

FEHÉR KÖNYV

A Malév örökségéről



TARTALOM

Bevezetés

I. Helyzetelemzés

| | | |
|------|--|----|
| I./A | Miért van szükség nemzeti légitársaságra? | 4 |
| I./B | A Malév a konkurencia és a korábbi hibás kormányzati döntések fogságában | 6 |
| I./C | Az elmúlt 10 év hibás döntései | 7 |
| I./D | A flotta problematikája | 8 |
| I./E | Rövidtávú, egyszeri bevételeket szem előtt tartó pénzügyi döntések, a Malév vagyonának kiárúsítása | 10 |
| I./F | Felelőtlen privatizáció | 12 |
| I./G | A Borisz Abramovics időszak működése | 16 |
| I./H | Az előző kormány felelőssége – visszaállamosítás | 18 |

II. Kényszerpálya – mit tettünk eddig?

20

III. Konklúzió

22

BEVEZETÉS

Tisztelt Olvasó!

2011-re kritikusra fordult Magyarország egykori legsikeresebb vállalatának, a nagy múltra visszatekintő nemzeti légitársaságnak a helyzete. A Malév évek óta veszteséges, óriási adósságokat halmozott fel és komoly versenyhátrányba került más légitársaságokkal szemben. A cég tavaly 24 milliárdos veszteséggel zárta az évet, adósságállománya pedig több tízmilliárd forintra rúg.

Gyorsan változó tulajdonosi és vezetői struktúra, azonnali haszonszerzésre és tűzoltásra törekvő, mindennemű hosszú távú stratégiai gondolkodást mellőző üzletvitel jellemezte a társaság elmúlt tíz évét. A Malév korábbi vezetőinek hibás döntései, az át nem gondolt és előnytelen szerződések, a cég értékes vagyontárgyainak kiárúsítása, a 2007-es felelőtlen privatizáció és az előző kormányzati időszakban történt könnyelmű visszaállamosítással átvett terhek mind hozzájárultak ahhoz, hogy 2010-ben az új kormány egy megoldatlan problémákkal, súlyos veszteségekkel és adósságokkal terhelt társaságot örökölt.

A következőkben részletezett események miatt a jelenlegi kormányzat a Malév helyzetének megoldása tekintetében kényszerpályára került. A megoldás keresése rendkívül komoly kihívás elé állítja az érintetteket, hiszen a stratégiai tervezés mellett azonnali kármentést követelő lépésekre is szükség van.

A FEHÉR KÖNYV CÉLJA

E dokumentum célja, hogy bemutassa, pontosan hogyan és miért került Magyarország egyik legjelentősebb és nemzetközileg is legismertebb cége az elmúlt évek alatt olyan nehéz helyzetbe, hogy immáron a működése forog kockán. A Fehér Könyv a jelenlegi helyzet megértése és a konszolidációjára tett kormányzati erőfeszítések értelmezése érdekében időrendi összegzést ad az elmúlt tíz év fontos eseményeiről és hibás döntéseiről.

A Fehér Könyv egy átfogó kép megrajzolására törekszik. A nehezen hozzáférhető vagy hiányos információk, és az üzleti titkot képező adatok közzétételének korlátai miatt azonban ez a kép korántsem lehet teljes körű. A dokumentumnak nem feladata és nem célja a károkozások mélyebb elemzése és a kapcsolódó számonkérés, ezért csupán azokra a tényekre világít rá, amelyek meggyőződésünk szerint kihatással vannak mind a társaság jelenére, mind pedig a jövőjére.

I./A HELYZETELEMZÉS – MIÉRT VAN SZÜKSÉG NEMZETI LÉGITÁRSASÁGRA?

A Malév-csoport mintegy 2600 embernek ad jelenleg munkát. Több mint 500 hazai vállalkozásnak rendszeresen megrendelést biztosít, mintegy 6 milliárd forintot fizet ki a kis- és közepes vállalkozásoknak.

A csoport éves szinten közel 10 milliárd forint adót fizet, a közvetett és közvetlen pozitív költségvetési bevételi hatása pedig 70 milliárd forint körüli. A társaság árbevételeinek döntő többsége, közel 60 milliárd forint külföldről származik, így a Malév Zrt. az ország harminc legjelentősebb exportőre között is szerepel.

A légitársaság közel 3 millió utast szállít évente 23 ezer járatpáron és 45 desztinációba repül közvetlenül. A Malév utasforgalmának több mint fele „point-to-point”¹ utasokból áll, jelentős mértékben erősítve a hazánkba irányuló turizmust.

A Malév a Budapest Airport Zrt. egyik legjelentősebb partnere, forgalmának mintegy 40%-át biztosítja. Évente mintegy 15 milliárd forintot fizet ki légitársasági bevételek, ingatlanbérlet, kiskereskedelmi bérlet jogcímen. A Malév hiányában ennek jelentős része kieshet a reptér üzemeltetőjének költségvetéséből, a Budapest Airport privatizációs szerződése szerint akár annak ellehetetlenülését is eredményezhetné. Az állam számára így hozzávetőlegesen 1,5 milliárd euró, azaz kb. 450 milliárd forint azonnali egyösszegű fizetési kötelezettséget keletkeztetne, ami a költségvetési hiánycél tartása szempontjából kritikus következményekkel járna. Egy ilyen nagyságrendű egyösszegű kifizetés finanszírozási szempontból is komoly terhet jelentene.

A Malév bevételeinek köszönhetően meghatározó árbevételhez jut a HungaroControl.² A Malév biztosítja a cég éves teljes árbevételének 10%-át, amely 2010-ben több mint 9 millió euró, azaz kb. 2,5 milliárd forint volt. Ha a Malév kikerülne a HungaroControl partnerei közül, akkor 100%-os tulajdonosként vagy a Magyar Államnak kellene pótolnia a kieső eredményt, vagy jelentősen megdrágulnának a cég szolgáltatásai. Az uniós támogatással, 8 milliárd forint értékű beruházás keretében épülő ANS III irányító központ költségeit a Malév kiesése esetén a társaság a továbbiakban képtelen lenne finanszírozni.

Mindemellett a Malév számos, nehezen számszerűsíthető előnyt is hoz az ország számára. A hazánkba látogató turista a társaság szolgáltatásait igénybe véve találkozik először a magyaros vendégszeretettel, a hazai borokkal, pálinkákkal és a népszerű turisztikai látványosságokról szóló ismertetőkkal. A Malév bizonyos értelemben hazánk kapuja, amelyet büszkén mutathatunk meg a világnak. Külföldi vállalatok beruházási, befektetési döntéseinél kiemelt szempontként merül fel az adott

ország egy napon belüli elérhetősége-elhagyhatósága. A nemzeti légitársaság hiánya tehát komoly versenyhátrányt jelentene Magyarországnak. A Malév mindemellett felelős hazai vállalkotként működik: ha kell, hazaszállítja bajbajutott honfitársainkat, együttműködik a hazai karitatív szervezetekkel, vagy éppen lehetőséget biztosít a szociálisan rászoruló gyermekek számára, hogy ők is átélhessék a nyaralás örömeit.

A Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. nemzetgazdasági jelentősége túlmutat saját fenntartásán és működésén, a vállalat működése makrogazdaságilag egyértelműen indokolt, ezért a vállalat nemzeti infrastruktúrában betöltött egyedi szerepét is szem előtt tartva a jelenlegi Magyar Kormány úgy ítéli meg, hogy szükség van nemzeti légitársaságra.

¹ Közvetlen utasforgalom, azaz olyan utasok, akik nem átszálló utasként érkeznek Magyarországra, hanem ez a célállomásuk.

² A nemzeti légitársasági forgalomirányító.

I./B A MALÉV A KONKURENCIA ÉS A KORÁBBI HIBÁS KORMÁNYZATI DÖNTÉSEK FOGSÁGÁBAN

Az említett okok miatt az Orbán-kormány mindig támogatta a Malévot. Magyarország 2004-es EU-csatlakozása után azonban az állami segítségnyújtás feltételei az EU-s szabályoknak megfelelően megváltoztak, jelentősen megkötve ezzel a mindenkorai kormányzat kezét.

2010 végén a korábbi Malév-vezérigazgató, Váradi József által vezetett WizzAir feljelentése alapján az Európai Bizottság 2010. december 21-én kelt határozatával hivatalos vizsgálati eljárást indított a Malév Zrt.-t érintő, feltételezeten az Európai Unió szabályaiba ütköző állami támogatási intézkedések ügyében.

Az eljárást indító határozat az állam által a 2007–2010 közötti időszakban nyújtott tulajdonosi hitelek, kölcsönök, kölcsönfelvételek és egyéb pénzügyi vonatkozású intézkedésekről véli úgy, hogy azok az EU szabályai szerint tiltott állami támogatásnak minősülhetnek.

Amennyiben mindez jogerősen megállapítást nyer, és az Európai Bizottság elrendeli a visszafizetési kötelezettséget, úgy azokat kamatos kamattal növelten kell visszafizetni a cégtől. Előzetes számítások szerint a vizsgált időszakban meghozott hibás állami, tulajdonosi és vállalati döntéseinek következményeként a légitársaságnak mintegy 100 milliárd forint összeget kellene saját erejéből, állami segítségnyújtási lehetőség kizárásával visszafizetnie.

A jelenlegi kormányzat a megoldást a kisebbségi állami szerepvállalás megtartása mellett, egy pénzügyileg stabil szakmai befektető megnyerésével igyekszik kialakítani, maga előtt tolva a múlt terhes örökségeit, annak minden politikai és gazdasági nehézségével együtt.

I./C AZ ELMÚLT 10 ÉV HIBÁS DÖNTÉSEI

Az elmúlt tíz év szűklátókörű, pazarló, mindennemű hosszú távú stratégiai gondolkodást nélkülöző döntései jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy 2011-ben a Malév megoldatlan problémákkal és komoly adósságokkal küzd.

Beszédes adat, hogy míg 1954 és 1990 között, tehát 36 év alatt mindössze öt vezérigazgatója volt a társaságnak, addig 1990 és 2011 között mintegy húsz vezető fordult meg a Malév élén. A kinevezések gyakran minden szakmai alap nélkül, pusztán a politikai lojalitást figyelembe véve történtek meg, így a kinevezettek az esetek döntő többségében nem rendelkeztek repülési üzleti irányítási szakmai tapasztalattal. Az egymást követő vezérigazgatók leginkább rövidtávra terveztek és rendre szembementek elődeik döntéseivel, stratégiájával.

A rendszerváltást követő években a korlátlan állami finanszírozás nem követelte meg a hatékonyságot. A stabilitás és a hosszútávra tervezés, a tervezhetőség hiányában olyan döntések születtek, amelyek a szakadék szélére taszították az amúgy is súlyos problémákkal küzdő légitársaságot.

I./D A FLOTTA PROBLEMATIKÁJA

A 2000-es évek elején a Malév flottája még elég változatos képet mutatott. Egyebek között a Boeing-737-esek mellett Boeing-767-esek, Fokker 70-esek és Bombardier CRJ-200-as gépek is repültek Malév színekben. Ebben az időszakban indult el a géppark átgondolatlan átstrukturálása is.

2001 és 2003 között³ **Váradi József**, jelenlegi WizzAir vezérigazgató irányítása alatt köttettek meg azok a lízingszerződések, amelyek keretén belül a jelenleg is a Malév flottájának gerincét alkotó (a flotta több mint 80%-át kitevő) 18 db Boeing-737 NG típusú repülőgép került a társasághoz.

A tárgyalások eredményeképp látszólag kedvező lízingdíjakat sikerült elérni, ám a megállapodás már abban az időszakban is súlyos anyagi terhet jelentett a Malév számára, hiszen a társaság vesztesége 2000-ben már elérte a 9,35 milliárd forintot. Felvetődik az a kérdés is, hogy feltétlenül szükséges volt-e a géppark teljes cseréje, hiszen lehetőség lett volna a korábbi szerződések újratárgyalására is, mégpedig az új lízingszerződéseknel jóval kedvezőbb feltételek mellett.

A szerződés feltételei tehát, bár rövidtávon előnyösnek tűnhettek, egészen a mai napig súlyos költségterhet rónak a vállalatra. A nagyméretű géppark-csere következtében a nagy, kötelező és igen költséges javítások rendszerint egy időben válnak esedékessé. Az aktuális menedzsmentek jellemzően nem megfelelő mértékben képeztek karbantartási tartalékot, mivel az lerontotta volna a vállalati mérleget. A tartalékolási hiány így mára elérte a 120 millió dollárt.

Fontos továbbá kiemelni, hogy a Váradi-féle lízingszerződés a gépek visszaadására vonatkozóan nagyon előnytelen kondíciókat tartalmazott, hosszú évekre gúzsba kötve ezzel a Malévet. Önmagáért beszél, hogy a motorok nagyjavítása például a szerződés szerint kötelezően előírt, 3-4 millió dolláros költséget jelent darabonként – függetlenül a használati állapottól – vagy, hogy a lízingszerződés értelmében a szerződés lejártával a gépek csak eredeti állapotukban, azaz milliárdos költségek árán adhatók vissza a tulajdonosnak. A lízingelés következtében a Malév bevételének egy jó részét rendszeresen kénytelen lízingdíjakra költeni, amely hosszú távon hozzájárult a cég veszteségeihez. Eközben a Váradi-féle WizzAir és más veresnyársak építhettek a Malév egyre mélyülő pénzügyi és menedzsment válságára.

