

Szászi Gábor<sup>1</sup>

## A MALÉV FELSZÁMOLÁSÁNAK VÁRHATÓ HATÁSAI A KATONAI LÉGISZÁLLÍTÁSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSÁRA<sup>23</sup>

*A MALÉV 2012. februári megszűnését megelőzően – történelmi adatok alapján – kisebb-nagyobb megszakításokkal mintegy 92 évig létezett Magyarországon nemzeti légitársaság. A légitársaság megszűnése nem csak a polgári légiközlekedésre gyakorol hatást, hanem a Magyar Honvédség szállítási feladatainak végrehajtását is érinti. Különös tekintettel igaz ez a jelenlegi helyzetben, amikor katonáink az országtól több ezer kilométer távolságban hajtanak végre missziós feladatokat. Az ő biztonságuk – értendő most ez alatt az ellátás-szállítás biztonság – egyik garanciája a megfelelő mobilitási képesség rendelkezésre állása, ami a Malév megszűnésével bizonyos mértékben csorbult. A kérdés az, hogy szükséges-e egyáltalán egy nemzeti légitársaságra alapozni a védelmi célú katonai szállításokat, vagy ennek jelentősége a jelenlegi piaci viszonyok között eltörlődik. Tanulmányomban erre keresem a választ.*

### **PROBABLE EFFECTS OF THE TERMINATION OF MALÉV TO MILITARY AIR TRANSPORTATION**

*Before the termination of MALÉV dd 2012 feb – based on historical facts – National Airline has been existed for 92 years in Hungary. This termination effects not only on commercial air transportation, but on transportation carried out by Hungarian Defence Forces also. Its importance is highlighted even in certain situation, when Hungarian Troops serve in mission abroad some thousands kms from the country. One of the guaranties of their security is the availability of Air Mobility Capacity (supply, transportation security), which degraded by the termination of MALÉV. The question is. Whether is it necessary to assign Military Transportation to a National Airline, or its importance is dwarfed by the Market. I try to find the answer in this essay.*

## BEVEZETÉS

A Budapest Airport február 03-án, péntek hajnalban elhelyezett a honlapján egy figyelmeztetést, hogy csak azok a Malév-utasok menjenek ki a reptérre, akik biztosak abban, hogy a gépük elindul. Ezt követően a hivatalos tájékoztató is megjelent, miszerint a „A Malév minden járatát törölte a mai nap (2012.02.03) hajnali 6 órától. Kérjük utazását illetően vegye fel a kapcsolatot a Malév ügyfélszolgálatával, ahol bővebb információt adnak, hogyan utazhatnak el célállomásukra, illetve milyen lehetőségeik vannak a kártalanításra”.

Ez a mondat nem csak az adott napon utazni szándékozók részére jelentette a MALÉV-vel történő repülés végét, hanem lezárását is egy 1946-tól datálódó történetnek. A hír sokakat váratlanul ért, de a szakmai berkekben járatosak tisztában voltak vele, hogy az önálló magyar

<sup>1</sup> Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Üzemeltető és Logisztikai Intézet, szaszi.gabor@uni-nke.hu

<sup>2</sup> cikket lektorálta: Dr. Tóth Bálint ny. okl. mk. ezredes, egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Logisztikai Tanszék, toth.balint@uni-nke.hu

<sup>3</sup> A cikk a TÁMOP-4.2.1/B-11/2/KMR-2011-0001 „Kritikus infrastruktúra védelmi kutatások” projekt, 4. Alprogram "civil katonai kapcsolatok" alprogram "közlekedési kritikus infrastruktúra védelme" kiemelt kutatási terület támogatásával készült

légiközlekedés ezen mozzanata elkerülhetetlen. Bizonyítékul szolgálhat a Malév Zrt. 2006-2010 közötti mérleg szerinti eredménye (1. számú ábra). A jelenlegi gazdasági környezetben egy évente mintegy 25 milliárd forint veszteséget termelő vállalkozás piaci helyzetét stabilnak tekinteni irreális dolog.

A címben megfogalmazott aspektusból vizsgálva az eseményt, a továbbiakban nem foglalkozom a csödhöz vezető okokkal, csakis arra keresem a választ, hogy a katonai légiszállítási igények maradéktalan kielégítését milyen mértékben befolyásolhatja a Malév csődje, szükséges-e bármilyen azonnali reagálás a Magyar Honvédség mobilitási képességének megőrzése érdekében.



1. ábra A Malév Zrt. mérleg szerinti eredménye, 2006-2010<sup>4</sup>

## 1. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Mielőtt a katonai szempontú elemzésre rátérnék, röviden be kívánom mutatni azokat a meghatározó eseményeket, melyek fémjelzték a Malév megalakulásához vezető utat, illetve működésének legfontosabb állomásait.

A magyar repülés története Rákosmezőn 1909 végén kezdődött, amikor Adorján János 1910. január 10-én az első hazai konstrukciójú repülőgéppel felszállt, amelyben egy szintén budapesti gyártmányú, 25 LE-s Dedics motor volt. A haza repülőmérnöki szakma további eredményeként Zsélyi Aladár és Melczér Tibor 1912-ben 34 utas szállítására képes repülőgép tervét készítették el.

