

A Pécs-Pogány repülőtér gazdasági és társadalmi szerepe a Dél-Dunántúlon

© Kovács Áron

Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Pécs

aronkovac@gmail.com

A tanulmány elsősorban arra keresi a választ, hogy Magyarországon van-e létjogosultságuk a regionális repülőtereknek, illetve hosszú távon fenn tartható-e a Pécs-Pogányrepülőtér? Erre a kérdésre válaszolni nem egyszerű, mert nem csak gazdasági és elsősorban pénzügyi oldalról kell elemezni a repülőtér működését, hanem vizsgálni kell a szűkebb majd a tágabb környezetére gyakorolt hatását. A regionális repülőterek sajátos helyzetben vannak, mert a működésükhöz olyan környezeti-gazdasági feltételek szükségesek, amely gazdasági potenciállal és fejlett szolgáltatói szektorral párosul. Ha ezeknek a feltételeknek nem tesz eleget, akkor vajon fenn tud-e maradni egy regionális repülőtér, mint a Pécs-Pogány?

A regionális repülőterek képesek makro- és mikrohatásokat kiváltani a régió életében. A regionális repülőterek fejlődésével (utasforgalom növekedés) a foglalkoztatottság és a szolgáltatás iránti kereslet is arányosan növekszik. Ezért a regionális repülőterek jótékonyan hatnak a régiójuk fejlődésére, persze csak akkor, ha nem politika eszközként használják.

A Pécs-Pogány repülőtér elősegítheti a vállalatok telephelyválasztását és ez további vállalatok letelepedését. A repülőtér a Dél-Dunántúlnak, olyan polgári közforgalmú nemzetközi repülőtér, amely kapcsolatot teremt a közeli osztrák, délnémet, dél-szláv és román régiókkal. Elősegíti a hatékony-gyors elérhetőség és ez által beruházás ösztönző és gazdasági élénkítő hatás vált ki az egész régióban. A Pécs-Pogány repülőtér átmeneti veszteséggel küzdő és az állam segítségére szorul, de ez a veszteség leküzdhető, megfordítható, ha komplexen kezeljük a repülőtér sorsát. A jó marketing és menedzsment eszközök használatával a régió igényeihez igazodva a Pécs-Pogány repülőtér hosszú ideig képes fennmaradni és szolgálni a régió fejlődését.

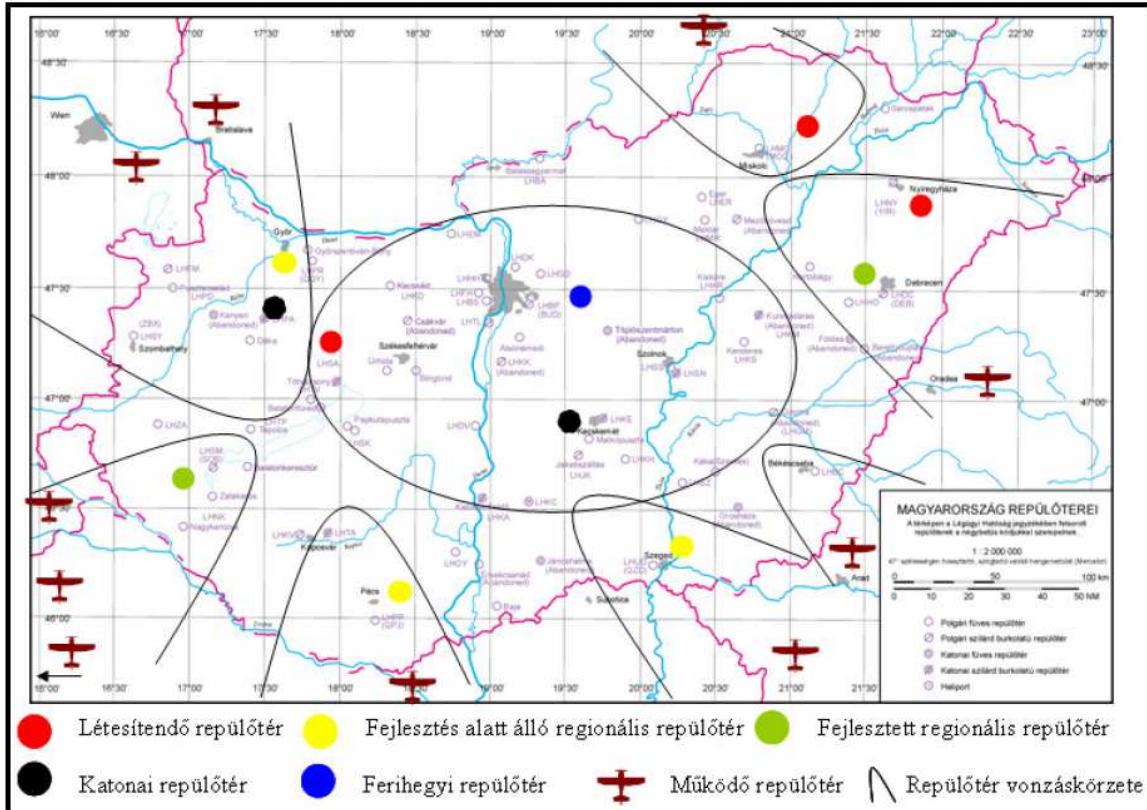
A regionális repülőterek helyzete Magyarországon

