



70 ÉV REPÜLŐTÉRI
VÁMSZOLGÁLAT



TARTALOM

Értékes közösség	4
Kivételes múlt, reményteli jövő	5
A repülőtéri vámszolgálat 70 évének története	6
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér története	18
Elszállt 70 év	23
Merre van a kijárat?	25
Fegyverbarátságban 70 éve	26
A repülőtér és a vámszolgálat	27
A minőségi vámszolgáltatás a légi áruszállítás katalizátora	28
Az Év Pénzügyőre	30
Keresőkutyák a repülőtéri vámhatóság szolgálatában	32
Múltidéző a legidősebb Ferihegyi vámparancsnokkal	34
Másodszor tért vissza a légikikötő vámszolgálatának élére	36
Ahová nyúlt, ott eredmény termett	38
Vámosként és rendőrként is az utasok biztonságát szolgáltam	40
Generációkon átívelő hivatás	42

ÉRTÉKES KÖZÖSSÉG

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) Repülőtéri Igazgatósága fontos pillér a nemzetközi légi közlekedés zavartalan és biztonságos működésében. Megszakítás nélkül végzi az utas- és áruforgalom vámellenőrzését. Ügyeleti szolgálata kapcsolatban áll a NAV ügyeleti rendszerével és része a repülőtér vérkeringésének a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Védelmi Programján keresztül. Hatáskörébe tartozik az is, hogy részt vegyen a repülőtéren bekövetkező kényszerhelyzetek felszámolásában.

A Magyarország legnagyobb légikikötőjében működő repülőtéri vámsholálat szerepe nemzetgazdasági szempontból kulcsfontosságú a nemzetközi légi utas- és áruforgalomhoz kapcsolódó feladatai okán. Az igazgatóság évek óta első helyet foglal el a szabadforgalomba helyezések toplistáján, évről évre egyre magasabb vám- és áfabevételt biztosít az államháztartásnak, és vezető helyen áll a kábítószerek-bűncselekmények felderítésében.

A Covid-19-világjárvány kirobbanása szokatlan kihívás elé állította az igazgatóságot. A zökkenőmentes vámkezelés életbevágóan fontos elvárás volt a védőeszkö-

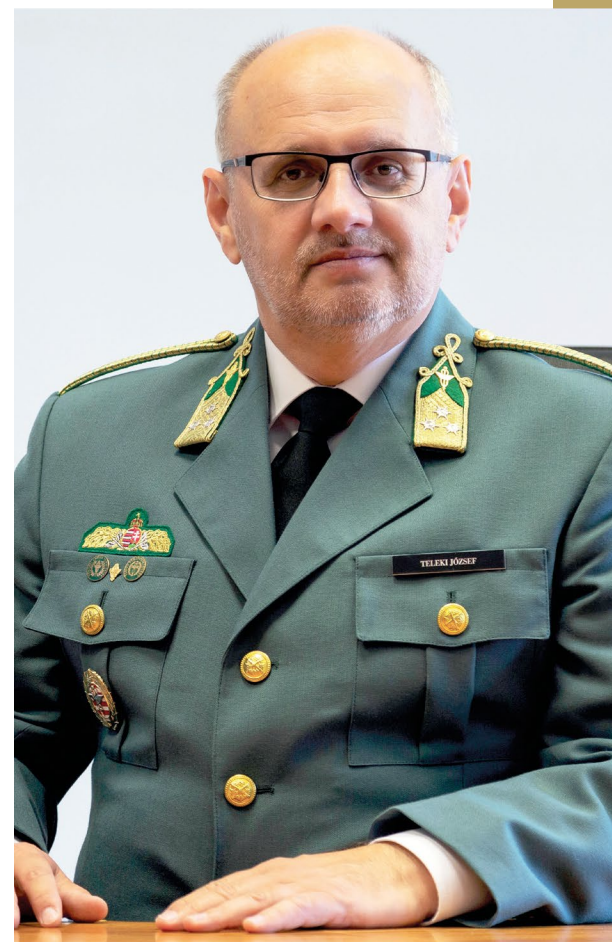
zök, védőfelszerelések és lélegeztetőgépek beszerzésben a védekezésben érintett kormányzati szervek, egészségügyi intézmények, a kereskedelem szereplői, a szállításban résztvevő légitársaságok és egyéb szállítmányozók részéről. Ez minden eddiginél példásabb helytállást követelt munkatársainktól. Ez a szakmai közösség az elmúlt két évben minden körülmények között tudása legjavát adta, és a hivatásból fakadó elkötelezettségét bizonyítva adott választ a vele szemben megfogalmazott társadalmi és szakmai elvárásokra.

A repülőtéri vámsholálat munkatársaira jellemző, megkérdőjelezhetetlen szakmai elköteleződés, az esküben vállalt kötelezettségeknek való megfelelés igénye komoly értéket teremtett az elmúlt évtizedekben. Ez az érték alkalmassá teszi ezt a közösséget és annak tagjait arra, hogy tisztelettel és méltó módon óvják pénzügyőr elődeik rájuk bízott hagyományait. Ennek okán alkalmas arra is, hogy erősítse a hivatásba vetett bizalmat, és maradéktalanul megfeleljen a jövő kihívásainak.



Vágújhelyi Ferenc
NAV-ot vezető államtitkár

KIVÉTELES MÚLT, REMÉNYTELI JÖVŐ



Teleki József
pénzügyőr ezredes, igazgató

Tisztelt Kollégáim!

Különleges esemény hívta életre ezt az ünnepi kiadványt, amelynek lapjain a repülőtéri vámsholálat 70 éves történelme elevenedik meg.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal vezetője Vágújhelyi Ferenc a Repülőtéri Igazgatóság személyi állományának hosszú évek óta tartó kiemelkedő szakmai teljesítménye, valamint a kollektívát jellemző példaértékű szakmai elköteleződése elismeréséül 2022. június 9-i hatállyal emlékszálót adományoz.

Mi, valamennyien, akik ma a nemzetközi légiforgalom hazai fellegvárának számító Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a légi utas- és áruforgalom vámellenőrzésén keresztül az Európai Unió és Magyarország állampolgárainak biztonságáért, a költségvetési bevételek biztosításáért dolgozunk, meggyőződéssel valljuk, hogy a nemes muníciót, mely a repülőtéri vámsholálat mindenkor teljesítményét kiapadhatatlanul táplálja, egyfelől az elődeink által ránk bízott pozitív példából meríthetjük, másfelől a személyi állományt jellemző szilárd szakmai felkészültségre és rendíthetetlen helytállásra alapozhatjuk.

Hiszünk abban, hogy e zászló egyszerre összeköt és megkülönböztet bennünket. Összeköti és még szorosabbra fonja összetartozásunkat, közös múltunkat, céljainkat és reménybeli jövőnket mindazokkal, akik egykori és jelenlegi repülőtéri pénzügyőrként beállhatnak ma e zászló alá.

Ez a zászló megkülönbözteti szűkebb szakmai közösségünket azoktól, akik másik lobogót választottak. A zászló az első ránézésre azonosítja a mögötte felsorakozókat. Aki idetartozik, annak elég egyetlen pillantás, hogy tudja, „közéjük tartozom”.

Őszintén remélem, hogy e kivételes múlttal rendelkező szakmai közösség a jövőben is az eddig megszokott értékteremtő helytállással lesz alkotó fogaskereke a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésének, és mindig lesznek olyan fiatalok, akik úgy döntenek, hogy érdemes e zászló alatt felsorakozni.

Kérem Önöket, hogy forgassák e kiadványt szeretettel, érdeklődéssel és tisztelettel. Az is, aki egykoron a repülőtéri nagy család tagjaként maga is a vámsholálat hírnevét öregbítette.

Szeretettel ajánlom ezt az összeállítást minden jelenlegi kollégámnak, aki esküjéhez híven ma is a hazáját szolgálja a nemzetközi légikikötőben, és jó szívvel ajánlom mindazon pályakezdő munkatársaim számára, akik évtizedek múlva is a szervezeten belül, a saját ráncikban szeretnék majd felfedezni pénzügyőri múltjukat. Nem utolsó sorban pedig tisztelettel ajánlom mindazok figyelmébe, akik külső olvasóként tisztelegnek a repülőtéri vámsholálat hét évtizedes múltja előtt.

Végezetül ezúton is tisztelettel megköszönöm államtitkár úrnak a repülőtéri vámsholálat részére adományozott emlékszálót, ígérjük, hogy e zászló mindig a helytállást, a tisztességet és bajtársi összetartozásunkat fogja jelképezni és erősíteni.

A REPÜLŐTÉRI VÁMSZOLGÁLAT 70 ÉVÉNEK TÖRTÉNETE

‘50-ES ÉVEK

Ebben az időszakban a vámőrséget és a pénzügyőrséget érintő több szervezeti átalakítás zajlott. 1950. március 23-án létrehozták az Országos Pénzügyőri Főparancsnokságot (OPF). Ennek előzményeként még 1949-ben a határvám-ellenőrzési feladatokat végző vámőröket a Pénzügyőrség alá szervezték, mert ez a feladat korábban a Pénzügyminisztérium felügyelete alatt működő Központi Vámigazgatóság feladatkörébe tartozott. Az OPF megalakításával megtörtént a Vámőrség és a Pénzügyőrség összevonása.

A Ferihegyi repülőtér megnyitása előtt a légi forgalom a Budaörsi repülőtéren zajlott, ahol a vámellenőrzéssel kapcsolatos feladatokat a Magyar Fővámhivatali Kirendeltség Közforgalmú Repülőtér Budaörs látta el. Ennek állománya a Központi Vámigazgatóság 1949. augusztus 4-én kelt 52.061/1949. VI. számú irata szerint 9 főből állt.

1950. május 7-én a késő délelőtti órákban ünnepélyes keretek között nyitották meg Budapest új légikikötőjét, a Ferihegyi repülőtérét, a menetrend szerinti légi forgalom a következő napon indult meg.

A Központi Vámigazgatóság 1950. május 31-én kelt, Baksa Árpád központi vámigazgató által aláírt, 51.709/1950. IV. számú irata közölte a vámhivatalok, vámhivatali kirendeltségek, vámhivatali őrsök kódszámait (korabeli helyesírással „Code” számait). A lista szerint a 2. számú Vámhivatal elnevezést a Közforgalmi Repülőtér, Budapest, XVIII. Ferihegy kapta.

Az alig fél éve megalakult Országos Pénzügyőri Főparancsnokság (OPF) nevét Országos Pénzügyőri Parancsnokságra (OPP) változtatták 1950. október 1-jével, a Központi Vámigazgatóság e szervezet keretein belül működött tovább.

1951. április 28-án a Vámigazgatósági Pénzügyőri Parancsnokság 51.030/1-951. IV. számú létszámkimutatása szerint a 2. számú Vámhivatal állománya 10 főből állt.

1952 áprilisában a testület a hagyományos rangokról áttért a katonai rendfokozatokra. Az Országos Pénzügyőri Parancsnokságot 1953. január 1-jével átszervezték, ennek során különválasztották a Pénzügyőrséget és a Vámőrséget. A Vámőrség a Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium felügyelete alá került, egyúttal létrehozták a Vámőrség Országos Parancsnokságát (VOP). A vámügyek államigazgatási feladatainak ellátására megszervezték a Vámigazgatóságot. Ez országos hatáskörű, középfokú hatóságként működött, alátartoztak elsőfokú, helyi szervként a vámhivatalok.

1954. június 29-én a bel- és külkereskedelem közös felügyelete megszűnt, a határvámügyek a Külkereskedelmi Minisztériumhoz (KkM) kerültek. A Vámigazga-

tóság megszűnt, a vámhivatalok végrehajtó szervként megmaradtak. Az átszervezés után a Vámőrség Országos Parancsnoksága a KkM Vám- és Szállítmányozási Főosztály felügyelete alatt folytatta szakmai tevékenységét.

Ebben az évtizedben a be- és kilépő személyek, járművek, valamint a behozott, a kivitt és az átszállított áruk tételes vámvizsgálat alá estek. Az árukról a birtokban tartónak, a szállító vállalatnak írásban kellett árnyilatkozatot adnia. Az utazó meghatározott mennyiségű, úti holminak tekintendő ingóságot, és meghatározott összegű

magyar fizetőeszközt engedély nélkül és vámmentesen tudott külföldre vinni, ezen felüli érték és mennyiség csak engedéllyel volt kivihető. Az utasok 20 forintnál nem nagyobb címletekben legfeljebb 200 forintot vihettek ki kiviteli engedély nélkül, továbbá 100 darab szivarkát, egy-egy gyűrűt és órát, karkötőt és drágakő nélküli nyakláncot, valamint a hölgyek egy pár fülbevalót is. Úti holminak minősült háromnapos ételkészlet, egy fényképezőgép, egy csomag kártya, az utazás időtartamának és céljának megfelelő ruhanemű, és legfeljebb 200 forint értékű ajándék. A belépő utasoknál az úti holmi szintén mentesült a behozatali vámfizetés alól, a náluk lévő külföldi fizetőeszközt korlátlanul behozhatták, de erről értékbehozatali tanúsítványon kötelező volt nyilatkozatot tenni. Minden más vámköteles volt, mely után az utastarifában meghatározott mértékű vámot kellett fizetni. Természetesen ezek a szabályok több alkalommal változtak. Érdekesség, hogy a könyvek kivitele is engedélyköteles volt, valamint a levelek ki- és behozatala is tiltott volt, levelet csak postán lehetett a határon átküldeni. Az utasforgalomban vámmentesen behozható vámárúk összértéke 1958 szeptemberében az addigi 200 forintról 1000 forintra, majd még év vége előtt 5000 forintra emelkedett. Ez két-háromszorosra volt az akkori havi nettó jövedelemnek. A változás az eljárások számát csökkentette, így az ellenőrzés célirányosabbá válását segítette. A vámtiszték a tiltott vagy korlátozás alá eső áruk behozatalának megakadályozására fókuszálhattak. A vámtétel egységesen 40 százalék volt, ezt az áru belföldi értéke után szabták ki. Ebben az évtizedben az utasok fényképezőgépet és távcsövet is csak feladott poggyászban szállíthattak.

Az utasok ellenőrzése Ferihegyen egy közös teremben történt, az induló és érkező utasokat csak egy szakaszon választották szét. Az 1950-es években az utasok kis száma miatt a külföldre utazók repülőtéri ügyintézése, a jegykezelés, a poggyászfeladás, a vám- és útlevélvizsgálat alig háromnegyed óra alatt lezajlott. Ebben az évtizedben naponta átlagosan 6-8 járat fordult meg a repülőtéren, 60-80 utassal. 1956. október 23. után a ferihegyi légi forgalom nagyrészt teherszállító repülőgépekből állt, naponta akár 20-25 gép hozott segélyszállítmányt, elsősorban élelmiszert és gyógyszereket. A nemzetközi polgári repülés csak 1957 februárjában indult újra. Az évtized végén a Budapest–Prága járat volt a legforgalmasabb. 1958-ban és 1959-ben két lépcsőben átadták a tranzitszállodát. Ez az északi szárny két emeletén kapott helyet. 38 szobában összesen 85 főt tudtak elhelyezni. 1965-ben a szálloda méretét és kapacitását a felére csökkentették. Jelenleg itt működik az igazgatóság Rendészeti Koordinációs Osztálya, valamint Határellenőrzési- és Jövedéki Osztálya.

‘60-AS ÉVEK

1963. február 1-jén megszűnt a Vámőrség Országos Parancsnoksága, ezzel egyidőben létrejött a KkM Vámfőigazgatóság, amelyet 1964. augusztus 25-én ismét a Pénzügyminisztérium irányítása alá helyeztek. Ezután összevonták az Országos Pénzügyőr Parancsnoksággal, így jött létre a Pénzügy- és Vámőrség (PV), és központi szerve, az Országos Pénzügy- és Vámőri Parancsnokság (OPVP). Innen datálódik a vámszervek kettős alárendeltsége – még sokan emlékszünk a PM-KkM együttes rendeletekre – mert a főfelügyeletet a Pénzügyminisztérium látta el, azonban az áruforgalommal

kapcsolatos vámügyekben a külkereskedelmi miniszter továbbra is szakfelügyeletet gyakorolt. Egyes áruk vámkezeléséhez a pénzügyminiszter, míg másokéhoz a külkereskedelmi miniszter engedélye volt szükséges, a vámtarifát és az árumagyarázatot, valamint az áruforgalomhoz kapcsolódó vámügyi rendeleteket a két miniszter közösen adta ki. Az OPVP megyei és fővárosi pénzügy- és vámőri parancsnokságokra tagozódott, ezek alatt működtek a vámhivatalok.

1966-ban újabb átszervezés következett, a szervezet új nevet is kapott: Vám- és Pénzügyőrség (VP), melynek irányítását a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága (VPOP) látta el. A VP határvámhivatalaiban a szolgálatot ellátó állomány megnevezése ekkor lett „pénzügyőr”, igaz, feladatuk azóta is döntően a vámellenőrzés, és a csempészet megakadályozása.

1968. szeptember 9-én a Ferihegyi repülőtér Budapest XVII. kerületétől a



Malév-légikísérők - Fortepan / MHSZ, 1966

XVIII. kerület közigazgatási területéhez csatolták. 1969-ben hazánk csatlakozott a nemzetközi polgári repülésről szóló chicagói egyezményhez, így Ferihegy ICAO-kódja LHBP lett.

Az 1960-as években a vámmentes utastarifán felüli érték vámja, ha összege az utastarifa kétszeresét nem haladta meg, egységesen 40 százalék volt. 1968-tól a megengedett darabszám feletti tárgyak után, de még értékhatáron belül a belföldi ár 80 százalékának megfelelő vámot kellett fizetni. A csempészési és jogtalan értékesítési esetek miatt 1967 júliusától tiltották a szeszes ital behozatalát, és kakaóból is csak személyenként legfeljebb fél kilogramm volt Magyarországra hozható vámmentesen. A külföldi mozgókép- és hangfelvételeket, sajtótermékeket, nyomtatványokat csak szakirányú vizsgálat, (cenzúra) után lehetett behozni.

A vámmentes értékkeretet 1962 júliusától 4000 forintra csökkentették, a csoportos útlevéllal utazók viszont csak 1000 forint belföldi értéket meg nem haladó összegig hozhattak be nem kereskedelmi mennyiségű árut. Kivitelkor 1958-tól az ajándéktárgyak összértéke a 400 forintot nem haladhatta meg. 1967-ben ez az összeg 1000 forintra emelkedett. Azonban a nemesfém tárgyak és bélyegek kivitelét továbbra is tiltották, akárcsak a hivatalos iratok kivitelét is.

Ebben az évtizedben, részben az enyhülő szabályozásnak köszönhetően a repülőtér utas- és áruforgalma jelentősen és folyamatosan emelkedett, ez az évtized közepére átalakításokat és bővítéseket eredményezett.

A növekedés magával hozta a csempészési kísérletek megjelenését, be- és kifelé egyaránt. Az évtized egyik legnagyobb értékű készpénzcsempész esete 1964-ben történt. Akkor egy évekig Svájcban élő, magyar üzletkötő nő kabátzsebeiben 92 ezer svájci frankot csempészett be a repülőtérre. A pénz az akkori hivatalos árfolyamon átszámolva 245 180 forintnak felelt meg, azonban a valutaínség miatt „virágzó” fekete piacon akár 920 000 forintot is adtak volna érte.

