



KIK ÉS HOGYAN TETTÉK TÖNKRE FERIHEGYET? 1. RÉSZ

Reptérből szatócsbolt

Ha Magyarország földjére lépett az idegen, még a géptől a tranzitig szállító autóbusz is török. Volt egyszer egy évi kilencmillió utast fogadni képes, Európában központi helyen fekvő repterünk, amely ma egy 75 évre idegen kézbe adott lebontott roncs.

Miért kell eladni monopolhelyzetben lévő, biztos, folyamatos magas profitot biztosító magyar állami kézben lévő ágazatokat, így az energetikai ipart, olajipart, közműhálózatot, vasúti áruszállítást, tengeri és folyami hajózást, légi közlekedést idegen, velünk konkurens államoknak vagy ismeretlen háttértulajdonú offshore magáncégeknek, vagy idegen titkosszolgálatok fedőcégeinek? A termelő és nem termelő állami vagyon eladása után az állam vagyoneértékű jogainak, közhatalmi jogainak külföldi kézbe átjársására került sor. Ilyen például hazánk egyetlen nemzetközi légikikötője üzemeltetésének eladása 75 évre, amely az angol jogban tulajdonpótló időtávlat. Nézzük meg, hogy megy ez más, hazánkhoz hasonló kisebb országokban, például a baráti Izraelben. Izrael példát adhat hazánk számára repülésbiztonságból, utas ellenőrzési fegyelemből. A közel-keleti ország stratégiai helyzete is hasonló, mert ellenséges fenyegetés veszi körül. Hunyjuk be a szemünket. Gondoljunk arra, mi volna, ha egy szép napon a knesszet képviselői arra ébrednének, hogy a Ben Gurion reptér üzemeltetését kormányuk 80 évre titkosított szerződésben egy nagyon derék, becsületes, ámde ismeretlen háttértulajdonú Kajmán-szigeteken bejegyzett líbiai cégnek adná el 75 évre, amely azután továbbadja egy a Bin Laden család által vezetett szaúd-arábiai cégnek, míg végül egy iráni-német cég az exit. Reális lehetőség ez?

Igen, ha a tel-avivi reptér igazgató tanácsában egy olyan „kedves vezető” ül és dönt, mint a mi „válságmenedzser” miniszterelnökünk, a BA Zrt. igazgatótanácsának volt elnöke. Remélem, nem orrolnak meg

izraeli barátaink a privatizációs ötlet miatt. De ők aligha követnék a ferihegyi példát. Ők tudják, hogy a nemzetközi reptér, kiváltképp, ha egy kis országnak egy van, a világon sehol nem árucikk. Az a nemzeti szuverenitás egy darabja, nemzetbiztonsági és repülésbiztonsági alapfeltétel az üzemeltetés állami kézben megtartása, felügyelete, hasonlóképpen a nemzeti légitársasághoz.

Lesz-e munka?

A Hochtief legutóbb is görög, a csomagvizsgálatban járatlan sztrájktróket hozott a 2008. december 11-én kirobbant sztrájk idején. A külföldi vezetőség egyoldalúan, arcátlanul felmondta a kollektív szerződést. Akkori szóvivőjük, aki ma kormányzóvivő, porig alázza az ez ellen tiltakozó magyar reptéri dolgozókat. Miközben a sztrájkoló magyar dolgozókat hideg helyiségben, szinte fogolyként étlen-szomjan bezárva tartották – a tudósítások szerint –, a zsúrfü szóvivő „önszorgalmú kutyaként” (*Illyés Gyula*) azt nyilatkozta, hogy „lepetézik” a dolgozók követelésein. *Hárskuti* úr, a volt vezézigazgató üdvöskéje, a nemrég letartóztatott csinos jogi igazgató, a külföldi tulajdonú BA Zrt. igazgató tanácsának tagja, élen járt a nemkívánatos szakszervezeti vezetők kirugtatásában.

Régen 4 óra munka a csúcsidőben, este szintén 4 óra: a közben lévő időt nem fizette volna az üzemeltető új gazda. Valóban nem egyenletes a légi kikötő leterheltsége, de mit tegyen a dolgozó? Ugorjon haza öt-ezer forintot taxival, meg vissza?

Pedig a LESZ-be (Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet) tömörült dolgo-

zók a kiszervezések ellen és a biztonságosabb üzemeltetésért sztrájkoltak. A főleg németekből álló menedzsment otthon aligha merne volna így megalázni a német szakszervezetet, viszont a kelet-európai gyarmatokon a lenézett magyar bennszülöttekkel úgy látszik, mindent megtehetett. Az állítólag baloldali kormány nem állt ki a saját hazájukban alapvető jogaikért küzdő, magyarságukban megalázott, kiszigerelt, agyondolgoztatott reptéri munkásokért, alkalmazottakért. Csak a nemzetközi felháborodás segített. Szimbolikus időbeni egybeesése a sors által megírt történetnek a szakszervezetet negligáló jogi igazgató letartóztatása és a LESZ egyidejű pernyerése a két évvel ezelőtti sztrájktróresi ügyet követő perben.