Magyarországon az elmúlt 50 évben a Liszt Ferenc (Ferihegyi) repülőtér szerepe egyeduralmú volt, de a rendszerváltás után megteremtődött a regionális (vidéki) repülőterek fejlesztési lehetősége. Napjainkban a polgári légitársaságok az infrastruktúra rendszerének szerves részét képezik. Ma már általános elvárás az unión belül, hogy 200 kilométerenként legalább egy regionális repülőtér működjön (Erdősi, 2000). A repülőterek létjogosultságát bizonyítja, hogy a szomszédos országokban (Ausztria, Románia, Szlovákia) kiépült a hálózat.

Az '50-es és '60-as években már működtek a győri, sármelléki és debreceni repülőterek, amelyek fejlettségük megfelelt az akkori európai átlagnak. Ferigy repülőtér fejlesztése központi helyet kapott és így a regionális repülőterek hanyatlásnak indultak, mert kereskedelmi tevékenységet nem folytattak csak mezőgazdasági vagy sport célra hasznosították. A '90-es években hanyatlás medréből elsőnek a debreceni majd a sármelléki repülőtérnek sikerült kilábalni, mivel beruházások által kereskedelmi célokra is kezdték használni. Az ezredfordulón a

légikikötők versenyében megjelentek új regionális repülőterek, mint a Pécs-Pogányi vagy a Győr-Péri, melyek jelentős hátránnyal indultak. Magas költségek és jelentős beruházási igényeik miatt soha nem került olyan mértékű fejlesztésekre, hogy Sármellék és Debrecen repülőterek fejlettségét elérjék.

1. ábra. Regionális repülőterek elhelyezkedése Magyarországon



Forrás: Tiboldi, 2008, 17. o.

Napjainkban ezek a repülőterek üzemeltetéséhez, illetve továbbfejlesztéséhez külső anyagforrás szükséges. A fennálló piaci feltételeknek megkövetelik, hogy a meglévő kapacitásukat lehető legjobb mértékben kell kihasználni és erősíteni a nemzetközi kapcsolatukat más repülőterekkel.