A légiközlekedés katonai jelentősége már ebben a korszakban is nyomon követhető. Az első világháború a hadvezetés figyelmét egyre inkább a repülés felé fordították. 1913-ban Buda-

<sup>4</sup> Forrás: <http://hirek.logportal.hu/a-malev-zrt-merleg-szerinti-eredmenye-2006-2010> (2012.03.12)



pesten megalapították a Magyar Repülőgépgyár Rt-t, melyet a rákövetkező évben a mai Hungária krt. és Váci út sarkáról áttelepítettek Albertfalvára, ahol ez lett az Osztrák-Magyar Monarchia legnagyobb repülőgépgyára. 1914. április 30-án megalapították Aszódón a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyárat, így a háború kitörésekor már két repülőgépgyára volt Magyarországnak, melyekhez 1916-ban a Magyar Általános Gépgyár /MÁG/ mátyásföldi repülőgépüzeme is csatlakozott. 1918-ban indult meg a menetrendszerű légi posta járat Budapest és Bécs között. Azonban a kezdeti sikereket hamarosan kudarc követte. A háborús vereség, majd a trianoni békeszerződés jelentősen visszavetette a magyar repülést. A megszálló csapatok által még hátrahagyott repülőgépeket, alkatrészeket, gépsorokat és szinte valamennyi repülőteret meg kellett semmisíteni.[1]

Az első világháborút követő repülési tilalom lejárta után, 1922. november 19-én, végre ismét jelentős állami támogatás mellett megalakulhatott a Magyar Légiforgalmi Rt. (ML Rt.). Fokker F-III. típusú gépei 140 km/h maximális sebességgel, 550 km-es hatótávolságon belül öt utast szállíthattak. A járatok Budapestet Béccsel és Belgráddal kötötték össze. A vállalat 1928. októberében újjáalakult, ezt követően jelentős géppark fejlesztés indult meg. Elavult gépeiket új típusúakra cserélték, melynek keretében két egymotoros Fokker F-VII-es, 8 üléses, 420 LE-s és egy kétmotoros F-VIII-as, 15 üléses, 2x420 LE teljesítményű utasszállító repülőgépet vásároltak Hollandiából. A géppark fejlesztése mellett a repülőtéri infrastruktúra terén is előrelépésekre volt szükség.

Az 1930-as évek elején már sürgető igény mutatkozott az elavult Mátyásföldi Repülőtér helyett egy korszerű, új repülőtér építésére, mert a repülőtér már nem volt képes a megnövekedett forgalom ellátására. A probléma megoldására 1937. június 20-án végül Budaörsön nyitották meg a főváros új nemzetközi légikikötőjét. Átadása idején nagyhangárja Európa egyik legnagyobb repülőgép tárolója volt, 12 db Junkers Ju-52 típusú gép befogadására is alkalmas volt.

A második világháborúban ismét a repülés vesztette a legtöbbet a közlekedés terén, vonatkozik ez a személyzetre, a járműparkra és a földi létesítményekre egyaránt. A polgári repülőgép állományt teljes, 100 %-os pusztulás érte, így Magyarországon a háború után ismét szinte teljesen elölről kellett kezdeni a közforgalmú repülés feltételeinek megteremtését.

1946. március 29-én írták alá azt az egyezményt, mellyel létrejött a Malév jogelődje, a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság, a Maszovlet. Az alapítólevél értelmében a légitársaság jogosult lett a légi közlekedés szervezésére, utas-, poggyász-, posta- és áruszállítások lebonyolítására, belföldön és külföldön egyaránt. A magyarok biztosították a szükséges munkaerőt és a repülőtereket, míg a szovjetek adták a repülőgépeket, a tartalék alkatrészeket, az irányítástechnikai berendezéseket és a kiképző személyzetet. A működés beindításához a legfontosabb feltétel adott volt, hiszen a Budaörsi repülőtér viszonylag épségben vészelte át a háborús eseményeket. A Maszovlet által felvett, mintegy 200 fős szakembergárda fele korábban a Malert alkalmazottja volt. [2]

Fontos változást hozott a Maszovlet életében a Ferihegyi repülőtér 1950. május 7-i megnyitása. Budapest új, nemzetközi légikikötőjének tervei 1939-ben készültek el, s még ugyanabban az évben megkezdődtek a kivitelezési munkálatok is.

A szovjet és magyar kormány tárgyalásai nyomán 1954. november 25-én felszámolták a Ma-



gyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt-t, és megalakult a Magyar Légiforgalmi Vállalat. A MASZOVLET újraindította a magyar légiforgalmat, megteremtette a továbblépés lehetőségét a hazai repülés terén. A MALÉV így megalakulásakor már jelentős technikai bázissal és gyakorlott szakemberekkel rendelkezett. [1]

A 1960-ban a Malév az akkori szocialista országok közül elsőként állította forgalomba az Il-18-as, légszűrős-gázturbinás repülőgépet, mely a korszak meghatározó típusa volt. Gyakorlatilag e gép adottságaira építve fejlődhetett tovább a Malév útvonalhálózata, s nyílhattak meg az első járatok a Közel-Keletre és Észak-Afrikába. 1969-ig menetrend szerinti járatot indított a Malév Londonba, Helsinkibe, Münchenbe, Athénbe, Kairóba, Milánóba, Nicosiába, Damaszkuszba, Kijevbe, Bejrutba és Isztambulba. 1969-ben már 28 ország 33 városába indultak Ferihegyről Malév-gépek. A hatvanas években történik a magyarországi belföldi légi forgalom fokozatos szűkülése, majd megszüntetése is. [3]

A 70-es és 80-as évek még a dinamikus fejlődés éveit a MALÉV számára. Nemzetközi járatainak bővítése egyben azt is jelentette, hogy magyar légtérben és a Ferihegyi nemzetközi repülőtéren is megjelentek a külföldi partner légitársaságok repülőgépei is.