A Malév a lízingszerződésekkel egy időben (2002–2003) négy darab Bombardier CRJ 200-as típusú gépet vásárolt (70 millió USD) 30% önerőből és 70% hitelből. Két géphez állami segítséggel jutott hozzá, a másik két gép megvásárlását a Kereskedelmi és Hitelbank Rt., a KBC Finance Ireland és a Magyar Export-Import Bank Rt. hitelezte.

³ Váradi József (jelenlegi WizzAir vezérigazgató) 2001. júliustól 2003. februárig vezette a Malévet.

2003 és 2009 között folytatódott a géppark lecserélésének folyamata, ám a regionális gépek beszerzése és a Boeing NG gépek lízingelése nem volt összehangolva, így egy üzemeltetési szempontból hátrányos összetételű Boeing flotta jött létre (Boeing 737-800, 737-700, 737-600), amely sok szempontból tervezhetetlen volt pl. gépcserre, kapacitás optimalizálás tekintetében.

2007–2008 között⁴ döntött az akkori tulajdonos (AirBridge Zrt.) arról, hogy kivonják a forgalomból a Fokkereket és CRJ 200-asokat, és helyettük Bombardier Q400-as gépeket vásárol a légitársaság. A regionális géppark lecserélése azért volt hibás döntés, mivel amíg a CRJ-eket csak áron alul lehetett értékesíteni (egy db még mindig eladhatatlan), addig a Fokker repülőgépek visszaadás előtti felújítása hatalmas költséget (mintegy 3,1 milliárd forintot) jelentett. Korábban nem képeztek tartalékot ennek fedezetére, így ezzel tovább növelték a társaság pénzügyi terheit. Ráadásul a négy használtan megvásárolt Q400-as gép műszaki állapota is bizonytalan volt, amelynek súlyos következményei napjainkban mutatkoznak meg a legerősebben.

Bár a hosszú távú járatok megszüntetése szükségszerű stratégiai döntés volt, hiszen ezek évek óta súlyos veszteséget termeltek, maga a döntés kapkodó és átgondolatlan volt. Ezt igazolja az a tény, hogy a CRJ-hez hasonlóan az utolsó Boeing-767-es még mindig értékesítésre vár, vagyis az értékesítés feltételeit, az aktuális keresletet az akkor éppen regnáló menedzsment teljes mértékben figyelmen kívül hagyta.

Az eladást megnehezíti az a tény is, hogy **Gönci János** engedélyével a gépre „dupla” (egy közvetlen, illetve a gépet tulajdonló társaság részvényeinek biztosítékba adásával egy közvetett) jelzalog került, mivel a már meglévő CIB jelzalogról Gönci nem számolt be. Így kerülhetett bejegyzésre az MFB jelzalogja is. Az ügyben az MNV Zrt. büntetőfeljelentést tett, de az eljárást a károkozás bizonyítottságának hiányában megszüntették, hiszen a Malév fizette a hitelek aktuális kamatait és részleteit.

Az itt ragadt gépek jelenleg is komoly, éves szinten több mint 350 millió forintra rúgó anyagi terhet rónak a Malévra.

Az elmúlt tíz év rövidlátó, nem következetes és a költségszempontokat, valamint a Malév aktuális anyagi helyzetét teljességgel figyelmen kívül hagyó döntései következtében jelenleg a Malév 18 darab Boeing-737-est lízingel, és négy használt Bombardier van a kötelékében. Az első lízingszerződés lejártának ideje rohamosan közeledik, a következő egy-két évben pedig szinte a teljes flottaszertződést meg kell újítani, vagy a gépeket szerződés szerint meghatározott állapotában vissza kell adni. Ez repülőgépenként több millió dollár költséget jelent majd a Malév számára, komoly stratégiai döntések elé állítva ezzel a jelenlegi vezetőséget és tulajdonosokat.

⁴ Leonov Péter vezetése alatt (2007. szeptember 14 – 2009. február 10.).

I./E RÖVIDTÁVÚ, EGYSZERI BEVÉTELEKET SZEM ELŐTT TARTÓ PÉNZÜGYI DÖNTÉSEK, A MALÉV VAGYONÁNAK KIÁRUSÍTÁSA

A Malév nehéz pénzügyi helyzetében és a problémás finanszírozási lehetőségek miatt eladta vagyontárgyait, a bevételt elhibázott módon a folyó működés költségeinek fedezésére használta fel, ezzel teljes mértékben elherdálva és felélve saját tőkéjét.

A Hyatt Regency tulajdonrész értékesítése

A Malév 2001 végén adta el az 50 százalékos Hyatt Regency (korábban Atrium Hyatt) tulajdonrészét a Pannónia Hotels Rt-nek. A tulajdonrészre pályázatot írtak ki, ám mivel az sikertelenül zárult, az elővételi joggal rendelkező tulajdonostárs, a Pannónia Hotels tehetett ajánlatot, amely közel sem volt akkora, mint amit versenykörülmények között el lehetett volna érni. A tulajdonrész eladása azért is volt hibás döntés, mivel az ingatlan számottevő nyereségtermelő potenciállal rendelkezett. A 2003-ban történt költözés nemcsak elszigeteltséget, hanem jelentős többletköltséget is okozott több évre vetítve, hiszen a Hyatt épületében lévő irodát még hosszú ideig nem tudta a Malév értékesíteni, és a repülőtéren lévő épületek után még évekig bérleti díjat fizetett.

A Heathrow slot eladása

A légitársaságok le- és felszállási jogai (slotok) hatalmas értékkel bírnak, mivel a túlzsúfolt repülőtereken egyre korlátozottabb számban állnak rendelkezésre. Ezért okos stratégiával és felhasználással – az erre alkalmas repülőtereken, amilyen a Heathrow is – óriási tőkét lehet belőlük kovácsolni. A Malév ugyanakkor még a slotkereskedelem beindulása előtt, 2006-ban⁵ eladta a Heathrow slotját (amely az egyik legkeresettebb slot a piacon) a British Airwaysnek, s ezzel kiszorult a másodlagos Gatwick repülőterre. Ez a kiárusítás egy egyszeri, mintegy 2 milliárd forintos bevétel fejében hosszabb távon egyértelmű versenyhátrányt jelentett a Malévnek. Ráadásul a jelenlegi piaci körülmények között a visszavásárlás lehetősége lényegében kizárt.

Az üzemanyag kiszolgálási üzletág eladása a repülőtéreknek

A Malév 2005-ben⁵ öt milliárd forint készpénzért és a budapesti repülőteret üzemeltető Budapest Airport Rt. felé fennálló mintegy 2,6 milliárd forint tartozás leírása fejében eladta értékes üzemanyagtöltő-üzletágát a Budapest Airport Rt-nek. A tranzakció ugyan egyszeri bevételt biztosított a Malévnek, amely rövidtávon jelentős segítséget nyújtott a komoly veszteségekkel és adósságokkal rendelkező

társaságnak, közép- és hosszú távon azonban jelentős károkat okozott. A Malév üzemanyag szolgálata a legnagyobb üzemanyag-kiszolgáló volt Ferihegyen, évente több milliárdos haszonnal. Ettől a bevételtől esett el a társaság, ráadásul a tranzakció kiszolgáltatót helyzetet eredményezett a vállalat számára, hiszen egyértelműen rosszabb kondíciókat jelentett az árakban és a kiszolgálás tekintetében is.