Miközben a reptér külföldi üzemeltetője két kézzel szórja a pénzt BMW és Volvo luxusautókra, mutat rá a LESZ, addig az alaposan karcsúsított dolgozói létszám miatt a munkarend mindennapos elvárásá teszi a rendkívüli munkavégzést. A munkáltató által több mint egy éve felmondott kollektív szerződés híján nincs inflációt követő bérszabályozás.

Az állami kézben maradt repülésirányítást végző, milliárdos devizaveszteséget elszenvedő HugaroControl Magyar Légitforgalmi Szolgálat Zrt. ügyében még javában tart a nyomozás. De hogy van az, hogy a HC Zrt. fizet díjat „toronyhasználat” címén és nem fordítva – ahogy a világon mindenütt –, a repteret üzemeltető fizet a légiirányítóknak? – teszi fel a kérdést *Mets György*, a Magyar Légitforgalmi Szolgálatok Szakszervezetének elnöke.

Kinek az anyagi érdeke számította a titkos privatizációs szerződés megfogalma-

zásakor: a magyar államé, a vevőé, vagy a szerződés megkötése felett bábáskodó politikusok „üvegzsébes”, jól megszolgált anyagi érdeke volt a fő szempont? Talán a titkosság feloldása mindenre megnyugtató választ adhatna...

Repül az alapkö

Fél éve, 2009. június 10-én délután a Budapest Airport Zrt. igazgatótanácsának volt elnöke, Larnaca offshore hercege, egyben aktuális miniszterelnökünk, letette az átépítés alapkövét, ami önmagában is feletébb meglepő hír volt, hiszen az alapok jó régen hűsölnek már a földben, nem új épületről van szó, hanem egy belső-külső átalakításról és bővítésről. Azóta változtak az idők. Alig pár hónap és a finanszírozást végző tulajdonosi társaságból létrejött konzorcium megroggyant: a válság miatt elbizonytalanodott egy gigászi bank és alapkezelő az aranycsapatból.

Az építési területen azonban jól szervezett, mintaszerű, lázas munka folyik a szokásos építőipari apróbb-nagyobb napi nehézségekkel. A KÉSZ Zrt. jól felkészült fiatal műszaki gárdája kétfelől égeti a gyertyát. Az építésvezetők vállán óriási a teher, mind több nyelven beszélő, magasan képzett, fizikailag is robusztus fiatal szakember. A munkaterületen a magyar és román ajkú munkások jó barátságban, céltudatosan vasat szerelnek, betonoznak. Úgy látszik, a két nép a munkában, sportban és a gyászban mégiscsak egymásra talál, mert szorgalomban, munkakultúrában, szakmai hozzáállásban közösek a gyökerek, és a család mindenütt nagyon várja a fizetést. Impozáns a kivitelezés organizációja. Szokatlan a fel- és leszálló repülőgépek közelében az óriásdaruk látványa és a hatalmas dromosz, a rámpa amely a munkaterület egyetlen „földi oldali” feltárása. A „légi oldal” is rendben van, hiszen minden kamionkonvojt elől hátul felvezető reptéri biztonsági járművek kísérnek. Példás rend van – a biztonsági ellenőrzés területén...

A markolók korábban a kifutók építésénél rendszeresen elvágta azokat a 10 kVA-es kábeleket, amelyek a reptér biztonságtechnikai berendezéseit táplálják. Legutóbb szeptember 26-án este sötétült el a 2A terminál másnap délutánig. Az áramszünettel egyidejűleg, ám attól függetlenül megbolondult az újonnan bevezetett utastájékoztató rendszer is. Így a káosz teljessé vált. Ilyesmi előfordulhat, de nem ez a jellemző. Négy beszállóhidat már lebontottak. Ezek teljesítménye máris kiesett. A

teljes városi érkezési oldali gépkocsiforgalom ellehetetlenült, ami óriási organizációs hiba, hiszen mégiscsak egy élő, működő reptérről van szó. Az amúgy is kevés parkoló a felére csökkent, ami ellentétes az országos építési szabályzattal. De ez is az építkezés velejárója.