A Pécs-Pogány repülőtér pénzügyi helyzete

A repülőtérnek két tulajdonosa van egyik a *Pécs Holding Városi Vagyonkezelő Zrt.* (58,8%) és a *Baranya Megyei Önkormányzat* (41,2%). A repülőtér, mint a Magyarországon a regionális repülőterek többsége veszteséggel működik. A 2005. évi légiközlekedési iránymutatásokat előkészítő tanulmány eredményei szerint általában 500.000 és 1.000.000 között mozog az éves utas szám, amivel egy repülőtér nyereségesen üzemeltethető anélkül, hogy nemzeti hatóságoktól pénzügyi segítséget kellene igénybe vennie. Ezért a regionális repülőterek működése állami és egyéb támogatásokra szorul. A Pécs-Pogány repülőtér üzemeltetését át kellett szervezni ahhoz, hogy a működési költségek csökkenjenek. Az átszervezés eredménye, hogy az előző évhez (2009) képest a bérköltségek 32,62%-kal, személyi jellegű költségek 41,45%-kal, a bérjárulék 41,85%-kal és így összesen a bérigazgatás költségei 35,68%-kal csökkentek. A kötelezettségek is csökkentek

2009-hez képest, mégpedig a hosszúlejáratú 17,38%-kal, rövidlejáratú hitelek 1,95%-kal. A következő táblázatban látható, hogy az átszervezés létszámcsökkenéssel is járt.

1. táblázat. Pécs-Pogány repülőtér foglalkoztatottak száma 2008-2010 között

Év	2008	2009	2010
Teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma (fő)	34	18	12
Részmunkaidőben foglalkoztatottak száma (fő)	6	11	14
Egyéb jogviszonyban foglalkoztatottak száma (fő)	1	0	0
Felügyelő bizottság száma (fő)	3	3	3

Forrás: Pécs-Pogány repülőtér 2010. évi mérlegbeszámolója alapján

A létszámcsökkentés mellett a belföldi követelések teljes összegét is sikerült csökkenteni (38%-kal), illetve a megfizetés minden időtávban csökkent kivétel az egy éven túli követelések behajtása, amely 1%-kal növekedett ez előző évhez képest. (lásd. 3. tábl.)

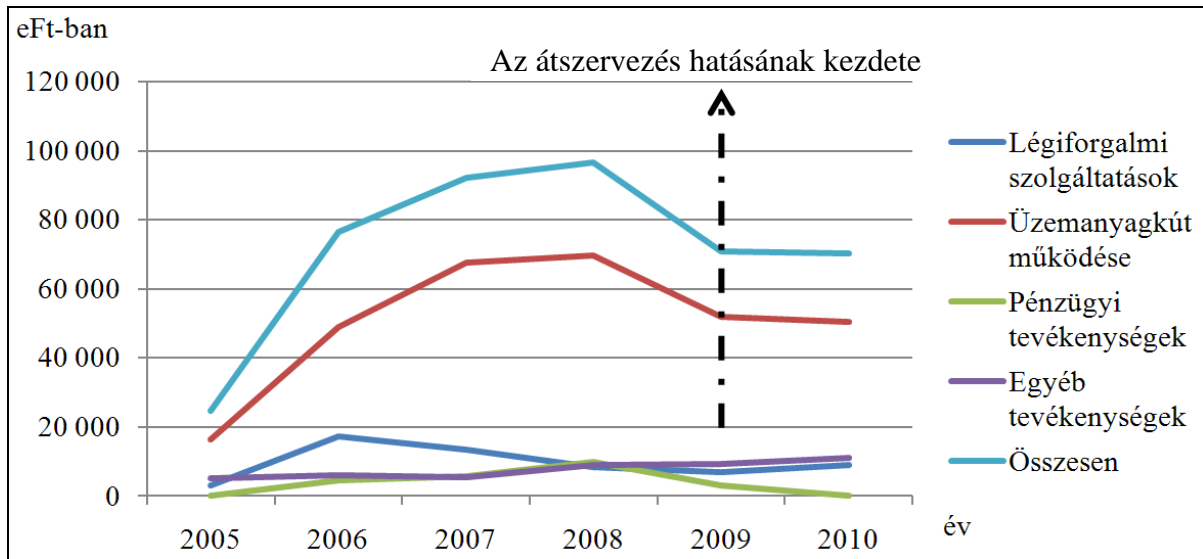
2. táblázat. Pécs-Pogány repülőtérének belföldi követeléseinek változása 2009-2010 között %-ban

