



Prof. Emeritus Rohács József
BME

Magyar Közlekedés 1990 – 2025

Almanach

Légiközlekedés
A légiközlekedés utóbbi 35 éve
tehetetlenség – hibák - eredmények

Előzetes alapvetések

- a légiközlekedés történetét meghatározó tények

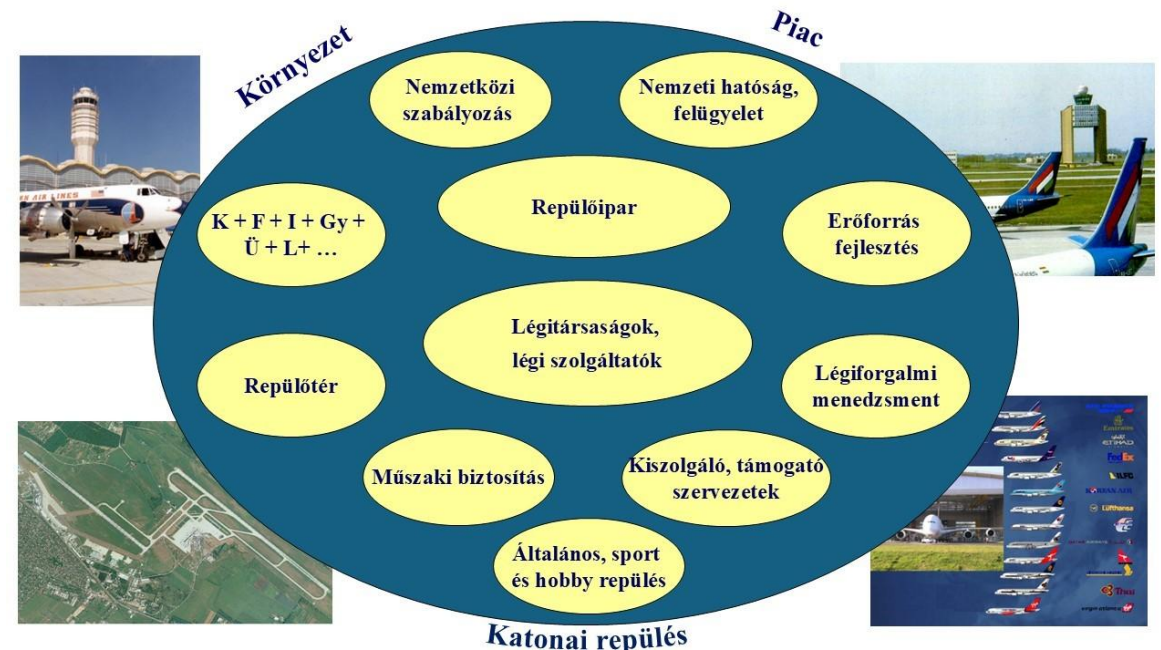
Globális sajátosságok:

- Elméleti támogatás nélküli rendszerváltás történt
- A szabadpiaci vállalkozások számára a saját profitmaximalizálás a legfőbb cél

Légiközlekedési sajátosságok

- Piaci, üzleti körülmények (méretproblémák, működési sajátosságok, saját eszközök)
- A trianoni csúcstechnológiai elvonás önkéntes „betartása”
- Ismerethiány a légiközlekedési rendszerről és értelmetlen menedzselés

