

MOST ÉRDEMESEBB BUDAPEST REPÜLŐTERÉRŐL, MINT MAGYARORSZÁG NEMZETI LÉGITÁRSASÁGÁNAK JÖVŐJÉRŐL GONDOLKODNI

Dr. habil. PhD Gál József
egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem, Mérnöki Kar

SUMMARY

There is a big change in Hungary about air services. We lost our Hungarian national airlines called MALÉV and the role of Budapest Airport has been changing. The national airline is definitely emblematic company for a country. Welcome to the traveler, announces the country's existence, presence arouses the interest and invites travelers. Malév was such a company with its typical painting, staff uniforms and kindness. It was the mediator of the Hungarian hospitality to foreigners. It is difficult to describe the feeling - which I also experienced a number of cases - when a Malév aircraft landed at a foreign airport, you could feel a little bit when we are home. Is a national airline to be just business issue, or more? In my paper – politics-free – I would like to describe termination of some media reaction to the team but not limited to. Suddenly, many people said their opinion, such a sound with a professional. The picture is very colorful and free of any emotion. We can not forget also that although it was a business-driven enterprise, which, however, was more than just an enterprise. It is interesting how to find new role of Budapest Airport.

Kulcsszavak: MALÉV, diszkont légitársaságok, MALÉV leállításának hatásai

1. BEVEZETÉS

Már előző írásomban is – néhány hónapja – azt vizsgáltam, hogy a MALÉV működésének megszűnése (2012. február 3.) hogyan hatott más légitársaságok működésére, illetve milyen lehetőségei voltak akkor egy új nemzeti légitársaság létrejöttének? Az, hogy egy légitársaság megszűnik, nem egyedi eset, hiszen megtörtént a Sabena, a Swissair és az Alitalia esetében is, bár a folytatás merőben más volt. Nyilatkozatok sora szólt arról, hogy a leállítás és a Malév körüli huzavona – mindenképp – presztízavesztést jelent. Az igazgatóság elnöke az MTI-nek azt mondta, reméli, hogy lesz még nemzeti légitársaság. (Sz.n. 2012) Minden szakmabeli számára világos volt, hogy ketté kell választani a célállomásokat. Az Európai Unió területén bármely uniós ország légitársasága – nem szükséges nemzeti státusszal rendelkeznie – könnyen kaphat útvonalnyitási és leszállási jogot, míg a nem EU országok esetén ezen jogok igen nagy értéket képviselnek, és nehezen szerezhetők meg. Ez a felemás helyzet – az átmeneti hónapokban – előnyös helyzetet – esetenként monopolhelyzetet – biztosított a célország légitársaságainak. A jogok azonban rendezésre szorulnak záros határidőn belül, melyeket a légitársaságoknak meg kell pályázni. Ezen a területen még sok kiadó – ismeretem szerint 20-nál több – engedély vár gazdára. Ebben a helyzetben némiképp más a légitársaságok és a repülőterek érdeke. A Liszt Ferenc Repülőtérnek egyértelmű célja az, hogy minél több és nagyobb járat érkezzen és induljon, a repülőtéren töltött idő mind a gépek, mind az utasok szempontjából minél hosszabb, de még elfogadható legyen. Különösen fontos ez egy éppen elkészült, modern repülőtér esetében, ahol a kapacitáskihasználás minél jobb foka lehet a nyereséges működés záloga.