A vállalat 1988. november 18-án kezdte meg a szovjet géppark cseréjét bérelt Boeingekekre. Az első egy Boeing-737-es volt, míg az első nagygép, egy Boeing-767-es 1993. május 10-én állt szolgálatba. 1995 decemberében érkezett az első holland Fokker-70-es repülőgép, amellyel elkezdődött a Tu-134-esek leváltása. Az utolsó Tu-154-est 2001-ben vonták ki a forgalomból. A légitársaság 2003. február 7-én kezdte meg a régi Boeingekek cseréjét az új Boeing-737 NG (Next Generation) típusú gépekre. A géppark korszerűsítése 2005 áprilisára fejeződött be, amikor a Malév átvette a 18.-ik Boeing-737 NG típust.

A géppark korszerűsítése mellett a vállalat tulajdonosi szerkezetében is változások történtek. Az addig kizárólag magyar tulajdonú légitársaságként 1992. november 12-én tőkeemeléssel 35 százalékos részesedést szerzett az Alitalia olasz nemzeti légitársaság és a Simest olasz bank, de 1997 decemberében az Alitalia Malév-részvényeit magyar bankok visszavásárolták. 1999 és 2007 között az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. volt a Malév 99,5 százalékos többségi tulajdonosa.

Ebben az időszakban kezdődtek meg a működés biztosításához szükséges állami források bevonásai is. A magyar kormány határozata alapján a társaság 2001 áprilisában 3 milliárd forintos tulajdonosi kölcsönt kapott az ÁPV Rt-től. 2001. szeptemberben a kormány úgy döntött, hogy még 2001-ben 9,2 milliárd forintnyi tőkejuttatásban részesíti a Malév Rt-t, s szeptember 24-én az Országgyűlés felhatalmazta a kormányt a készfizetői kezességre, 950 millió amerikai dollár erejéig. Decemberben a Malév rendkívüli közgyűlése a társaság alaptőkéjének négy milliárd, illetve tőketartalékának 5,2 milliárd forinttal történő megemeléséről döntött.

2007-ben a magyar nemzeti légitársaság részvényeinek 99,95 %-át a Magyarországon alapított és bejegyzett Airbritage Zrt. vásárolta meg a magyar államtól. Az AirBridge vállalta, hogy visszafizeti a Malév által felvett 13 milliárd forintnyi projekthiteleket, továbbá, hogy 32 millió eurós bankgaranciát biztosít. Ezen vállalásait az Airbridge 2008 közepéig szerződésszerűen teljesítette is, mikor is Abramovics gazdasági helyzete megrendült, orosz légitársaságai csődbe mentek, a pénzforrás így elapadt.



A légitársaság 2007-től számos költségcsökkentő lépést hajtott végre, 2008-ban bezárta a veszteséget termelő hosszútávú járatait, regionális járatain Q400-as típusú turbópropelleres gépeket állított forgalomba.

A MALÉV 2010 elején visszakerült a magyar állam tulajdonába. Az orosz tulajdonos és a magyar állam megállapodásának értelmében az orosz állami Vnyesekonombank kifizeti a 32 millió eurós bankgaranciát, de kizárja a légitársaságból, amely így mintegy 95 százalékban ismét magyar állami tulajdonba került. A fennmaradó 5 százalékos tulajdonrészrel az orosz AirBridge rendelkezett. Ugyanennek az évnek a végén az Európai Bizottság bejelentette, hogy kivizsgált számos olyan támogatási intézkedést, beleértve több tőkeinjekciót és tulajdonosi kölcsönt, amelyeket a magyar hatóságok a Malévnek nyújtottak. A vizsgálat nyomán 2012 januárjában az Európai Bizottság 70-100 milliárd forint tiltott állami támogatás visszafizetésére kötelezte a társaságot. A közeledő krízis elkerülése érdekében 2012. január 30-án a kormány stratégiaileg kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezetté minősítette a veszteséges Malévet, ami speciális eljárást jelent csőd-, illetve felszámolási eljárás esetén. A társaság - amely már a 90-es évektől nem rendelkezett kellő tőkével a gazdaságossághoz - jelezte, hogy rövid időn belül működésképtelenné válhat, majd február 3-án hajnalban leállította járatait. [4]

Bekövetkezett az, amit a szakemberek közül sokan sejtettek, de az utasok és a szolgáltatást igénybe vevők közül kevesen gondoltak, felszámolási eljárás kezdődött a Nemzeti Légitársaság, a MALÉV ellen, hátrahagyva egy jelentős űrt.

## 2. MALÉV SZEREPE A KATONAI LÉGISZÁLLÍTÁSOKBAN

Az egyes közlekedési alágazatok munkamegosztásban betöltött szerepét vizsgálva arra a következtetésre juthatnánk, hogy a néhány százalékos részarányt kitevő légiközlekedés nem érdemel akkora figyelmet, hogy annak elemzésére a katonai feladatok rendszerében külön kitérjék. Azonban a NATO csatlakozást követően a Magyar Honvédség feladatrendszerében bekövetkezett változások – az ország területétől akár több ezer kilométerre zajló műveletekben történő részvétel – szükségesé tették a mobilitási képesség folyamatos biztosítását. Ennek egyik meghatározó eleme a légi szállító képesség biztosítása. A korábban kivételezett helyzetet elfoglaló vasúti szállítás helyett ma már a katonai szervezetek kitelepülése és visszatelepülése végrehajtásakor a személyi állomány mozgatása általában légi úton, a hadfelszerelés túlnyomó részének mozgatása (lehetőleg) vasúti és tengeri szállítással történik.

A Malév szerepének bemutatása érdekében a továbbiakban vizsgálom a Magyar Honvédség légiszállítási igényeinek változását és ezen igények kielégítéséhez rendelkezésre álló feltételeket.

