai.) In: Tamás J. – Popp J. (szerk.): Baranyi Béla 70. Kapocs. – Debrecen, Debreceni Egyetem Gazdálkodástudományi és Vidékfejlesztési Kar; Mezőgazdaság-, Élelmiszer-tudományi és Környezetgazdálkodási Kar, pp. 124–131. <https://dea.lib.unideb.hu/dea/handle/2437/228567>
- [12] Flug Revue 2008: Dubai airport plans big expansion drive. – www.flugrevue.de/index.php?id=2159
- [13] Hvidt, M. 2009: The Dubai Model. – *International Journal of Middle East Studies*, 1. p. 4–6.
- [14] Istanbul Atatürk Airport – http://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_Ataturk_Airport
- [15] Kamel, D. 2016: Emirates Sales Decline Reveals Challenges to Mega-Carrier Model. – <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-05-10/emirates-sales-decline-reveals-challenges-to-mega-carrier-model>
- [16] Kindergan, A. 2014: Fluggesellschaften aus der Golfregion im Aufwind. – <https://www.credit-suisse.com/ch/de/articles/news-and-expertise/2014/07/de/the-rise-of-the-gulf-carriers.html>
- [17] Knibb, D. 2008: Emirates leads from the front. – *Airline Business*, 1. p. 20.
- [18] Little, A. D. 2007: Kostenvorteile der Middle East Carrier. Eine Quantifizierung struktureller und strategischer Vorteile im Vergleich zu europäischen Netzwerk Carrieren. – http://www.adlittle.de/uploads/tx_extthoughtleadership/ADL_Aviation_Studie_Middle_East_Carrier_2007.pdf
- [19] MATPUM Master Plan Studies – kongre.nigde.edu.tr/mdek/dosyalar.pdf
- [20] Murel, M. – O'Connell, J. F. 2011: Potential for Abu Dhabi, Doha and Dubai Airports to reach their traffic objectives. – *Research in Transportation Business & Management*, 1. p. 36–46. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2011.06.004>

- [21] Oxford Economies – Amadeus. Shaping the Future of Travel. Macro trends driving industry growth over the next decade. – <http://www.amadeus.com/documents/Thought-leadership-reports/Amadeus-Shaping-the-Future-of-Travel-MacroTrends-Report.pdf>
- [22] Rürup, B. – Reichart, T. 2014: Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im Internationalen Luftverkehr. – Handelsblatt Research Institute – <https://www.bdl.aero/download/1209/determinanten-der-wettbewerbsfahigkeit-im-internationalen-luftverkehr.pdf>
- [23] Singhai, M. 2011: Emirates, Etihad & Qatar Airways challenge global dominance of European & American Airlines http://economictimes.indiatimes.com/articleshow/8932847.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst
- [24] Tearing down the other wall – http://www.emirates.com/it/italian/images/Tearing_down_to_the_other_wall_tcm262-579859.pdf



Synergy emperors or dinosaurs? (The giga turntables of global aviation in the Middle East)

The Persian Gulf region due to its favourable logistical location between Europe and the Middle East, playing the role of intercontinental air traffic turntable - (long-distance air transport and maritime freight delivery) has changed from periphery into a new focal area of the global transport. The article highlights the importance of the interdependence between the transformation of the economic structure and aviation in the exceptionally rapidly developing region; furthermore it analyses the internal and external factors of the unprecedented growth of the Dubai aviation sector making it extremely competitive even on global level.

Another giga-hub complex of the Middle East is now shaping up in Istanbul, which is unlikely to be a real competitor to Dubai because of the large distance between them. However, the two giant nodes may play from time to time a mutually complementary/subsidiary role.



KAISER DER SYNERGIEN ODER SAURIER ? (Die Giga-Drehscheiben des globalen Luftverkehrs im Nahen Osten)

Der Raum des Persischen Golfes hat sich anhand seiner günstigen logistischen Lage, und durch ihre Einrichtung auf die Rolle des multikontinentalen „Drehscheibe“ des Luftverkehrs von einer Peripherie zum Schwerpunkt des globalen Verkehrs (sowohl in der Luftverkehr als auch in dem Schiffstransport) umgewandelt. In dem Artikel es wird die Bedeutung der gegenseitigen Abhängigkeit des ökonomischen Strukturwandels und des Luftverkehrs hinsichtlich der aussergewöhnlichen Entwicklung des Wirtschaftsraumes. Es werden weiterhin die äusseren und inneren Einflussfaktoren für die beispiellose Entwicklung der Luftfahrtsektors von Dubai analysiert, wodurch hier eine auch global gesehen eine sehr starke Wettbewerbsfähigkeit erreicht wurde.

Der andere Giga-Hubkomplex entfaltet sich in Istanbul, welche aber wegen der grossen Entfernung kaum eine wahre Konkurrenz für Dubai bedeuten wird. Gleichzeitig können aber diese beiden Knotenpunkte eine komplementäre/stellvertretende Rolle ausüben.