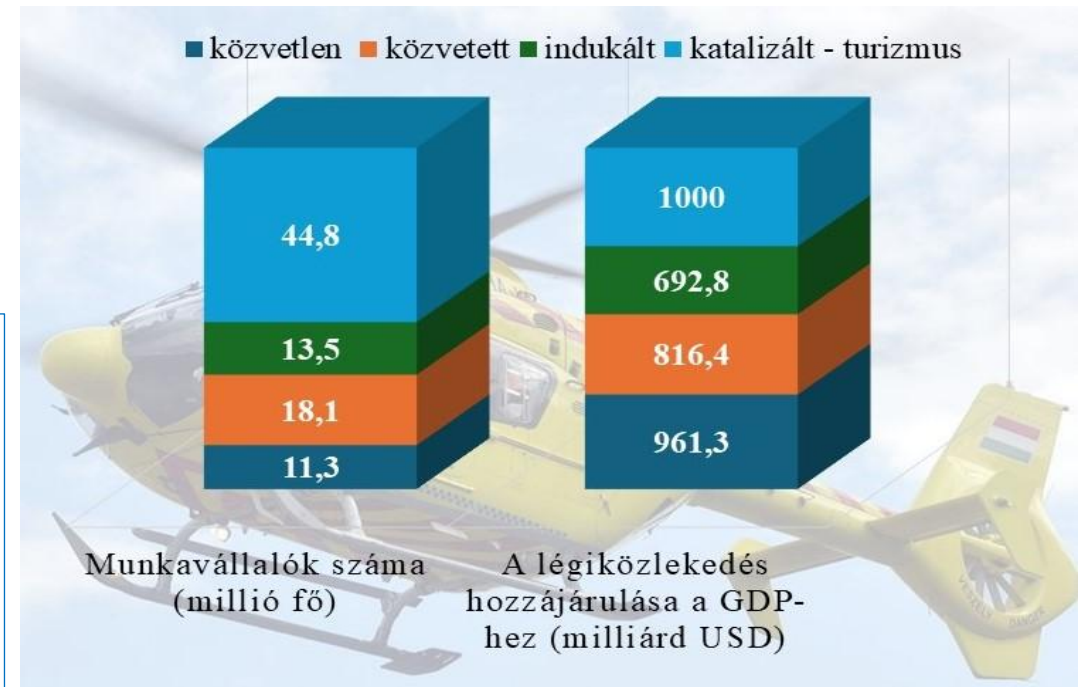
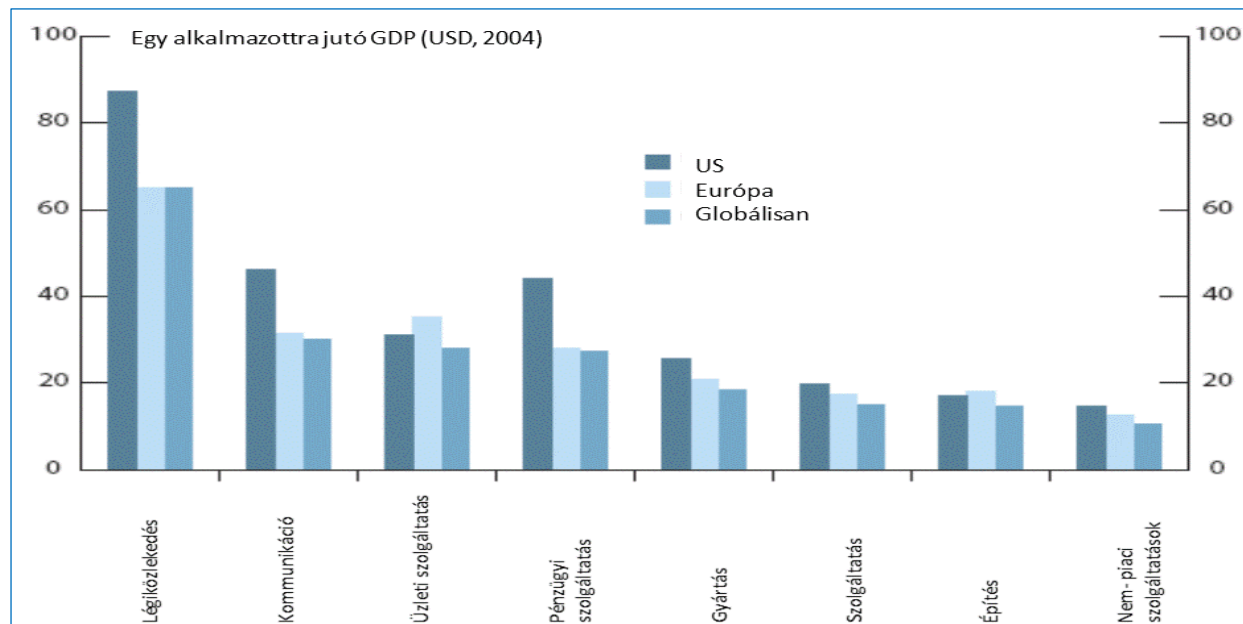
Nézzük mit jelentenek ezek a gyakorlatban.