### 2.1. Magyar Honvédség légiszállítási igényeinek változása [5]

A rendszerváltozást megelőző időben a Varsói Szerződés tagjaként stratégiai légiszállítási igénnyel alapvetően nem számoltunk, mint azt már említettem, a vasút töltötte be a mobilitási képesség biztosításának szerepét. Az esetenként felmerülő légiszállítási igények kielégítése a Magyar Néphadsereg saját kapacitásaival, az itt állomásozó szovjet csapatok légi szállító képességének igénybevételeivel, illetve az akkor még állami vállalként működő Malév szállítókapacitásának felhasználásával maradéktalanul megvalósítható volt.



A rendszerváltozást követően a Magyar Honvédség nemzetközi szerepvállalása már a NATO csatlakozás előtt elkezdődött, így a feladatok ismeretében már 1996-tól szükségesnek tartom vizsgálni a légiszállítási igények kielégítésének lehetőségeit.

A délszláv válság békés rendezésének végrehajtását biztosító erők (IFOR)<sup>5</sup> átvonulása, illetve a saját erők mozgatása során 1996-ban még légiszállítási igény nem merült fel.

1999-től azonban már a KFOR<sup>6</sup> állomány kiszállítása, állományváltásának végrehajtása szükségessé tette a személyszállítások légi úton történő megszervezését. Az akkori igényeket a Magyar Honvédség hadrendjében lévő AN 26-os szállító repülőgépekkel végre tudta hajtani a honvédség, így a polgári szállítótársaságok alkalmazására nem volt szükség.

2000-ben azonban már a saját eszközzel történő légiszállítás nem volt kivitelezhető, így a KFOR állományváltás légi úton történő végrehajtását a vezérkarfőnök engedélye alapján a MALÉV által biztosított charter-járatokkal bonyolították le. A kiszállítások Skopje-be (Macedonia) történtek, és onnan helyben bérelt autóbusszokkal kellett az állományt Pristina-ba szállítása, mert kezdetben nem volt lehetőség a közvetlen Koszovóba történő légiszállításra.

Érdekessége volt az akkori szervezésnek, hogy minden járatra külön szerződést kötöttek, a MH SZFVK<sup>7</sup> Logisztikai Csoportfőnökség által biztosított listák alapján az egyes járatokra a MALÉV kiállította a repülőjegyeket. Már néhány szállítás alapján is megállapítható volt, hogy a légi úton történő kiszállítás a leggyorsabb és legkényelmesebb változat missziós területen lévő állomány váltására, így annak folyamatos fejlesztése jogos igényként merült fel.

Katonai légiszállítások szervezése szempontjából érdekessége még ennek az időszaknak, hogy az április – május hónapban megrendezett „ARDENT GROUND 2000” NATO hadgyakorlatra a résztvevő országok személyi állományuk 90 %-át, valamint egyes technikai eszközöket (általában az előkészítő részlegek eszközeit) légi úton szállították Magyarországra. A szállítások lebonyolítására a Ferihegy I. terminál kiválóan megfelelt. A katonai forgalmat tökéletesen el lehetett választani a polgári forgalomtól, annak működésében semmilyen zavart nem okozott. A ferihegyi nemzetközi repülőtéren közlekedési tiszt segítette a légiszállítások végrehajtását (33 repülőgép 1995 fő), további hasznos tapasztalatokat szerezve a légiszállítási feladatok koordinálása terén.

2001-2008 között az előző évhez hasonlóan, a magyar KFOR kontingens állományváltását légi úton, a MALÉV-től bérelt charter-járatokkal hajtották végre. Azonban a tapasztalatok alapján hosszabb távú megállapodás keretében kívánták lebiztosítani a szükséges légi szállító kapacitást. Ennek érdekében a „2002. évi KFOR állományváltás” már közbeszerzési eljárás keretében lett előkészítve. A meghívásos eljárás során továbbra is a MALÉV lett megbízva az MH légiszállítási feladatának végzésével, melyet Koszovó vonatkozásában önállóan 2008-ig végzett.

2002-ben a MALÉV a már említett feladatokon túl további légiszállítási megbízásokat is tel-

---

<sup>5</sup> IFOR: Implementation Force (Biztosító Erők)

<sup>6</sup> KFOR: Kosovo Force (Koszovóban tevékenykedő, a NATO parancsnoksága alatt működő nemzetközi békefenntartó haderő)

<sup>7</sup> MH SZFVK – MH Szárazföldi Vezérkar

jesített:

- megszervezésre került a Dynamic Mix 2002. nemzetközi gyakorlaton résztvevő személyi állomány ki és hazaszállítása 1 – 1 charter repülőgép biztosításával;
- a Sínai - félszigeten állomásozó MFO<sup>8</sup> Magyar kontingens fegyverzet cseréje végre lett hajtva;
- A MFO valamint az UNFICYP<sup>9</sup> kontingens részére ruházati, fegyverzeti, humán anyagok kerültek kiszállításra.

2003-ban a már ismertetett feladatok végrehajtását továbbra is a MALÉV végezte. Ebben az évben új feladatként jelent meg az iraki kontingens előkészítő részlege technikai, anyagi eszközei valamint személyi állománya kiszállításának szervezése. Ebben a feladatrendszerben a MALÉV már érdemben nem tudott részt venni, tekintettel arra, hogy a feladathoz szükséges járműparkkal nem rendelkezett. Így a lebonyolítás bérelt, AN 124 típusú teherszállító repülőgépekkel történt Taszár Bázis reptérről. Ez a helyzet mérföldkő volt a katonai légiszállítási feladatok végrehajtásának tervezése során. Világossá vált ugyanis, hogy a MALÉV a közepes távolságú, elsősorban állományváltási és kisebb mennyiségű anyagszállítási feladatokon túl nem képes a stratégiai légiszállítási feladatokban részt venni, így ezen a területen új megoldásokat kellett a Magyar Honvédségnek keresni. 2004-2005-ben több nagytávolságú légiszállítási feladatot a NATO által működtetett légihidak igénybevételevel, illetve az egyes NATO tagországok által biztosított repülőgépekkel lehetett csak megoldani.