Belföldi követelések	Követelések változása 2009-2010 közötti %-ban
Belföldi vevők követelése összesen	38% csökkent
30 napon belül	5% csökkent
31-90 napon között	64% csökkent
91-180 napon között	82% csökkent
181-360 napon között	100% csökkent (nincs)
360 napon túli	1% növekedett

Forrás: Pécs-Pogány repülőtér 2010. évi mérlegbeszámolója alapján

A repülőtér ért változások által működésből fakadó hiány valamelyest mérséklődtek. Az átszervezés által a repülőtér bevételei nagymértékben nem csökkentek (ez alul kivétel a pénzügyi tevékenység bevétele, amely 98,77%-kal csökkent). Az előző évi produktivitást el tudták érni csökkentett létszámmal is, ez mutatja az átszervezés sikerességét.

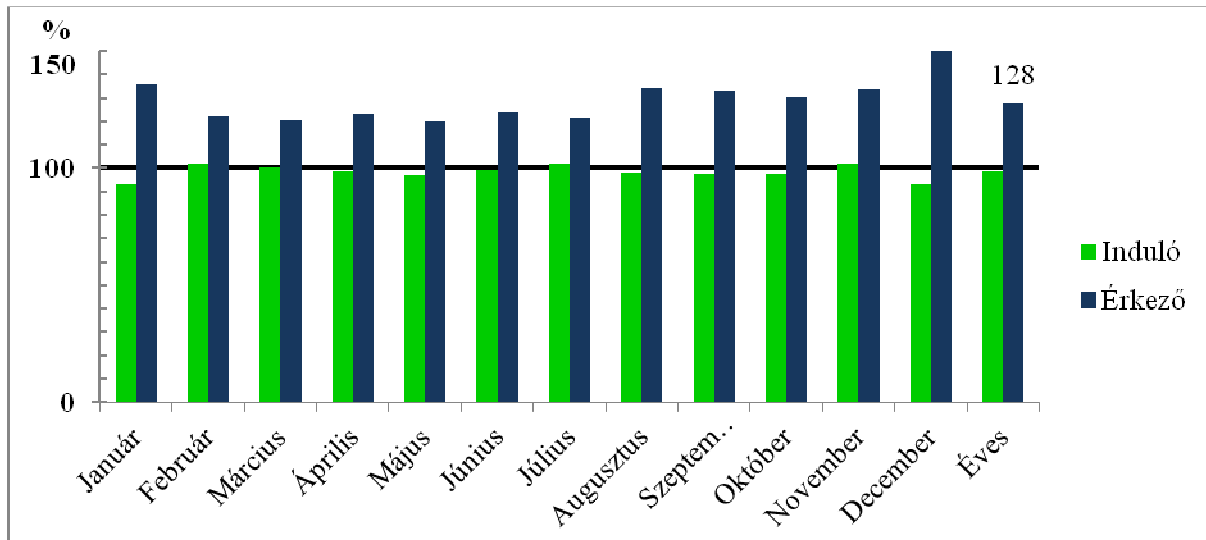
2. ábra. Pécs-Pogány repülőtér 2005-2010 közötti bevétele (ezer Ft.-ban)



Forrás: Pécs-Pogány repülőtér 2010. évi mérlegbeszámolója alapján

Ez mellett a repülőtér induló utasforgalma 2010-ben szinte azonos volt az előző évvel és az érkező utasok száma 28%-ban növekedett. Ezt a növekedést EKF Pécs program javára is írhatnánk, de a repülőtér ügyvezetője szerint csak a régió szállásforgalom növekedésére volt kihatással a repülőtér utasforgalmára nem.

3. ábra. Pécs-Pogány repülőtér induló és érkező utasforgalmának változása 2009-2010 között



Forrás: Baranya Önkormányzat belső statisztikája alapján

Néhány dilemma a Pécs-Pogány repülőtér jövőjével kapcsolatban

A repülőtér sorsával kapcsolatos dilemmát jól tükrözi a következő Dunántúli Naplóban publikált összeállítás. A lényeg az, hogy a repülőtér jövője nem független a pécsi agglomeráció fejlődésétől, amire maga is visszahat. A helyzete nagyon hasonlít az M6-os autópálya megépítéséhez és üzemeltetéséhez (Buday-Sántha, 2012).