2. A LÉGITÁRSASÁGOK VÁLASZA A BUDAPEST AIRPORT FELSZABADULT KAPACITÁSÁRA

A médiának kiváló témát, szenzációt adó helyzet mögött a szakmabeliek számára egyértelmű volt, a kérdést jóval korábban kellett volna feltenni kellő komolysággal, hiszen a már említett hasonló sorsú légitársaságok esetében a jogutód azonnal folytatni tudta, illetve el

tudta kezdeni működését és átvenni az adott nemzeti légitársaság szerepét. Tudni kellett – lehet, hogy csak kellett volna – ha nem történik gyors intézkedés – néhány héten belül – a 66 éves Malév működés csak 66 év nemzeti légitársasági történelem lesz, mint Bulgáriában és némiképp másként, de mégis hasonlóan Szlovákiában (távolabbi országokat is említhetnénk). Egyből elindult a gonosz bűnbak keresése, melyet „fapados háború”-nak kiáltott ki a média. Ez így – természetesen – pontatlan, de jól hangzik, amikor egy olyan üzleti modellt tüntettek fel a lapok hasábjain a gonosznak, amely képes arra, amire – sajnos – a Malév képtelen volt.

Ez a helyzet választ el az állította a légitársaságokat, illetve magát a repülőteret is. Akkor két helyszínen három terminállal üzemeltetett repülőtere volt a magyar fővárosnak, amely – bár magas színvonalon – de mégis másként szolgálta a hagyományos és a diszkont légitársaságok utasait.

A diszkont légitársaságok nagy előnye rugalmasságukban és a piac keresletéhez igazodó szolgáltatástartalmukban van, melyet kedvezőbb áron kínálnak, így hihetetlenül költségérzékenyek. Nem szabad azonban azt sem elfelejteni, hogy a hagyományos légitársaságok is reagáltak kapacitásbővítéssel, illetve járatfrekvencia növeléssel, ahol erre szükség és lehetőség volt. Budapestről napjainkban, illetve a 2013-as nyári menetrendtől főleg nagyobb ülőhely kapacitás áll rendelkezésre, mint a Malév idején. A repülőtéri utas-szolgáltatások esetében viszont változás tapasztalható, hiszen a diszkont légitársaságok részarányának növekedésével a terminálon kevesebbet költő utasok aránya megnőtt. Másik jellemző, hogy az átszálló utasok számának lecsökkenésével szintén a tranzitban vásárlók köre szűkült. (Varga 2012/A)

A Wizz Air, 6-ra növelte Magyarországon állomásoztatott gépeinek számát (1. kép), de ma már a Ryanair hirdeti magát a legnagyobb budapesti székhelyű légitársaságnak a legtöbb útvonalon.

Amíg a nagypolitika azon elmélkedik, és hoz elméleti állásfoglalást, hogy nem lehetetlen egy új nemzeti légitársaság létrehozása, hogy lehet folytatás, a piac a helyzetet megoldja.

A figyelem a megszűnt légitársaságra szegeződött, de a repülőtér működőképességének megtartása is fontos kérdésként fogalmazódott meg szakmai körökben. Nehéz ilyen helyzetben a Malév Zrt. versenyhelyzetét, befolyásoló tényezőket önmagukban vizsgálni, különösen a földrajzi, gazdasági és vállalati belső adottságokat ismerve.

3. A MALÉV ÉS BUDAPEST AIRPORT TÖRTÉNETE

A Malév története 66 évvel ezelőttre nyúlik vissza, amikor a második világháború után hazánk légiközlekedését – erős szovjet befolyással – teljesen újjászervezték. Tekintsük át egy rövid kronológia segítségével a megtett utat!

1946.03.29-én alakult meg a Malév elődje, a Magyar-Szovjet Polgári Légitársasági Rt, amelynek csak belföldi járatai voltak. Az első külföldi járat 1947-ben indult Bukarestbe, az első menetrendszerinti járat pedig Prágába. 1954. 11. 25-én a magyar kormány megvásárolta a Szovjetunió részesedését és a MASZOVLET-ben. Másnap megalakult a jogutód, a Malév. 1956-ban megnyitották az első járatot az akkori „nyugat” felé, Bécsbe. 1956-ban megnyílt a Ferihegyi Repülőtér, és megjött az első nyugat-európai járat Amszterdamból. A forradalom leverése után – 1957. januárjáig – betiltották a repülést. 1963. szeptember 24-én a Budapest-Kairó járat lett az első Európán kívüli magyar repülőjárat. 1964-ben a belföldi járatok megszűntek. 1988. november 18-án megkezdtek a szovjet géppark cseréjét Boeing-re. 1992. november 12. Az addig magyar tulajdonú vállalatban 35% részesedést szerzett az Alitalia, az olasz nemzeti légitársaság és a Simest olasz bank, de 1997 decemberében az Alitalia részvényeit magyar bankok visszavásárolták. 2007. február 23-án a Borisz Abramovics, orosz üzletemberhez kötődő Air Bridge Zrt. és az ÁPV Zrt. részvénycsomagjának 99,95% százalékáról szóló adásvételi szerződést aláírták. 2009. január 24-én a közvetett tulajdonos az