E rövidtávú, egyszeri bevételi forrást jelentő döntések következtében 2007-től már nem maradt számottevő vagyon a Malévnál. A jövedelmező, stratégiai fontosságú tulajdonelemek és üzletágak értékesítése nem csupán hosszú távú bevételtől és forrásoktól fosztotta meg a társaságot, hanem a cég értékét is jelentősen csökkentette.

⁵ Dr. Gönci János vezetése alatt (2005. február 14 – 2007. július 10.).

I./F FELELŐTLEN PRIVATIZÁCIÓ

2006 végére a légitársaság pénzügyileg a tönk szélére sodródott, finanszírozását az állam nem tudta tovább biztosítani. A Malév esetleges csődjének politikai és gazdasági következményeit az akkori kormány nem vállalta fel. Egyedül az a cél lebegett a szemük előtt, hogy mindenáron, a lehető legrövidebb időn belül megszabaduljanak tőle. A Malév akkori adottságaival, pénzügyi helyzetével, szervezeti és működési problémáival nem volt kívánatos befektetési célpont a professzionális szakmai befektetők számára. Végül egyetlen privatizáló jelölt maradt, a **Borisz Abramovics** és magyar strómanjai (**Költő Magdolna** és **Kiss Kálmán**) által jegyzett üres holding cég, az AirBridge Zrt.

A mindenáron privatizálni akaró korábbi kormány hibát hibára halmozott a folyamat során. Elmulasztotta hitelt érdemlően ellenőrizni és igazoltatni a vevő AirBridge Zrt. szakmai hozzáértését és pénzügyi helyzetét. A privatizációs szerződésben elmulasztotta biztosítani a nemzeti légitársaság hosszú távú életképességét, valamint megfelelő módon rögzíteni a hosszú távú finanszírozhatóságát fenntartó pénzügyi feltételeket és a végzetes eladósodást elkerülő biztosítéki fékeket.

A Malév Zrt. privatizációs szerződését a pályázati kiírással és az értékesítéssel kapcsolatos elvárásokat rögzítő kormányhatározat alapján kötötték meg. E szerint a befektetőnek ajánlatot kellett tennie a vételáron felül a Malév Zrt. szükséges mértékű tőkepótlására, valamint az államilag is garantált hitelek (MFB által biztosított 76 millió euró, K&H által biztosított 9,5 millió euró kereskedelmi hitel, EIB által biztosított 37 millió euró kereskedelmi hitel) visszafizetésére és/vagy törlesztésének biztosítására, az általa megajánlott garanciákkal. A privatizációs szerződést 2007. február 23-án írta alá az ÁPV Zrt. a **Borisz Abramovics** orosz üzletember és két magyar strómanja által fémjelzett AirBridge Zrt.-vel.

A szerződés lényegi elemei az alábbiak voltak:

- ➔ A vevő által megajánlott vételár mindössze 200 millió forint.
- ➔ A vevő a szerződés hatályba léptetési feltételeként kötelezettséget vállalt a Malév Zrt.-ben egy 5 milliárd forintos tőkeemelésre (készpénzben), a továbbiakban pedig a szükséges időpontokban történő, összesen közel 9 milliárd forintos tőkejutásra, ami a szerződés értelmében tulajdonosi hitel nyújtása útján is történhetett.
- ➔ A vevő vállalta a kereskedelmi hitelek előtörlesztését 2007. 12. 31-ig (K&H, EIB).
- ➔ A vevő vállalta a 2017. december 31-én lejáró MFB hitel kamat- és tőkeösszegének törlesztését a szerződés 8. számú mellékletében részletesen szabályozott

konstrukció keretében. Ennek alapján létrehozták a 100 százalékban állami tulajdonú Malév Vagyonkezelő Kft.-t (MAVA), amely a Magyar Fejlesztési Bank 20 milliárd forintos hitelét átvállalta a Malévtól úgy, hogy ennek fedezete a Malév márkanév, az egy Boeing-767-es repülőgépet birtokló Malco LLC, és a Százhalombatta-Ferihegy közötti kerozinvezeték repülőtérén kívül eső szakasza, amelyekért a Malév bérleti, illetve használati díjat fizet.

- ➔ A vevő vállalta a nemzeti légitársaság jelleg megőrzését a részvények megszerzésétől számított legalább tíz évig.

A 3. és 4. pontokban bemutatott hitelekre a Magyar Állam készfizető kezési garanciát vállalt. Az EIB kereskedelmi hitel mögött ezen felül 4 db saját tulajdonú CRJ repülőgép is a hiteltörlesztés biztosítékát szolgáltatta.

A vevő részére a vállalatok teljesítéséhez az orosz Vnyesekonombank (továbbiakban: VEB) 102 millió euró összegű hitel- és garanciakeretet biztosított. Ez a keret négy részből állt: egy 22 millió euró összegű hitel, ami a vételárat és az első 5 milliárd forintos tőkeemelés volt hivatott finanszírozni; egy 18 millió euró összegű hitel, amit a Malév mindennapi működésének finanszírozására kellett (volna) továbbadni; emellett a privatizációs szerződésnek megfelelően egy 30 millió euró összegű feltétel nélküli bankgarancia a további tőkeemelésre, és egy 32 millió euró összegű garancia a Malév hitelek visszafizetési fedezeteként.

A privatizációs szerződés 2007. áprilisi hatálybalépése után, 2007. május 28-án kötöttek meg a Malév Zrt. és a VEB között egy 102 millió euróról szóló garancia keret megállapodást, amelyben a Malév Zrt., mint garancianyújtó vállalta, hogy amennyiben az AirBridge Zrt. nem tesz eleget a VEB felé vállalt fizetési kötelezettségeinek, abban az esetben a Malév Zrt. lesz a kötelezett.

A privatizáció tehát gyakorlatilag úgy zajlott, hogy a vevő nem tett bele és nem kockáztatott saját pénzt, ugyanakkor minden visszafizetéssel kapcsolatos kötelezettséget végeredményben visszatért a Malévre.

Az MNV Zrt. által kezdeményezett vizsgálat alapján megállapítható, hogy a 102 millió euró összegű garancia-szerződést a Társaság Igazgatósága nem hagyta jóvá. A szerződést a Társaság Igazgatóságának akkori elnöke, **Borisz Abramovics** – ismereteink szerint megfelelő jogi felhatalmazás és döntési hatáskör nélkül – írta alá a Malév Zrt. részéről. Az Igazgatóság tagjai sem tudtak a szerződésről, létezéséről csak annak 2008. augusztusi módosításakor egy faxos szavazás útján értesülhettek. A módosítást az Igazgatóság akkor megszavazta, ám a garancia tényéről az MNV Zrt. akkor sem kapott értesítést. Fontos megjegyezni, hogy ez a garancia-szerződés az angol-szász jog alapján kötöttetett. Egy, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által felkért nemzetközi jogi iroda véleménye szerint a semmisséget

kezdeményező jogi eljárás eleve kudarcra lett volna ítélve és komoly összegbe került volna az alkalmazott jog miatt.