3. táblázat. A Pécs-Pogány repülőtér jövőjével kapcsolatos dilemmák

<i>Ha minden megy a régiben</i>	<i>Ha holnap lakatot tennének a kapura</i>	<i>Ha fejlesztés indulna</i>
A hiteltörlesztés éves összege (Pécs fizeti) 160 millió forint	A hitelek bezárása után is (kb. három évig még) fizetni kell:	A kifutópálya meghosszabbítása (fapados esetén van értelme): 3-4 milliárd
A pécsi önkormányzat a működéshez ad évi 90 millió forintot	A reptér napi 24 órás őrzése évi 10-11 millió forint	Egy fapados cég reklámra, veszteségfinanszírozásra kér évi több százmilliót
A reptér saját bevételei összesen évente: 70 millió forintot	Támogatások visszafizetése: több mint 100 millió forint	A jelenlegi kifutóval is lehet (kellene) menetrend szerinti járatot indítani
Pécs a reptérért évente összesen fizet 250 millió forintot	Egy esetleges későbbi újraindítás: több százmillió forint	Az első évben a járat veszteséget termelhet: akár évi 200-500 millió forintot
A reptér éves működtetése tehát 320 millió forintot	Ehhez jön az azonnali hatalmas vagyonszűkülés és az amortizációs veszteség	A veszteség mértéke a célpontra és a reklámon is múlik, és idővel csökken
A hiteltörlesztés lejártja után (3 év múlva) a működtetés: évi 160-170 millió forint	Pécs és vonzáskörzete pedig el is veszítheti jelenlegi és lehetséges ipari befektetőit	Pécs előtt új turisztikai marketingforrások nyílnának meg, s nőhet a charterjáratok száma is

Forrás: Babics, 2012

A repülőtér bezárása nagy anyagi áldozattal jár, de ha nem változtatunk helyzetén akkor is. A fejlesztések, racionális üzemeltetés által csökkenthető a fenntartási költségek és képes lesz önmagát eltartani illetve a régió egészségét szolgálni.

Pécs-Pogány repülőtér gazdasági és társadalmi hatása

A repülőterek, mint közlekedési infrastruktúrák hosszú időre létesített műszaki létesítmények. A megépítésével a közösség érdekeit – település, térség, régió, stb. szolgálja. A megléte hozzájárul a környezet életminőségéhez, a régió jobb elérhetőségéhez, de az infrastruktúra megléte számos társadalmi és gazdasági hatáshoz is hozzájárul.