orosz állami Vnyesekonombank lett. 2010. február 26-án ismét magyar tulajdonba került a Malév. Az orosz bank kifizette a 32 millió eurós bankgaranciát, de kiszállt a légitársaságból. 2012. február 3-ig a Malév 33 országban képviseltette magát, a társaság járatain évente 3 millió utas repült. (Fábos-Kun 2012)

1. kép: Múlt és a jelen



Forrás: a szerző felvétele, 2012

66 év után, 2012. február 3-án 6 órakor a Malév leállt. A pilóták repülős szokások szerint elköszöntek a gépek eddigi bázisától, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtértől, folyamatosan repteti át – magyar személyzete – a lízingelő International Lease Finance Corporation (ILFC) írországi központjába. 1988-ban szerezte Presser Gábor a Malév szignált, a magyar légitársaság reklámzenéjét. 24 évig, csaknem 30 változatban játszották. Szomorú, hogy 66 év után nem száll fel több Malév gép e dallamra. (Kelen 2012)

Az Európai Bizottság az állami támogatás miatt megkötötte a kabinet kezét. A kormányok egymás után – úgy tűnik – hogy elodázták a probléma radikális megoldását. Ez egy utolsó lökés volt a Malév megszűnéséhez vezető úton. A pártok egymásra mutogatva keresik a felelősöket. Kár szépitni a helyzetet, a rendszerváltás óta mindegyikük benne volt abban a folyamatban, amely a megszűnéshez vezetett. Egyúttal – persze – az is kérdés, hogy vajon a Malév megmentése lett volna a mindenkori kormányok legfontosabb feladata? Azt gondolom, erre a válasz: nem. Ennek ellenére senki sem lehet boldog, hogy kormányzása alatt következett be.

Korábbi kísérlet volt – például 2007-ben – a Malév megmentésére az orosz Borisz Abramovics által történt privatizáció, ami nem járt sikerrel. Kérdéses, hogy ez a

kezdemenyezés – már akkor is számos kritizálója volt – vajon a legmegfelelőbb minősítési kritériumok alapján hirdettet-e győztest? Utólag látható, hogy messze nem.

2010-ben a Bajnai kormány a Malév eddigi adósságai fejében és 5 milliárd forint készpénzért ismét tulajdonossá tette az államot a Malévben, az akkori Fidesz bólintása mellett. Ma már ennek helyességét, jogszerűségét is vitatják. Beismerésnek tűnik az alábbi: „Nem tételeztük fel, hogy még mintegy 50 milliárd forintot fogunk költeni a légitársaságra, hogy ebből egy létéért küzdő gyenge vállalatra telik”. (Varga 2012/B) Ahelyett, hogy valós szakmai befektetőt kerestek volna, csak a milliárdokat tömték a légitársaságba a kormányok tudva azt, hogy az Európai Unió szabályaival ellentétes, és csak idő kérdése, hogy mikor veszi valaki napirendre. A Malév állami vállalat volt, úgy tűnik, elsősorban nem az volt a cél, hogy nyereséget termeljen, hanem az, hogy működjön. Már-már reményt keltő mutatók is kezdtek látszani, a Malév – a korábbi évekhez képest növelte a forgalmát – talán évvégére javulhatott volna a társaság üzemi eredménye. A mutatók viszont csak egy-egy szegmens esetében voltak megfélelőek (pl. load factor javulása), de összességében a felívelés nem rajzolódott ki.