A szükséges légiszállítási kapacitás lebiztosítása érdekében a Magyar Honvédség közbeszerzési eljárás keretében olyan nemzetközi szállítómányozó cég kiválasztására törekedett, aki képes volt a stratégiai szállítási igényeket a szerződésben meghatározott feltételekkel kielégíteni. A kiírt tendert a Dán DFDS szállítómányozó vállalat nyerte el, így a 2006. első félévében a magyar ISAF (MH Könnyű Gyalog Század) kontingens légi úton történő állományváltása már a Dán DFDS szállítómányozó közreműködésével került végrehajtásra. Szintén a DFDS szerződés alapján valósult meg az MH KGYSZD megerősítéséhez szükséges 6 db BTR 1 db AN-124 típusú repülőgéppel történő kiszállítása. Látható tehát, hogy 2006-tól a MALÉV szerepe a katonai légiszállítások terén egyre kisebb jelentőségűvé vált, de még részét képezte a szállítási rendszernek. Így a 2006. második felében lefolytatott, a 2007-2008. évi KFOR állományváltáshoz kapcsolódó és a 2007-2008. évi stratégiai szállítások végrehajtásáról szóló közbeszerzési eljárások közül a KFOR tekintetében a MALÉV, a stratégiai szállítások tekintetében pedig egy új szállítómányozó, a JAS Cargoways Kft került ki nyertesén.

2007-ben a KFOR kontingens légi úton történő állományváltását a MALÉV ZRt. januárban, illetve júliusban probléma mentesen hajtotta végre, mintegy 60 millió Ft értékben. A stratégiai szállításokra kiírt pályázatot elnyerő JAS Cargo Kft. az Afganisztánban szolgáló erők állományváltását február-márciusban, illetve augusztus-szeptemberben végrehajtotta mintegy 360 millió Ft értékben. Látható, hogy a hazai légitársaság nem csak volumenben, hanem árbevételben is jelentősen elmarad a katonai légiszállítás piacán!

---

<sup>8</sup> Multinational Force and Observers (MFO) (Többnemzetiségű Erők és Megfigyelő)

<sup>9</sup> UNFICYP (United Nations Peacekeeping Force in Cyprus, - Az Egyesült Nemzetek Ciprusi Békefenntartó Erői)

A 2008-ban az MH érdekében végrehajtott, az MH Katonai Közlekedési Központ által szervezett légiszállítási feladat teljes költsége mintegy 700 millió Ft volt, melynek csak töredékét jelentette a MALÉV által nyújtott szolgáltatás.

A szükséges szállítási kapacitások lebiztosítása érdekében ismét közbeszerzési pályázat került kiírásra. A komplex szállítások 2009 – 2011 évekre vonatkozó nyílt közbeszerzési eljárás lebonyolítása eredményesen megtörtént. A meghirdetett 2 részajánlati kör (KFOR légi állományváltás, ill. nemzetközi légi és tengeri szállítmányozás) győztese a JAS Cargoways. Kft, mellyel a szerződéskötés 2008. decemberben megtörtént. Ebben a szerződéses rendszerben a MALÉV közvetlenül már nem jelenik meg, de a KFOR állományváltásban alvállalkozóként még szerepet játszott. A lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeképpen a JAS Cargoways Kft-vel kötött Vállalkozási keretszerződés (2009-2011) alapján végrehajtotta az állományváltásokat.

## **2.2. A MALÉV helyzetének megítélése a Magyar Honvédség légiszállítási rendszerében**

Az előzőekben igyekeztem szemléltetni, hogy a MALÉV az elmúlt tizenöt évben milyen területeken vett részt a Magyar Honvédség légiszállítási feladataiban. A rendelkezésre álló adatok, információk alapján megállapítható, hogy:

- a légiszállítási igények felmerülésének kezdetén a MALÉV a lehetőségeit figyelembe véve teljesítette a Magyar Honvédség megrendeléseit;
- a NATO tagsággal járó új feladatrendszer szükségessé tette az MH erői mobilitási képességének emelését, aminek alapeleme a stratégiai szállítókapacitások már békeidőben történő megteremtése, illetve garantált szerződésekkel történő lebiztosítása. Ez történhet a fuvarpiacról, vagy a NATO tagországok együttműködésének eredményeként is. Ezen a területen a MALÉV nem tudta felkínálni azokat a szolgáltatásokat, melyek megfeleltek volna az új típusú elvárásoknak;
- a Magyar Honvédség a hazai jogszabályok és a NATO követelményeinek megfelelően a fokozódó légiszállítási igények kielégítése érdekében közbeszerzési eljárás keretében kellett, hogy biztosítsa a szükséges kapacitásokat. Ezekről a tenderekről a MALÉV lemaradt, így a nyertes szállítványozó már jogszerűen bárkit választhatott a piaci szereplők közül, így a MALÉV már nem élvezett prioritást;
- részaránya egyre kisebb lett ebben a szolgáltatási szegmensben.