Az AirBridge Zrt. a privatizációs szerződésben vállalt kötelezettségeknek megfelelően, készpénzben 5 milliárd forinttal megemelte a Malév jegyzett tőkéjét, és további 30 millió euró „tőkejuttatást” is megvalósított egy 9 milliárd forintos tulajdonosi kölcsön formájában, amelyet két részletben fizetett ki. Ennek fejében – miként azt **Tátrai Miklós**, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. akkori vezérigazgatója 2008 végén az MTI-nek is elismerte – az orosz pénzügyi intézet jelzálogot jegyzett be a Malév részvényeire. Ezt nem teljesen a privatizációs szerződéssel összhangban tette, ismerte el **Tátrai Miklós**, hozzátéve, hogy a jelzálogjog bejegyzésének lehetősége is a privatizációs szerződés hiányossága volt.

A VEB tehát hitelt adott az AirBridge Zrt.-nek, amit az hitel és tőke formájában továbbadott a Malévnek.

Fontos megjegyezni, hogy az AirBridge Zrt. egy üres cég volt, amely a Malév privatizációt teljes egészében a VEB-től kapott hitelből finanszírozta, beleértve a részvények vételárát is. Saját pénzt nem kockáztatott. **Mindezt úgy tette, hogy a teljes, a VEB-től kapott hitelt a Malévval felülgarantáltatta, azaz lényegében a VEB hitel fedezete maga a Malév és a Malév tevékenységének eredménye volt, ráadásul úgy, hogy a légitársaságnak továbbadott tulajdonosi hitelek kamata jóval meghaladta az AirBridge Zrt. által a VEB felé fizetendő kamat mértékét.**

Még a laikusok számára is nyilvánvaló a jól megtervezett pénzkivonási technika, ami nyomon követhető az AirBridge Zrt. által a Malévra kényszerített tulajdonosi hitelkezek és szerződések feltételrendszerében.

A privatizációs tranzakció legnagyobb bűne, hogy egyrésztől nem lett volna szabad tulajdonosi hitelt tőkeként elfogadni, másrésztől nem lett volna szabad sem a Malévot, sem pedig annak jövedelemtermelő képességét zálogba ajánlani. Gyakorlatilag az történt tehát, hogy a Malév megvásárolta saját magát orosz ernyő alatt, ráadásul ezzel egyidejűleg még saját maga irányítását és pénzét is elveszítette, és teljesen kiszolgáltatottá vált!

2009-re a helyzet odáig fajult, hogy az AirBridge Zrt. nem tudott a VEB felé eleget tenni fizetési kötelezettségeinek, így a VEB – követelését biztosítandó – kisebbségi, ám irányító tulajdonrészt szerzett az AirBridge Zrt.-ben. Ekkor a Malév 30 millió euró kölcsön visszafizetésével tartozott az AirBridge Zrt.-nek. A folyamatos működés biztosítására a VEB 2009 áprilisától szeptemberéig összesen további 50 millió euró kölcsönt nyújtott a légitársaságnak.

A privatizációs szerződésből eredően a működtetés mellett az AirBridge Zrt.-nek voltak kötelezettségei is, többek között a privatizációt megelőzően a Malév által felvett hitelek törlesztése. Erre a VEB 32 millió euró összegű hiteltörlesztési bankgaranciát adott ki. A hitelt természetesen nem fizették. A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő megkísérelte lehívni a bankgaranciát, de a VEB többszöri kísérlet ellenére sem fizetett. A garanciából eredő, a VEB-et terhelő fizetési kötelezettség nem teljesítése miatt az MNV Zrt. jogi útra kívánta terelni az ügyet, de azt a **Veres János** által vezetett Pénzügyminisztérium egy alapítói határozatban akkor megakadályozta. A garanciát csak 2010 tavaszán, nem sokkal a kormányváltást megelőzően hívták le a visszaállamosítási megállapodás keretében. Az állam lehívta a bankgaranciát a VEB-től, a VEB pedig – mivel még 2007-ben a Malév felülgarantálta azt – lehívta a viszontgaranciát a Malévtól. Mivel a Malév nem tudott fizetni, a VEB gálánsan a viszontgarancia összegével megegyező hitelt nyújtott a légitársaságnak azzal a kizárólagos céllal, hogy a viszontgaranciából eredő fizetési kötelezettségének eleget tudjon tenni.

Így fordult át a bankgarancia kamatosan visszafizetendő hitellé. 2010-re a Malév tartozása a VEB felé elérte a 112 millió euró összeget.

Az előnytelen privatizáció, a csalárd módon megkötött finanszírozási szerződések és a 3 éven keresztül folytatott rablógazdálkodás pénzügyileg teljesen tönkretette a Malévot, önálló működését pedig gyakorlatilag ellehetetlenítette.

Az AirBridge Zrt. VEB-es finanszírozása vélhetően politikai alapon történt, hiszen annak kondíciói piac-idegen módon kerültek kialakításra. Ráadásul némely előírt mutatószám teljesítése már a hitelnyújtás pillanatában is nyilvánvalóan teljesíthetetlen volt. A rendkívül felelőtlen, a Malévnek és az államnak súlyos károkat okozó privatizációs eljárás kapcsán tehát felmerül az akkori magyar kormány politikai és büntetőjogi felelősségének kérdése is. Komoly hibák történtek mind a szerződéses feltételek meghatározása és teljesítésük ellenőrzése során, mind pedig az orosz időszak alatti működés ellenőrzésének elmulasztása következtében.

A magántulajdonban töltött időszak alatt az akkori kormány asszisztálásával a Malév gyakorlatilag a végletekig eladósodott és a csőd szélére sodródott.

I./G A BORISZ ABRAMOVICS IDŐSZAK MŰKÖDÉSE

(2007. július 12. és 2009. január 6. között)

Ez a közel két év a cég gazdálkodásának drasztikus lerontását és leromlását eredményezte, ami a számban is egyértelműen nyomon követhető. A szocialisták által lényegében ingyen a tulajdonosi székbe emelt – ma már Oroszországban körözött – **Borisz Abramovics** nem egyszerűen felelőtlenül, hanem nyilvánvalóan hűtlen módon, egyszerű pénzgyáráként kezelte az ölébe pottyant magyar légitársaságot. Ezt az időszakot a vállalat érdekével szemben a tulajdonosi pénzügyi magánérdek érvényesítése jellemezte egy ehhez asszisztáló vezérigazgatóval⁶ és egy folyamatosan félretekintő állammal.