Nem érte váratlanul a Malév leállása a Budapest Airport Zrt. fő tulajdonosát Hochtief német társaságot sem, amely készült is ennek bekövetkeztére. Messzire mutató történet a repülőtér és az állam kapcsolata, amelynek feltételeiről, előnyeiről, hátrányairól szintén számos írást olvashatunk.

Milyen hatása lehet a Malév leállításának Magyarországra? Ma még felfoghatatlan, hogy mekkora kárt okoz a Malév leállása? Ez nem egyik napról a másikra következik be, hanem hosszú folyamat eredménye. A hatások közvetlenek és közvetettek együttesen. Az Európai Bizottság döntése alapján vissza kell fizetni a 100 milliárdnyi korábbi támogatást. (Tátrai 2012) A kormány – ennek tudatában – stratégiaileg kiemelt jelentőségű vállalatnak minősítette a légitársaságot, ami egyet jelentett a csődvédelemmel, mely csak elméleti kategória maradt.

A dolgozók többségétől, 2080 munkavállalótól megvált a Malév csoport. A Malév Zrt 1100 munkavállalóján kívül a Malév Ground Handling-nél 450, a karbantartó ACE-nél 230, továbbá a Frenkwalder-től kölcsönzött dolgozótól válnak meg. Közben folyik az egyezkedés a Liszt Ferenc Repülőtér szabad helyeinek elosztásáról. Csak elméletben képzelhető el, hogy a közvetlen és a közvetett munkavállalók állást kapnak a konkurenciánál. Természetesen azokban a munkakörökben, melyekben azonnal hiány keletkezik átveszik a Malév képzett és gyakorlott dolgozóit – persze ha a munkavállaló számára is elfogadható a új munkafeltétel rendszer – de messze nem mindenki a magyar munkaerő-piacról alkalmaznak. Széthullik a csapat és az érték, amelyet a szaktudásukkal képviselnek, így eltűnnek. A pilótái repülni szeretnének. Ha itt nem lehet, elmennek külföldre, s a jövőben legfeljebb nosztalgia bulikon jönnek össze. (Árvey 2012) A cikk szerzője jelentős érzelmi töltetet is belevitt cikkébe, amely egyfelől érthető, de üzleti alapon nehezen támasztható alá. A nosztalgia önmagában nem hatékony versenytényező más területeken sem a versenyszférában.

„A Liszt Ferenc Repülőtér 2-es terminálja most kihalt. Mintegy 25 ezren veszítették el teljesen vagy részben munkájukat a Malév leállításával közölte a Légiközlekedési Egyesület Szakszervezete (LESZ) elnöke. Azért ilyen sokan, mert egész iparágak álltak rá a reptér körüli régióban a nemzeti légitársaság kiszolgálására.” (Cs.K.-V.J.Z. 2012) Kétségtelen, hogy a 2-es terminál kapacitásának legjelentősebb használója a Malév volt, és egyértelmű, hogy a versenytársak megnövelt ülészetű gépei csak részlegesen adnak feladatot a kieső Malév helyett. Ebben az esetben is összetett problémáról van szó, hiszen egy repülőtér infrastruktúrájának fejlesztése – minden bizonnyal – eredetileg sem csak a nemzeti légitársaságra volt alapozva, főleg úgy, hogy a problémák már hosszú ideje láthatók voltak. A repülőtér üzemeltető profitorientált vállalkozás sem bírta pénzt és jövőjét csupán a véletlenre, így a forgalom radikális visszaesése miatt pénzügyi biztosítékot építettek be a szerződésükbe. Azzal viszont egyet kell érteni, hogy a Malévet kiszolgáló számos vállalkozás

áru és szolgáltatásai nem kerülnek a konkurencia érdeklődési körébe, így valós piacvesztést szenvednek el. Az idézett szám valóságtartamát az élet fogja alátámasztani vagy cáfolni.