Az A és B terminál közötti frissen épült transzfer-folyosó az egyetlen köldökzsinór a két terminál között. Amikor a nagy nemzetközi reptereken ez minimum 8-10 méter széles, a miénk csak 1,9 méter. A menekülőlépcsőkön, ha valaki jó zárspecialista, pillanatok alatt le tud jutni a tranzitfolyosóról a poggyászosztályozóba. Hogy ez mekkora terrorfenyegetettséget jelent, nem tudjuk. Most az egy szűk folyosón, guruló csomagjaikat egyensúlyozó, egymással szemben áramló utastömegek csak közelharc árán jutnak el A-ból B-be és viszont. Még ha ideiglenes megoldásnak szánták ezt, akkor sem szerencsés a méretezés. De az élet itt is megoldást kínál: a lecsökkent forgalom miatt kevesebb az utas, és jó szervezéssel minimálisra csökkent a két terminál között ingázó utasok száma.

A terminált kivitelező KÉSZ Építő Zrt. aligha tehet a hibákról, hiszen tervekből dolgozik egészen különleges körülmények között: egy működő repülőtér kellős közepén. A tervezésből pedig kihagyták a korábbi építésztervezőt, akinek a művét most bontják ketté. Ha valaki, ő még tudja, mi hol van, mi van rejtve a szerkezetek mögött. Ésszerűtlen, drága játék volt a tervezésből való kiszorítása, mert a sok apró hiba összeadódik és százmillió veszteséget is okozhat kivitelezőnek, amit aligha tud majd áthárítani a szigorú és precíz német megbízók felé. Ugyanis a kiviteli tervezést is a kivitelező feladatává tették. Sok pénz megtakaríthatna volna és főleg időt, ha bevonják a szerzői jogok birtokosát, úgy, ahogy az Európában szokás.

A KÉSZ Kft. volt az a cég, amelyik a Papp László Sportaréna 95 méter fesztávolságú rácsostartóit gyártotta és szerelte fel, számtalan jól megépített középülettel büszkélkedhet. Remek kivitelező. A látványlag magas, 200 millió eurós (62 milliárd Ft-os) kivitelezői díjért igen keményen meg kell dolgozni, tényéri munkaterületen több ezer építőipari munkást mozgató. A cég időarányosan teljesít. Még két év.

Cégről cégre

Eközben már harmadik tulajdonosa van a Budapest Ferihegyi Repülőtér üzemel-

tetésének: először angolok, azután spanyolok, végül németek: az üzemeltetési jogot a német Hochtief vette meg. Úgy kezdődött, hogy 2005. december 18-án kötötte meg a magyar kormány a privatizációs Részvény Adásvételi Megállapodást a privatizációs pályázaton győztes angliai BAA (International Holdings) Ltd.-vel. A privatizációs tendert a Wallis BAA nyerte, de a Wallis később kimaradt a megnevezésből.

Mi is volt az akkori BAA társaság? Hét nagy-britanniai repülőtér 144 millió utasforgalmat bonyolított le 2005-ben. A BAA által üzemeltetett repülőterek közt volt a londoni Heathrow, a Gatwick és Stansted is. Akkor készítették elő a Stansted 2,7 milliárd fontos bővítését és a Heathrow 5. terminál már javában épült 4,2 milliárd fontos költségvetéssel. A BAA-nek ekkor 5,3 milliárd fontos adóssága, több mint 6 milliárd fontos futó beruházási programja és 194 millió fontos köztartozása, nevezetesen nyugdíjasszáhiánya volt. Az 1987-es privatizáció után a brit állam kezében maradó, ellenséges felvásárlás esetén állami vétőjogot biztosító aranyrészvényt már 2004-ben megszüntették. Így a BA védett ragadozóból prédává vált.

A Budapest Airport Zrt. részvényei 75 százalékának, mínusz egy részvény 75 évre szóló használati joga megvásárlása további 1,362 milliárd fonttal növelte a társaság adósságát, amit csak 3 milliárd eurós változó lejáratú euró-fontsterling kötvény kibocsátásával tudott refinanszírozni.

Az akkori magyar kormánynak és a repülőtér igazgatótanácsában elnöklő jelenlegi miniszterelnöknek jobban oda kellett volna figyelni a kiválasztott vevő fölött tornyosuló viharfellegekre. Az akkori helyzet reális, nemzeti érdekeket is figyelembe vevő elemzéséből egyértelműen következett volna a privatizálás leállítás. A hatalmas summa a KISZ-ből jött nacsalnyikoknak azonban ellenállhatatlan kísértést jelentett. Gazdáik is sürgethették őket, így megegyeztek. Az eladásból származó 464,56 milliárd forint állítólag adósságtörlesztésre ment el a parlament jóváhagyásával, a pénz valódi sorsáról azonban senki nem tud. Az APV Zrt. és a KVI egy 2005 nyarán készült „független” szakértői vagyoneértékelő értékbecsléséből dolgozott, amely 110 milliárdra, vagyis a piaci ár pottom 23,7 százaléka becsülte csak a reptér üzemeltetési jogának eladási árát.

Jánossy Péter Sámuel
(Folytatjuk)