1. A légiközlekedés és a gazdaság kapcsolata

Óriási a gazdasági szerepe

Magas az egy főre jutó GDP termelése

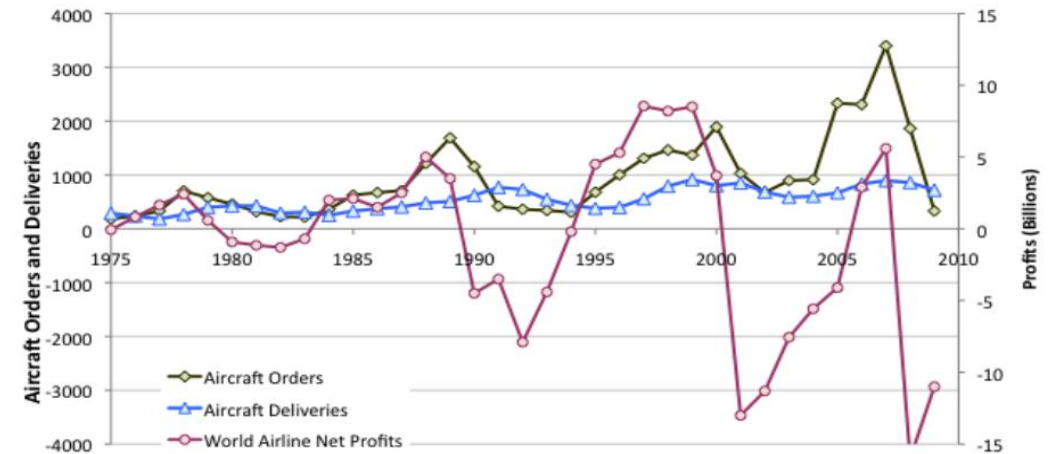
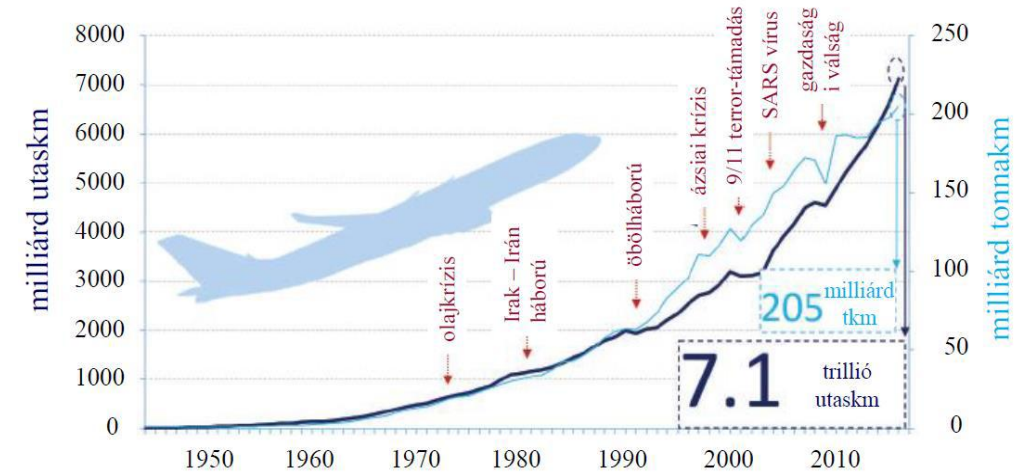
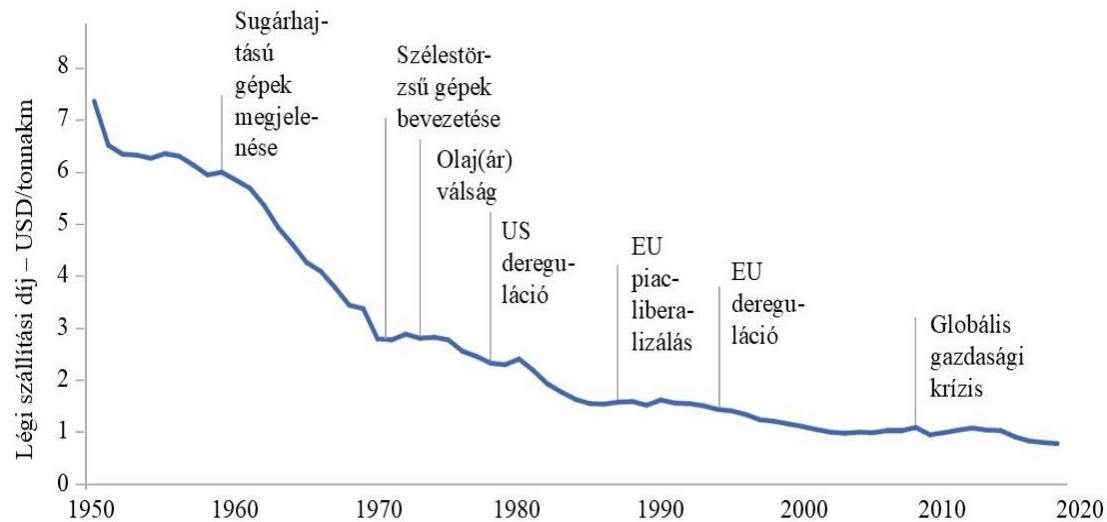


1. A légitökölekedés és a gazdaság kapcsolata (folyt.)

Magas a krízistörése

Erötéljes a szabályozása

Más ágazatoktól eltérő a profittermelése



2. A légiközlekedés helyzete a rendszerváltáskor

Küzdelmes előélet:

- Kezdetben együtt a világgal
- Trianoni átok
- Titkos légügy
- Eredmények:
 - Egyetemi képzés, minősítő rendszer, Budaörsi Repülőtér
 - II. Világháború utáni helyzet
 - Szakemberképzés bezárása
 - Légibalesetek
 - Zalka bizottság – tanácsokat csak részben követve
 - 1990-re biztonságos működés, viszonylag jó sportrepülés, mezőgazdasági repülés
 - Felkészületlenség az EU elvárásokhoz, körülményekhez
 - Téves felfogás. Privatizáció erőltetése

Trianoni békediktátum hatásai:

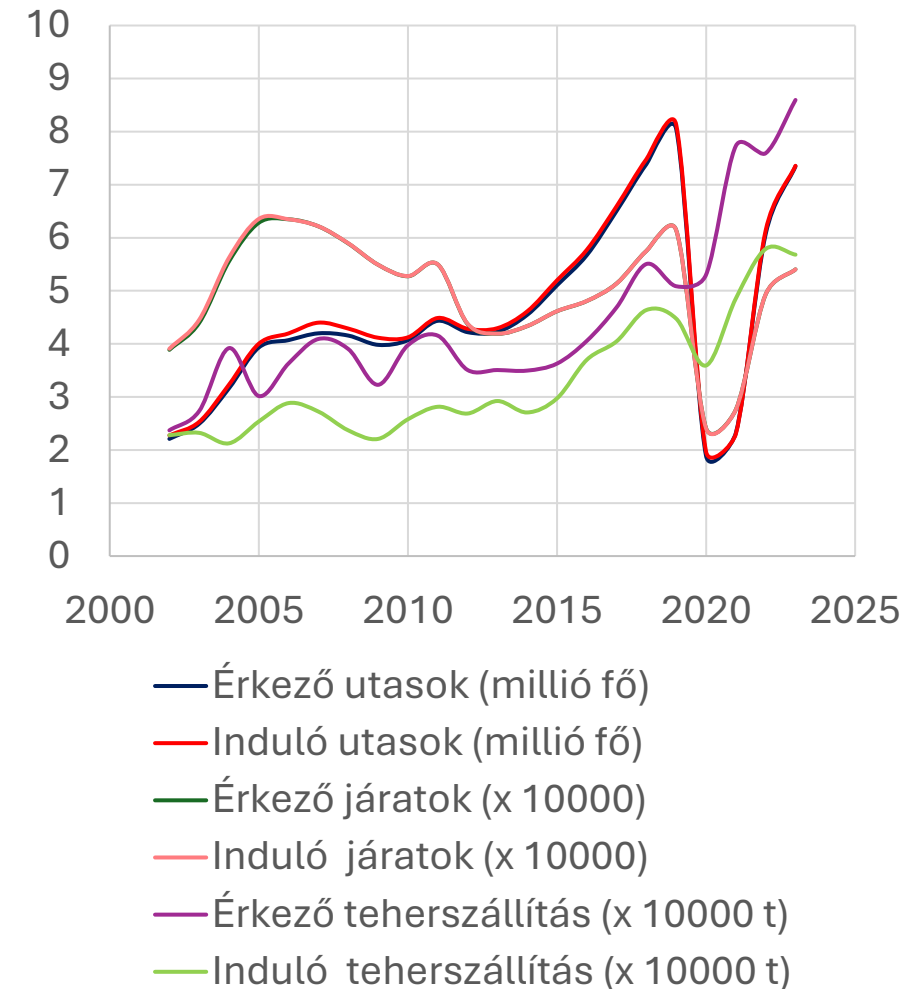
- terület- és lakosságvesztés,
- logisztikai rombolás – körvasút határon túlra,
- bányaterületek elvonása,
- kulturális, oktatási vidéki központok elvétele,
- csúcstechnológia (repülés) tiltása.



Jellemző kép a magyar Légügyi Igazgatóság székház-barakkja a 2000 –es évek elején.