Ebben az időszakban jellemzővé vált az aranyékszer-csempészet, illetve a sportolók jogsértései is megsokasodtak, talán mert ők többet és többször utazhattak legálisan külföldre. Az évtized első éveiben az alkalmi csempészek jelentős része a szebbik nemhez tartozott.

A 2. számú Vámhivatal létszáma 1966-ban 41 főből állt, nappali szolgálatot 5 fő, utasforgalmi szolgálatot 27 fő, áruforgalmi szolgálatot 5 fő, az induló és érkező gépek ellenőrző vizsgálatát és a catering ellenőrzését 4 fő látta el. Az állandó nappali szolgálatot ellátók közé tartozott a parancsnok. Hozzá tartozott az általános személyzeti és vámügyek, valamint a büntetőügyek ellenőrzése, részben ezek elvégzése is. A parancsnokhelyettes feladata volt a számadások felülvizsgálata, a bevételi naplók vezetése, a gazdasági ügyek intézése, de sürgős esetben az utasforgalomban be- és kiléptetést is végzett. Egy fő intézte a vám- és deviza-büntetőügyeket, a vámügyekben benyújtott kérelmeket, a vámkéziraktár kezelését és a tételek végelintézését, de sürgős esetekben besegített az utasforgalom ki- és beléptetésében is. Egy fő az előző napi sajtótermék-visszatartással kapcsolatos feladatokat, a kivándorlók kiviteli ellenőrzését végezte, személyi ellenőrzéseket tartott. Sürgős esetben az utasforgalomban vámvizsgálatot végzett, elkészítette az állandó jellegű iratokat, jelentéseket. További egy fő az előző és aznapi expedírálandó ügyiratokat, vámszaki vonatkozású okmányokat postázott, felülvizsgálta az egyes naplókat és mellékleteiket. Végrehajtotta a naponkénti postajáratot, beleértve az ügyintézkést és az egyes áruk értékelését a szakmai vállalatoknál. Sürgős esetekben elvégezte a kilépő utasok vámvizsgálatát is. Utasforgalomban háromszor 9 fő 12-24-es váltással teljesített szolgálatot. Feladatuk az utasforgalomban az összes vám- és büntetőrendelkezéssel kapcsolatos vámigazolás kiadása, illetve a „tényálladáki” jegyzőkönyvek elkészítése volt. Általánosságban felderítéssel is foglalkoztak. Az áruforgalmi raktárakban 2 fő 6 és 21 óra között napi váltással, 1 fő 6 és 14 óra között, 1 fő 14 és 22 óra között, 1 fő 8 és 17 óra között látta el az áruforgalom vámellenőrzését. Az ellenőrző és cateringvizsgálatot 2 fő 6 és 14 óra között, és 2 fő 14 és 22 óra között látta el. 22 óra után az ellenőrző gépvizsgálatot és a vizsgálatot a raktárakban is az utasrészleg 1-1 tagja látta el. A naponkénti szolgálatban lévő 9 fős utasrészleg látta el a ki- és belépő utasforgalmat is. A helyzettől függően foglalták el helyüket: ha egyidőben be- és kilépő utasok is voltak, akkor mindkét helyen, ha csak kilépő vagy belépő utasok jelentkeztek, akkor az egész részleg egy helyen végezte feladatait. Nappal, ha szükséges volt, a nappali szolgálatot teljesítők is végeztek utasvizsgálatot. (Völgyi István pénzügyőr őrnagy, vámhivatalparancsnok 1966. március 4-én kelt szolgálatrendezési tervezete alapján.)



Vámvizsgálat - Fortepan / MHSZ, 1971

’70-ES ÉVEK

Ebben az évtizedben ugrásszerűen növekedett a légi forgalmat igénybe vevők száma, és az áruforgalom is egyre jelentősebbé vált. Ezért a repülőtérre folyamatos volt a bővítés, átalakítás: teljesen elkülönítették az induló és az érkező utasokat; a terminál indulási oldalán elkészült az 1100 négyzetméter alapterületű jegykezelési csarnok, ahol 14 pult szolgálta ki az utazóközönséget. Új helyre, az új csarnok főcsarnok felőli részéhez került a kilépő vámellenőrzés, átadták az érkezési csarnok könyvszerkezetes épületét – a bővítésekkel a terminál alkalmassá vált évi 3 millió utas kiszolgálására.

1971. február elsején a belügy-, a pénzügy-, valamint a postaügyi miniszter együttes utasításban szabályozta a légi utasok, valamint a határterület alaposabb ellenőrzését. A korábbi, szűrőpróbaszerű ruházat- és csomagátvizsgálást felváltotta a kötelező, minden utasra és csomagra kiterjedő utasbiztonsági ellenőrzés. Erre a feladatra a 2. számú Vámhivatalt jelölték ki, a szükséges technikai eszközöket is biztosították: elsőként fémkereső kapukat, majd röntgensugaras csomagátvilágító berendezést és kézi fémkereső készülékeket.

Ekkor vetették be először a repülőtérre a kábítószerkereső szolgálati kutyákat. 1971. év végétől Axel és Bütyök derítette fel a visszaéléseket. A Közel-Keletről induló és Budapesten átszálló utasok között fordult elő hasiscsempészet. A kutyák a feladott poggyászokat ellenőrizték, így rövidesen visszaesett az ilyen, átszállókhöz kapcsolódó esetek száma. A kutyák mellett már kábítószerterestek, reagensfolyadékok is segítettek a pénzügyőrök munkáját. A legnagyobb felderítés 1972. március 19-én történt, a damaszkuszi járattal érkező 6 utas dupla fenekű bőröndökben összesen 79,25 kilogramm hasist akart továbbvinni Budapestről Zürichbe, illetve Frankfurtba.

1973. május 22-én, 6 órakor megkezdte működését a repülőtér érkező oldalán a kétfolyosós rendszer, azaz kialakították a piros és a zöld folyosót. Így megszűnt az addig minden utast érintő, kötelező írásbeli árnyilatkozat-adás. Egyszerűsödött és gyorsabbá vált a vámellenőrzés. Az 1973. április 29-i, dr. Terpitkó András pénzügyőr vezérőrnagy, a Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka által aláírt 12.357/1973. VPOP. számú irat így fogalmazott: „A zöld és piros folyosó rendszer beindítását követően a légiforgalomban külföldről érkező utasoknak, amennyiben a behozott áruk együttes belföldi forgalmi értéke a 4.000.-Ft.-ot, csoportos útlevéllal utazók esetében az 1.000.-Ft.-ot nem haladja meg és azok fajtánkénti mennyisége az Utasforgalmi Vámtarifa 4. hasábjában meghatározott mennyiségi kereteket nem haladja meg, írásbeli árnyilatkozatot nem kell adni.”

A csempészet a forgalom növekedésével egyenes arányban nőtt: jóval többen utaztak, és az 5000 forint belföldi értéket meghaladó áruk után továbbra is 40 százalék vámot kellett fizetni. Ebben az évtizedben elsősorban nyugati árukat, itthon nem kapható luxuscikkeket, arany ékszereket kíséreltek meg a vám megkerülésével bejuttatni, és megkezdődött a műszaki cikkek nagyobb arányú behozatala is. A kifelé irányuló forgalomban még mindig az ékszerek, érmék és a készpénz jogellenes kivitelét kísérelték meg leggyakrabban.

Az évtizedben a 2. számú Vámhivatal állománya is lassan, de folyamatosan bővült, 1973 decemberében a hivatal létszáma 46 főt tett ki, ez 1975 februárjára 48 főre emelkedett. 1978-ban már közel 60 főből állt az állomány.

'80-AS ÉVEK

Ezt az évtizedet az igazán nagyarányú fejlesztések jellemezték, hiszen a Minisztertanács 1977-ben döntést hozott a Ferihegyi repülőtér új utasforgalmi épületének felépítéséről, azaz a 2. Terminálról. Ugyanekkor döntöttek egy hosszabb leszállópályáról, az új irányítótornyról és további hangárok-ról is. A 2. Terminál alapkövetését 1983. november 16-án tartották, ezen a Minisztertanács elnöke és az osztrák szövetségi kancellár is részt vett. Az épület ünnepélyes átadása 1985. október 28-án, ünnepélyes keretek között, a megnyitás 1985. november elsején hajnalban történt. Az első induló gép a Malév Budapest–Szófia járata volt, az első gép Thesszalonikiból érkezett. A 2. Terminál átadásakor évi 2-2,2 millió utas kiszolgálására volt alkalmas.

Az indulási szinten az utasok a 20 jegykezelő pult egyikénél feladták a csomagjaikat, és megkapták a beszállókártyájukat, majd a vámvizsgálat következett. Itt, még a csomagszalag mellett vonták vámellenőrzés alá a feladott, és a kézipoggyászt is. A 20 pult közül négyenél röntgenkészülék is működött. Ha a pénzügyőr mindent rendben talált, továbbította a feladott csomagokat a futószalagon a poggyászkezelő csarnokba. Következett az útlelvizsgálat, majd az utasok biztonsági ellenőrzése. Ez négy fémkereső kapu és poggyásztvizsgáló röntgen segítségével történt. A német gyártmányú, Heimann Hi-Scan 6040 TS készülékeket 1982-ben kezdte alkalmazni a 2. számú Vámhivatal az utasbiztonsági ellenőrzések végrehajtásához, még a Ferihegy 1. Terminálon.

Az érkezési szinten az utasok először útlevél-ellenőrzésen estek át, majd a csomagszalagokról felvették feladott csomagjaikat. A vámvizsgálatra kialakított tíz folyosó egyikén át hagyhatták el a vámterületet. A folyosók közül általában egy üzemelt piros folyosóként és kettő-négy zöld folyosóként. A folyosók színe egy kapcsolóval változtatható volt, így rugalmasan lehetett alkalmazkodni a forgalom volumenéhez.

A 2. számú Vámhivatal a terminál F-szárnyának második emeletén kapott szolgálati helyiségeket, parancsnoki irodákat, női- és férfiöltözőket, de itt, az utasoktól elkülönítetten történt a Malév hajózó személyzet vám- és útlevél-ellenőrzése is.

Az érkező és az átszálló utasok vámelőnézése továbbra is kiemelt feladat volt, hiszen ebben az időben sok magyar szakember dolgozott külföldi kiküldetésben, illetve turistaként is egyre többen utaztak, s a piros folyosón olykor sorban álltak az elvámolnivalóval érkező utasok. Továbbra is a műszaki cikkek – cordless telefonok, videómagnók, rádiósmagnók és kvarcórák – voltak a slágertermékek,



Fortepan / Szalay Zoltán - 1986 Ferihegy 2. Kilépő utasok vámvizsgálata

de az ékszereket, majd később a ruhaneműt is számtalan esetben vámelőnéztek. A kábítószer-felderítés eset-száma átszálló forgalomban a '70-es évekhez képest visszaesett, de az érkező utasok között továbbra is előfordult, akár nagyobb mennyiségben is. Az évtized egyik legjelentősebb kábítószer-felderítése mégis egy átszálló utashoz kapcsolódik. 1989-ben egy jordán állampolgár az induló tranzit különböző pontjain kisebb csomagokban, összesen 22 kilogramm kábítószer rejtett el. Az induló utasok továbbra is gyakran tételes vámvizsgálat alá estek. Még ebben az évtizedben is szigorú szabályok vonatkoztak a kivihető készpénzre, a jellemző bűncselekmény a devizagazdálkodás megsértése bűncselekmény volt. 1987-ben 483 utassal szemben indult ilyen eljárás. 1983-ban egy magyar nő a kézitáskája aljában 177 000 forintot akart „átcsempészni” a határon, ez az összeg egy kezdő pénzügyőr körülbelül 50 havi fizetésének felelt meg. A hölgy elmondása szerint a reptér előtt valaki a kezébe nyomta a táskát, ő pedig szíveségből magánál tartotta.

A két terminál üzemelésével a szolgálati helyek, ellenőrzési helyszínek



Az irányítótorny építése - Fortepan / UVATERV, 1981



2. Terminál - Fortepan / Szalay Zoltán, 1985

„Csupa bizonytalanság a jövőnk – ezzel együtt ellentmondásos is: soha ennyi felderítésünk nem volt, mint az elmúlt évben.”

száma a duplájára emelkedett, így több személyzeti és szervezeti intézkedés is történt a vámelőnézési feladatok ellátására. Ekkor alakították ki a vámhivatal ügyeleti szolgálatát, illetve már 1982-ben megkezdődött az új pénzügyőrök toborzása, talán először újsághirdetés feladásával. 1985-ben a 2. Terminál megnyitása előtt a 2. számú Vámhivatal létszáma 100 fő volt, ekkor további 60 fővel bővült az állomány. Az állomány 50 százaléka két évnél kevesebb szolgálati idővel rendelkezett, közülük szintén csak az 50 százalék végezte el az alapfokú szaktanfolyamot. „Csupa bizonytalanság a jövőnk – ezzel együtt ellentmondásos is: soha ennyi felderítésünk nem volt, mint az elmúlt évben...” – nyilatkozta a Pénzügyőrök Lapjának 1986-ban Laczó László pénzügyőr százados, vámhivatal-parancsnok. A szolgálatsszervezés az utasforgalomban szinte megegyezett a maival: egy szolgálati helyen/ellenőrzési ponton két részleg dolgozott, kétnapos váltásban. Minden részlegben 1-1 fő teljesített 24/72-es váltásban szolgálatot. Az évtized végén a vámhivatal vezetése 3 főből állt, 12 fő látta el a vámjogi, szabálysértési, személyzeti, gazdasági és igazgatási feladatokat, a vámhivatal 4 fő kutyavezetővel, 4 fő ügyeletessel és 1 fő gépkocsivezetővel rendelkezett. Az 1. Terminálon 2-2 részleg teljesített szolgálatot a kilépő és a belépő vámterületen, illetve az utasbiztonsági ellenőrzés helyszínén. Ez összesen 41 főt tett ki. A 2. Terminálon szintén 6 részleg teljesített szolgálatot, 52 fős létszámmal. Az áruforgalomban egyidejűleg 22 fő látta el a vámelőnézési feladatokat. A 2. számú Vámhivatal tényleges létszáma 1988 végén 139 fő volt.

'90-ES ÉVEK

Ebben az időszakban számos olyan esemény történt, amely hatással volt a légi forgalom alakulására, annak kezelésére és ellenőrzésére. Ez volt az Öbölháború, a taxisbloká, a délszláv háború, és a rendszerváltás egyik következményeként a jogszabály-módosítások évtizede. Módosult a Büntető törvénykönyv, 1995. december elsején az Országgyűlés elfogadta a vámtörvényről szóló 1995. évi C. törvényt és a vámtarifáról szóló 1995. évi CI. törvényt.

1989-ben az ICAO szigorúbb repülésbiztonsági ajánlásokat fogalmazott meg a tagállamoknak, így a hazai utas- és repülésbiztonsági feladatokat is átszervezték. A Minisztertanács 1990. áprilisi határozata alapján a 24/1990. (IX.5.) BM rendelettel létrehozták az ORFK Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóságát, így az utasbiztonsági ellenőrzés a Vám- és Pénzügyőrségtől átkerült a rendőrség feladatkörébe.

1990-ben a Ferihegyi repülőtér teljes forgalma 2 477 349 utas volt, ezután a forgalom visszaesett, az utasforgalom csak 1994-ben haladta meg, az áruforgalom pedig 1995-ben közelítette meg az 1990-es szintet.

A repülőtér bővítése sem állt le, 1991. augusztus elsején átadták a General Aviation (kisgépes) Terminált, majd 1998. október elsején az új, 2/B. Terminálon is megkezdődött az utasok kiszolgálása.

Az 1990-es évekre hazánk és a Ferihegyi repülőtér a kábítószercsempészek belépési pontja lett. Elsősorban kokain- és heroinfelderítésekre került sor. A külföldi állampolgárságú elkövetők mellett megjelentek a magyar csempészek is, nemritkán a gyengébbik nem képviselői. Ekkor jelentek meg a kábítószer nem poggyászban, csomagban elrejtő csempészek, hanem a nyelők. Ők a kábítószer kapszulákban, kis tasakokban lenyelve, a testüket rejték helyként használva kísérelték meg a behozatalt. Természetesen más áruk csempészete is jellemző volt: 1991. december elsején egy eredetileg Zágrábba tartó repülőgép a délszláv háború miatt Ferihegyen hajtott végre leszállást. A rakományt kamionnal tervezték továbbszállítani. A szállítólevelek szerint a rakomány címzettje egy nigériai kórház volt, a rakomány kórházi és egészségügyi felszereléseket tartalmazott. A vámellenőrzéskor fény derül a valós tartalomra: mintegy 11 tonna fegyver, rakéta, robbanószer és lőszer bújta meg a ládákban. Egyéb áruk is előfordultak, a készpénz, az arany ékszerek, a műszaki cikkek és az eladásra szánt, kereskedelmi mennyiségű áruk vezették a felderítési toplistát.

1993. október elsején megalakították a Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnokságát, mint hatósági jogkörrel rendelkező közép-fokú szervet. Alárendeltségében működött az 1. számú Repülőtéri Vámhivatal az áruforgalom, és a 2. számú Repülőtéri Vámhivatal az utasforgalom ellenőrzésére. A három szerv együttes létszáma 1995-ben 126 fő volt. Az állományról nyilatkozott Buzás András pénzügyőr őrnagy 1994 augusztusában a Pénzügyőrök Lapjának: "Az itt lévők 47 százaléka pályakezdő. A szakembereknek ez elég sokat mond. De ennek a ténynek ellentmond az, hogy nagyon büszke vagyok erre a csapatra, ugyanis a tavaly elért közel 160 millió forintos felderítésünket – ami az 1992. év duplája – ezzel az állománnyal értük el, és az év első felében már 540 millió forintos felderítést, csaknem a négyszeresét hoztuk."

Kiss Nóra pénzügyőr őrmester vadászfegyver behozatalát ellenőrzi a 2. Terminálon



AZ ÚJ ÉVEZRED, A 2000-ES ÉVEK

A változások nem csak felgyorsultak, hanem állandósultak is, hiszen a repülőtér a kínálati oldalon követte az igényeket, az ellenőrzést végző hatóságok pedig ehhez alkalmazkodtak. A Ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 2000-ben 4 696 752 fő volt. Az évtized meghatározó és megrázó eseményei a 2001. szeptember 11-i, New York-i és washingtoni gépeltérítéses terrorcselekmények, amelyek jelentős hatással voltak a nemzetközi légi forgalomra. Ezután szigorították az utasbiztonsági előírásokat és a határforgalom ellenőrzését is. Ugyanakkor az előző évtized végén indult, menetrenden kívüli charterjáratok szárnyaltak. A diszkont légitársaságok („fapados” légitársaságok) is elindultak, szolgáltatásaikat egyre több utas vette igénybe. Budapesten 2003-ban kezdték meg működésüket, elsőként a SAS leányvállata, a német Germanwings és a Sky Europe.