A nemzeti légitársaság fontos eszköz a gazdaság működésében: külkereskedelem, turizmus fejlesztésében. Hazánk vonzóbb a külföldi befektetők körében, ha Budapest könnyen megközelíthető. (Nánási 2012) A gondolat – alapvetően – igaz. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy nem szűnt meg a Budapestre irányuló légi forgalom, és turisták és az üzletemberek jelentős hányada eddig is más légitársaságokkal érkezett. Nem szabad azt sem elfelejteni, hogy sokan más, szárazföldi közlekedési, fuvarozási ágazatok is jelen vannak (pl. gyorsvasúti hálózat). Az intenzív versenynek köszönhetően a Malév leállítását követő néhány hétben már – összességében – nagyobb kapacitás állt rendelkezésre, mint a nemzeti légitársaság által kínált férőhelyek száma. Azt is fontos látni, hogy a desztinációk viszont nem teljesen ugyanazok. A népszerű, pontosabban jövedelmező viszonylatokra megtöbbszöröződött a férőhely, több célállomás viszont eltűnt a közvetlenül elérhető célpontok listájáról. Napjainkban Londonba eljutni naponta többször lehetséges, mint közösségi közlekedéssel némely belföldi településre.

A szálloda és vendéglátósok részéről lehetett hallani olyan véleményeket is (nem hivatalos publikált álláspont), hogy a magyar gazdaság megérzi majd a Malév hiányát. A forgalmat átveszik a külföldi légitársaságok, a nemzeti légitársaság köré épült háttérpar elveszítheti megrendeléseit. Például a Malév itthon szerezte be a felszolgált ételeket, a külföldi társaságok pedig saját országukból vásárolják azt. Jelentős veszteséget a tranzit utasok elvesztésében látnak, de arra is érdemes felhívni a figyelmet, hogy – gyakran – olcsóbb volt átszállásos Malév jegyet venni (Budapesten keresztül), mint közvetlen Malév járatral utazni (pl. Marosvásárhely-Budapest-Helsinki olcsóbb volt, mint Budapest-Helsinki az út egy részét ugyanazon a gépen utazva). Ebben az esetben viszont a nyereségtartam kalkulációja kérdőjelezhető meg. A fedélzeti étel-ital szolgáltatások terén – az elmúlt időszakban – jelentős visszaesés volt tapasztalható. Főtt ételt – már a Sky Club-on is – alig szolgáltak fel. A nyilatkozatbeli kétségbeesés itt is – véleményem szerint – némi túlzást, szenzációelemet tartalmaz.

„Máris betömték a fapadosok a piaci rést. Pillanatok alatt reagáltak a Malév leállítására. Míg a hagyományos légitársaságok piacot nyertek, addig rosszul jártak. Az üzleti utasok számára a fapados járat gyakran nem opció, átmenetileg kevesebb városba jutnak el közvetlenül drágábban. A fapados járatokon az utazók megnézik, hogy mire költik a pénzüket. Ők az olcsóbb árak miatt döntenek a diszkont társaságok mellett nyilván, a szállodákból sem a 4-5 csillagost választják. Ezek a hotelek komoly vendégforgalmi csökkenéssel számolhatnak.” (A szerzőt és a forrást ismeretlennek tekintem, mert nem áll szándékomban senkit lejáratni.) Több ehhez hasonló nyilatkozat hangzott el különböző politikusok, és „szakemberek” szájából. Ez a hangulatkeltésre kiválóan alkalmas néhány mondat több összefüggésében hibás. Természetesen, a Malév elvesztése érzeteti hatását – főleg átmenetileg – mint légitársaság, de inkább, mint Magyarország egyfajta „nagykövete” – amely pénzben nehezen kifejezhetően – hiányzik. Nem helytálló a fapadosokat egyfajta bűnbaknak kikiáltani, teljesen logikus, hogy a piaci versenyben az általuk képviselt – legális – gazdasági modell ezeket a lépéseket kívánta meg tőlük. A nyilatkozattevő ezt követően csúsztat és zavarosan összeszemos dolgokat. Az üzletemberek ezután is a hagyományos légitársaságokkal érkeznek Budapestre, vagy ha az diszkont légitársaságokat választják – bizonyára tisztában lesznek azzal – hogy miért fizetnek. Meggyőződésem azonban az, hogy több esetben – a hagyományos és a diszkont légitársaságok szolgáltatásai között – ma már messze nincs akkora különbség. Bizonyos viszonylatokban (pl. ugyanarra a repülőtérről indul vagy érkezik, a fedélzeti étel-ital szolgáltatás, és az érte fizetendő díj nincs arányban egymással, utazási komfort jelentősen nem tér el vagy választható opcióval közelíthető egymáshoz, a repülési biztonság ugyanolyan, stb.). A szállodák választása esetében sem