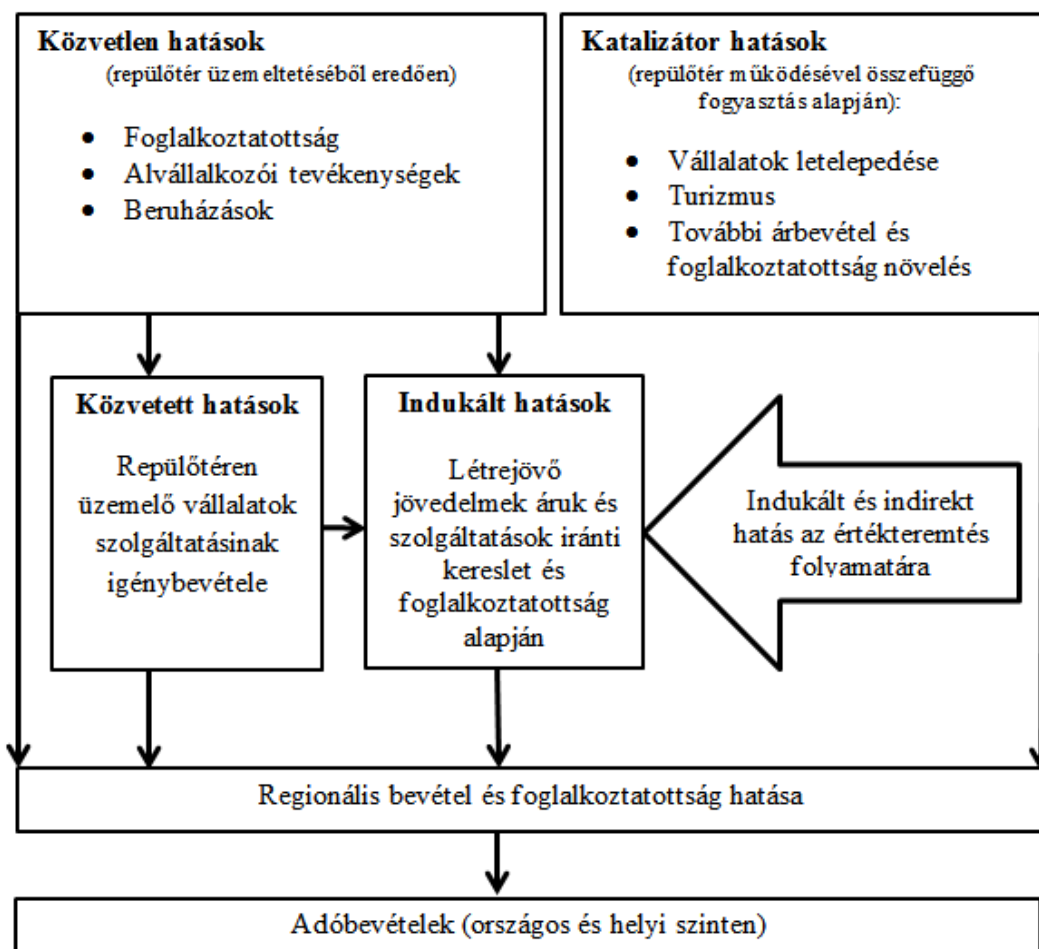
A repülőtér jelentősége társadalmi (nemzetgazdasági) szinten externális nyereségformában jelentkezik. Ebből kifolyólag a repülőtér hatását és nem lehet csak bevétel/kiadás oldalról figyelni, illetve foglalkoztatottak számához kötni, mert szoros kapcsolatban állnak a régiójuk (területi) fejlődésével, a társadalom

mobilitással és az innovációra való nyitottsággal. A légi utazások és cargo szállítások anyagi szellemi természetű hasznot hoznak, mint az egyén, mint a régió számára.

A repülőterek üzemeltetése folyamatos költségekkel jár és a földi járművek fajlagos ár és üzemeltetési költségeinek sokszorososa. Ennek ellenére a fejlett és még a fejlődő országokban is nélkülözhetetlen közlekedési infrastruktúra közé tartozik. Pécs-Pogány repülőtér a régió gazdaságának fejlődésének része, de jelenleg ez a közlekedési mód a lakosság kis hányadának érhető el.

A regionális repülőterek szerepe csak akkor csökkenhet, ha azt más minőségesebb-modernebb közlekedési mód fel tudná váltani, pl. fejlett IC vonatok vagy modern nemzetközi autópálya-hálózat, amely kiszolgálná a régiót. Dél-Dunántúl esetében egyik eset sem áll fenn, ezért Pécs-Pogány repülőtér egyfajta közlekedési rést fed be a megfelelő anyagi egzisztenciával rendelkező utazók számára (üzletemberek, turisták, egyetemi kutatók, tanárok, stb.). Ebből fakadóan Pécs-Pogány repülőtérnek más vidéki és nemzetközi szolgáltatások és közlekedési elérhetőségi pontjává kellene, hogy váljék – természetesen a légi mentő, tűzoltó, vízügy, rendészet, sport, stb. kiszolgálása mellett. A légiközlekedés *közvetlen, közvetett, indukált és katalizált* hatásaival munkahelyeket teremt és jelentősen hozzájárul a gazdaság GDP-jéhez. A repülőterek felsorolt hatások által a világgazdaság GDP-jének 8 %-át termelik ki.