Ismét elérkezett a következő átépítés ideje: 2003-ban felújították a 2A. Terminál induló utascarnokát, így a kilépő utasok a 2B. Terminálról indulhattak. 2003. május 22-től a diszkont légitársaságok forgalmát Ferihegy 1. fogadta, azonban az épület már nem volt alkalmas ilyen volumenű forgalom kezelésére, ezért 2004 szeptemberében bezárták és átépítették. Ennek eredményeként a terminál alkalmassá vált éves szinten 2,5 millió utas kezelésére is.

2004. május 1-jén hazánk az Európai Unió tagja lett, így a vámszabályokat egységesítették. Az unión kívülről érkező utasok kézipoggyászát az első, unión belüli leszálló repülőtéren kellett vámellenőrzés alá vonni, míg a feladott poggyászokat csak a célállomáson. Induló utasoknál a feladott poggyászokat a feladás helyén, míg a kézicsomagokat az utolsó uniós repülőtéren ellenőrizték. A belépő vámterület átalakításakor a meglévő piros és zöld folyosó mellé egy kék folyosót alakítottak ki, ezt csak az unión belüli járatok utasai vehetik igénybe.

2007-ben a belépő vámterület zöld folyosóján már röntgenberendezést alkalmaztak a vámellenőrzéseknél, a befelé irányuló jogsértések felderítésére. Ebben az évtizedben vált jellemzővé a védett állatok és azokból készült termékek jogellenes behozatala, a nagy mennyiségű dohánytermékek felderítése, valamint a kulturális javak mellett a táplálékkiegészítők, potencianövelő szerek is megjelentek, a hagyományosnak mondható ékszerek és műszaki cikkek – telefonok, laptopok – mellett. 2004 júliusában egy magyar állampolgár 5000 szivart, míg októberben egy izraeli állampolgár 6000 potencianövelő tablettát kísérelt meg behozni. Két évvel később egy szerb állampolgár a zöld folyosón 25 kilogrammnyi ezüst ékszerrel a bőröndjében akart áthaladni. 2008-ban egy brit állampolgár kézipoggyásza több, mint 1000 ókori és középkori pénzürmét tartalmazott. A kábítószeresek sem tűntek el a forgalomból: egy kanadai állampolgár duplafalú bőröndje 3 kilogramm heroint rejtett 2002-ben. Az elkövetkezendő években összesen 21 fő ellen indult eljárás, amiért testükben kíséreltek meg kábítószer behozni.

2005-ben a 2. számú Repülőtéri Vámhivatal kutatócsoportja a természetvédelem érdekében kifejtett munkája elismeréseként Pro Natura emléklapettet vehetett át.

A 2010-es évek

A Vám- és Pénzügyőrség 2010. december 31-én a nemzetgazdasági miniszter által kiadott okirattal megszűnt, 2011. január 1-jén megalakult a Nemzeti Adó- és Vámhivatal. A repülőtéri vámszerv a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Központi Repülőtéri Főigazgatósága elnevezést kapta. 2013-ban a repülőtéri vámszervek létszáma 244 főt tett ki. A főigazgatóság a korábbi évtizedek gyakorlatának megfelelően két alsófokú szervvel rendelkezett, az 1. számú Repülőtéri Igazgatósággal és a 2. számú Repülőtéri Igazgatósággal. 2016-ban ismét átszervezés következett, az addigi három szervezet egybeolvadt, és megalakult a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatósága 195 fős tényleges létszámmal.

2012-ben a Magyar Posta Zrt. Nemzetközi Posta Kicserélő Központ áttette székhelyét a Liszt Ferenc Budapest Nemzetközi Repülőtérre, így a postai küldemények vámkezelése itt történt. A postaforgalom ellenőrzésekor számos jogsértő cselekményt derítettek fel, ez a tendencia napjainkra sem változott.

A kábítószer felderítése továbbra is fontos szerepet kapott, ezt a tevékenységet modern technikai eszközök segítik ma is a kábítószer-kereső szolgálati kutyák mellett. 2018-ban két portugál állampolgár három duplafalú bőröndben összesen 14 kilogramm heroint kísérelt meg behozni Svájc-ból. Egy évvel később egy brazil állampolgár bőröndjében, összesen 300 kis csomagban, több, mint 3 kilogramm kokain lapult. Utasforgalomban a jogellenesen behozni szándékozott termékek köre nem igazán változott: dohánytermékek, készpénz, műszaki cikkek, luxustermékek, ékszerek. Posta- és áruforgalomban a kábítószer, a hamis termékek és engedély nélküli gyógyszerek, gyógyszerkészítmények. 2019-ben az áruforgalomban egy 4 tonna súlyú hamis LEGO-játékszállítmányt derítettek fel a pénzügyőrök.

2019-ben érte el a Liszt Ferenc repülőtér a legmagasabb utasszámot: 16 173 489 utas fordult meg a légikikötőben, illetve 135 521 tonna légi áru kezelése történt meg. A brexit 2020-ban jelentős hatást gyakorolt az ellenőrző hatóságok munkájára is, a 2019. évi adatok szerint az utasforgalomban 2,1 millió utas indult vagy érkezett a szigetországból, így ez a forgalom 2020-ban már harmadik országos forgalomként jelent meg.

Az igazgatóság tényleges létszáma 2015-ben 230 főt tett ki, ez az évtized végére 199 főre csökkent.



A 2020-as évek

2020-ra a Covid átrendezte a légiforgalmat is, a pandémia következtében az utasforgalom jelentősen csökkent, míg az áruforgalom továbbra is folyamatosan növekszik. Egyes szegmenseiben jelentősen átalakul, követve ezzel egyébként a globális trendeket. Az igazgatóság számára továbbra is alapfeladat a költségvetési bevételek biztosítása, és ehhez kapcsolódóan a vám eljárások gyors és szakszerű feldolgozása. Ez utóbbi hatalmas kihívást jelentett az igazgatóság számára, hiszen a 22 euró alatti küldemények áfamentességének eltörlése, valamint az e-kereskedelem további bővülése megsokszorozta a vámkezelések számát. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér HUB-jellege is tovább erősödik, ez további, új gazdálkodók megjelenését vonja maga után. Az igazgatóság munkatársai részt vesznek a CDPS vámadatfeldolgozó-rendszer import- és exportmodulját érintő, fejlesztést célzó munkacsoportokban. A 2021. július elsején elindult eVAM sikeresen működik, fejlesztése folyamatos.

Megkezdődött a szolgálati keresőkutyák létszámbővítése. A kilépő utasok áfa-visszaigényléséhez kapcsolódó kiléptetések és ellenőrzések digitalizációja, illetve elektronikus támogatása érdekében létrehozott munkacsoport szakmai munkájában való részvétel is folyamatos. A 1. Terminál tervezett újraindítása kapcsán a vámhatósági ellenőrzési helyszínek kialakítása és azok fizikai megvalósítása, a szükséges infrastruktúra kialakítása és az eszközök, valamint a humán erőforrás tervezése zajlik.

Az elmúlt két évben az igazgatóság által felderített bűncselekmények esetszáma közel duplájára emelkedett, elsősorban a kábítószerhez kapcsolódó jogsértések miatt. Ezenél a növekedés majdnem háromszoros, így 2021-ben 1060 ilyen felderítés történt. A vámigazgatási törvénysértések kapcsán az esetszám egy év alatt 1091-ről 1910 esetre nőtt, de a készpénz-bejelentésekkel kapcsolatos felderített jogsértések is majdnem 100 százalékkal emelkedtek.

Az igazgatóság tényleges létszáma 2020-ban 195 fő volt, ez egy évvel később 204 főre bővült.



Jánváry Csaba pénzügyőr törzsőrmester utasvizsgálatot végez (Pénzügyőrök Lapja 1968. december).



Az utasok a Ferihegyi repülőtér vizsgálótermébe érkeznek a gépről, ahol a vizsgálóasztaloknál egyenként történik az ellenőrzésük (Pénzügyőrök Lapja 1968. március).



1970. március 8. Kalydy Zoltán pénzügyőr százados, a 2. számú Vámhivatal parancsnoka Káldor György határőr alezredes, FEP-parancsnok és Primusz Károly, a MALÉV kereskedelmi osztályvezetője megbeszélést tart (1970. Pénzügyőrök Lapja).

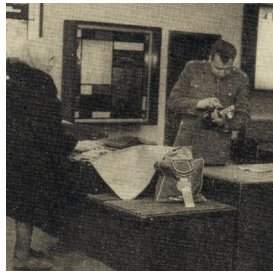


Gede Csabáné pénzügyőr szakaszvezető induló utas vámellenőrzését végzi a Ferihegy 1. terminálon (1977. Pénzügyőrök Lapja).

1968.

Dr. Fodor Sándor pénzügyőr százados, részlegvezető egy filmfelvevőgép alkatrészeit vámkezezi a Ferihegyi repülőtéren (Pénzügyőrök Lapja 1968. március).

1968



1968

Mitró Gyuláné pénzügyőr őrmester egy érkező utas és poggyásza vámvizsgálatát végzi a Ferihegyi repülőtéren (Pénzügyőrök Lapja, 1968. március).

1968



1970

Bagaméri Erzsébet pénzügyőr hadnagy és Mitró Gyuláné pénzügyőr őrmester lefoglalt egészségügyi cikket vesz nyilvántartásba (1970. Pénzügyőrök Lapja).

1970



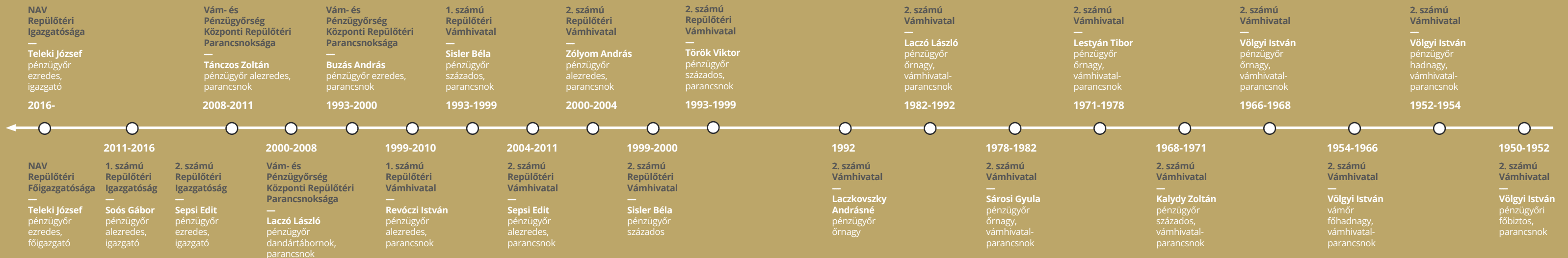
1975

A vámhatóság végzi az utasbiztonsági ellenőrzést – Fémkereső kapu Ferihegy 1-en.

1977



A REPÜLŐTÉRI VÁMSZERV VEZETŐI 1950-TŐL



A BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR TÖRTÉNETE

Miért Ferihegy?

Az 1700-as évek végén a Vecsés és Rákoshegy közötti területet Mayerffy Xavér Ferenc bérelte a Grassalkovich családtól. A sörfőzésben már jelentős sikereket elért Mayerffy szőlőtermelésbe kezdett a birtokon található, körülbelül 150 méter magas homokos dombon. A Mayerffy család mintagazdasága az 1830-as évekre Feri major néven vált ismertté, az 1850-es években készült térképeken pedig már Ferihegy pusztja néven tűnt fel a mai repülőtérnek otthont adó terület.



A repülőtér átadásakor - Fortepan / UVATERV 1950

A magyar repülés története az 1910-es évekre nyúlik vissza, mikor Rákosmező volt a kísérletező pilóták terepe és a kedvelt repülőnapok helyszíne. Ennek emlékét napjainkban a mai XVII. kerületi Helikopter lakóparkban számos utcanév őrzi. A nemzetközi polgári légiközlekedés 1918-ban indult el Magyarországon, a Bécs és Budapest közötti rendszeres járatok forgalmát az 1916-ban megnyitott Mátyásfüldi repülőtér bonyolította, amely 1922-től az ország első nemzetközi repülőtere lett, naponta akár 15-20 gép is megfordult itt. A Budaörsi repülőtér épületének és 1100 méteres füves futópályájának átadásával 1937-ben a forgalom ide terelődött át, azonban a légi közlekedés gyors fejlődése és a járatok számának gyarapodása miatt szinte az átadással egy időben felmerült az igény egy nagyobb repülőtér létesítésére.

Az új, polgári, katonai és sportcélra egyaránt alkalmas repülőtér több, mint 700 holdnyi területének rendezése Ferihegy pusztán indult el, 1938-ban. A létesítmény tervezésére hirdetett pályázaton a modern építészet képviselője, ifj. Dávid Károly érte el az első helyezést. Felülnézetből repülőgépre emlékeztető épületegyüttest álmódott meg, a „törzsbe” várótermet, a „szárnyakba” kiszolgáló épületeket tervezett, a légcsavarokat pedig a két irányítótorony testesítette meg. Az építkezés 1940-ben kezdődött, ekkor épült fel az első nagy hangár, a motorszerelő és -javító műhely, az elektromos központ. 1943-ban adták át a városközponttól 16 kilométer távolságra található repülőtér megközelítését szolgáló gyorsforgalmi utat, és ugyanebben az évben elindult a katonai légi közlekedés – a civil utasforgalom elenyésző volt. A munkálatokat a második világháború szakította félbe, az utasforgalmi épületet, az előteret és a hangárt is bombatalálat érte, az épen maradt részeket később a visszavonuló német csapatok robbantották fel.

A romokban álló repülőtér újjáépítése már 1947-ben elkezdődött, a mezőgazdasági épület, az üzemépület és a beton kifutópálya készült el először. Ezután következett a forgalmi épület kivitelezése, amelyről így írt a tervező, ifj. Dávid Károly az Új Építészet 1947. szeptemberi számában megjelent cikkében: „A pályaudvar vagy felvételi épület az idegközpontja az egész repülőtérnek, Ebben az épületben foglalnak helyet az összes olyan helyiség-csoportok, amelyek egyrészt az utas- és áruforgalmat bonyolítják le, másrészt a gépek érkezését, indulását irányítják. Mind e funkcióknak elvégzéséhez több hivatali csoport szükséges, amelyek külön-külön teljesítik szolgálatukat, de bizonyos pontokon üzemük érintkezik, sőt összekapcsolódik. A felvételi épület területileg két részre tagozódik. Egy vámterületen kívüli és egy vámterületen belüli részre. A külföldre menő és onnan jövő utasforgalom átmegy a vámhatáron. A vámvonal mentén kell csoportosítani az útlevélvizsgálat, a pénzügyőrség és a forgalom irányítását végző tisztviselők helyiségeit. Ezekhez csatlakozik a vámterületen kívül egy pénzváltó helyiség, a posta felvételi terme és egy étterem az átutazó, illetőleg a vám- és útlevélvizsgálaton már túljutott utasok számára.”

Az új Ferihegyi repülőtér 1950. május 7-én adták át, a 21 fő szállítására alkalmas, Li-2-es típusú repülőgépek az akkor még csupán 1500 méteres futópályáról szálltak fel. Hét vidéki város és nyolc ország vált könnyen elérhetővé. A járatok úti célja elsősorban Prága, Bukarest, Varsó és Szófia volt. Az 1954-ben megalakult Magyar Légiforgalmi Vállalat (Malév) 1956 nyarától már Bécsbe is indított járatokat. Az első nyugati légitársaság, amely járatot indított Budapestre, a KLM holland királyi légitársaság volt 1957-ben. 1958 végén elkészült a 3010 méterre meghosszabbított futópálya és a „D” jelű gurulóút is. A munkálatok a hivatalos átadás után is folytatódtak, a forgalmi épület bővítését követően, 1959-re készültek el véglegesen a szárnyépületek, melyekben már szálloda is rendelkezésre állt. 1975-ben 500 méterrel meghosszabbították a futópályát, így az alkalmassá vált a legkorszerűbb gépek fogadására is.

Működése első éveiben 7133 utas használta a repteret, a '60-as években 400 000 főre nőtt ez a szám, az 1970-es években pedig már évente több mint egymillió utas fordult meg Ferihegyen. Bár szálloda, presszó, virág- és könyvárus pavilon, trafik, IBUSZ-iroda, idegenforgalmi iroda és pénzváltó is szolgálta az utasok kényelmét, a repülőtér folyamatos korszerűsítése elengedhetetlen volt. 1973. január elsején a megnövekedett feladatok elvégzésére, illetve a külön légitársasági, kereskedelmi és hatósági, valamint beruházói és üzemeltetői, repülésirányítási feladatok szétválasztására létrehozták a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóságot (LRI). A fejlesztés első ütemében, 1978 és 1979 között épült meg az új érkezési váró, 1977 és 1983 között pedig a gólyalábakon álló irányítótorony. A 3707 méter hosszú új kifutópályát, a hozzá tartozó gurulóút-hálózatot és a gépek karbantartására szolgáló műszaki bázist 1983-ban adták át. Két új hangár megépítése is szükségessé vált, ugyanis a gépek részben hosszúságuk, részben magasságuk miatt már nem fértek be a régi javítócsarnokba.

Szintén 1983-ban indult az új terminál építése is. „Az utascarnok a legkorszerűbb anyagok felhasználásával készült: szürke alumíniumot, valamint fehér márványzúalékot tartalmazó paneleket használtak fel az építők. Az épület füstszínű üvegfelületei háromrétegűek, hogy az utasok a külső zajból ne sokat halljanak. A terminál belső elrendezése a következőképpen fest majd: a földszint tölti be az érkező szint szerepét. Itt kapnak helyet a csomagokat fogadó berendezések, az útlevél- és a vámvizsgálati létesítmények, valamint a tágas érkezési és a kevésbé tágas várócsarnok. Az I. emeleten lesz az indulási szint. Itt helyezkednek el a csomagfelvételi pultok, a vám- és az útlevélkezelő fülkék, az indulási csarnok és a tranzitváró. Erről a szintről lehet majd közvetlenül beszállni — a hat utashídon keresztül — a közvetlenül az épület előtt várakozó repülőgépekbe. Még egy érdekességet meg kell említeni, az épülethez vezető közút külföldi mintára, kétszintű lesz. A járművek közvetlenül elérhetik az indulási szintet, nemcsak az érkezésit. A második emelet galéria és kilátóterasz szintje lesz, ahol repüléstörténeti kiállítást fognak berendezni” – olvasható az 1985-ben átadott utascarnokról a Műszaki Élet 1985. szeptemberi számában.

A 2. Terminál története egészen 1977-ig nyúlik vissza: ekkor született kormánydöntés a Ferihegyi repülőtér kiemelt állami nagyberuházásként történő fejlesztéséről. A döntést megalapozó tanulmánytervet a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI) megrendelésére és irányításával az UVATERV mérnökei készítették. Az együttműködés nagyszerű eredményt hozott: kiváló és funkcionális épület jött létre.