Az amortizáció előtti bruttó működési eredmény (EBITDA) ebben az időszakban -5,5 milliárd forintról több mint a kétszeresére, -10 milliárd forint fölé emelkedett, míg az adózás előtti eredmény 24 milliárd forint mínuszba süllyedt. Ugyanebben az időszakban a saját tőke +2,4 milliárd forintról rekord méretű negatívba: -41 milliárd forintba fordult át.

Az orosz üzletember tőke nélkül érkezett, vagyis a Malév saját tőke kockáztatása nélküli befektetés volt a részéről. Minden forrás magas kamatok és magas járulékos költségek mellett érkezett a légitársasághoz. E tőke ugyanakkor nem a hosszú távú fejlesztést szolgálta. Az volt a kizárólagos szerepe, hogy a papíron beérkezett tőkekötelezettség (20 millió euró) hitelszolgálatát rendezze. A VEB-es hitelszerződés egyoldalú és a Malév számára kedvezőtlen, már aláíráskor sem teljesíthető feltételeket tartalmazott, amelyet a légitársaság vezetése a szakterületi vélemények ellenére kényszerült aláírni, az akkori magyar kormány segédkezése mellett.

Ezen időszak alatt gőzerővel működött a tulajdonosi pénzszivattyú a Malév számára rendelkezésre bocsátott hitelkeret-szerződések feltételrendszerein keresztül úgy, hogy a tulajdonosi hitelkeret szerződéseknek nem volt meg a pénzügyi fedezete az AirBridge Zrt.-nél. Komoly pénzösszegek vándorolhattak így az AirBridge Zrt.-hez és tulajdonosaihoz irreálisan magas kamatok, rendelkezésre tartási és egyéb díjak formájában, melyek kitermelése természetesen a légitársaságot terhelte.

Az orosz tulajdonos által működtetett pénzszivattyú illusztrálására az alábbi példát mutatjuk be. Az AirBridge Zrt. hitelkeret megállapodást kötött leányvállalatával, a Malév Zrt.-vel 102 millió euró összegben. Ebből a Malév részére 18 millió euró összegű hitellehívást engedélyezett, amivel az AirBridge Zrt. teljesítette a VEB felé vállalt Malév finanszírozási kötelezettségét. A fennmaradó 84 millió euró hitelkeret lehívását gyakorlatilag ellehetetlenítette a Malév számára, a szerződésben ugyanakkor éves 4%, úgynevezett rendelkezésre tartási díjat alkalmazott a hitelkeret le nem hívott részére, azaz a 84 millió euróra.

⁶ Leonov Péter vezetése alatt (2007. szeptember 14 – 2009. február 10.).

Ezzel a tranzakcióval éves szinten 3,4 millió euró, azaz 1 milliárd forint távozott a cégből a tulajdonosok felé. A dolog pikantériája, hogy az AirBridge Zrt. valójában nem is rendelkezett a Malév részére ígért hitelkeret pénzügyi fedezetével, azt kizárólag a legálisnak feltüntetett pénzelvonás eszközeként kínálta.

2007-2008-ban a vállalat – a 41 milliárd forint negatívum részeként – néhány irreális expanziós terv megvalósítására további mintegy 2,5 milliárd forint kötelezettséget halmozott fel, amely a mai napig kifizetetlen. Az orosz üzletember hozzáállását és erkölcsstelenségét jól mutatják az olyan beruházások, mint pl. az Aeroplex szolgáltatások kiterjesztése az akkor Abramovics érdekeltségébe tartozó KrasAir légitársaságra. Az oroszországi bázisnyitás teljes költsége éves szinten több mint egymilliárd forintra rúgott, tevékenységéhez az oroszországi működési engedélyt azonban soha nem kapta meg.

Abramovics számos színlelt tanácsadói szerződést kötött a szintén az érdekeltségébe tartozó Charter Corporation nevű offshore céggel, amelyen keresztül teljesítés nélkül közel egymilliárd forintot utaltatott el, vélhetően saját magának. Az ügygel kapcsolatban **Martin Gauss**, akkori Malév vezérigazgató a kormányváltást követően rendőrségi feljelentést is tett.

Abramovics nem csak saját magát, de saját klientúráját is igyekezett kiszolgálni. Ennek talán legkifejezőbb példája az az öt éves és máig érvényben lévő (2008–2013) felmondhatatlan és nagyon kedvezőtlen catering szerződés, amelyet a szintén offshore és vélelmezhetően a korábbi vezér, **Leonov Péter** érdekeltségébe tartozó Budapest Aeroservice Szolgáltató Kft.-vel kötött, ezáltal újabb milliárdos kárt okozva a Malévnek.

I./H AZ ELŐZŐ KORMÁNY FELELŐSSÉGE – VISSZAÁLLAMOSÍTÁS

2009 második felére a Malév pénzügyi helyzete ismét kritikusra fordult a privatizáló tulajdonos és a „topmenedzser” **Leonov Péter** rablógazdálkodása és ámokfutása miatt. A magántulajdonban töltött időszak alatt a Malév a végletekig eladósodott. A cég sorsa 2009 végére végleg megpecsételődött, olyannyira, hogy a tulajdonosok a Magyar Kormányhoz fordultak mentőövért.

Az előző kormány komoly döntés és óriási gazdasági, politikai felelősség előtt állt: visszaállamosítás vagy csőd és új nemzeti légitársaság felépítése – ezek az opciók álltak a szocialista-liberális rezsim előtt. A Bajnai-kormány fél éves tárgyalássorozat után meghozta a döntését és a visszaállamosítás mellett tette le a voksát. Ezzel a lépéssel a kormány képviselői rendkívüli pénzügyi terhet tettek az ország központi költségvetésének vállára, a probléma hosszú távú megoldásának súlyát pedig áthárították a következő kormányzatra. Tették ezt úgy, hogy mindeközben a további működést és finanszírozást kényszerpályára állították, hisz az új kormány csak úgy engedhette volna csődbe menni a légitársaságot, ha ezzel áldását adja a visszaállamosításra elköltött adófizetői milliárdok eltékozlására. **Fontos kiemelni, hogy a Malévról a visszaállamosításkor, és az azóta kényszerűségből ráköltött forint milliárdokból akár több új légitársaságot is létre lehetett volna hozni.**

A magyar állami tulajdonszerzésről szóló 1051/2010. (II. 26.) Korm. határozat alapján, 2010. február 26-án az AirBridge Zrt., a VEB, a MALÉV Zrt. és az MNV Zrt. a Pénzügyminisztérium ellenjegyzésével megkötötték a tulajdonosi szerepvállalások feltételeit és a felek közötti együttműködés kereteit szabályozó megállapodást (a továbbiakban: Ötoldalú Megállapodás).