feltétlenül a fuvarozó légitársaság a meghatározó; feladat viszont számukra, hogy vonzóbbá kell tenni magukat. Összességében a verseny miatt nem feltétlenül sajnálkozni kell, hanem felvenni a tempót!

A Ferihegyi Repülőtér (azaz a Budapest Airport) mai nevén a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a MALÉV régóta két külön céggént működött. Természetesen tevékenységük szorosan összeforrt, hiszen a magyar nemzeti légifuvarozó a legnagyobb forgalmat lebonyolító légitársaság volt, amely jelentős cél- és átszálló forgalmat generált. A kapcsolódó vállalkozások is megérik megszűnését, így a közvetett hatás, káros következmény sokkal nagyobb.

4. A FORGALOM KIEGYENSÚLYOZOTTÁ VÁLIK, DE PIACI ALAPOKON

Ahogy telik az idő egymás után bejelentkeztek a légitársaságok a Malév helyére. A Lufthansa, a British Airways, a KLM, a Brussels Airlines és a Norwegian légitársaságok nagyobb gépeket állítanak be a meglévő útvonalakra, illetve új járatok indítására készülnek. (K.Sz.-V.J.Z. 2012) Ez teljesen logikus lépés a légitársaságok részéről mindaddig, amíg a piaci egyensúly be nem áll.

Az Austrian Airlines a megnövekedett igényekhez igazodva szintén nagyobb kapacitású gépekkel közlekedik Bécs és Budapest útvonalon, ahol viszont Malév gép már code share-ben sem közlekedett évek óta.

A Travel Service májástól Smart Wings márkanéven menetrendszerinti járatokat indít Budapestről. A Ryanair a Malév leállítását követően Budapestre telepített 5 db Boeing gépét, heteken belül megnyitotta budapesti bázisát, ahonnan több mint 30 útvonalra kínál jegyeket. Azóta már újabb gépek érkeztek, illetve érkeznek Budapestre, mint bázisrepülőtérre. (2. kép) Természetesen a versenyhelyzetben többen próbáltak ugyanarra a relációra alternatívát kínálni, melyek közül választhattak az utasok. Ez a versengés a repülőtérnek jó volt, azonban ma már az is látható, hogy beáll a forgalom, így a túlzott párhuzamos kapacitásokat folyamatosan megszüntetik a légitársaságok. Egy másik jelenség is nyilvánvalóvá válik, hogy vannak olyan – elsősorban EU-n kívüli – viszonylatok, amelyeket senki nem kíván repülni közvetlen járatallal napjainkban.