Az új terminálra az LRI 1977-78-ban építészeti tervpályázatot hirdetett, de igazán megnyerő pályázat nem érkezett be: az építészek számukra addig ismeretlen kihívással találták szembe magukat, a kiírók pedig – hasonló okok miatt – nem mertek állást foglalni egyik pályamunka mellett sem. Így a tervpályázatot elvetették, és 1979-ben kezdődött meg a konkrét tervezést megelőző stratégiai munka. Izgalmas feladatnak ígérkezett a 2. Terminál (a mai 2A) tervezése, építése: Magyarországon azelőtt nem épült ehhez hasonló objektum. A korszak szerencsére kedvezett a vállalkozó szellemű szakembereknek: az LRI szakkönyvtárában már fellelhetőek voltak a nyugati szaklapok, a projekt szakemberei rendelhettek szakkönyveket, részt vehettek tanulmányutakon, szerződhetek külföldi konzulensekkel. A mérnököknek ugyanakkor számos tényezőt kellett figyelembe vennie a tervezés során: az utasok számára legpraktikusabb elrendezés mellett a légitársaságok, földi kiszolgálók és egyéb partnerek várható igényeit is fontolóra kellett venni. Számtalan megbeszélés, vázlatkészítés, már működő, korszerű európai repülőtér-épületek elemzése után végül egy neves budapesti étterem asztalánál, szalvétára firkálva született meg a frankfurti repülőtér vezető építésze, Günter Asendorf és Somogyi-Tóth Gábor közös válasza erre az összetett kérdésre: milyen legyen az új terminál? A szalvétára skiccelt első vázlat nagy utat tett meg: az LRI csapatának útmutatása alapján az UVATERV mérnökeinek keze alatt vált megvalósítandó, konkrét tervvé.

A szakemberek kompakt, háromszögletű terminálépületet álmodtak meg, egyelőre két szárnyépülettel, de bővíthető kapacitással. A változó igényekhez és kihasználtsághoz igazodva 6 épületközele, utashidas repülőgép-állóhelyet és további, buszos beszállításra alkalmas távoli állóhelyeket terveztek meg. Az induló és érkező utasok elkülönítése az épületszintek szétválasztásával valósult meg, úgy hogy az utasok és a poggyászok kezelése centralizáltan történjen

A repülőtér fejlesztése két ütemre lett bontva: az elsőben, 1983-as átadással, megépült az új futópálya és a hozzá tartozó gurulótér-hálózat, a torony, a tűzoltó- és mentőbázis, a hangár-műszaki bázis, az üzemanyagtelep és az energiaközpont. Az új terminál a forgalmi előtérrel, közúti kapcsolattal, a terminál melletti catering épülettel a második ütemben készült el, 1985-ben. A 24 ezer négyzetméteres 2. Terminál 1985. november 1-jén nyílt meg az utasforgalom számára.

1998. december 7-én átadták a 2A Terminál „nagytestvérét”, az új 2B Terminált. Építészetileg és technikailag, funkcionális elrendezés szempontjából a T2B csak kissé megnövelt klónja volt az addigra már 2A Terminálnak nevezett 2. Terminálnak. A 2A továbbra is a Malév forgalmát, míg az új létesítmény a Budapestre repülő külföldi légitársaságokat szolgálta ki. Ugyanekkor bezárták az 1. Terminált, pontosabban már csak a kisgépes, az áruszállító és a kormányzati repülés céljából használták.

2009-ben megkezdődött a 2. Terminál új, központi csarnokának építése. Az indulási szinten a SkyCourt mindkét oldalán utasbiztonsági ellenőrző pontok kaptak helyet, ahonnan a „walk-through” Duty Free üzleten keresztülhaladva jutunk be a tágas, világos, nagy belmagasságú központi térbe. Itt üzletek és vendéglátóhelyek veszik körbe az utasokat, mielőtt elindulnának a beszállókapuk felé. A SkyCourt földszintjén, az épület „gyomrában” helyezkedik el a poggyászkezelő csarnok, ahol a feladott poggyászok biztonsági ellenőrzése és járatok szerinti osztályozása történik. Ugyanitt kapott helyet – a földi oldalon – a SkyCourt Konferencia Központ is. Az épület alagsora a logisztikáé: ide érkezik mindaz az anyag és áru, amit a SkyCourtban és a 2. Terminál egyéb helyein vásárolhatnak meg az utasok. Itt található a dolgozói öltözők és a gépészeti helyiségek is. A SkyCourt 2011-ben készült el, megépítésével egyidejűleg megújult a Budapest Airport vállalati arculata és a teljes 2. Terminál vizuális utastájékoztató rendszere is.

2012. február 3. „fekete péntek” néven vonult be a hazai légiközlekedés történetébe, miután a nemzeti légitársaság, a Malév reggel 6 órakor végleg leállt. A repülőtér üzemeltetője egy sor fejlesztést volt kénytelen befagyasztani, egyebek mellett elhalasztotta a Cargo City névre keresztelt beruházást, és drasztikus takarékosági intézkedéseket kellett alkalmaznia. A válságkezelő programnak része volt az 1. Terminál bezárása is. A Budapest Airport már a Malév 2012. február 3-i csődjének napján hatalmas erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a földre kényszerített nemzeti légitársaság helyére újabb légi fuvarozók lépjenek. A repülőtér célja az volt, hogy a magyar utasok és a hazai idegenforgalom a lehető legkevésbé érezze meg a csőd negatív hatásait. Ennek köszönhetően az év végére alig 4,7 százalékos utasszám-csökkenéssel zárta az évet a repülőtér. A Malév leállása után a Budapest Airport mindössze két év alatt megerősítette pozícióját, és újra növekedési pályára állt. Talpra állása jóval sikeresebb és gyorsabb volt, mint a hasonló módon a nemzeti légitársaságot elvesztő más fővárosi légikikötőké Európában. A repülőtér 2014 után 2015-ben és 2016-ban is új, mérföldkőnek tekinthető utasforgalmi rekordot ért el, miután története során először sikerült átlépnie a 9, a 10, majd a 11 milliós éves utasszámot. Az utasforgalom növekedése újabb fejlesztésekre ösztönözte az üzemeltetőt, amely 2016. év elején jelentette be öt éves fejlesztési tervét BUD 2020 néven.

Az 50 milliárd forintos fejlesztési programot a Budapest Airport saját erőforrásból finanszírozta, legfőbb eleme pedig egy új utasforgalmi épület, a 2B Terminálhoz csatlakozó B-oldali utasmóló volt, amelynek kivitelezési munkálatai 2017. elején kezdődtek el és 2018. második felében adták át az utasforgalomnak. A 220 méter hosszú móló több mint 10 000 négyzetméterrel növelte meg a 2. Terminál területét és jelentősen bővítette a repülőtér beszállókapu-kapacitását: a móló összesen 27 különböző beszállítási opciót nyújt, hiszen a buszos beszállítást is támogatja, és biztosít gyalogos be- és kiszállítást kiszolgáló kapukat is, a légitársaságok eltérő igényeihez igazodva. Az új épületrész egyúttal megnövelte az útlevíl-ellenőrzés területét az érkező non-schengen utasok részére.



1967 - Fortepan / Magyar Rendőr



Irányítótorny 1966 - Fortepan / MHSZ

A BUD 2020 program keretein belül egy sor látványos és kevésbé látványos, ám jelentős fejlesztést is végrehajtottak a repülőtéren. A régi 1. Terminál mellett új logisztikai központ épült két nemzetközi csomagküldő vállalat, a DHL Express és a TNT számára, és megkezdődött a 2. Terminál mellett létesülő vadonatúj légiáru-kezelő központ, a Cargo City előkészítése is. A Budapest Airport több lépésben fejlesztette a repülőtéri infrastruktúrát, amelynek részeként nagyszabású rekonstrukción esett át az I. futópálya 900 méteres szakasza, vadonatúj műszeres leszállító berendezések telepítésére került sor és megépült egy új, F jelű gurulótér a 2. Terminál mellett.

2019 novemberében elkészült az elmúlt évek egyik legnagyobb repülőtér-fejlesztési projektje, a BUD Cargo City névre keresztelt világszínvonalú légiáru-kezelő komplexum, amely azóta Kelet-Közép Európa cargo kapujaként működik. A Cargo City épülete az államok közötti vámhatár működtetéséhez szükséges biztonságtechnikai felügyeleti rendszer üzemeltetésével és fenntartásával komplex ipari, logisztikai és kereskedelmi fejlesztések számára biztosít helyszínt.

Az épület logisztikai rendeltetésének sajátossága abban is rejlik, hogy aktívan kapcsolódnia kell a légi és a szárazföldi közlekedési útvonalakhoz. Elhelyezkedése lehetővé teszi, hogy közvetlen összeköttetésben álljon az autópálya-hálózattal, mely az export és import lebonyolításához ideális körülményeket teremt.

A létesítmény lehetővé teszi, hogy Budapest megerősítse régiós vezető szerepét a globális áruszállításban a szakma leghatékonyabb és legkorszerűbb bázisaként. A BUD Cargo City felépítésével olyan tér jött létre, mely támogatja a légi áruforgalomban részt vevő nemzetközi szereplők hatékony együttműködését, miközben a magyar vállalatok gazdasági és üzleti fejlődését is erősíti a piacon.

Emellett elkészült a T2B vámterület átalakítása, melynek során az érkezési szinten megújult a piros és a zöld folyosó, a hivatali, irodai és pihenőhelyiségek funkcionális kialakítása mellett egy előállító helyiséget is átadtak. Ezzel összhangban megkezdődött az utasok vámtájékoztatási rendszerének elektronizálása, a mechanikus és papíralapú felületek kiváltása.

Az utasok kényelmét szolgáló fejlesztések részeként 2020 januárjában a Budapest Airport átadta az 1. móló névre keresztelt új beszállítócsarnok első ütemét. Az új épület közel négyszeresére növeli a diszkont légitársaságok utasait kiszolgáló területet, és a terminálokéval megegyező komfortot biztosít az utasoknak.

Az utasforgalom hatékony kiszolgálása érdekében megépült egy új poggyászosztályozó csarnok, ahol nagyobb területen, a legmodernebb technológia segítségével végezhető az induló utasok poggyászáinak átvilágítása.

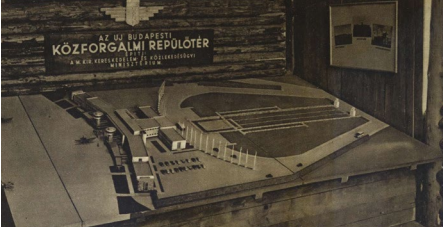
A Budapest Airport megkezdte az önkiszolgáló poggyászfeladó rendszer bevezetését; a terminálokon kihelyezett poggyászfeladó pultoknál az utasok – ha járatuk esetében ez a szolgáltatás elérhető – a beszállókérdőív beolvasása után önállóan nyomtathatják ki és helyezhetik el a feladni kívánt poggyászon a poggyászcímkét. Ezt a címké szkennelése követi; az automatizált feladópulton pedig az utasok pillanatok alatt feladhatják a bőröndöket.



1975 Ferihegy – a légi áruszállítás raktárépülete (Fortepan)



1927 Mátészalkai repülőtér, Chamberlin és Levine óceánrepülőek Wright-Bellanca típusú repülőgépe (Fotó: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Fortepan)



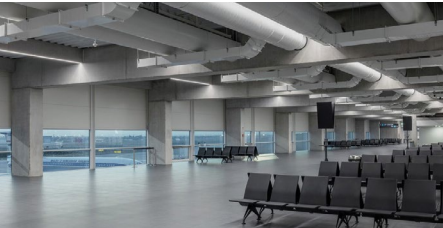
Ferihegy makettje (Fotó: Magyar Szárnyak, 1942 Készül a ferihegyi repülőváros)



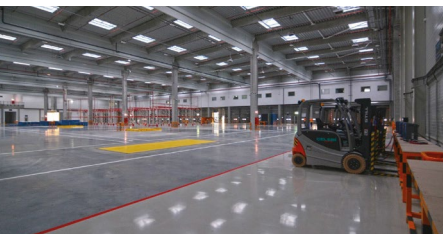
1950. május 7. A Ferihegyi repülőtér átadása (UVA-TERV/Fortepan)



1985. Ferihegy 2. indulási csarnok



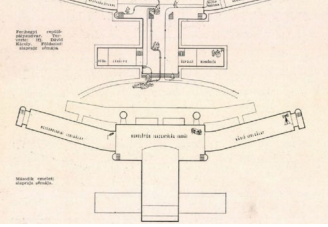
2020 Liszt Ferenc Repülőtér T2B utasmóló



2020 BUD Cargo City



1938 Budaörsi repülőtér forgalmi épülete (Fotó: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum archívuma, Kolbányi Géza gyűjteménye, Fortepan)



A Ferihegyi csarnoképület földszinti és második emeleti alaprajza (Fotó:Új Építézet, 1947)



1956 Ferihegy várócsarnok (UVATERV/Lechner Fotótár/Fortepan)



2011. SkyCourt



2020 Liszt Ferenc Repülőtér T2B utasmóló



2020 BUD Cargo City

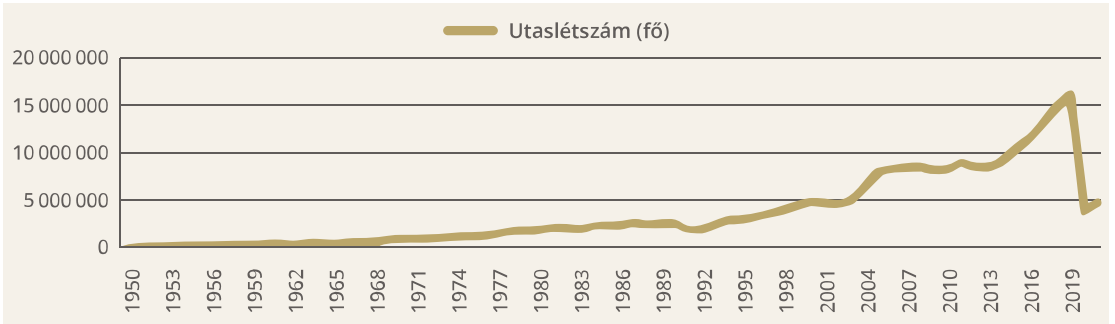
ELSZÁLLT 70 ÉV

– TÉNYEK, FORGALMI ADATOK A LÉGIKIKÖTŐ TÖRTÉNETÉBŐL

A légi utas- és áruforgalmat egykor ellenőrző kollégáink az 1950-es években valószínűleg még álmukban sem merték volna gondolni, hogy 70 évvel később több tíz milliós utas- és másfél száz tonnát is meghaladó áruforgalom zajlik majd az ország szívében elhelyezkedő légikikötőben.

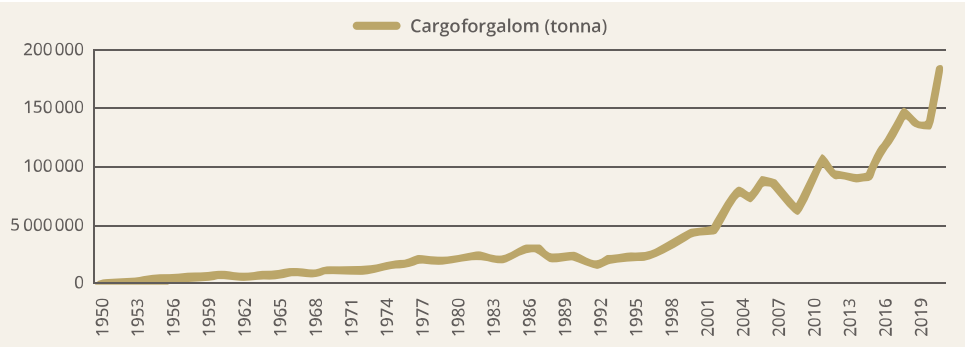
Az átadáskor a repülőtérrel vegyesen polgári, katonai és sportcélra kívánták hasznosítani, azonban ma a Ferihegyről üzemelő repülőgépek forgalma magában foglalja a menetrend szerinti, a charter- és a cargogépeket, valamint az üzleti és sportcélú közforgalmon kívüli járatokat is. A forgalom volumene 70 éve kisebb-nagyobb visszaesésekkel, de folyamatos fejlődést mutat.

Az elmúlt 70 évet tekintve a repülőtéren folyamatos beruházások, fejlesztések valósultak meg, valamint új légitársaságok jelentek meg, amelyeknek köszönhetően az utasok létszáma dinamikusan növekedett. Ezt a növekedést csak a Covid-19-világjárvány tudta megállítani, illetve elképesztő mértékben lenullázni. A reptér utasforgalma 2019-ben rekordot döntött, ugyanis az utasszám meghaladta a 16 milliót.



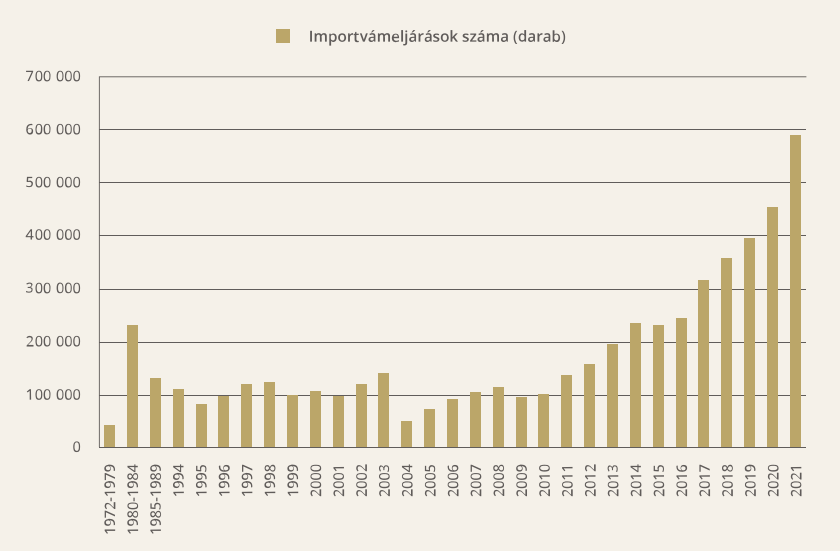
Forrás: Budapest Airport Zrt.

légi áruszállításban, így 2021-re több mint a négy és félszeresére nőtt a cargoárak forgalma, amely meghaladta a 180 ezer tonnát. A növekedésben volt ugyan átmeneti visszaesés, mely a gazdasági világválsággal és a Malév leállításával magyarázható, azonban ezen időszakban jelentős beruházások történtek az áruforgalom kiszolgálásának fejlesztése érdekében. Két új logisztikai központ épült, valamint elkészült a „BUD Cargo City” nevű légiárúközpont, amely a növekedést segítette elő, azáltal, hogy az infrastrukturális kapacitásoknak köszönhetően új gazdálkodók érkezhettek a repülőtérre. A növekedés 2018-tól kezdődően a kormány távol-keleti nyitás politikájának, valamint az e-kereskedelmi forgalom világméretű térnyerésének is köszönhető volt.