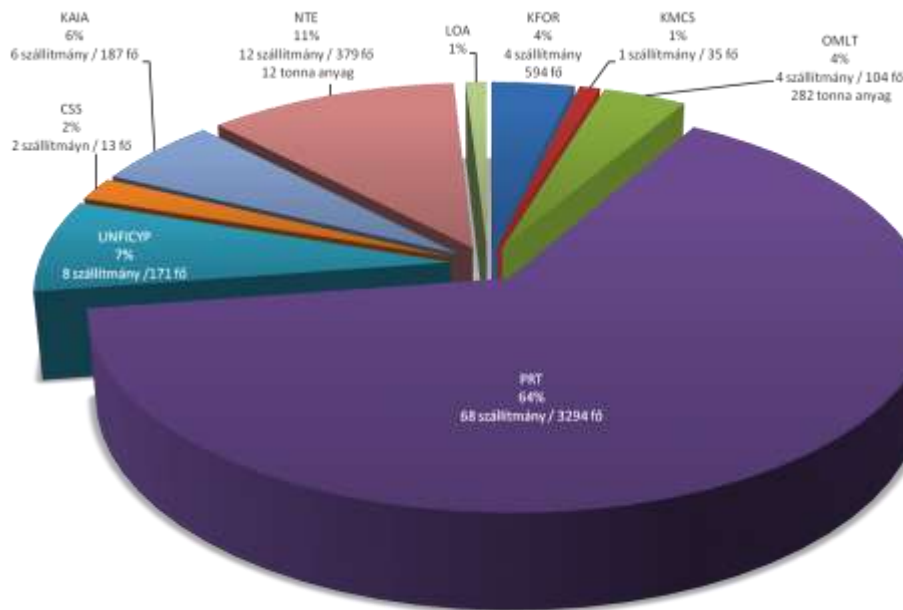
Az utolsó bekezdés indoklásaként egy ábrát szeretnék bemutatni (2. számú ábra), ahol a MALÉV által végzett katonai légiszállítási feladat arányát kívánom szemléltetni. Látható, hogy a 2011-en végrehajtott összes – nem saját eszközzel – légiszállításon belül a MALÉV által végzett KFOR szállítások aránya csupán 4%-ot tett ki.

Az eddigieket összefoglalva úgy ítélem meg, hogy abban a piaci szegmensben, ahol a MALÉV képes volt a Honvédség igényeinek megfelelő szolgáltatást nyújtani, jelentős piaci verseny alakult ki, így helyettesítése probléma nélkül megoldható. Az új kihívások okán felmerülő speciális szállítási feladatok terén nem tudott olyan kapacitásokat létrehozni, ami a HM igényeinek is megfelelt volna, de ez nem is lehet elvárás vele szemben, hiszen ezek az igények sajátosak, a mindennapi áruszállítástól alapvetően eltérő eszközparkot igényelnek. Megítélésem szerint erre egyetlen nemzeti légitársaság sem tud felkészülni és nem is lehet a feladata.



## Légiszállítások nem saját eszközzel

106 szállítmány / 4777 fő / 26 db technikai eszköz / 320 tonna anyag  
megközelítőleg 1 269 250 € költség



2. ábra Nem saját eszközökkel végrehajtott légiszállítások 2011. évi helyzete<sup>10</sup>

### 3. A MALÉV MEGSZÚNÉSÉNEK VÁRHATÓ HATÁSAI

Az előző fejezet elemzése rávilágított arra a tényre, hogy a MALÉV szerepvállalása a katonai légiszállítási igények kielégítése terén az elmúlt néhány évben már nem volt meghatározó. Lényegét tekintve attól a ponttól, hogy a stratégiai katonai szállítási feladatok szervezésére kiírt közbeszerzési pályázaton nem indult, és a továbbiakban csak a nyertes cég (JAS Cargoways Kft) alvállalkozójaként lépett be a katonai légiszállítások végrehajtásába, mint nemzeti légitársaság a vezető szerepét elveszítette. Hogy milyen tényezők vezettek idáig, könnyen beláthatók:

- a MALÉV nem rendelkezett azzal a speciális járműparkkal – itt elsősorban nagytömegű áruszállítási feladatok végrehajtására alkalmas repülőgépekről kell elsősorban beszélni –, mellyel érdemben részt tudott volna venni a NATO tagság következményeképpen megjelenő stratégiai légiszállítási feladatok végrehajtásában, de itt meg kell jegyezni, hogy egy Magyarország méretű ország nemzeti légitársasága piaci alapon nem is képes olyan speciális eszközparkot rendszerben tartani, melynek kapacitásait csak egy szűk szegmensben tudja kihasználni;
- a Magyar Honvédség a NATO együttműködési rendszerében és részben piaci viszonyok között képes volt biztosítani azt a stratégiai légiszállító kapacitást, ami az alapfeladatok biztosításához nélkülözhetetlen volt;

<sup>10</sup> Forrás: Honvédelmi Minisztérium Fegyverzeti és Hadbiztosi Hivatal belső tanulmány

Azonban a MALÉV ügy rávilágított olyan problémákra, melyek eddig is fennálltak, de a napi feladatok megoldási kényszerében kevesebb figyelem jutott elemzésükre. Ilyen felmerülő problémának tekintem többek között az alábbiakat:

- Malév szállítókapa­citásának kiváltási lehetőségei?
- A Liszt Ferenc Repülőtér I. terminál, „bezárásának” hatásai a katonai légi szállítások végrehajtására?
- A légiközlekedési infrastruktúra, mint kritikus infrastruktúra elemzése, értékelése.