Az Ötoldalú Megállapodásban foglaltak szerint a Magyar Állam mintegy 25 milliárd forintos friss pénzügyi forrás rendelkezésre bocsátásával tőkeemelési hajtott végre a társaságban az AirBridge Zrt. mintegy 1,5 milliárd forintos, a privatizációkor „tőkeként” nyújtott tulajdonosi hitel lejárt kamatának tőkésítése mellett. Ezzel a konstrukcióval a Bajnai-kormány visszaszerelte a részvények közel 95%-át, és átvette a légitársaságot megnyomorító és jövőjét beárnyékoló terheket és kötelezettségeket.

A VEB pozícióit az Ötoldalú Megállapodással biztosították. A megállapodás olyan garanciális rendszert hozott létre, amely kivesz minden hatékony eszközt az állam kezéből és aránytalan befolyást biztosít a kisebbségi tulajdonosnak. A megállapodás a következő főbb elemekből állt:

- ➔ a VEB jogosult a Malév Zrt. megmentési és szerkezetátalakítási tervét észrevételezni, ahhoz javaslatokat tenni, ezekről tárgyalásokat kezdeményezni;

- ➔ az AirBridge Zrt. jogosult volt követeléseinek tőkeösszegét átruházni a VEB-re (amit természetesen meg is tett, így a bank a Malév közvetlen hitelezőjévé vált);
- ➔ ameddig a Malév Zrt.-nek rendezetlen kötelezettsége van a VEB-bel szemben, a Malév Zrt. Igazgatóságába 2 főt a VEB jogosult delegálni, és egy állandó megfigyelőt küldhet a Felügyelő Bizottságba, továbbá a VEB jogosult a Malév Zrt. vezérigazgató-helyettesének kinevezésére. Ezek a pozíciók természetesen be vannak töltve a VEB delegáltjaival, további sokmilliós folyamatos költséget generálva a légitársaságnak;
- ➔ ameddig a Malév Zrt.-nek rendezetlen kötelezettsége van a VEB-bel vagy az AirBridge Zrt.-vel szemben, az MNV Zrt. szavazati jogainak 25%+1 alá csökkentéséhez a VEB előzetes jóváhagyása szükséges;
- ➔ az AirBridge Zrt. szabadon átruházhatta a Malév Zrt.-ben fennálló részesedését a VEB-re, a felek és a Pénzügyminisztérium írásban történő értesítését követően;
- ➔ **a Malév Zrt. dologi eszközei, ha azok értéke az 50 millió forintot meghaladja, nem értékesíthetők és nem terhelhetők meg a VEB előzetes írásbeli jóváhagyása nélkül;**
- ➔ **a VEB előzetes írásbeli jóváhagyása szükséges a Malév Zrt. jegyzett tőkéje emeléséhez és csökkentéséhez, a társasággal szemben végelszámolási vagy csődeljárás megindításának elhatározásához, az 50 millió forintot meghaladó dologi eszközök értékesítéséhez.**

Bár a VEB végül az Ötoldalú Megállapodás végrehajtása keretében teljesítette a privatizációs szerződésben két jogcímen⁷ is vállalt 32 millió euró hiteltörlesztési bankgarancia megfizetését, ezt úgy tette, hogy a bankgarancia összegének megfelelően a Malév Zrt. részére 32 millió euró új hitelt nyújtott és annak fizetését a társaságra terhelte.

Összefoglalásképpen kijelenthetjük, hogy az előző kormány által kivitelezett Malév visszaállamosítás során súlyos hibákat követtek el, ugyanis már akkor gyakorlatilag önálló életre képtelen volt a vállalat, melynek vissza-szerzése és életben tartása is óriási pénzeket emésztett és emészt fel.

A visszaállamosítással az előző kormány nem vállalta fel a felszámolás „kellemetlenségét”. Annak felelősségét átdobta a következő kormányra, jóllehet tisztában volt ezzel a lehetőséggel, hiszen a Malév irányított csődjének lehetőségéről már ekkor (2010 áprilisában) tanulmányt készítettett egy neves nemzetközi jogi irodával. A Bajnai-kormány a visszaállamosításkor kötött Ötoldalú Megállapodással ugyanakkor azt is bebiztosította, hogy a jelenlegi kormány a Malév megmentéséhez ne rendelkezzen hatékony eszközökkel, vagyis lényegében sok-sok pénzért cserébe elodázta a vállalat csődjét, az ezzel járó politikai felelősséget pedig áttolta a jelenlegi kormányra.

⁷ (i) EIB hitel és (ii) MALÉV éves márkanev használati díj

II. KÉNYSZERPÁLYA – MIT TETTÜNK EDDIG?

Ebben a helyzetben az új kormány előtt két választás állt. Az egyik, hogy hagyja csődbe menni a légitársaságot, ami egyrészt a visszaállamosításra elköl-tött mintegy 25 milliárd adóforint felelőtlen elvesztegetése lett volna, másrészt a nemzeti légitársaság megszűnéséhez vezetett volna, annak minden negatív gazdasági és morális hatásával együtt. A másik lehetőség, hogy a Kormány a cégben rejlő potenciált, a gazdasági ésszerűséget és a pénzben nem mérhető hasznokat mérlegelve, gondos gazda módjára jár el és megpróbálja a vállalatot a víz felett tartani mindaddig, amíg nem talál olyan szakmai befektetőt, aki hajlandó a Malévat megvenni, vagy a csődbe ment Malév helyén egy új nemzeti légitársaságot üzemeltetni. A Kormány természetesen ez utóbbi utat választotta, azzal a céllal, hogy ha a Malévat nem is sikerül eladni, egy csődbe ment légitársaság helyén lehetőleg a megszűnés másnapjától már egy új nemzeti légitársaság működhessen.

A második Orbán-kormány munkája a Malév tekintetében – csakúgy, mint más területeken – a kárfelméréssel kezdődött. A hónapokig tartó elemzői munka során sikerült feltárni mindazon visszasságokat, amelyek egy részét ebben a dokumentumban bemutattuk. Megjegyezzük, hogy a botrányok és visszasságok szövevénye oly mértékű, hogy annak egyes elemeire mindmáig nem sikerült teljes egészében fényt deríteni.

Ezt követően az volt a Kormány feladata, hogy – immáron a pontos helyzet ismeretében – eldöntse, érdemes-e egy nemzeti légitársaság fennmaradásáért küzdeni. Mára kiderült, hogy pénzben nem mérhető nyilvánvaló előnyök mellett a gazdasági ésszerűség is egy nemzeti légitársaság működése mellett szól. A makrogazdasági elemzések szerint a Malév hiányában mintegy 13 ezer járatpár kiesne a forgalomból, azaz a konkurencia egyáltalán nem, vagy járatritkítással pótolná a kieső szolgáltatásokat. A jelenlegi 45 Malév desztinációból 23-ra várhatóan nem lépne be új szereplő, ezzel teljesen megszűnne a magyar befektetői kapcsolatok szempontjából kiemelt területeken lévő 19 város (köztük balkáni, erdélyi, közélkeleti és skandináv célpontok) közvetlen elérhetősége. Egy visszafogott, mindössze 20%-os point-to-point⁸ utas elmaradás is már közel 500 ezer vendégéjszakától fosztaná meg a hazai szállodákat, minimum 4-5 milliárdos közvetlen és további hasonló mértékű közvetett bevételkiesést okozva. Nem mellékes az sem, hogy a Malév több mint 2600 embernek ad ma munkát, és több mint hatmilliárd forintot költ el mintegy 500 hazai vállalkozásnál, nem beszélve arról az évi mintegy tízmilliárd forintról, amit adóként fizet be a költségvetésbe. Mindezek a tények – még egy veszteséges Malév esetében is! – nyilvánvalóan indokoltá teszik a Kormány Malév fennmaradása érdekében tett erőfeszítéseit.