A Ryanair személyzeti menedzsere sajtótájékoztatón ismertette, hogy átvesznek volt Malév dolgozókat, de az azóta eltelt idő alatt csak töredékében valósult meg. A Ryanair megjelenése a Liszt Ferenc Repülőtér működésében soha nem látott technológiai változásokat is hozott. A 2-es terminálon megjelentek. (Tardos 2012) Az utasok több esetben gyalog mennek – kordonok között – a repülőgépek közelébe és ott várnak a beszállásra. Ez korábban elképzelhetetlen volt. A piac nyomására a megváltozott helyzetre maga a repülőtér is reagált. Felmerült az 1-es terminál gyönyörűen felújított épületének ismételt bezárása is, amely ma már egyre inkább a közeljövő eseménye lehet, még akár a nyári utas szezon kezdete előtt. Kérdés azonban az is, hogy mely légitársaságok milyen utas kiszolgálást kérnek, illetve fizetnek meg, továbbá ennek lebonyolítása hogyan oldható meg? A cél az utasok magas szintű kiszolgálása, de egyre inkább érzékelhető, hogy a Budapest Airport járatszerkezete átstrukturálódott, ma már „A legmenőbb fapados reptér” címmel illetik, hiszen forgalmának jelentős részét képezik a diszkont légitársaságok. (Varga G. G. 2012/A)

Természetesen öröm az utasok számára, hogy az új Sky Court (Égi udvar) területén megjelentek a gyorsétermek, mint a KFC és Bugar King letörve az extrém magas repülőtéri árakat, és olyan – most még – egyedülálló lehetőség is kínálkozik, mint a MasterCard váró az arany, ultimate és world kártyások számára, akik itt ingyen ehetnek és ihatnak. A forgalom megnövekedett a 2-es terminálon az 1-es megszűnése után, így a biztonsági ellenőrzések kapacitását, átbocsátó képességét is növelni kellett. Némiképp probléma még, hogy a terminál

szolgáltatásai – nyitvatartási idejükben – még nem teljesen igazodnak a járatok indulásához, mivel a diszkont légitársaságok korábban indulnak, illetve késő este is indítanak járatokat.

2. kép:

A Ryanair új bázist nyitott Budapesten, ahonnan landol a budapesti járat Eindhoven-ben



Forrás: a szerző felvétele, 2012

5. ÖSSZEGZÉS

A Malév 66 év alatt eljutott oda, hogy menedzselni nem tudták a válsághelyzetét. (Molnar 2012) Milliárdokat költöttek rá és csak a létéért küzdő gyenge vállalat lett belőle. Az Európai Unió megvonta az állami támogatás lehetőségét, sőt visszafizetési kötelezettséget írt elő, ezt követően a cég csődöt jelentett, leállt. A felszámolás még folyik, de máris látható, hogy hatalmas, 121 milliárd a veszteség. (Varga G. G. 2012/C)

Az Állami Számvevőszék – az elmúlt évben – folyamatosan figyelmeztette a Malév Zrt-t a gazdálkodásával kapcsolatos veszélyekre. Határozott cselekvés helyett csak különböző időszakokra mandátummal rendelkező válságstáb felállítására futotta. Ez a huza-vona nem mai, évtizedeken át tartott. A vizsgálóbizottság folytatja a MALÉV privatizációjának vizsgálatát, bár kérdéses annak eredményessége. (MTI, 2012/A,B)

A magyar gazdaság megérzi majd a Malév hiányát. A konkurens légitársaságok – hagyományos és diszkont – pillanatok alatt kihasználták a számukra kedvező helyzetet, piacot nyertek. Ezzel a nemzeti légitársaság köré épült ipar és szolgáltatói kör is – jórészt – már is elveszítette megrendeléseit.

Talán nem lehetetlen valamikor egy új nemzeti légitársaság elindítása. Befektetőket keres a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, és dolgozik egy Budapesti székhelyű légitársaság megalapításán. Az új „Malév”-nek jó lett volna – hasonlóan más légitársaságokhoz – a leállás napján újraindulni; de ez nem történt meg. Maga a helyzet visszás, hiszen a szintén nagy bajban lévő CSA cseh légitársaság számára találtak megoldást, hogy kaphasson hivatalosan és szabályosan a közpénzekből. (Varga G. G. 2012/D)