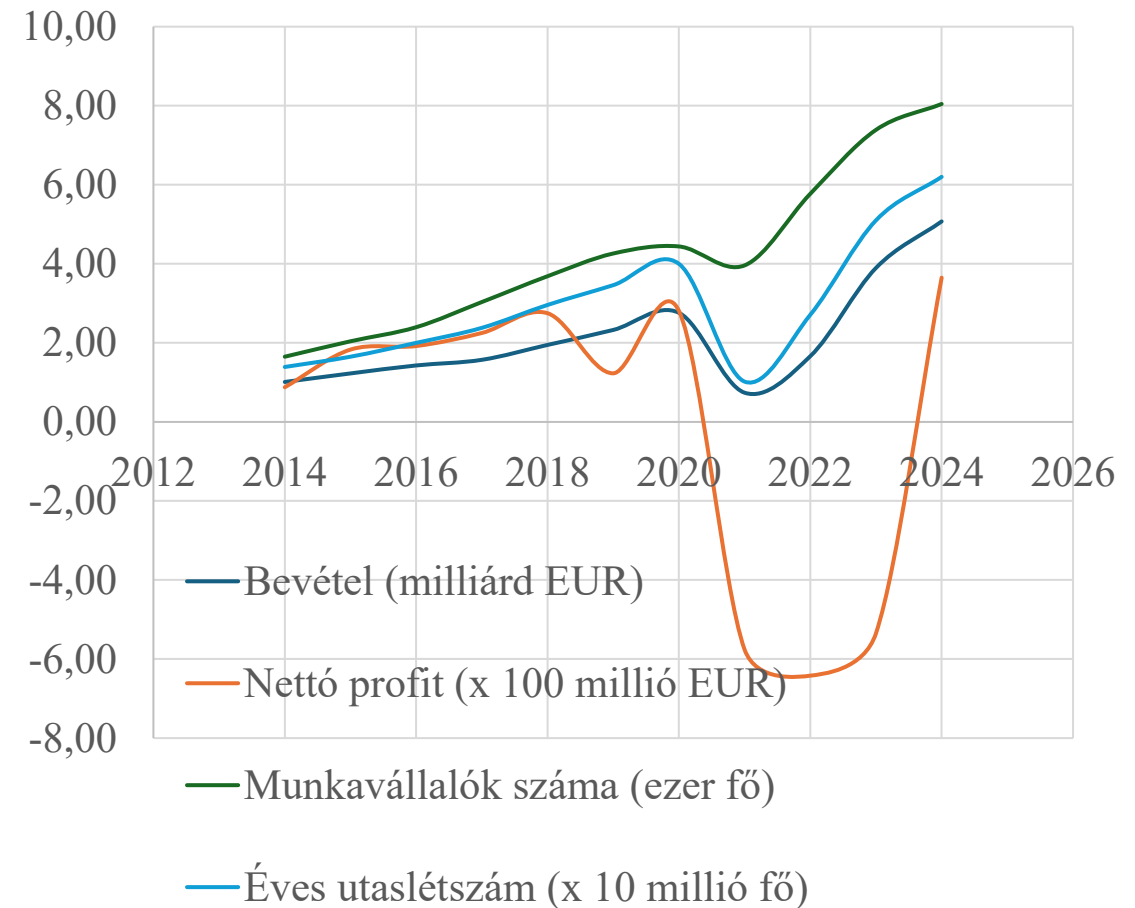
3. Légiközlekedési vállalatok

- Kezds 1920: Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság
- A Malév: 1954-ben a Maszovlet utódeként alakult meg – szovjet repülőgépeket működtetett.
- Más: MÉM Repülőgépes Szolgálat – mezőgazdasági repülés gyors csőd
- Malév csőd okai:
 - Méret: alultőkésített, árkövető politikát folytató kisméretű vállalat, kicsi a piac
 - Alkalmazkodóképesség: fizikai, gazdasági igazodás, jogharmonizáció, gazdasági – politikai nyomás, társadalmi elvárás
 - Eszközpark: politikai alapú fejlesztés – B737, Bae-146 Fokker-70, Boeing 767
 - Szervezet és menedzsment: tudás eladása - Aeroplex Central Europe Aircraft Maintenance Center Ltd, (Lockheed martin Malév 50-50 %), 1990 – 2012 közt 20 csúcsvezető, kevés légiközlekedési ismerettel,
 - Elhibázott privatizáció
 - Tiltott támogatás



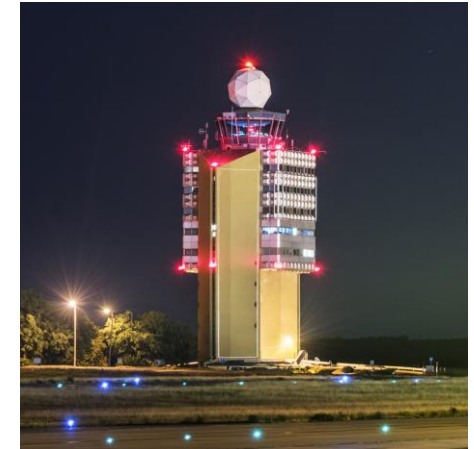
3. Légiközlekedési vállalatok

- 90-es évek sok új vállalkozás – gyenge szabályozás mellett
- WizzAir – sikertörténet, alapítva 2003
 - Dereguláció – légi szabadságjogok
 - Alacsony költségű légitársaságok:
 - pont – pont szolgáltatás,
 - új üzletpolitika (online, kevés alkalmazott),
 - korszerű géppark
- További lehetőségek
 - légi szállítás
 - új vállalkozások



4. Repülőtéri hálózat

- Egy jelentős Nemzetközi repülőtér
- 4 „regionális” (Debrecen, Balaton/Sármellék, Győr-Pér, Pécs-Pogány)
- 2023 134 polgári repülőtér
- Az összes repülőtér a privatizáció fenyegette.
- Sajátos, de pl. a Győr-Pér repülőtér jóval kevesebért akarták értékesíteni, mint amennyiben a megfelelő nagyságú és repülőtérnek alkalmas terület kialakítása kerül.
- Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér
 - Jól fejlődött és infrastrukturálisan is folyamatosan gyarapodott
 - 2005 december 8-án a brit BAA International Ltd megvásárolta a BUD airport részvényeinek 75 %-át 75 évre 1,8 milliárd euróért
 - Visszavásárlás 2024 nyarán 3,1 milliárd Eur a repülőtér üzemeltetési jogainak 80 %-áért



4. Repülőtéri hálózat

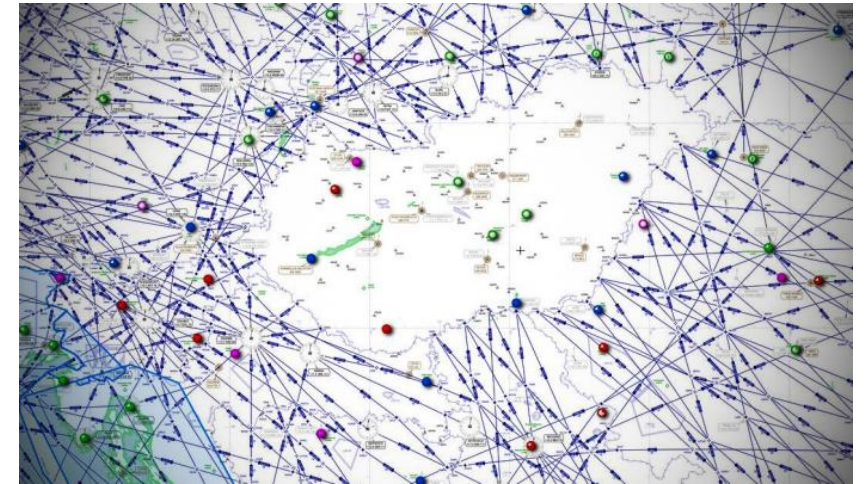
- A további repülőterek
- Mindenki másképp csinálja,
- Az önkormányzatok szerepe meghatározó
- Befektetők, támogatók, alapítványok segítségével
- Költségprobléma.
 - A repülőtér bevételeinek jelentősebb hányada a nem repülési tevékenységből származik
 - Hatását legalább 60 km-es körzetben fejti ki
 - Legalább 200 ezer utas / év biztosítja a profitábilis működtetést.
 - Egyesek speciális feladatokat látnak el – pl. Nyiregyháza oktatási központ
- Többen sikeresek.