Az első pontban feltett kérdés valójában arra terjed ki, hogy elvárható-e a nemzeti légitársaságtól a Honvédelmi igények szerinti eszközbeszerzés. Megítélésem szerint ennek a folyamatnak fordítva kellene működni, vagyis a HM speciális igényei szerint beszerzett repülőgépek szabad kapacitását célszerű a fuvarpiacon értékesíteni a költséghatékonyság érdekében. Sok ország jár ezen az úton. A hazánkhoz hasonló nagyságú vagy hozzá­nk hasonló helyzetben lévő NATO és PfP tagországok is dolgoznak a hadászati légi szállító­képességeik megteremtésén vagy növelésén. Lengyelország 2004-ben 8 db CASA (CN-295M) típusú spanyol szállító repülőgépet vett 228 MUSD értékben, Csehország 2 db többfunkciós AIRBUS 319 típusú repülőgépet vett 2006-ban és további kifejezetten katonai szállítórepülőgépek megvételével tervezi leváltani előregedett AN-26-osait. Románia 1997-től kezdve vásárolt használt, C-130 típusú gépeket (5 db-ot), melyekkel NATO körökben nagy elismerést aratva önállóan szállította ki Afganisztánba az ottani békefenntartó műveletbe felajánlott zászlóalj­ját. A PfP tag Ausztria szintén 3 db használt C-130-st vásárolt 2002-ben, megteremtve így korábban nem létező légi szállító kapacitását. A hejcei baleset nyomán Szlovákia is elkezdte az AN 24/26-osai cseréjét. Szomszédaink közül még Szlovénia is két katonai szállítórepülőgép vásárlásáról döntött. A C-27J Spartan vagy a CASA C-295 típus közül kiválasztandó gépek 2008-ban és 2012-ben állnak hadrendbe. [6]

A kisebb kapacitású és alapvetően – de nem kizárólag- kistávolságú (taktikai) szállítások érdekében ma már a kisebb, olcsóbb, de a jelenleginél jóval korszerűbb, nagyobb kapacitású és hatótávolságú új katonai szállítórepülőgépek beszerzését, lízingjét szükséges vizsgálni.

A katonai szállítókapa­citás megújítása, a várható költségek feltérképezése érdekében szükséges a piackutatás és a hasonló helyzetű országokkal valamint a megfelelő gyártókkal a mielőbbi kapcsolatfelvétel.

A taktikai szállító­képesség hosszútávú nemzeti felelősségi körben történő fenntartása érdekében a Magyar Honvédség légiszállító kapacitása növeléséhez, megújításához, az ambíció­szin­te­kben szereplő feladatok teljes körű megoldásához szükség lenne 4-5 db szállító repülőgépre az An-26-os leváltására, annak kategóriájában, de nagyobb hatótávolsággal és növelt (kb.10 tonnás) teherbírással. (Ebben a kategóriában jelenleg a C-295, An-72, An-74, C-27J Spartan típusok jöhetnek szóba, amelyek gépenkénti új ára 24-29 millió EUR körüli. ) [6]

Az MH részére szükséges légiszállító kapacitás és a szükséges repülőgépek felmérésére 2003-ban a Védelmi felülvizsgálat kapcsán egy munkacsoport alakult. Az alapos elemző munka nyomán a munkacsoport következtetése akkor az volt, hogy a külföldi műveletek végrehajtásához kifejezetten katonai célokra kifejlesztett, a felajánlott magyar alakulatok rendszeresített technikai eszközeinek és személyi állományának szállítására is alkalmas légiszállító eszköz-

zókra van szükség. Sajnos azóta a költségvetési lehetőségeink nem az akkor prognosztizált növekedést, hanem igen határozott csökkenést mutatnak, így – sok más mellett- újra kellett gondolni külföldi szerepvállalásainkkal kapcsolatos ambíciósztűnköt is. Emellett elérhető közelségbe kerültek azok a multinacionális megoldások, melyekkel a terheket megosztva juthatunk technikai eszközeink nagytávolságú szállítására alkalmas kapacitásokhoz. E körülmények figyelembevételével kisebb, olcsóbb, de a jelenleginél jóval korszerűbb, nagyobb kapacitású és hatótávolságú katonai szállítórepülőgépek beszerzésében célszerű gondolkodni.

A második pontban megfogalmazott probléma a repülőterek biztosítása. Köztudott, hogy a MALÉV csődje a Liszt Ferenc repülőtér egyes termináljának üzemeltetésére is negatívan hatott. Katonai szempontból azonban ez nem jelent igazán problémát, mert a tapasztalatok alapján a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér katonai célra történő használata a leginkább nehézkes, mivel a szabályok itt a legszigorúbbak. Ezért a polgári repülőterek használatánál javasolt a sokkal rugalmasabb Debreceni Repülőtér használata, illetve a feladatra felkészített katonai repülőterek igénybevétele. Ez a 2011. évi katonai szállítási feladatok végrehajtásánál nem is okozott problémát, mivel a szállítandó állomány számára vagy közelebb volt Debrecen, vagy hasonló távolságra, mint Budapest. A későbbiekben meggondolandó, hogy a távolabbi helyőrségek (pl. Tata) számára is Debrecen használata a célszerűbb, vagy alternatív megoldást kell keresni.

A harmadik pontban megfogalmazottak esetében egyértelmű dolog a jelenlegi jogi szabályozás alapján, hogy a légiközlekedés szerves részét képezi a kritikus infrastruktúrák rendszerének. [7] Fontos azonban a MALÉV vizsgálatával összefüggésben feltenni a kérdést, a járműpark összetételében van-e mód hatást gyakorolni egy piaci szereplőre, hogy a védelmi igényeknek megfelelő képességekkel rendelkező járműparkot tartson üzemben? Megítélésem szerint ennek csak akkor van értelme, ha a plusz költségeket az állam kompenzálja. Ennek az elvek a kidolgozására több kísérlet is volt már, de igazán soha nem sikerült olyan megoldást találni, ami mindkét szereplőnek az érdekeit egyformán szolgálta. [8] Így megítélésem szerint a továbbiakban a repülőtéri és légiközlekedési irányítási infrastruktúrára, mint kritikus infrastruktúrára célszerű koncentrálni. Ebben a vonatkozásban a MALÉV megszűnése semmilyen konkrét hatást nem gyakorol, hiszen ezen infrastrukturális elemek működtetését a továbbiakban is a vonatkozó hazai és EU-s előírások figyelembevételével kell végezni. [9]

A fentek alapján úgy ítélem meg, hogy a MALÉV csődje a katonai légiszállítási feladatok terén nem okozott jelentős problémát, hiszen az általa végzett szolgáltatásokra 2012-ben már a JAS Cargoways Kft. egy szlovák légiközlekedési szolgáltatót léptetett be a rendszerbe, biztosítva ezzel a katonai szállítási igények szerződésben rögzített teljesítési feltételeit.