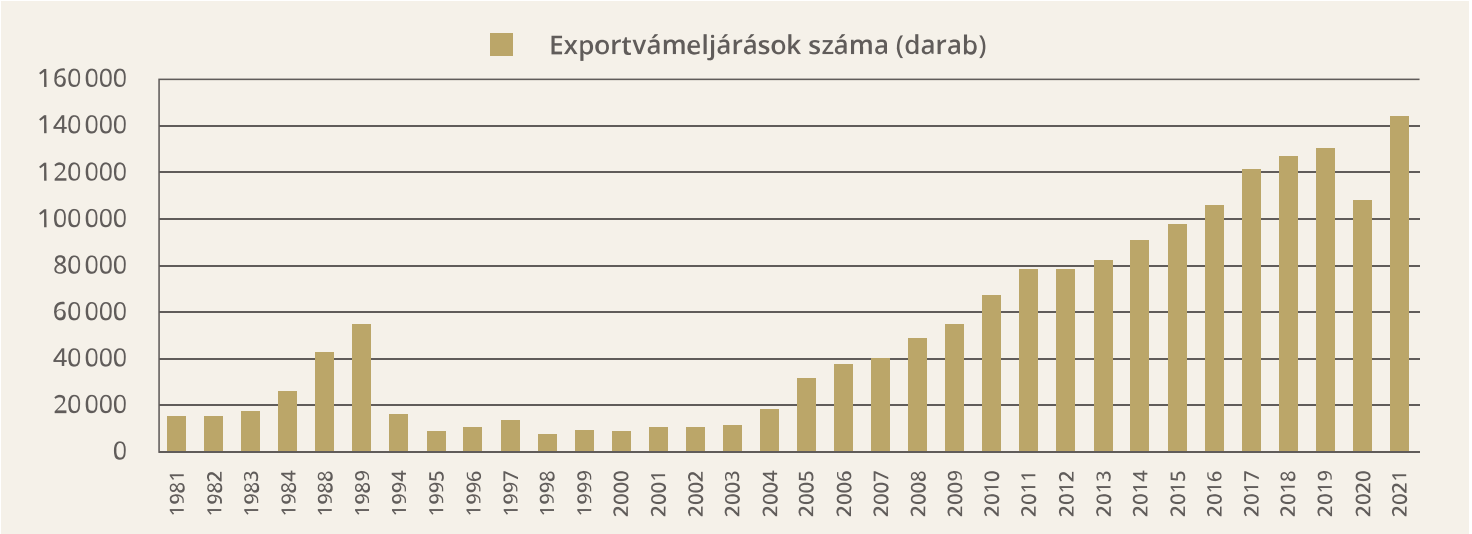
Forrás: Budapest Airport Zrt.

Az áruforgalomban végzett szabad forgalomba helyezések darabszámát tekintve a repülőtéri vámszerv a 1990-es évek közepétől országos viszonylatban az élvonalban stabil helyet foglalt el. A mindenkor bevételüket korábban is a gazdasági környezetre éppen befolyással bíró körülmények határozták meg. Magyarország Európai Unióhoz történő csatlakozása után a vámkezelések számában törvényszerűen egy rövid ideig tartó visszaesés volt tapasztalható, de ezt követően évről évre egy dinamikus növekedés volt megfigyelhető. A 2020-as évekre a repülőtéri vámszerv országos viszonylatban a szabad forgalomba helyezések több mint 50 százalékát végzi, melyek számát tovább növelte a 2021. július 1-jétől életbe lépett új uniós jogszabály, amelynek értelmében az Európai Unióba érkező minden egyes küldeményre – beleértve a 22 euró érték alatti összegű küldeményeket is – vám-árunyilatkozatot kell be benyújtani a vámhatósághoz. A 2021. évben bevezetett eVÁM-modulban összesen 14 223 763 indítványt nyújtottak be és dolgoztak fel.



Forrás: NAV (VP) adatbázis, nyilvántartás

A repülőtéri vámhatóság a kezdetektől határforgalmi hivatalként is funkcionált, így kiviteli vámeljárás alá vonó és kiléptető vámszervként is eljár. Ennek megfelelően a légiforgalomban a más vámszerv által ellenőrzés alá vont szállítmányok kiléptetését is végzi, mindemellett igen jelentős számban végez kiviteli vámeljárást. A kiviteli vámeljárások alakulása a rendszerváltásig növekvő, majd Magyarország Európai Unió csatlakozásának időpontjáig az ügyfelek által benyújtott ilyen irányú kérelmek száma egyfajta állandóságot mutatott egészen a Covid-19-világjárvány kezdetéig.



Forrás: NAV (VP) adatbázis, nyilvántartás

MERRE VAN A KIJÁRAT?

Ez az egyik leggyakrabban elhangzó kérdés, amelyet az utasok tesznek fel a zöld folyosón szolgálatot teljesítő kollégáknak. A piros és zöld folyosó, azaz a kijárat kétféle árnyalata egy év múlva az ötvenedik születésnapját ünnepli Ferihegyen, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren.

1973-ban vezették be Ferihegyen a piros-zöld folyosók rendszerét, az akkori szocialista országok közül elsőként. A korabeli indokolás szerint az adott erre lehetőséget, hogy az utasok nagy része valóban turizmus és rokonlátogatás, nem pedig üzletelési és nyereszkesedési céllal utazik külföldre. Az intézkedés napjainkig ható lényege, hogy így a repülőgépen utazók vámellenőrzése egyszerűbbé és gyorsabbá válik. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy a rendszer fél évszázada stabilan állja az idő próbáját. Részben ennek köszönhetjük az utasforgalomra vonatkozó kockázatelemzés, mint technika és mint fogalom megszületését.

A zöld jelzőtáblával megjelölt folyosót azok az utasok választhatják 1973-ban, akik 4 000 forintnál* nem nagyobb összértékű, nem kereskedelmi jellegű árut hoztak be magukkal külföldről. A zöld folyosón áthaladóknak sem írásban, sem szóban nem kellett árunyilatkozatot adniuk, és bőröndjüket sem kellett kötelezően felnyitniuk, hogy bemutassák a vámtisztnek a magukkal hozott árut. Természetesen a zöld folyosón is lehetősége volt a hatóságnak ellenőrzésre, vámvizsgálatra. A repülőtéri vámhivatal dolgozói akkor és most is élnek e jogkörükkel és szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a zöld folyosót választó utasok csomagjait is.

Dr. Szalay János pénzügyőr ezredes, a Vám- és Pénzügyőrség akkori országos parancsnoka szerint: „Egészében véve jó tapasztalatokat szereztünk a piros-zöld folyosórendszer bevezetésével kapcsolatban, csak elvétve akad



1993 Ferihegy 2. belépő vámterület, piros és zöld folyosók

viszaélő. 1973 első felében például a múlt év hasonló időszakához viszonyítva 25 százalékkal kevesebb a vám- és devizajogszabályt sértő cselekmények száma. Még nagyobb lehetne a javulás, ha az utazni szándékozók is olyan fontosnak tartanák a vámrendelkezésekről való tájékozódást, mint amilyenek azt a vámügyi szervek tartják.”

Az új folyosórendszer használatára Lestyán Tibor pénzügyőr őrnagy, a Ferihegyi repülőtéri vámhivatal parancsnoka az így hívta fel a figyelmet 1973-ban: „Mi történik azzal, aki a zöld folyosón indul el és a szűrőpróba ellenőrzésnél találunk nála vámköteles árut? Akkor 5 000 forint alatti érték esetén vámszabálysértést, a feletti összeg esetén vámbüntettet követ el az illető. Ilyen esetben jegyzőkönyv felvétele mellett, az úti holmiján kívül minden nála lévő árut lefoglálnak. A lefolytatott eljárás során döntenek arról, hogy mi történjék a behozott áruval, elkobozzák vagy megfelelő igazolás esetén vámkötelessként kezeljék. Amennyiben a megfelelő folyosó kiválasztásában az utas bizonytalan, vegye igénybe a piros folyosót, ha arra megy, az még nem jelenti önmagában, hogy vámot fog fizetni, legfeljebb annyit, hogy ellenőrzik a csomagját.”

Napjainkban sem tudnánk ennél hasznosabb tanácsot adni az utasoknak azért, hogy hazatérésük és az Európai Unióba belépésük a hatályos jogszabályok keretei között, a lehető legzökkenőmentesebb legyen.

*A KSH adatai szerint a teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete 1973-ban 2629 forint volt.



2022 Piros és zöld folyosó a 2B terminálon

FEGYVERBARÁTSÁGBAN 70 ÉVE

– A REPÜLŐTÉRI RENDŐR IGAZGATÓSÁG GONDOLATAI

A vámszervek tevékenysége szorosan kötődik a határrendészeti és a közterületi rendőri munkához. Mióta világ a világ, ezen területek elválaszthatatlanok, az itt szolgálatot teljesítők mindig együtt dolgoztak és jó barátságot ápoltak.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatósága és a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság szoros, egymás munkáját kölcsönösen támogató együttműködése is hosszú múltra tekint vissza. Elmondhatjuk, hogy ezt a régmúltban kialakult együttműködést, munkakapcsolatot a folyamatos változások, a szervezetek életében bekövetkezett átszervezések még jobban elmélyítették, összekovácsolták. A közrend, közbiztonság védelme, a határellenőrzés, a be- és kilépő utasok ellenőrzése, a vámkezelés, valamint az utasbiztonság garantálása mind-mind egymástól elválaszthatatlan feladat. A cél és az érdek is közös.

Magyarország légikapujaként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre a világ szinte minden pontjára induló vagy onnan érkező utasok vámszakmai ellenőrzését a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatósága kiválóan hajtja végre. A vámosok feladata átlagon felüli alkalmazkodóképességet, a váratlan helyzetekhez igazodó reagálóképességet és nagyfokú munkabírást követel.

Kötelezettségeiket egy nem mindennapi környezetben kell teljesíteniük, munkájuk sajátos felkészültséget és szaktudást igényel. A repülőtéri tevékenység folyamatosan, uniós szinten is megmérettetik, és az elmúlt időszakban minden uniós ellenőrzésnek megfelelt. A NAV Repülőtéri Igazgatóság állományának áldozatkész tevékenysége, felkészültsége elengedhetetlen volt a repülőtér közelmúltban történt egyik legnagyobb szakmai kihívásának sikeres teljesítéséhez. Az Európai Unió határbiztonsági rendszerének 2019. évi ellenőrzése során a Bizottság azt alapította meg, hogy a légi határátkelőhely minden tekintetben megfelel az Európai Unió által előírt feltételeknek.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatósága kiemelt figyelemmel kíséri az áruk, termékek illegális bejuttatásának megakadályozását, a csempésztevékenység megelőzését. Ennek érdekében a Repülőtéri Rendőr Igazgatósággal közösen szervezett mélységi ellenőrzési, valamint bűnügyi akciók

során a rendelkezésére álló technikai feltételek alkalmazásával kiemelkedően, eredményesen hajtja végre speciális feladatait.

Az utastájékoztatási tevékenységgel kapcsolatban kialakított rendszerük, valamint kommunikációs csatornáik működtetése jelentős erővel bír a repülőtéren tipikusan előforduló bűncselekmények, jogsértések megelőzése érdekében.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságos működtetése, az utazóközönség kiszolgálása érdekében szerepet vállaló hatóságok, kiszolgáló szervezetek, valamint a civil közreműködő gazdasági társaságok között a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatóságának vezetése, valamint a teljes személyi állománya élen jár.

A vámhatóság repülőtéri kirendeltsége kiválóan teljesíti a feladatrendszeréből adódó széleskörű és egyben speciális ismereteket megkövetelő tevékenységét. Büszkéek lehetnek mindarra, amit eddig elértek, mellyel példát mutatnak a következő generációnak.



Fotó: Repülőtéri Rendőr Igazgatóság

A REPÜLŐTÉR ÉS A VÁMSZOLGÁLAT

– SZEMÉLYES VISSZAEMLEKEZÉS SOMOGYI-TÓTH GÁBOR TOLLÁBÓL

A repülőtér – és különösen a terminál – egy olyan hely, ahol a földi utasból légiutas, a légiutastól földi utas lesz, a belföldi közlekedőből határátlépő, a földi áruból légiáru. Bár ez az átváltozás naponta sok ezerszer – világszerte sok milliószor – megtörténik, mégis egy kisebb fajta csoda még ma is, hát még mennyire volt az 100 évvel ezelőtt, amikor a magyar kereskedelemügyi miniszter 1922. május 10-én életbe lépett rendeletében intézkedett a Budapest-Mátyásföldi, a Szegedi, a Szombathelyi és a Miskolci repülőterek vámrepülőtérre nyilvánításáról.

A nemzetközi légiforgalomhoz nemcsak repülőgép és repülőtér kell, hanem a határforgalom ellenőrzésére hivatott hatóságok. Ezek a hatóságok a kezdetektől szerves részét képezik a légiközlekedésnek, és nélkülözhetetlen tagjai a repülőtéri közösségnek.

Én magam 1979-ben kerültem először személyes szakmai kapcsolatba a ferihegyi vámosokkal. Akkor az LRI Fejlesztési és Beruházási Főosztályán dolgoztam, a kettes terminál építész létesítményfelelőseként. A projekt azon fázisában feladatom a leendő új terminál funkcionális meghatározása volt: utasáramlás, poggyászáramlás, hatósági ellenőrzések, repülőgép-kiszolgálás; légitársasági, repülőtéri és hatósági szolgálatok elhelyezkedési igényei. Fantasztikus munka volt, és ebben a VPOP részéről eleinte Sárosi Gyula pénzügyőr százados, majd Balogh ezredes és Laczó László őrnagy irányították a vámspecifikus munkát. Ebben az időben a biztonsági ellenőrzési feladatok is a vámszolgálatra hárultak, így az 1985-ben átadott Ferihegy 2-es terminálon a check-in pultok mögé beépített, a feladott poggyász átvilágítására szolgáló röntgenkészülékek elhelyezése, a szállítószalag mellett elhelyezett bőröndnyitó asztalkával felszerelt kilépő vámvizsgálati munkahely kialakítása is közös munka volt.

Később, 1992-től az LRI Forgalmi Igazgatóhelyettese lettem. A repülőtéri hatóságokkal, köztük a vámhatósággal is én tartottam a kapcsolatot, de természetesen minden döntési helyzetben az LRI igazgatója, Erdei Tamás határozta meg a reptér üzemeltetőjének álláspontját. Kiváló együttműködés alakult ki Buzás András ezredes és köztem, sikerült a vámhatóság és az LRI közös ügyeit mindig úgy megoldani, hogy az mindkét félnek megelégedésére szolgált, a hatósági igényeknek maradéktalanul megfelelt. Ebben az időszakban alakítottuk ki közösen a II. többcélú épületben a vámhatóság korszerű központját, vezetői irodáit, tárgyalóját, amit már Laczó László tábornok vett használatba. Több kedves ünnepségre kaptam oda meghívást, ezek máig szép emlékek.



Kiadványunkat rövid írásával megtisztelte Somogyi-Tóth Gábor, a repülőtér egykoron üzemeltető Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI) volt forgalmi igazgatóhelyettese, majd a Budapest Airport Zrt. volt vezérigazgatóhelyettese.

Nevéhez fűződik a repülési szakmának, a repülés történetének méltó emléket állító Légiközlekedési Kulturális Központ megálmodása és létrehozása. Ennek a társaságnak köszönhetjük ma azt, hogy emberek tízezrei kapnak lehetőséget arra, hogy az általuk üzemeltetett Aeropark Repülőmúzeum méltán népszerű szervezett programjai keretében betekintheznek a légikikötő kulisszái mögé, és a forgalomból kivont repülőgépeket, kiszolgáló eszközöket is testközelből csodálva megismerhetik a repülés misztikus világát.

Sepsi Edit

Nagyszerű és izgalmas szakmai munkában képviselhettem a repülőteret hazánk schengeni csatlakozásának előkészítésében, ami 2007-ben következett be. Ebben az időben már az LRI utódja, a Budapest Airport Zrt. forgalmi vezérigazgató-helyettese voltam, miután 1999 és 2001 között az LRI-t, megszűnéséig, megbízott igazgatóként vezettem. Budapest Airportos életutam utolsó szakaszában Sepsi Edit ezredes, igazgatóhelyettes asszonnyal és Teleki József ezredes, igazgatóval tartottam a szakmai kapcsolatot, ahogy mind a mai napig, de immár az Aeropark Repülőmúzeumot működtető Légi-közlekedési Kulturális Központ ügyvezetőjeként.

Visszatekintve elmondhatom, hogy mindig öröm és megtiszteltetés volt számomra az együttműködés a repülőtéri vám szolgálattal, amit mindkét oldalról a magas szakmai színvonal, egymás szakterületének és személyének tisztelete és a maximális jóakarat jellemzett.

Somogyi-Tóth Gábor
az Aeropark Repülőmúzeum igazgatója



Fotó: Aeropark Budapesti Repülőmúzeum

A MINŐSÉGI VÁMSZOLGÁLTATÁS A LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS KATALIZÁTORA

A VÁMELJÁRÁSOK ELEKTRONIKUS TÁMOGATÁSÁNAK SZÜKSÉGSZERŰSÉGE

A repülőgépes áruszállítást világviszonylatban a legdrágábbként tartják számon. Mivel egy adott légijárműre felrakodható áruk mérete és főleg súlya korlátozott, ezért általánosságban megállapítható, hogy akkor a legcélszerűbb ezt a szállítási módot alkalmazni, ha az adott áru 1 kilogrammra vetített értéke magas, vagy szállítását nagy távolságról, gyorsan kell megoldani. A légi szállítást gyakran alkalmazzák gyógyszerek, életmentő termékek, élő állatok, szárazjéggel hűtött áruk és egyéb sürgős szállítmányok a világ egyik pontjáról a másik pontjára történő szállítására.

A légi cargoforgalom a fuvarozás tekintetében is egy sajátos szakterület, hiszen az egyes áruféleségek légi szállítására külön, szigorú szabályrendszert hoztak létre. Példaként említhető a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) által létrehozott DGR-szabályzat, ami a veszélyes áruk légi szállításának szabályrendszerét foglalja magában, vagy a IATA LAR-szabályzat, ami az élő állatok légiszállításával kapcsolatos speciális szabályokról rendelkezik.

Látható, hogy a légi szállítmányozás egy szigorú szakmai szabályokkal teli, mégis expressz szállítmányozási forma, amihez igazodnia kell a légi árukhoz kapcsolódó teljes logisztikai ellátási láncnak. A légiáru-kezelés logisztikai folyamata során a gyorsaság kulcsfontosságú, ez érvényes az egyes részfolyamatokra is, a láncolat egyik folyamata sem vehet aránytalanul sok időt igénybe, mivel az kihat teljes folyamat végeredményére.

A vám eljárás folyamata szerves része – az EU és harmadik országok közötti kereskedelem esetén – a légi áruszállítás logisztikai folyamatának, így ezzel a hatósági eljárással kapcsolatban az előzőek okán alapvető elvárás az, hogy gyors és hatékony legyen.



Ma, amikor jelentős logisztikai szolgáltatók, multinacionális vállalatok arról döntenek, hogy európai HUB-központjukat melyik repülőtéren alakítsák ki, a handlingtevékenység mellett második legfontosabb szempontként a vám szolgáltatás színvonalát, annak gyorsaságát veszik górcső alá. Éppen ezért szokás ma a minőségi vám szolgáltatást a légi áruszállítás katalizátoraként is emlegetni.

Az elektronikus vám eljárások megjelenése, térnyerése és folyamatos egyszerűsítése jelentette és jelenti ma is a vámhatóságok számára a megoldást arra, hogy az eljárásokra fordított feldolgozási idő minimálisra redukálódjon.

A CDPS_AIS BEVEZETÉSE

Az Európai Unió 2000-ben elfogadott lisszaboni stratégiájának fő célkitűzése az volt, hogy az Európai Unió 10 év múlva a világ legversenyképesebb tudásalapú gazdaságává váljon, mindeközben folyamatos gazdasági növekedést produkálva, ami 20 millió munkahelyet generál majd 2010-re a tervek szerint. A stratégia keretében fogalmazódott meg az Európai Bizottság részéről az elektronikus vám projekt elindítása, mellyel az elérendő cél az volt, hogy a papíralapú vám eljárásokat EU-s szinten felváltsa az elektronizált vám eljárás.