5. Légitforgalomirányítás

A kivétel a szabály tesztelése

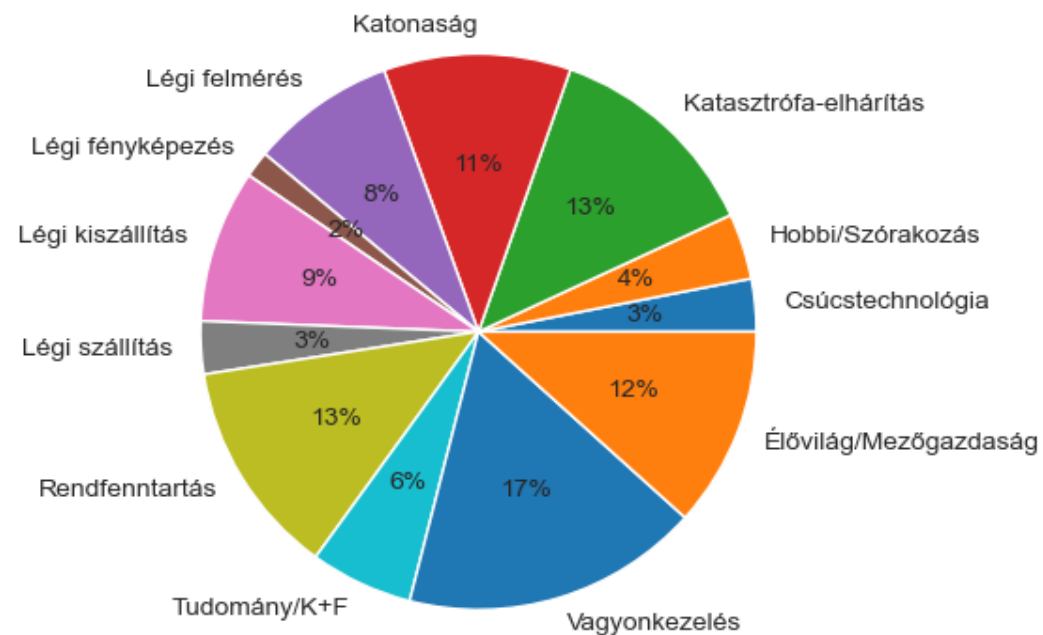
- HungaroControl 2002-től Zrt
- Évente 1 300 000 légi járatot irányítanak, napi átlag 3520 gép, rekord 5294 gép
- Folyamatos és céltudatos fejlesztés
- Európa egyik legfejlettebb infrastruktúrája.
- Ragyogó eredmények:
 - A légifolyosóktól a free routing (szabad útvonal) választásig
 - Távoli irányítási torony
- Sajnos a menedzsment
 - a rendelkezésre álló jelentős források ellenére - nem eléggé elkötelezett a kutatás-fejlesztés irányában



6. Általános közforgalmon kívüli repülés

Ez is viszonylag sikeres terület: A gazdasági, szabályozási, stb. környezet ellenére megmutatkozik a kreativitás

- Kezdetektől sok kisebb légitársaság (Base Airlines, JetStree, Air Invest vagyonkezelő, Farnair - ASL, Fly-Coop, és így tovább....)
- Munkarepülések a Repülőgépes Szolgálat maradványai alapján
- Munkarepülések
- Kisgépes repülés fejlesztése – Igazi sikertörténet
- Drónok alkalmazása, fejlesztése



7. Sportrepülés - légisport

Hátrányok:

- A korábbi sikeres MHSZ
- Szabályozási anomáliák
- Repülőtéri bázis erőltetett privatizációja
- Vadkapitalizmus hatásai – új szereplők belépése torzító hatással

Előnyök:

- Új légisportok tömegessé válása,
- Új szervezeti szövetségi formák kialakítása (Repülő és Légisport Szövetséget (MRLSz))
- Önkormányzatok szerepvállalása
- Új formák (szárnyas ruha, repülésszimulátoros versenyek, szélcsatorna sport, stb.) megjelenése
- Nagyszerű sportsikerek (20 világbajnokim cím 7 szakági területen)