A védelmi igények kielégítése és a kritikus infrastruktúra kezelés terén azonban felmerül a kérdés, krízis helyzetben az igények kielégítésére rendelkezésre fog-e állni megfelelő légiszállító kapacitás, elegendő-e a törvényi keretek között megfogalmazott szolgáltatási kötelezettség rögzítése, vagy célszerű – esetleg katonai szállítókapa- citás keretében – olyan kapacitások kialakítása, amely minden körülmények között rendelkezésre áll a rendkívüli helyzeteket kezelő szervezetek számára.

Több mint három hónappal a MALÉV csődjét követően – bár több kezdeményezés is napvilágot látott – kijelenthető, hogy a közeljövőben többségi állami tulajdonú légitársaság nem fog működni Magyarországon. A megszűnt szolgáltatásokat más légitársaságok átveszik, az utazóközönség megtalálja a számára kedvező szolgáltatót és a Liszt Ferenc repülőtér életében is visszaáll a napi szokásos munkarend. Az Európai Unió szabályozási környezete, a liberalizált gazdasági élet nagy valószínűséggel fog még akár a közlekedési, akár más stratégiai szektorban hasonló helyzeteket létrehozni. Ezeket elkerülni megítélésem szerint nem lehet, de fel lehet készülni rá, biztosítva ezzel a „váratlansági faktor” kiküszöbölését.

A közlekedési szektorban ez előrevetíti az alternatív lehetőségek folyamatos vizsgálatát, a tartalékkapacitások ésszerű lebiztosításának igényét. A közlekedési rendszerrel szembeni védelmi követelmények, valamint a kritikus közlekedési infrastruktúrák elemzésével foglalkozó szakember számára a váratlan események bekövetkezésének lehetősége jól körvonalazható, az azokra történő felkészülés a mindennapi feladatok között kell, hogy szerepeljen. Sok esetben szerencsére a normál gazdasági folyamatok kézenfekvő megoldást adnak a probléma kezelésére. Jól példázza ezt az, hogy a MALÉV csődjét követően a polgári közlekedési rendszerben megindult a kiegyenlítődési folyamat, a fapados légitársaságok, a közúti és vasúti szolgáltatók igyekeztek kitölteni a felszabaduló piaci szegmenst.

A katonai légiszállítási igények kielégítése esetén is – kifejezetten a MALÉV által végzett feladatok terén – ez a lehetőség fennállhat, azonban a stratégiai szállítási képességek vonatkozásában ez a helyettesíthetőség már nehezen oldható meg. Így ezen a területen, mint arra már sok szakember rámutatott [6][7][8][9], nélkülözhetetlen az ország számára bármikor hozzáférhető, célszerűen a Magyar Honvédség rendszerében kialakított –saját eszközparkkal biztosított – stratégiai légiszállító képesség.

#### **FELHASZNÁLT IRODALOM**

- [1] GÁSPÁR János: 75 éves a magyar polgári légiközlekedés, Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány, url: <http://mkka.hu/historia/egyebkozlekedes/legikozlekedes>
- [2] FÖLDESI László: ÖT ÉVTIZED SZÁRNYAKON (Ötven éves a Magyar Légiközlekedési Vállalat), Magyar Szárnyak, Budapest, 1996. évi 24. szám 213-219. o.
- [3] A MALÉV 65 éve, url: <http://repulnijo.hu/a-malev-65-eve/> (2012.03.29.)
- [4] FEKETE László: A Malév története, e-doc url: <http://www.felsofokon.hu/gazdasagi-jog-kozbeszerzes/2012/02/11/a-malev-tortenete-1-szarnybontas> (2012.03.29.)
- [5] JELENTÉS az 1996-2011. évben végrehajtott közlekedési támogatási és szállítási feladatokról, Magyar Honvédség Katonai Közlekedési Központ éves jelentései.
- [6] VIGH Attila: Merevszárnyú légi szállítóképesség jelene és jövője, Honvédelmi Minisztérium Fegyverzeti és Hadbiztosági Hivatal belső tanulmány, 2011.
- [7] Dr. HORVÁTH Attila: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben) [http://www.biztonsagpolitika.com/userfiles/file/PDF/horvath\\_attila\\_kozlekedesbiztonsag.pdf](http://www.biztonsagpolitika.com/userfiles/file/PDF/horvath_attila_kozlekedesbiztonsag.pdf) 2009. 09.24.
- [8] Dr. TÓTH Bálint – HELMECZI Gusztáv: Védelmi követelmények a Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium Közlekedési szakterületén. – [www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi\\_kovetelmenyek\\_a\\_gkm\\_kozlekedesi\\_szakterulet\\_n\\_toth\\_b\\_iii\\_rs\\_.pdf](http://www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi_kovetelmenyek_a_gkm_kozlekedesi_szakterulet_n_toth_b_iii_rs_.pdf) portál, 2009. 09. 26.
- [9] HORVÁTH Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Lektorált tanulmány. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi Könyvtár őrzési helyén. Budapest, 2004.