Miután a Kormány meggyőződött a nemzeti légitársaság meglétének indokoltságáról, a következő feladatának egy megfelelő tapasztalattal rendelkező szakmai befektető keresését tűzte ki célul.

Mindezidáig több jelentős érdeklődővel tárgyaltunk, amelyek közül a legismertebb talán a kínai Hainan légitársaság. A Hainan stratégiai partnere egy, Demján Sándor nevével fémjelzett társaság volt, akik a magyar nemzeti légitársaság kérdésében konzorciumként tárgyaltak a Magyar Állammal. A két magánbefektetői kör a kínai miniszterelnök 2011. júniusi budapesti látogatásakor írt alá együttműködési megállapodást, amelynek „vezérhajója” egy új Malév lett volna, amelyhez megállapodás esetén a Magyar Állam is csatlakozott volna. Kiemelendő, hogy az EU szabályrendszerének és Magyarország érvényben lévő kétoldalú légügyi megállapodásainak való megfelelés miatt fontos, hogy a befektető bevonása utáni cégstruktúra tekintetében érvényesüljön a többségi EU-s, azon belül pedig a többségi magyar tulajdon elve. A légitársasággal való tárgyalások során kiderült, hogy a Hainan – bár elvileg továbbra is érdeklődik a magyar nemzeti légitársaságba való beruházás iránt – a Demján érdekltségébe tartozó társasággal addig tárgyalt, és lehetségesnek vélt konstrukciókat végül nem tartotta megvalósíthatónak. Erről mind a Magyar Kormányt, mind Demján Sándort levélben értesítették.

A kínai légitársaság mellett további fontos európai légügyi szereplők jelezték érdeklődésüket a nemzeti légitársaság üzemeltetésével kapcsolatban. Ezek kilétéről a folyamatban lévő tárgyalások miatt a jelen stádiumban több nem hozható nyilvánosságra.

A befektető keresése mellett a Kormány másik feladata az Európai Unió eljárás kezelése, az ebből fakadó potenciális károk minimalizálása volt. Bár a Gyurcsány-Bajnai kormányok Malévat illető működése lényegében bebiztosította, hogy a Wizz-Air – egy korábbi Malév vezető vezérletével – sikerrel meglékelhesse a nemzeti légitársaságot, a Bizottság jogerős döntését mindezidáig sikerült elhalasztani, ezzel is további értékes hónapokat biztosítva az új befektető bevonásához.

Végül, de nem utolsósorban, a Kormány feladata volt, hogy biztosítsa a Malév számára a fennmaradást az új befektető bevonásáig. Elemi érdekünk, hogy ha úgy adódik, a Malév megszűnése és az új nemzeti légitársaság megalakulása között a lehető legrövidebb idő teljen el, ami szintén csökkentené a járatkiesésekből eredő társadalmi-gazdasági hátrányokat.

A Kormány mindezt az állami finanszírozás biztosításával és a Malév hatékonyságának jelentős növelésével érte el. Az, hogy ez utóbbi valóban lehetséges, arra bizonyíték a Malév utolsó negyedéve, amely hozzávetőlegesen hétmilliárd forint többletbevételt hozott az előző év azonos időszakához képest. A járatok kihasználtsága 75% felett volt, ami meghaladja az európai átlagot is.

⁸ Közvetlen, nem átszálló utasforgalom.

III. KONKLÚZIÓ

Az új Kormány 2010 májusában egy megoldatlan problémákkal, komoly veszteségekkel, adósságokkal és kockázatokkal súlyosan terhelt társaságot örökölt elődeitől. Nem volt racionális hosszú távú terv a társaság talpra állítására. A Malév értékes vagyonát addigra már kiárusították, a cég értéke ezáltal jelentősen csökkent. A társaságot előnytelen szerződések, visszafizetésre váró hitelek és adósságok terhelték. Nyilvánvaló volt, hogy komoly stratégiai döntések meghozatalára, illetve azonnali és koncentrált erőfeszítésekre volt (és továbbra is van) szükség ahhoz, hogy a krízishelyzet súlyosbodását a jelenlegi Kormány el tudja kerülni.

A Magyar Kormány tisztában van a Malév gazdasági, pénzügyi helyzetével és működési körülményeivel, valamint azzal, hogy a megtett erőfeszítések ellenére a külső körülmények alakulása alapvetően befolyásolja a légitársaság jövőjét.

A magyar nemzetgazdaságnak elemi érdeke, hogy az ország légi úton is elérhető legyen. Egy Budapest központú, nemzeti légitársaság hiányában gazdaságunkat középtávon is pótolhatatlan kár érné, ezért a második Orbán-kormány mindent megtesz azért, hogy az ország külföldi direkt légi összeköttetése biztosítva legyen.

A Kormány azonban kényszerpályán van, mivel a Malév működtetése a jelenlegi struktúrában nem tartható fenn tovább. Nemzetgazdasági hasznosságának érvényesüléséhez folyamatos pénzügyi infúzióra szorul. Az állami pénzek juttatására irányuló európai uniós bizottsági vizsgálat eredményeként kiadandó esetleges elmarasztaló határozat ugyanakkor a céget a pénzügyi szakadékba lökné.

A vállalat működésének strukturális és kulturális problémái annyira elmélyültek, hogy a javításra fordítandó erőforrás és energia azok elpazarlását jelentené. A belső és külső összefonódások szoros hálói gyakorlatilag gúzsba kötik a céget irányító menedzsmentet.

A közelmúlt légitársaságot érintő állami intézkedései is mind azt a célt szolgálták, hogy a magyar piac kedvezőbb célpont legyen a potenciális légügyi, szakmai befektetők szemében. Az elmúlt hónapok eredményei bizonyítják, hogy ez a törekvés sikeresnek bizonyult. A megfelelő befektető megtalálására fordított erőfeszítések továbbra is folytatódnak.

Változatlanul kiemelt kormányzati cél, hogy Magyarországon működjön egy Budapest központú nemzeti légitársaság, amely biztosítja a nemzetgazdasági és stratégiai érdekek érvényesülését.



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Kiadja: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
2011. november

A Fehér Könyv a Malév örökségéről című dokumentum letölthető:
www.nfm.gov.hu