8. A légiközlekedés műszaki háttere

A légiközlekedés biztonságos, hatékony műszaki támogatása

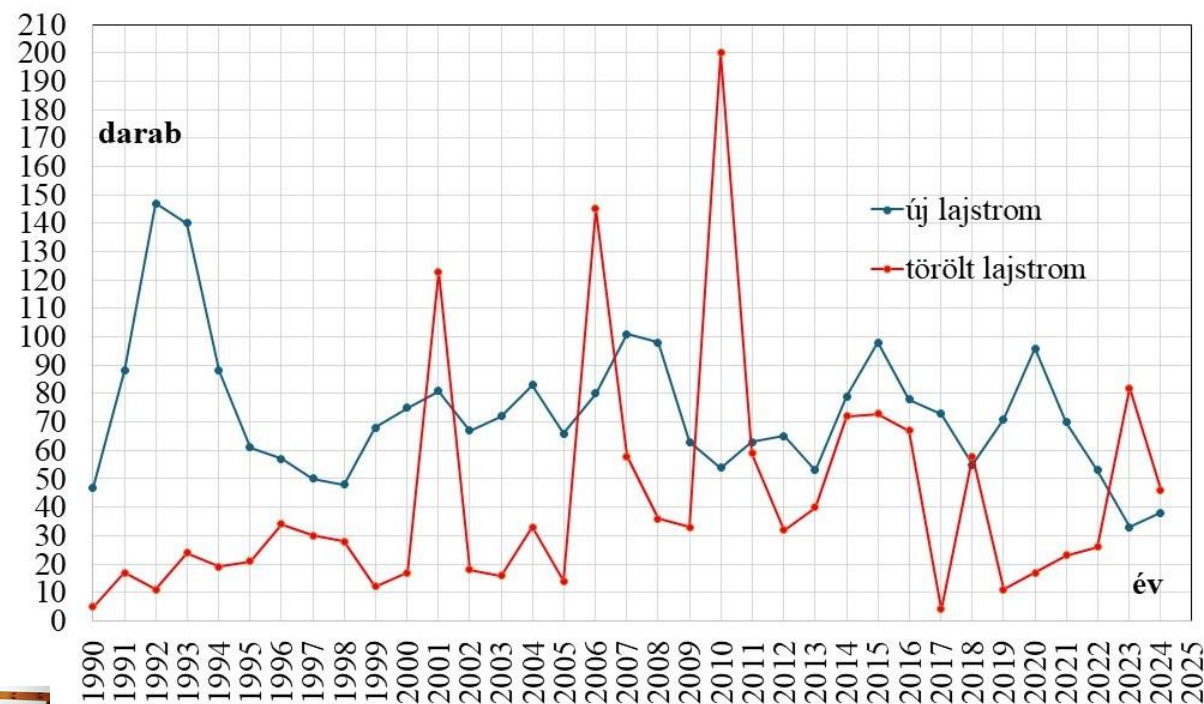
- Légialkalmasság biztosítása,
- Kiszolgálás, karbantartás
 - Aeroplex Central Europe 1992
 - Lufthansa Technik Budapest 2000
- Kisebbek: Air Invest, Fly- Coop, JetStream, stb.
- Gyártás:
- 1990 – 2000: átmeneti szakasz alkalmazkodás – Aerometal,
- 2000 -2010: újjászületési szakasz – GE Engine Service, alkatrész gyártás Budapesten, Debrecenben, Pakson, Székesfehérváron
- 2010 után nemzetközi Együttműködés -

Nagy kérdés: Miért maradtunk le a hasonló országok (Csehország, Lengyelország) mögött?



9. Működést támogató rendszerek

- Műszaki szabályozás
- Anomáliákkal, hiányosságokkal, bár reagálva az igényekre (drónok)
- Infrastruktúra fejlesztés (kisrepülőterek, kiscégek gyártási körülményei, repülésszimulátorok, stb.)
- Társadalmi gazdasági támogatás (egyre javuló formában)
- Többféle támogatási forma
- Repülésmeteorológia, repülőorvostan