A magyar kormány optimizmusa egy új nemzeti légitársaság alapításával kapcsolatban (<http://richpoi.com/cikkek/hazai/mar-osszel-lesz-uj-magyar-legitarsasag.html> 2012 és <http://richpoi.com/cikkek/hazai/a-kormany-ujra-targyalna-egy-nemzeti-legitarsasagrol.html> 2012) töretlennek és nehezen érthetőnek látszik, de a tárgyalások folynak – például – azügyben, hogy legyen Budapest repülőtere az interkontinentális légitársaságok átszállóhelye. (Varga G. G. 2012/E) A gondolat nagyívú, de megvalósulásának esélye csekély. Vajon egy csatlakozó regionális járatokat nem kínáló repülőter – ráadásul – a kontinens közepén, ahol a légtér sokszor zsúfolt, miért is lehetne vonzó?

IRODALOMJEGYZÉK

- Árvay N. Tivadar (2012):** Máshol megbecsülik a pilótákat, 2012. 02. 12. Délmagyarország, p.7.
- Cs.K. –V.J.Z. (2012):** 35 év után e-mailben rúgta ki a Malév, XIX. évf. 2012. 02. 09. p.4.
- Fábos Erika – Kun J. Viktória (2012):** Szármítalanná vált vágyak, Kronológia, Vasárnapi Délmagyarország, XII. évf. 2012. 02. 05. p.4.
- Kelen Károly (2012):** Amire a filmen repülnek a gépek, Népszabadság Top-kiadványok, 2012. február, pp. 84-85.
- K.Sz.-V.J.Z. (2012):** Államtitok marad, miért csődölt be a Malév, Blikk, 2012. 02. 07. 3.o.
- Molnar, Matt (2012):** Malev Grounds All Flights, Ending 66 Years as Hungary's Flag Carrier, <http://www.nycaviation.com/2012/02/malev-grounds-all-flights-ending-66-years-as-hungarys-flag-carrier/> 2012. 02. 03.
- MTI (2012/A):** Malév: módosult kártérítése rendelet, Népszabadság, LXX. évf. 2012. 02. 09. p.2.
- MTI (2012/B):** A Malév-bizottság tovább folytatja, Népszabadság, LXX. évf. 2012. 02. 25. p.12.
- Nánási Tamás (2012):** A múlt fogságában a Malév, Magyar Nemzet 2012. 01. 16. p.11.
- Szafi (2012):** The Last Malev Ad <http://airlineworld.wordpress.com/> 2012.03.20.
- Sz.n. (2012):** Végjáték, Malév, adatok, tények és közös emlékeink, Népszabadság Top-kiadványok, 2012. február, p. 96.
- Tardos János (2012):** Ferihegyen a neheze még hátra van, Aero Magazin, XIV. évf. 2012. március pp. 14-15.
- Tátrai Miklós (2012):** A csödbe jutás anatómiája, Aero Magazin, XIV. évf. 2012. március pp. 18-25.
- Varga G. Gábor (2012/A):** A legmenőbb fapados reptér, Népszabadság, LXX. évf. 2012. 09. 18. p.9.
- Varga G. Gábor (2012/B):** Orosz hitel is szóba jöhet, Népszabadság, LXX. évf. 2012.02.01. p.1.
- Varga G. Gábor (2012/C):** 121 milliárd a veszteség, Népszabadság, LXX. évf. 2012. 09. 8. p.9.
- Varga G. Gábor (2012/D):** A cseh állam adhat pénzt a légitársaságának, Népszabadság, LXX. évf. 2012.09.21. p.8.
- Varga G. Gábor (2012/E):** Tengeren túli álmok? Népszabadság, LXX. évf. 2012.09.24. p.9.
- Már ősszel lesz új magyar légitársaság? <http://richpoi.com/cikkek/hazai/mar-osszel-lesz-uj-magyar-legitarsasag.html> 2012.09.04.
- A kormány újra tárgyalna egy nemzeti légitársaságról <http://richpoi.com/cikkek/hazai/a-kormany-ujra-targyalna-egy-nemzeti-legitarsasagrol.html> 2012.09.15.