A magyar vámigazgatás – az EU többi tagállamának vámhatóságával szembeni versenyképességének növelése érdekében és az EU fejlesztési irányvonalainak megfelelően – 2006 júniusában arról döntött, hogy nemzeti fejlesztés keretében 2008. elején Magyarországon bevezeti az elektronikus árnyilatkozat-adás lehetőségét az import vám eljárásokban. A CDPS_AIS által biztosított elektronikus vám eljárás alkalmazása gyorsan elterjedt a repülőtéren vám eljárást végző ügyfelek körében, és mára kijelenthető, hogy kizárólag elektronikusan nyújtanak be import vám-árnyilatkozatokat a kisebb és nagyobb volumennel rendelkező gazdálkodók egyaránt.

Az eljárás népszerűsége egyértelműen annak köszönhető, hogy az elektronikusan indítványozott vám eljárások feldolgozási ideje 20-22 perc, ami töredéke a hagyományos, papíralapú vám eljárás feldolgozási idejének.

A CDPS_AIS rendszer fejlesztése az éles rendszer működése közben is folyamatos, melynek során a fejlesztők munkáját a Repülőtéri Igazgatóság szakértő munkatársai is rendszeresen támogatják újabb fejlesztési javaslatokkal. A rendszer hatékony és megfelelő működése ugyanis elemi érdek Repülőtéri Igazgatóság számára, mivel a vám eljárások darabszámát tekintve az igazgatóság vezető helyet foglal el a vámkezelést végző szervek toplistáján. A napról napra növekvő forgalmat hatékonyan kizárólag az elektronizált vám eljárásokkal lehet kezelni és felügyelni, az ügyfelek és az állandóan fejlődő gazdaság elvárásaihoz igazítani.

Az alap eljárások elektronizálásán túl 2021-ben kialakították a CDPS-en belül az e-Utolagos modult, amelynek segítségével lehetővé vált az ügyfelek számára, hogy a vám-árnyilatkozatok utolagos módosítását elektronikus úton is kezdeményezni tudják.

AZ ELEKTRONIKUS KERESKEDELEM ÉS AZ EVÁM

Az elektronikus kereskedelem egyre nagyobb térnyerése miatt – az EU bevételeinek megvédése és az uniós gazdálkodók versenyképességének megőrzése érdekében – az Európai Unió Tanácsa 2017. december 5-én elfogadta az e-kereskedelemre vonatkozó héacsomagot. Ez többek között megszünteti a kis értékű, vagyis legfeljebb 10/22 euró



értékű áruküldemények behozatali héamentességét, valamint a harmadik országból vagy harmadik területről származó termékek uniós fogyasztóknak B2C távértékesítése esetén egyszerűsíti a behozatali héa beszedését és megfizetését. Ezeket a szabályokat 2021. július elseje óta kötelezően kell alkalmazni.

A jogszabályváltozás, és a járulékos forgalomnövekedés megfelelő, hatékony kezelése miatt alakították ki az eVÁM-rendszert. Ennek fejlesztésekor – de az éles üzem megindítását követően is – a Repülőtéri Igazgatóság a Nemzeti Adó- és Vámhivatal mintegy zászlóshajójaként, kiemelt szerepet vállalt, és bátran kijelenthetem, hogy nélkülözhetetlen szakmai támogatást nyújtott a rendszer éles bevezetésének sikerére érdekében. Ez a fajta elektronizálás és az alkalmazásával párosuló vámfelügyeleti rendszer történelmi lehetőséget teremtett a vámadat-feldolgozás történetében, hiszen az így megnyíló lehetőséggel évente akár több tízmillió vámkezelés elvégzése biztosított az igazgatóság által.

AZ EVÁM-MODUL BEVEZETÉSÉNEK GAZDASÁGÉLÉNKÍTŐ HATÁSA

Az eVÁM-modul életre hívása Magyarországot kiváló versenyhelyzetbe hozta több, olyan uniós tagállamhoz képest, amelyekben még nem történt ilyen irányú fejlesztés. Tudomásunk szerint Magyarországon kívül csak kevés tagállam alakított ki hasonló, nagy mennyiségű, csökkentett adattartalmú vám-árunyilatkozat feldolgozására alkalmas informatikai rendszert. A vámkezelések pár perces elvégzésének köszönhetően nagyságrendekkel csökken az az idő, amely az áru megérkezésétől a kézbesítésig terjed, így az ügyfelek nagyon rövid idő alatt juthatnak hozzá megrendelt áruikhoz.

Hazánk földrajzi elhelyezkedése, valamint a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kínálja kiváló logisztikai lehetőségek mellett a vámkezelések rendkívül gyors lefolytatása miatt választotta Magyarországot az e-kereskedelmi áruk közép-kelet-európai elosztó központjául több olyan nemzetközi szállítmányozó cég is, akik hazánk mellett lengyelországi, csehországi, szlovákiai, ausztriai és olaszországi célpontokat is kiszolgálnak.

A repülőtéri vámhatóság ma már „kész recepttel” rendelkezik a rendszer iránt érdeklődő, újként jelentkező ügyfelek fogadására, így a kezdeti lépések megtételétől kezdve folyamatos mentorálással képesek vagyunk biztosítani ügyfeleink ez irányú tevékenységének megkezdését az engedélyezési, a vámkezelési technológiai folyamatokon át egészen az első szállítmányok megérkezéséig és a vámkezelések elvégzéséig.

AZ ÉV PÉNZÜGYŐRE

– HÁROM PÉNZÜGYŐR, HÁROM ÉVTIZED

Révész Martin Attila pénzügyőr főhadnagyban, Ványi Ferenc pénzügyőr főtörzsszáslósban és Magyar Adrienn pénzügyőr ezredesben több közös pont is van: mindannyian a repülőtéri vámszolgálatnál kezdték szakmai pályájukat, jelenleg is itt teljesítenek szolgálatot és mind a hárman részesültek az „Év Pénzügyőre” elismerésben. Az elismerés váratlanul érte őket és ma is rendkívül nagy megtisztetésnek érzik. Három pénzügyőr három különböző évtizedből, akiket összeköt a hivatás, a szolgálat és nem utolsósorban a repülőtér.

Az elismerést évtizedek óta a nemzetközi vámnap alkalmából adják át. Ezen a külön, számunkra nevesített napon, minden év január 26-án 1993. óta ünnepelhetjük elért eredményeinket, sikereinket. A nemzetközi vámnap különösen fontos a testület kötelékében szolgálatot teljesítők számára, mert tükrözi munkánk, erőfeszítéseink elismerését, kifejezi a társadalom megbecsülését a személyi állomány helytállásáért, felelősségteljes, becsületes és fegyelmezett munkájáért, ahogy ezt néhai Arnold Mihály pénzügyőr altábornagy által kiadmányozott, 1997. évi 1. számú ünnepi parancs oly találóan megfogalmazta.

Révész Martin Attila 2009. április elsején kezdte a pénzügyőri pályát, jelenleg szakértőként végzi összetett munkáját a Vám Főosztály 1. állományában. A kezdetektől kiemelt szerepet vállalt a 22 euró érték alatti e-kereskedelmi küldemények importáfa-mentességének eltörlése kapcsán bevezetett eVÁM-modul létrehozásában, tesztelésében és a kezdeti nehézségek korrigálásában. Kiváló nyelvtudása okán a légitforgalmi vámszakmai feladatokban a nemzetközi kapcsolatok terén is folyamatosan kiemelt projekteken vesz részt. Révész Martin Attila pénzügyőr főhadnagy részére Vágújhelyi Ferenc, a NAV vezetője az Év Szakembere díjat adományozta az Év Pénzügyőre kategóriában 2022-ben.



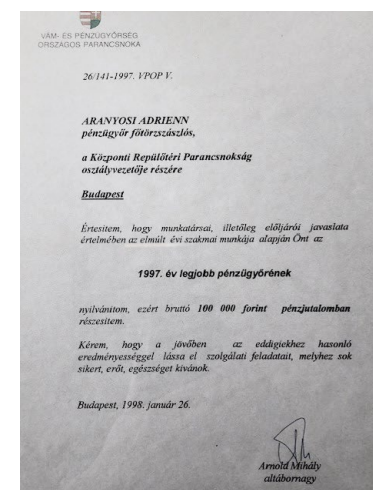
Ványi Ferenc pénzügyőr főtörzsszáslós



Révész Martin Attila pénzügyőr főhadnagy



1998. január 26. Aranyosi Adrienn pénzügyőr főtörzsszáslós



1998. január 26. Aranyosi Adrienn pénzügyőr főtörzsszáslós

Ványi Ferenc 1998. március 16-án lépett szolgálatba a repülőtérén, napjainkban a Vám Főosztály 1. szakembergárdáját erősíti határszolgálati ügyintéző munkakörben. Szakmai tevékenysége kiemelkedő, jogszabályi ismereteinek naprakészen tartására kiemelt figyelmet fordít. Segítőkésség nem csak a kollégákkal, hanem az ügyfelekkel is, annak érdekében, hogy a vámeljárásokat gördülékenyen, a jogszabályi előírásoknak megfelelően hajtsák végre. Ezen túlmenően a sportéletben és a közösségi életben is az igazgatóság egyik legaktívabb tagja. Ványi Ferenc pénzügyőr főtörzsszáslós részére dr. Sors László, a NAV vezetője az Év Szakembere díjat adományozta az Év Pénzügyőre kategóriában 2020-ban.

Magyar Adrienn (Aranyosi Adrienn) 1988. június elsején vették fel az akkori 2. számú Vámhivatal állományába. Pénzügyőrként az utasforgalomban, majd az alapfokú szaktanfolyam elvégzése után vámszakai előadóként végezte el feladatait. 1997-ben a Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnokságán a Vám-, Adó- és Jövedéki Osztály vezetőjeként dolgozott. A parancsnokság pár évvel korábbi megalakítása során közreműködött az átszervezésben, az új struktúra kialakításában. Emellett ekkor végezte a Rendőrtiszti Főiskola hallgatójaként az utolsó félévet. Aranyosi Adrienn pénzügyőr főtörzsszáslósnak munkatársai, illetőleg előljárói javaslatára, az elmúlt év szakmai munkája alapján Arnold Mihály pénzügyőr altábornagy, a Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka 1997. év legjobb pénzügyőrének nyilvánította.

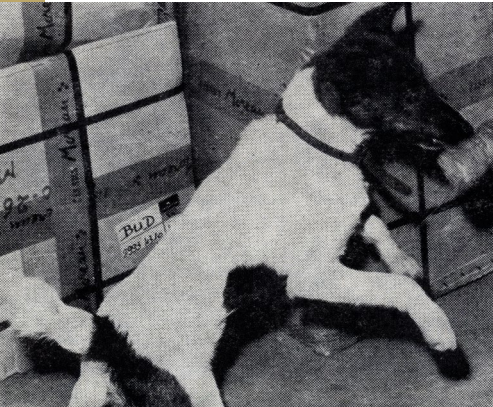
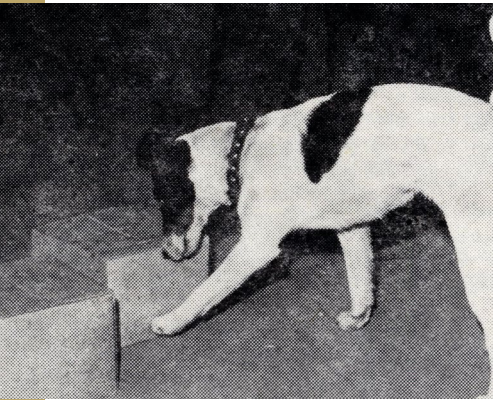
Az elért eredmények köteleznek, így szeretnénk ehhez a már hagyománynak számító tendenciához a jövőben is hűek maradni, hiszen a 2010-es években felszerelt fiatal pénzügyőr generáció már lassan egy évtizednyi szakmai tudással, ismerettel és tapasztalattal rendelkezik, felkészülve a gyorsan változó világ vámszakmailag releváns kihívásaira is.

KERESŐKUTYÁK* A REPÜLŐTÉRI VÁMHA TÓSÁG SZOLGÁLATÁBAN

A kábítószer-csempészet elleni harcban az elmúlt évtizedekben új segítőtárs-ként jelentek meg az országhatárokon és a repülőtereken a kábítószer-kereső kutyák. Alkalmazásuk első színhelye jelenlegi ismereteink szerint az Egyiptomi Arab Köztársaság volt, ahol 1936-ban kezdtek tevékenykedni ilyenfajta munkára kiképzett kutyák. 1945-ben már 150 németjuhász kereső-kutya állt szolgálatban. Általános elterjedésük jóval későbbre, az 1970-es évek elejére tehető, amikor az Egyesült Államokban speciális kiképző iskolákat hoztak létre a kábítószer-kereső kutyák nevelésére, betanítására. Magyarországon a vámhatóság is gyorsan felismerte az alkalmazásukban rejlő lehetőséget, így már 1970-ben az akkori Német Demokratikus Köztársaság-ba, Berlinbe utazhatott két pénzügyőr annak érdekében, hogy részt vegyenek kábítószerkeresőkutya-vezetői tanfolyamon. Az első, foxterrier fajtájú keresőkutyák is a német vámhatóságtól érkeztek, a tanfolyam elvégzését követően a Ferihegyi repülőtéren, azaz a 2. számú Vámhivatalnál kezdte meg szolgálatát 1971-ben. A képzést követő évben 20 esetben összesen 186 kilogramm hasist találtak a repülőtéren.

1971 óta váltakozó létszámban teljesítettek szolgálatot a négylábúak a repülőtéri vámhivatalnál. 1977-ben Bedő István pénzügyőr hadnagy már négy „járőrtársról” számolt be: Axel, a milliomos, Bütyök, a munkaszere-tő, Jumurdzsák, a kölyök és Bonzó, az elkényeztetett élt és dolgozott a repülőtéren. A szolgálat minden reggel sétával és edzéssel kezdődött, majd menetrend szerinti tranzitgépek ellenőrzése történt. Ezt követte egy kis pi-henés a kutyák szállásán, majd a szolgálati helyen, a csomagcsarnokban folytatódott a munka. Itt haladt át minden csomagszállító targonca, ame-lyet a kutyák és kutyavezetők ellenőriztek. Bedő István pénzügyőr hadnagy elmondása szerint Axel volt a leggyorsabb, két perc alatt átvizsgált akár száz bőröndöt is. 1979 márciusában az érkező bejrúti járat csomagellenőrzése-skor Bütyök erős kaparással és vidám farkcsóválással jelezte kutyavezető-jének, Kiss Géza pénzügyőr őrmesternek, hogy az egyik bőröndben és egy útításkában kábítószer van: a végeredmény összesen 51 csomagocskában 25,5 kilogramm hasis lett.

Magyarországon a keresőkutya-képzés a Belügyminisztérium Kutyave-zető-képző Iskolájában kezdődött el 1982-ben. Ezt követően itt történt a Vám- és Pénzügyőrség keresőkutyáinak a képzése is egészen 1999-ig, a Vám- és Pénzügyőrség Központi Járőrszolgálati Parancsnokság Kutyaki-képző Központjának megalakulásáig. A „vámos” keresőkutyákat eleinte csak hasis, 1983-tól heroin, 1988-tól marihuána, 1992-től kokain és amfetamin keresésére is képezték. A Vám- és Pénzügyőrségnél, majd a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnál a keresendő anyagok körét tovább bővítették 2009-től dohánnyal, 2019-től készpénzzel és 2021-től pentával.



1972 Ferihegy – Axel és Bütyök szolgálatban (Pénzügyőrök Lapja, 1972)

*A keresőkutya kifejezés helyett ko-rábban a nyomozókutya kifejezést használtuk.

EZ NEM CSAK EGY MUNKA, EZ EGY ÉLETMÓD

Ahhoz, hogy egy kutyából szolgálati eb és munkatárs váljon, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal által meghirde-tett kutyavásárra kell jelentkeznie a gazdának, s természetesen meg kell felelnie a felhívásban megha-tározott elsődleges követelmé-nyeknek. Az egyik legfontosabb kritériuma a kutya zsákmányszer-ző ösztöne, hiszen a kutyák ősei valamikor falkába tömörülve va-dásztak zsákmányra, így biztosítva maguk számára a létfenntartáshoz szükséges ételmet. A házasítási fo-

Kutya hívóneve	Kutya fajtája	Kutyavezető	Mióta dolgoznak együtt
Tapi	foxterrier	Kucsera Gábor pénzügyőr hadnagy	2019
Best	német juhász	Szigeti Gábor pénzügyőr törzsszáslós	2021
Candy	labrador	Lendvai Péter pénzügyőr hadnagy	2014
Mikey	német juhász	Békésiné Biczó Alexandra pénzügyőr ftőrm.	2021
Róka	malinois	Tóth Miklós pénzügyőr törzsszáslós	2021-2022

lyamat során az ember az ételmet is biztosította a kutya számára, azonban a zsákmányszerzési ösztön a vadak felhajtására, kutatására, jelzésére tovább élt bennük. A mai szolgálati kutyák kiképzéséhez ezeket a megmaradt ösztö-nöket használjuk fel.

A kiképzés során a természetes zsákmányt különféle eszközök, tárgyak (pél-dául műanyag cső, teniszlabda stb.) helyettesítik, ezeket a kutya szívesen felkutatja, megragadja és játszik is velük. Ezekbe a tárgyakba helyezik a kü-lönféle kiképzési anyagokat, így a kutya a játékszerével, a „zsákmányával” társítja a kábítószerek jellegzetes szagát. A feltételes reflex alapján a kutyák-ban gyorsan tudatosul, hogy a „zsákmányát” ott találja meg, ahol ezt a jól rögzült szagot érzi.

Visszatérve a folyamathoz, a sikeres felvételi vizsga szerződéskötést ered-ményez a hivatal és a gazda között. Ezt követően 21 napos karantén veszi kezdetét további egészségügyi vizsgálatok és megfigyelés céljából. Ezek a napok mind az állatoknak, mind a kutyavezetőknek igazi kihívást jelente-nek, mert ez idő alatt kell egy szimbiotikus kapcsolatot kialakítaniuk egymás között. Majd a többhetes kiképzés veszi kezdetét, mely rengeteg feladattal, gyakorlással, ismétléssel, de mindezek mellett csodálatos élményekkel is jár. A képzés végén a párosok többnapos vizsgasorozatot hajtanak végre, sike-res teljesítés esetén az immár képzett szolgálati keresőkutya és kutyavezető-je megkezdheti közös életét, közös munkáját.

Az igazgatóságon jelenleg állományban lévő kutyavezetők és „járőrtársai-k” a repülőtér különböző helyszínein és rendhagyó körülmények között, olykor speciális helyzetekben dolgoznak. Ilyen a mozgó csomagszállító szalag, az utasok közötti keresőmunka vagy a véget nem érő postacsoma-gok alapos vizsgálata. Keresőkutyáinkat kábítószer és dohány, bankjegy és dohány, valamint bankjegy és kábítószer felderítésére képezték ki. A tavaly nyugdíjba vonult Aida, kutyavezetőjével Szigeti Gábor pénzügyőr törzsszáslóssal a napi feladatokon túl számos versenyen indult, amelyeken dobogós helyen végzett, nagy siker volt 2016-ban a NAV I. testületi verseny, kábítószer-kereső munka számban elért I. helyezése.