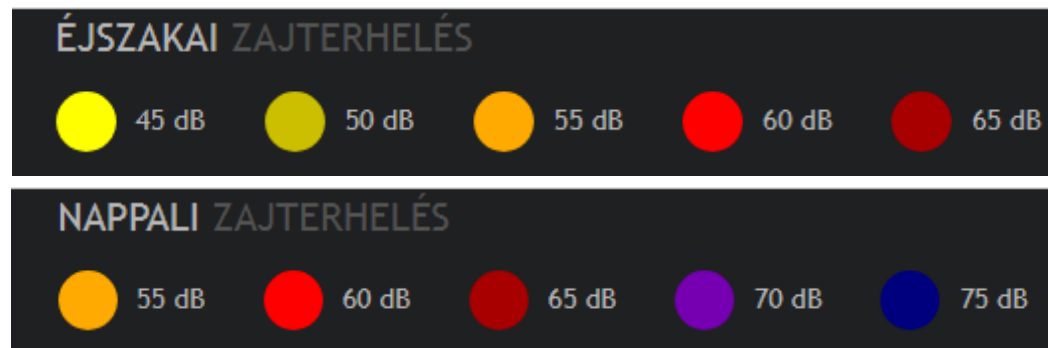
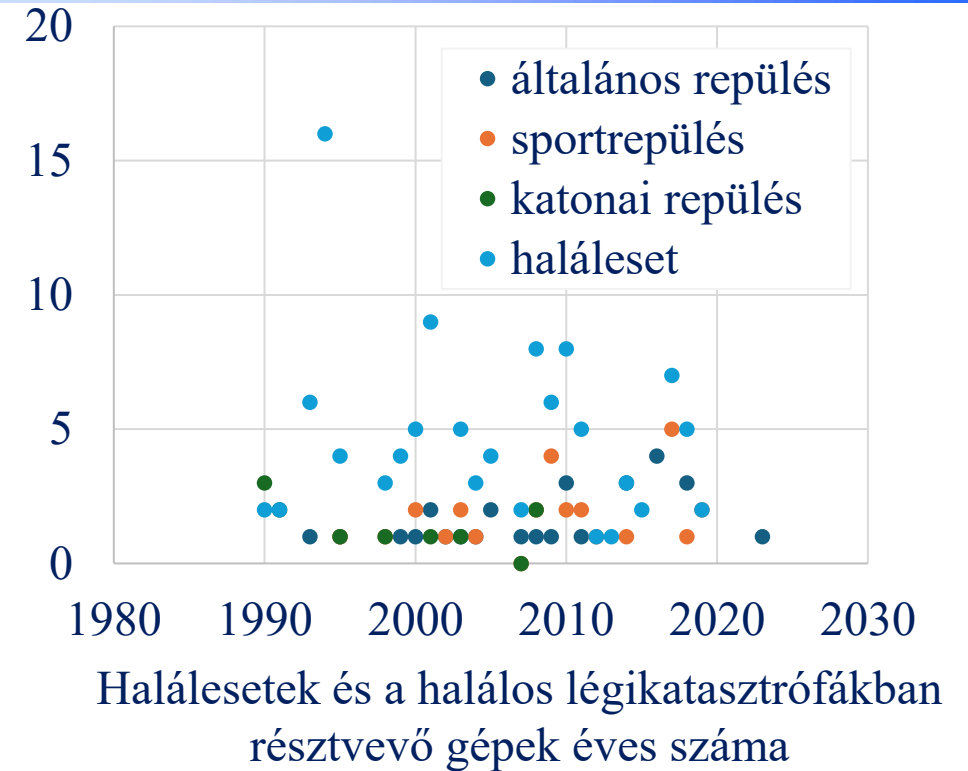
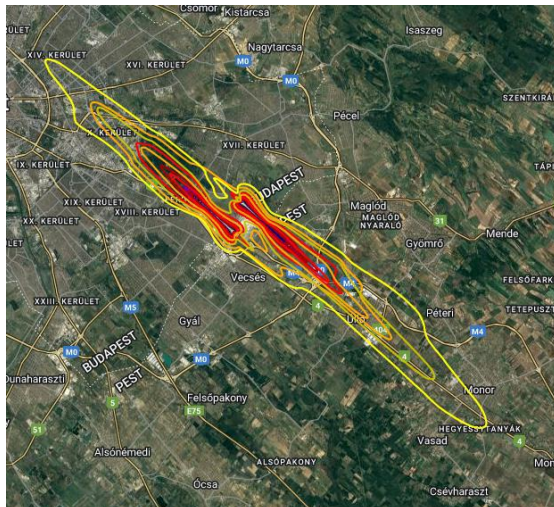
10. Új irányok, stratégiai fejlesztés

- Stratégia
 - irományok születnek, megvalósítás nincs, vagy pillanatnyi támogatási elvek által felülírt
- Szakember képzés:
 - a magyar oktatás szabályozás nem engedi a nemzetközi elvárások szerinti képzési programokat
 - a felsőoktatási rendszer kaotikus átszervezések tarkították,
 - nem tiszta a szakmai képzések engedélyezése (minősítő képzések, repülőgépvezető képzések)
- Kutatás-fejlesztés innováció
 - a finanszírozási, infrastrukturális, logisztikai hiányosságok ellenére
 - a magyar repüléselméleti, gyakorlati kutatás nemzetközi szintű.
 - sok eredményes nemzetközi projekt.
 - kisvállalatok is részt vesznek a nemzetközi programokban



10. Új irányok, stratégiai fejlesztés

- Környezetvédelem
 - folyamatos a fejlesztés, a terhelés 4 – 8 %-kal csökken 10 évente
- Biztonság és védelem
 - a közforgalmi repülés biztonságos, megfelelően védett
 - az általános, a munka és a katonai repülésben az ágazatra jellemző hibák vannak (az emberi lágyság tulajdonságoknak megfelelően)



- *Kevés tudással, kevés tehetséggel igyekeztünk alkalmazkodni az új pici, gazdasági, társadalmi, politikai körülményekhez.*
- *Hibásan erőltettük a privatizációt, sok mindent veszítettünk, bár ezek egyrészét sikerült visszaépíteni, visszaszerezni.*
- *Szerencsések voltunk, hibáink ellenére a légiközlekedés biztonságosan és jelentősen fejlődött.*
- *A további haladáshoz célszerű lenne **miniszteri biztost** kinevezni és a magunkat, szervezeteinket, megoldásainkat a nemzetközi repülési rendszerhez közelíteni.*
- *Az általános repülés, légisport, a kutatás-fejlesztés önálló könyveket érdemelne*