Az etológusok szerint a kutya–gazda kötődés a szülő–gyermek kapcsolatra kidolgozott humánpszichológiai mód-szerekkel mérhető. A kutyák számára nagyon fontos a szociális kontaktus, s mint minden társas életet élő állat-nál, jellemzi őket még a fajtársakkal való együttműködés a közös célok érdekében, az altruizmus (olyan tevé-kenység, amelyből több jó származik a fajtársaknak, mint annak az egyed-nek, amely végzi) és a kommunikáció. A szolgálati kutyák kiképzésük során a kutyavezetőt csaknem fajtársukként fogadják el, s magatartásformáikban is igyekeznek megfelelni neki. Ebből is világosan érződik, hogy kutyavezető-nek lenni nem csak egy napi 8-12 órás munka, melynek végén szőgre akaszt-ható a póráz, és haza lehet menni, ha-nem egymás életének szerves részévé válik ember és kutya. Ez a kötődés, ez a kapcsolat gyakran lemondásokkal jár, hiszen 24 órás fáradtságos, olykor küzdelmes, hosszú évekre szóló el-köteleződés, ugyanakkor egy feltétel nélküli igazi társat tudhat maga mel-lett a kutyavezető.



2022 Best és Szigeti Gábor pénzügyőr törzsszáslós

MÚLTIDÉZŐ A LEGIDŐSEBB FERIHEGYI VÁMPARANCSNOKKAL

Napjainkban nincs már olyan kolléga a NAV Repülőtéri Igazgatóságon, aki még szolgált volna Sárosi Gyula pénzügyőr alezredes, parancsnok úr vezetése alatt, aki 1958 és 1972 között beosztottként, részlegvezetőként, majd 1977 és 1986 között már parancsnokként vezette az egykori 2. számú Vámhivatalt, a mai Repülőtéri Igazgatóságot. A repülőtéri szolgálatban töltött évek meghatározó eseményeiről az akkori szabályozás sajátosságairól, kellemes és esetleg nem szívesen felhozott emlékekről kérdeztük a már több mint 30 éve nyugdíjban lévő parancsnok urat.

Milyen szervezeti felépítésben, létszámmal működött annak idején a repülőtéri vámszervezet?

A repülőtér megalakulása óta a 2. számú Vámhivatal elnevezéssel működő vámszerv annak idején is két meghatározó feladatot látott el, a ki- és belépő utasforgalom, valamint az áruforgalom ellenőrzését. Az 1960-as években még 16-20 fő dolgozott az utasforgalomban 12/24-es váltószolgálatban, és 5 fő az áruforgalomban. Azonban mind az áruforgalomban, mind az utasforgalomban dolgozók besegítettek a másik területnek attól függően, hol jelentkezett több munka, nagyobb forgalom. Így minden kolléga jártas volt az utas- és áruforgalom gyakorlati végrehajtásában is. Utasforgalomban minden évben május és november között zajlott a nagy forgalom. Az áruforgalomban viszont az év végén jelentkezett kiemelkedő mennyiségű vámkezelés.

Repülőtéri szolgálatom első időszakában (1958-1972) még csak egy helyettes támogatta a parancsnok munkáját, de 1977 után, amikor vezető lettem, már két helyettes állt mellettem, akik főleg az adminisztratív munkavégzésben nyújtottak kiemelkedő segítséget. Szükség is volt már két helyettesre, mert vezetői szolgálatom végén már 40 fő dolgozott az utasforgalomban és 8-10 fő az áruforgalomban. Azt viszont el lehet mondani, hogy abban az időszakban stabil volt a létszám, nem volt elvándorlás, igazi életpályaként kezelték a pénzügyőri hivatást a kollégák, és kifejezetten elismerés volt, ha valaki a repülőtéren dolgozhatott.

Milyen módon zajlott az utas- és áruforgalom ellenőrzése, voltak-e kiemelkedő felderítések?

Talán nem mindenki tudja, de a repülőtéri vámszolgálat kezdetén, egészen a 80-as évekig a vámhivatal látta el az utasbiztonság-ellenőrzési feladatokat is. Vagyis a repülőtéren a vámszerv végezte a kiléptetéshez, beléptetéshez kapcsolódó ellenőrzési feladatok zömét. Ez a tevékenység az 1980-es évek végén kikerült a vámszerv hatásköréből, melyet jelenleg is a repülőtér üzemeltetője által biztosított védelmi szolgálat lát el.

A fő ellenőrzési tevékenységet az utasforgalomban azonban mindig is az utasok által ki, illetve behozni szándékozott áruk, fizetőeszközök vizsgálata adta. Eleinte minden ki- és belépő utas által szállított fizetőeszközt megvizsgáltunk. 1978 után –

a szocialista berendezkedésű országok között elsőként – a Ferihegyi repülőtéren bevezették a piros és zöld folyosón áthaladás gyakorlatát, mely azóta tulajdonképpen már szinte a világ összes országában, a nagy forgalmú repülőtereken meghonosodott. A kétfolyosós rendszer lényege, hogy sokkal gyorsabb utasáteresztést tesz lehetővé. Innentől kezdve beszélhetünk tulajdonképpen az utasforgalomban a kockázatkezelésről, kockázatelemzésről, hiszen a zöld folyosón áthaladókat az általunk kialakított kockázati szempontok alapján vizsgáltuk. Nyilván ez az akkori évi 1 200 000 fős utasforgalomra még teljesen más elemzési szempontokat adott.

Felderítéseink nagy részét a szocialista érában természetesen a Magyarországon nem elérhető műszaki eszközök (jellemzően fényképezőgépek), ruhaneműk és más kurrens termékek csempészése adta. Volt egyszer, amikor a Magyar Rádiónál vezető tisztséget betöltő személy a kormányváron keresztül próbált behozni színes TV-t a vám megfizetése nélkül, de ezt még egy ilyen prominens személynek sem engedték meg, így vámfizetés mellett történt a behozatal, bár az érintett személy ennek nem nagyon örült. Már akkoriban sem volt szimpatikus az eljárásunk azoknak, akiknek vámfizetési kötelezettséget írtunk elő a behozott áruk után.

Ezen kívül a kornak megfelelően sok esetben államtitkot képező termékeket is megpróbáltak illegálisan kivinni, ennek megakadályozására is hivatott volt a vámszolgálat. Sokszor mikrofilmeken próbálták kijuttatni nyugatra államtitkot képező adatokat.

Az 1980-as évek elején jelent meg tendenciózan a kábítószeres tiltott behozatala, melynek ellenőrzésére egyre nagyobb figyelmet kellett fordítani. Jellemzően a ruházat alatt elrejtve próbálták meg – elsősorban külföldi utasok – becsempészni Magyarországra a különböző típusú kábítószereseket.

Abban az időben a légiforgalomban érkező áruk jelentős részét az utasszállító gépek csomagterében hozták, ritkán fordult elő csak árut szállító repülőgép érkezése. Nem volt még akkor rendszeres cargojárat. Az érkező áruk nagy részét továbbították a belterületi vámhivatalokhoz, csak nagy nagyon csekély mennyiségű áru végleges vámkezelését kérték a repülőtéren. Ezeket minden esetben tételes áruvizsgálat alá vonták. Általában az év végén emelkedett meg az áruforgalom az ajándékküldemények vámkezelése okán, míg az év többi részében viszonylag kiegyensúlyozott forgalomra lehetett számítani.

Milyen volt a repülőtéri társszervekkel, illetve a magyarországi légiforgalom meghatározó szereplőjével, a Malévval a vámszerv kapcsolata?

Egyik legfontosabb együttműködő társszervünk a repülőtéren a határőrség volt. Folyamatos napi kapcsolatban álltunk velük, bár mindig volt egy kis rivalizálás közöttünk a fontosság és a felderítések tekintetében. Ez viszont csak motiválta a kollégákat az eredményes felderítések irányába. A határőrség mellett ugyancsak fontos partnerünk volt a rendőrség és az állat- és növényegészségügyi határszolgálat. A kapcsolattartás velük nem csak a napi szolgálatban merült ki, hanem rendszeresen sportoltunk is közösen, természetesen az akkori legfontosabb sporttevékenység keretében, a labdarúgásban. Akkor szinte kivétel nélkül, minden szervezetnek volt labdarúgócsapata. Rengeteg focimeccset vívtunk a társszervek csapataival.

A Malév vezetőivel is nagyon jó kapcsolatot ápoltunk, bár azért ez nem azt jelentette, hogy a légiforgalomban utazó Malév-alkalmazottak ellenőrzésénél kivételt alkalmaztunk volna. Nagyon sokszor mentünk ki a repülőgéphez a személyzet vámmellenőrzésére, és bizony sokszor találtunk náluk elrejtett kurrens csempészárut, mint például harisnyát, lasztex fürdőruhát, parókat, nyugati márkájú cigarettát. Volt olyan is, amikor még a földi kiszolgáló személyzetet is bevonták a csempészésbe.

Milyen érdekességekre emlékszik vissza, voltak-e kivételezett személyek az ellenőrzések során?

Talán meglepőnek hangzik, de nem volt jellemző a kivételezés, nem igazán kértek ilyet felső szintről sem. Viszont volt, hogy rosszállással fogadták kiemelt politikai vezetők, vagy főleg azok hozzátartozói az esetleges vizsgálatot. Ezeket mindig próbáltam diplomatikusan kezelni és nyugodt körülmények mellett elmagyarázni a panaszos félnek, hogy ezek a szabályok mindenkire vonatkoznak. Általában mindig belátták, hogy megfelelően jártunk el, és volt, amikor még elnézést is kértek a magatartásukért.

Persze nagyon sok híresség is megfordult az utasforgalomban, így találkozhattam Puskás Ferenc aranylabdás focistával, aki mindig nagyon barátságos és önzetlen volt, Liz Tylorral és Richard Burtonnal, akik – emlékszem – 32 goblinborítású bőrönddel érkeztek Magyarországra születésnapot ünnepelni. De ugyancsak itt a repülőtéren találkoztam Szentágothai János professzorral, aki akkor már elég idős volt, így segítettem neki a határátlépés során, hogy minél kényelmesebben, gyorsabban legyen túl a szükséges procedúrákon. Ki kell azonban emelnem az egyik számomra talán legemlékezetesebb eseményt, amikor hazahozták a Szent Koronát 1978. január 6-án. Nagyszabású ünnepséget rendeztek ezen esemény tiszteletére, és biztonsági intézkedésként az egész repülőteret lezárták az érkezés során.



Fotó: Sárosi Gyula nyugállományú pénzügyőr alezredes (a képen középen)

Összességében hogy látja, milyen volt a szerepe abban az időben a repülőtéri vámszolgálatnak és a maga részéről hogyan értékeli azt a sok-sok esztendő, amit repteles vámosként szolgált le?

A repülőtéri vámhatóságnak abban az időben meghatározó szerep jutott a repülőtéren a határőrség mellett. Kitűnő kapcsolatot ápoltunk a volt a társszerveken túl a repülőtér üzemeltetőjével és a Malévval is.

Parancsnok úr az interjú végén még elmondta, hogy ma is nagyon szívesen emlékezik vissza a repülőtéri munkára, élete meghatározó része volt az itt töltött időszak, és még a nyugdíjas éveiben is rendszeresen tartotta a kapcsolatot a régi repteles kollégákkal, de sajnos mára lassan elfogytak, nagyon kevesen élnek már azok közül, akik a repteles hőskor-szakban együtt szolgáltak.

Megtiszteltetés számára, hogy a múltat felelevenítő interjú kapcsán részese lehet a repülőtéri vámszolgálat tevékenységét méltató ünnepi kiadványnak, és úgy érzi, hogy az Emlékezésről, – melyet a NAV vezetője most méltán adományoz a 70 éves múlttal rendelkező repülőtéri vámhatóságnak – egy kicsit a magáénak is érezheti.

Buzási Tibor

MÁSODSZOR TÉRT VISSZA A LÉGIKIKÖTŐ VÁMSZOL- GÁLATÁNAK ÉLÉRE

Parancsnok úr két alkalommal is volt a repülőtéri vámszolgalat első számú vezetője. Milyen körülmények között került a repülőtérre az első, illetve a második alkalommal?

Először 1981. január 1-jétől lettem az akkor még 2. számú Vámhivatal vezetője, elődöm Sárosi Gyula százados úr volt. Ezt megelőzően a Keleti Pályaudvaron (15. számú vámhivatal) teljesítettem szolgálatot parancsnokhelyettesként. A vámhivatal munkatársai a Budapest–Hegyeshalom között közlekedő nemzetközi gyorsvonatok utasainak ellenőrzését végezték. Ez egy neuralgikusabb pontja volt a vámszolgalatnak, hiszen nyugati irányú utasforgalmat kellett ellenőrizni. Abban az időben dr. Balogh György alezredes úr volt az országos parancsnokhelyettes, Ő felügyelte az utasforgalmat. Ezen a területen az ő jóváhagyása nélkül nem történhetett kinevezés. Akkoriban nem volt pályázat, nem volt képességfelmérés, hanem kiválasztás útján töltötték be a vezetői beosztásokat. Az első „repülőtéri kalandom” 1990. december 31-ig tartott, ezt követően a Fővárosi Parancsnokság parancsnokhelyetteseként, majd a VPOP szóvivőjeként dolgoztam.

Második alkalommal 2000. május 1-jén kerültem a Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnokságára, amely akkor már középfokú szervként működött. Arnold Mihály altábornagy úr, országos parancsnok nevezett ki a repülőtéri vámszerv vezetésére azzal, hogy: „ehhez a beosztáshoz egy ezredesi rendfokozat is dukál”, melyet 2000. augusztus 20-án meg is kaptam.

Tábornok úrnak kiváló kapcsolata volt nem csak a repülőtér üzemeltetőjével, hanem a nemzeti légitársasággal és a társszervekkel is. Gyorsan kialakult ez a kívánt állapot, vagy ez egy hosszabb folyamat eredménye volt?

Mindenféleképp egy hosszabb folyamatról beszélhetünk, rá kellett jönni, hogy repülőtér több mint egy vasúti forgalom ellenőrzése, itt nem lehetett egyoldalúan vámszempontból értékelni a helyzeteket, itt a vám a „repülőtéri történet” csak egy szelete volt. Igyekeztem megérteni mindent, nyitottan kezelni az ügyeket, mert csak így lehetett magas színvonalon ellátni a feladatainkat. Szerencsére a közös gondolkodás szükségessége azonnal nyilvánvalóvá vált a számomra. Akkoriban tulajdonképpen egy egységes „repülőtéri gondolkodásról” beszélhettünk, minden ügy elsősorban repülőtéri ügy volt. Leegyszerűsítve azt is mondhatnánk, hogy a repülőtéri kapcsolattartás egyfajta belső ügyek közös megoldásáról szóltak. Más volt a helyzet a külföldi kapcsolatok esetében, ahol elsősorban az egyre hangsúlyosabbá váló kábítószer-kereskedelem és a



Fotó: Nemzeti Adó- és Vámhivatal archívum



Fotó: NAV Repülőtéri Igazgatósága



Fotó: NAV Repülőtéri Igazgatósága

kábítószer-csempészet megakadályozása, visszaszorítása volt a feladat. Ehhez elengedhetetlen volt a külföldi légitársaságokkal kialakult rendkívül szoros és gyümölcsöző együttműködés.

Mi volt a legnagyobb kihívás az első, és mi a második repülőtéren eltöltött időszak alatt?

Az első időszak legnagyobb kihívása az volt, hogy olyan mértékben kinyílt előttem a világ, amelyre addigi életem során nem volt példa. A legegyszerűbb emberek és a világ leghíresebb emberei egyaránt megfordultak a repülőtéren megannyi új jelenséggel az életemben. Egyetlenegy nap sem volt ugyanolyan, mint amit már megéltem, ennek akkor tudtam megfelelni, ha nyitott, érdeklődő maradtam, úgymond a Vám- és Pénzügyőrség érdekeit védve voltam együtt gondolkodó. Nem kérkedve: a diplomáciai érzékem sok mindenben átsegített.

A második időszakban a kihívást az jelentette, hogy teljesen más struktúra, ellenőrzési rendszerek és vezetési irány mellett kellett szolgálatot teljesíteni. Újdonságot jelentett, hogy heterogén volt a szervezet, több szakterületet kellett megismernem, a Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnoksága ekkor már egy polarizált középfokú szerv volt.

A sikeresen elvégzett munka nem is maradt „következmények” nélkül, gondolok itt parancsnok úr tábornoki kinevezésére. Hogyan emlékszik vissza erre az eseményre?

Úgy emlékszem vissza, mint a jól sikerült pályafutásom méltó befejezésére. Nagy János altábornagy úr felrendelt és elmondta, hogy tolmácsolnia kell azt, hogy a pénzügyminiszter úr a dandártábornoki kinevezésemet támogatja. Ez a kinevezés befejezését adta a karrieremnek, amiben úgy érzem, hogy semmi nem történt véletlenül. Sok probléma mellett nagyon sok és szép emlék tolu fel bennem e kinevezés kapcsán. Mindenekelőtt nagyszerű munkatársaim jutnak az eszembe, akiknek szintén köszönhetem a dandártábornoki kinevezésemet.

Lépten-nyomon szembesülök azzal, hogy azok, akik parancsnok úr alatt szolgáltak a legnagyobb szeretettel és elismeréssel beszélnek tábornok úrról. Kiemelkedően jó kapcsolata volt az állománnyal. Mi volt a titok?

Titok az nincs, inkább egy attitűd van: hiába van egy szubordinált viszony, maradj meg embernek, senki nem születik a bölcsek kövével a zsebében. A munkatársak talán meglátták a tetteimben a jó szándékot. Következetesen türelmes voltam, mindenkivel próbáltam emberi hangon beszélni, akkor is, ha negatív dolgot kellett közölni a kollégáimmal. Egész életemben hittem az emberekben és az önálló személyiség erejében.

Legkedvesebb történet a repülőtéri időszakból?

Nem lehet, nem tudok kiválasztani egyetlen egyet a rengeteg élményből. Talán az év végi bulik hangulata ragadt meg, ahol nagy jó kedvvel mindent meg tudtunk beszélni, és egy kicsit ki is eresztettük a „gőzt”. Igazi közösség volt, mindenki nagy bizalommal volt a másik iránt. Jó volt, szép volt. Szintén óriási élményt jelentett, ahogy a kollégák a nyugállományba vonulásom alkalmával többszörösen is megleptek: először is a Malév szimulátor bal ülésében – ez a kapitányi szék – én magam hajthattam végre egy landolást, ezt követően teljes titokban szerveztek számomra egy sétarepülést Budapest felett, majd valahonnan szerevezve egy vörös szőnyeget a betonon pénzügyőri zenés köszöntéssel vártak. Azért is maradt egy életre szóló emlék ez a repülés, mert fiatal koromban pilóta szerettem volna lenni.

Mit üzen a most repülőtéren szolgáló kollégáknak?

Szakmai elhivatottság, becsületos magatartás, a NAV Repülőtéri Igazgatósága hírnevének öregbítése, a mindenkori repülőtéri erények ápolása, fejlesztése. A legfontosabb azonban az, hogy a tisztességgel elvégzett szolgálat után nyugodtan tudjanak nyugalomra térni, és a jól végzett munka örömeivel tudják álomra hajtani a fejüket.

Megragadva a lehetőséget, még egyszer ezúton és most is szeretném megköszönni minden munkatársamnak az együtt töltött majd 20 év szolgálatteljesítéséhez nyújtott szakmai és erkölcsi támogatását. Váltunk ezáltal az elmúlt hét évtized vámszolgalatának szerves részévé, megalapozva ezen emlékezészló átadását, felelősséget tanúsítva a tradíciók megőrzésére, a jövő vámszolgalatának kiépítésére, a jövőben is hazánkat szolgálva.

AHOVÁ NYÚLT, OTT EREDMÉNY TERMETT

BÉLA SZAKMAI PROFIZMUSÁN GENERÁCIÓK NEVELKEDTEK

Erdösi Bélát pénzügyőr hadnagyként 1981 végén helyezték át a Keleti pályaudvari 15. számú Vámhivaltól a nemzetközi repülőtérré. Sárosi Gyula őrnagy úr, a hivatal akkori parancsnoka a repülésbiztonsági ellenőrzéseket végrehajtó részleg egyik vezetőjévé nevezte ki.

Az új beosztásban alig ért véget az első munkanapja, amikor a rádióműsorok tragikus hírt közöltek. Eltérítették a LOT lengyel légitársaság Budapest–Varsó között közlekedő menetrendszerinti járatát, és a gépet Münchenbe kényszerítették. Óhatatlan, hogy ilyenkor elsőként ne arra gondoljon mindenki, hogy bizonyára a terroristák fegyvert, vagy valamilyen más kényszerítőeszközt vittek fel az indulási repülőtéren a fedélzetre. Nem volt könnyű napja a frissen kinevezett részlegvezetőnek, hiszen egyfolytában az járt az eszében, vajon ő és munkatársai hibáztak-e. Még aznap este megérkezett a hír, nem a biztonsági szolgálat munkájának, mulasztásának róható fel a terrorcselekmény elkövetése.

A fiatal tiszt az utasbiztonsági ellenőrzési feladatok ellátását rendkívül felelősségteljes és aprólékos munkának tartotta, magát és munkatársait is folyamatosan képezte, trenírozta.

1985-ben lehetőséget kapott arra, hogy többedmagával részt vegyen az USA Kábítószer Elleni Hivatala, a DEA által tartott kábítószer-felderítéssel foglalkozó tréningen, ahol elsajátíthatták a kábítószer-csempészet elleni fellépésre vonatkozó legújabb amerikai programot.

A repülésbiztonsági feladatok ellátása terén megszerzett profizmusának, és irányító munkájának köszönhetően a budapesti Hilton Hotelben 1987. május 6-án és 7-én megrendezett zsidó világkongresszus résztvevőinek a biztonsági beléptetését is Bélára és munkatársaira bízta, amit természetesen a kollektíva kiváló szakmai sikerként és elismerésként tartott számon.

1990. július 1-jétől egy jogszabálmódosítást követően – hasonlóan más európai repülőtereken működő rendszerhez – a rendőrség vette át az utasforgalomban alkalmazott repülésbiztonsági ellenőrzési feladatokat. Ekkor sajnos sok pénzügyőr hagyta el a pénzügyőri pályát, és fogadta el a rendőrségnél felkínált beosztásokat, mely túl az egyenruhaváltáson, jelentős anyagi előnnyel is járt. Béla pénzügyőr főhadnagyként nem fogadta el a számára felkínált rendőr őrnagyi rendfokozatot, és a megemelt illetménnyel párosuló magasabb szolgálati beosztást, korábbi hivatását választotta, és pénzügyőrként dolgozott tovább.



repülőtérén belül bárhol, bármelyik
szolgálati helyen bevethetők voltak.
Hozzájuk került a hivatalhoz akkor ér-
kezett négy kábítószer-kereső kutyave-
zető is.

Göncz Árpád, a Magyar Köztársaság egykori elnöke 1995-ben Erdősi Béla pénzügyőr századosnak eredményes munkássága elismeréseként a Magyar Köztársasági Ezüst Érdemkereszt kitüntetést adományozta.

1998-ban történt nyugdíjba vonulása után is a drog elleni küzdelemnek szentelte mindennapjait, több mint 10 éven át fiatakorúaknak, illetve szülőknek tartott drogprevenciós előadásokat. A Vám- és Pénzügyőrségnél végzett egykori szakmai munkája és nyugalomá-
nyú pénzügyőrként a kábítószer elleni küzdelem terén kifejtett tevékenysége elismeréseként – a korábbi NAV 2. sz. Repülőtéri Igazgatósága, valamint a NAV Nyugdíjasok Szövetségének közös javaslatára 2011-ben Vida Ildikó, a NAV akkori vezetője soron kívül nyugalomá-
nyú pénzügyőr alezredessé léptette el.

Jó egészséget, hosszú, boldog életet kívánunk Önnek, Alezredes Úr!



VÁMOSKÉNT ÉS RENDŐRKÉNT IS AZ UTASOK BIZTONSÁGÁT SZOLGÁLTAM

Rozgonyi Zoltán azon volt kollégák közé tartozik, aki egykoron vámosként is az utasok biztonságát szolgálta, majd amikor a repülésbiztonsági feladatokat a rendőrség vette át, Zoltán úgy döntött, hogy a magasabb beosztásért és a jobb fizetésért egyenruhát cserél. Írásában őszintén vall arról, hogy vámosként szerzett tapasztalatait kiválóan tudta kamatoztatni a rendőrség soraiban.

Pályakezdként, 19 évesen lettem pénzügyőr, vagyis vámos Ferihegyen.

A 2. sz. Vámhivatal dolgozójaként egy, a széles nyilvánosságtól elzárt, számomra misztikus világot ismertem meg, a repülőtér világát. Már az első munkanapomon, 1985. január 17-én eldönt, hogy a vámsholgalat egy kevésbé ismert és elismert területén az utasbiztonsági szolgálatnál fogok dolgozni, pénzügyőr örzetöként. Ennek a szolgálatnak az volt a feladata, hogy az induló légi járművek utasait biztonsági ellenőrzésnek vesse alá, vagyis, hogy megakadályozza veszélyes tárgyak, fegyverek és anyagok a repülőlógép fedélzetére jutását. Nem volt egy szokványos vámos feladat a terrorcselekmények megelőzése és megakadályozása, a repülésbiztonság biztosítása, de talán ez volt az egyik legizgalmasabb területe a repülőtéri munkának. Fiatal srácként nagyon izgultam, hogy vajon megfelelek-e egy ilyen, komoly, felelősséggel bíró munkahelyen, hiszen tudtam, adott esetben tőlem függhet utasok százainak élete, biztonsága. Kihívás volt minden szempontból, és így, utólag visszatekintve szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy megálltam a helyem. Miután ez nem volt tipikus vámos munka, kicsit nehezebb volt megismernem és megtanulnom a vámsholgalat feladatait, de köszönhetően a már akkor is létszámhiánnyal küzdő szervezetnek egy-egy szolgálat alatt a repülőtéri vámfeladatok minden területét kipróbálhattam. Egy átlagos nap úgy telt, hogy korán reggel az utasbiztonsági szolgálatnál kezdtük a munkát, aztán a délelőtti csúcsforgalomban kíségtettünk a kilépő vámon, majd este, az érkező járatok vámkezelését végeztük a belépő vámon, éjszaka pedig az áruforgalom vámellenőrzésébe kíségtettünk be. Egy biztos, hogy nem igazán értünk rá unatkozni. Ha éppen nem volt munka, akkor éjszakába nyúló beszélgetésekkel, vagy az ügyeletes tiszt pihenőjében videónézéssel töltöttük az időt.



Rozgonyi Zoltán a 2. számú Vámhivatal egykori pénzügyőre

„Kihívás volt minden szempontból, és így, utólag visszatekintve szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy megálltam a helyem.”

Számtalan érdekes repülőtéri sztori részese lehettem, és sokszor egészen elképesztő dolgokat találtunk az utasok és táskáik biztonsági átvizsgálása során. Találtunk a csomagokban szunyókáló óriáskígyókat, nagyon is élénk skorpiókat, különleges „rejtett”, álcázott és valódi fegyvereket, kábítószereket, buktattunk le pénz- és cigarettacsempészeket, műkincsekkel üzletelőket. Talán terroristákkal is találkozhattunk, de ezek az információk a mai napig nem nyilvánosak, így nem is igazolhatók...

Terrorcselekményre, gépeltérítésre szolgálati időm alatt nem került sor, bár a Ferihegyi gyorsforgalmi úti merénylet, amely az akkori Szovjetunióból kívándorló zsidók ellen irányult a repülőtér közelében történt. Szerencsére halálos áldozatot nem követelt a magyar rendszerváltozás idejének első robbantásos merénylete.

Örülök, hogy én még a „legendás” Ferihegy 1-es Terminál öreg épületében kezddhettem dolgozni, amely ma már műemlékként őrzi egy korszak szellemét és hangulatát: legendás felderítéseket, pikáns munkahelyi szerelmeket, komoly barátságokat, érdekes utastörténeteket. Ferihegy 1 akkoriban egy családi hangulatú munkahely volt, ahol az ott dolgozó vámosok, határőrök, malévosok, mind ismerték és kíségtették egymást. Ahogyan ma is mondják, nagy repülős család volt ez a javából. A munka ilyen körülmények között jó hangulatban, eredményesen telt, és a műszak, a szolgálat végén, valahogy senki sem sietett haza...

A repülőtéri vámsholgalatnál váltam igazán felnőtté, és talán ezekben az években tanultam a legtöbbet a „szakmáról”, az utaslélektanról és profilozásról, a jó és rossz vezetői attitűdökről, emberségről, egymás kíségtetéséről, az egymásért való kiállásról. Mindent, amit a ferihegyi 2. számú Vámhivatal dolgozójaként tanultam, azt hasznosítani tudtam és tudom a mai napig beosztottként és vezetőként egyaránt.

5 év elteltével, 1990-ben, amikor az utasbiztonsági feladatok ellátását átvette a rendőrség – fájó szívvel, hosszas tételődés után – én is átszereltem és rendőrként dolgoztam tovább. Pár hónap elteltével pályafutásom legnagyobb felderítésével sikerült egy hasiscsempészt lebuktatnom, aki több mint 2 kiló hasist szeretett volna kivinni az országból. Azt a tudást, ami a csempész elfogásához kellett vámosként szereztem meg.

1990-től az utasbiztonsági területet a nemzetközi eljárások ajánlása alapján polgári ellenőrzés alá vonták, így újra a váltás mellett döntöttem és a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság, majd jogutódja, a Budapest Airport munkatársaként továbbra is az utasok biztonságának védelme és a terrorcselekmények megakadályozása érdekében dolgoztam immáron három terminálon, de Ferihegy 1 és a 2. számú Vámhivatal – talán a hangulat miatt, talán a fiatalságom okán – a legkedvesebb maradt a számomra. Végül 21 év repülőtéri, utasbiztonsági szolgálat után 2010-ben jöttem el a repülőtérrel, amely – bár az évtizedek alatt sokat változott és nem mindig az előnyére – a mai napig hiányzik.

Talán, egyszer még lesz dolgom Ferihegyen, hiszen a sors útjai kifürkészhetetlenek.

GENERÁCIÓKON ÁTÍVELŐ HIVATÁS

A repülésre és a repülőterek világára mindig egyfajta misztikumként tekintettek az emberek, talán éppen ezért sokakat vonz, érdekel és foglalkoztat ez a környezet.

Édesapám Budapesttől majdnem 200 kilométerre fekvő kis faluban élő szülei 1970. márciusában még nem sejtették, hogy megszülető gyermeküknek, a kis Gyenis Karcsikának, köze lesz a híres Ferihegyi repülőtérhez, sőt még az ő egész családjának a mindennapjait is Magyarország legnagyobb légikikötője fogja meghatározni.

Édesapám általános iskolás korában egy kirándulás alkalmával lépte át először a magyar határt Hercegszántónál. Külföldről már hazafelé utazva a belépő vámvizsgálatnál csodálattal nézte a vámosok munkáját. Ekkor határozta el, hogy Ő is finánc lesz. Olyannyira nagy volt benne az elhatározás, hogy emiatt választotta a közgazdasági szakközépiskolát, mert azt gondolta, hogy az ott megszerzett képesítés sokat nyomhat majd a latba a Pénzügyőrséghez történő felvételi vizsgán, hiszen ez az iskola nagyon elismert volt akkoriban a közigazgatásban. A NAV jogelődjéhez, az egykori Vám- és Pénzügyőrséghez Bács-Kiskun Megyei Parancsnokságához jelentkezett, mert mindenképpen ebben a megyében szeretett volna szolgálni, miután magára ölti az egyenruhát. Az első kudarcot az jelentette, hogy a gondosan postára adott felvételi kérelmére jó ideig nem érkezett válasz.

A nagymamám ezen a barátságtalan hozzáálláson kicsit felháborodva, elhatározta, hogy Ő majd kezébe veszi az irányítást, és azt mondta apámnak: Segítek én neked fiam, de cserébe meg se állj az ezredesi rendfokozatig!" Nagymamám a családjáért tűzön-vízen is képes volt és képes ma is keresztülvágni, ezért addig törte az utat, amíg az országos parancsnok személyesen nem fogadta őket az irodájában. A személyes meghallgatás után már a főparancsnok irányította tovább a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága Személyzeti Osztályához nagymamámat és apámat. Ott – miután azonnal egyeztettek a kecskemétiakkal - kiderült, hogy apa felvételi kérelme elkeveredett ezért felajánlották, hogy Budapesten azonnal állományba tudják venni, hogy végre vámos lehessen. 1988. december 1-jén már „sima vállapos” fináncként kezdte meg szolgálatát a légiforgalom ellenőrzését végző egykori 2. számú Vámhivatalnál.



Fotók: Gyenis Ákos

A repülőtér varázslatos világa teljesen lenyűgözte apát, szerelem volt számára már az első munkanap, és ez a vonzalom áthatotta mindennapjait. Egy komoly betegség okán 1995-ben le kellett szerelnie a testülettől, azonban felépülése után sem hagyta el a vámos szakmát, egy saját vámügyintéző céget alapított, és már az asztal másik oldalán folytatta a munkáját.

Négyen vagyunk fiútestvérek és annyira körülött minket a vámszakma, hogy a gyerekjátékaink között voltak válllapok és tányérsapkák is. Mindannyian katonás nevelést kaptunk, és valamennyien a szüleink maximalizmusát örököltük. Megtanultuk, hogy mindenért meg kell dolgozni és soha, semmit sem szabad feladni. Ilyen gyökerekből merítve és ilyen szülői neveltetésből eredően meg kellett apámat tisztelni azzal, hogy legalább az egyik fia finánc lesz.

Általános iskolában a legtöbb osztálytársam elnöknek, űrhajósnak és világsztárnak készült, én viszont már akkor tudtam, hogy vámos leszek. 2011. május 16-án pénzügyőr őrmesterként megkezdhettem a szolgálatot a NAV 2. számú Repülőtéri Igazgatóságánál. Nagymamám kitörő örömmel fogadta a hírt, és újra felcsillant benne a remény, hogy a családban mégis lehet egy ezredes.

Édesapámtól rengeteg tanácsot kaptam, melyek a mai napig meghatározzák a munkahelyen való viselkedésemet, alakították a személyiségeimet. Amikor felszereltem azzal indított útnak, hogy a tény, mely szerint Ő is pénzügyőr volt a repülőtéren, nekem egyszerre lesz áldás és átok. Örültem, hogy fel tudott készíteni a hivatással járó nehézségekre,



amelyek így már nem értek váratlanul, azonban emiatt az elvárások is nagyobbak voltak velem szemben. Én ezeket kihívásként éltem meg, és ezzel lehetőséget is kaptam a fejlődésre és tanulásra. Amire viszont nem számítottam, hogy minden kolléga, aki együtt dolgozott édesapámmal, csak „Kisgyenisnek” vagy „Kiskarcsinak” fog szólítani. Bár ez engem egyáltalán nem zavart, mindig büszke voltam arra, hogy apukám nevét ilyen sokan ismerték, és a mai napig érzem, hogy a becenévben benne van az apám iránti tisztelet a régi kollégák részéről.

Az utasforgalomban, majd a nemzetközi postaforgalom vámenőrzésében eltöltött kezdeti évek után a szellemi tulajdonjog védelemmel kapcsolatos feladatok ellátására kaptam megbízást, ez a szakterület nyolc éven keresztül volt meghatározó része a mindennapjaimnak.

Természetesen volt mélypont is a munkám során, mely egy komoly fordulatot hozott az életemben. Nagyjából annyi ideje lehettem már pénzügyőr, mint amikor édesapámnak el kellett hagynia a pályát, ekkor bennem is mélyen megfordult a leszerelés gondolata. Motiválatlannak éreztem magam, így el kellett döntenem, hogy munkahelyet váltok, és más úton indulok tovább, vagy maradok a pénzügyőrség kötelékében. Úgy éreztem, ha leszerelek akkor nem csak a saját lelkiismeretemmel kell elszámolnom, hanem apukám szemébe is kell néznem, aki végig támogatott az utam során, és így a nagymamám kívánsága sem teljesülhet. Ekkor döntöttem úgy, hogy továbbtanulok és megcélzom a hadnagyi rendfokozatot. Megszereztem a középfokú angol nyelvvizsgát, és felvételt nyertem a Nemzeti Közzolgálati Egyetemre is.

A hivatással kapcsolatos hozzáállásom megváltozása pozitívan hatott rám is és a környezetemre is. Az akkori NAV elnök látogatásának napja a repülőtéren, ismét egy meghatározó nap volt az életemben. Ezen a napon találkoztam először leendő feleségemmel Andival, aki már pár éve sajtóreferensként dolgozott az igazgatóságon, viszont addig valahogy mindig elkerültük egymást. A munkakapcsolat hamar átalakult szerelemmé, és mindketten éreztük, hogy egy szép, közös jövő állhat előttünk. Visszatekintve a lehető legjobb döntést hoztam azzal, hogy nem hagytam el a pályát, mert egyszerre követték egymást a pozitív események az életemben. A sikeres államvizsgát követően megkaptam az első tiszti rendfokozatot, és feleségül vehettem Andit, a legcsodálatosabb nőt a világban.

A legszebb és a legfényesebb csillagot a képzeletbeli családi vállalpra az esküvőnk után két évvel megszületett kislányunk Liliána érkezése tűzte fel. Most még korai arról beszélni, hogy vajon ő mivel fog foglalkozni, ha felnő. Lehet, hogy ő is elnök, űrhajós vagy világsztár akar majd lenni... Ha nem találja majd a helyét a nagyvilágban, akkor örömmel és mindig jó szívvel fogom neki javasolni, hogy öltön ő is pénzügyőri egyenruhát, úgy ahogyan annak idején édesapám és én is tettük. Talán őt „Legkisebbgyenisnek” becézik majd jövődöbéli kollégái.

Gyenis Ákos



Nemzeti Adó-
és Vámhivatal