4. ábra. A repülőterek gazdasági hatása



Forrás: Graham, 2001

Közvetlen hatások

Elsősorban a Pécs-Pogány repülőtér *munkahelyeket teremt*. A repülőtér kiszolgáló munkaerejét magasan kvalifikált személyzetből (repülőtér menedzsmentje, a légi irányítók, stb.) áll. Jelenleg a repülőtér különböző státuszban 29 személyt foglalkoztat, de közvetlen kapcsolatban van számos vállalkozással (busz és taxi vállalkozással, stb.) és ez által további foglalkoztatottak függnék a repülőtértől. A gazdasági aktivitás Baranya megyében ahova a Pécs-Pogány repülőtér is tartozik a 2000-2010 között jelentősebben növekedett (7,0%), a régióhoz (0,1%) és az országoshoz (3,3%) képest. Ugyan ez a tendencia figyelhető meg a foglalkoztatottak számának változása terén is. Míg a munkanélküliek számának csökkenése kisebb volt Baranya megyében (3,6%), mint Dél-Dunántúlon (55,7%) vagy az országos átlagában (20,0%).

4. táblázat. Gazdasági aktivitás, foglalkoztatottak és munkanélküliek számának változása 2000-2010 között (%-ban)

2000-2010 között	Gazdasági aktívák számának a változása	Foglalkoztatottak számának változása	Munkanélküliek számának változása
Baranya	+7,0 %	0	96,4%
Dél-Dunántúl	+0,1%	-4,5%	54,3%
Magyarország	+3,3%	-1,9%	80,0%

Forrás: saját szerkesztés a KSH Évkönyvei alapján

Ez arra enged következtetni, hogy a repülőtér olyan környezet veszi körül, amelyben a gazdasági aktivitás és a foglalkoztatás jelentősebben növekedett, mint a régió vagy az országos átlag. Ezért a repülőtér üzemeltetése indokolt.

Közvetett hatások

A repülőtér közvetett hatása, amikor a megvalósított jövedelmek a repülőtéren kívül jelentkeznek. Ez azokból a megrendelésekből fakadnak, amelyek a repülőtérhez külső vállalkozásokon keresztül képződnek (üzemanyag-szolgáltatás, vendéglátás, takarításszolgáltatás, műszaki karbantartás, stb.). A Pécs-Pogány repülőtér elsősorban személyszállítással foglalkozik, ez mellett a modern irányítási rendszerének és a szabad légtérhasználatból fakadóan gyakran belföldi és külföldi pilóták számára repülés oktatások színhelye. A kifutópálya gépjármű gyakorlópálya igénybevételére, de nagyszabású rendezvények befogadására is alkalmas (koncert, pilótatalálkozó, stb.). Jelenleg a repülőtér étterme nem üzemel, de az üzemanyag-szolgáltatás, a műszaki karbantartás, vám és biztonságsszolgáltatás révén is növeli a megye és a régió gazdasági aktivitását.

Indukált hatások

Az indukált hatások a repülőtérén kívül áruk és szolgáltatások iránti keresletében jelentkezik, amely a foglalkoztatás növekedésében is megjelenik. A beruházások Baranyában jelentősen növekedtek a dél-dunántúli és az országos átlaghoz képest, de ez se a GDP-ben, se a működő vállalkozások, illetve se a top 500-as nagyvállalkozások számában ez nem tükröződik vissza. A gazdasági aktivitás növekedett 2000 és 2010 között, de nem a nagyvállalati szektor tevékenységében - az ország top 500-as vállalkozói listáról Baranyában 8-cal, Dél-Dunántúlon 3-mal csökkent 2006-2010 között.

5. táblázat. Gazdaság főbb mutatószámainak változása 2000-2010 között (%-ban)

	Egy főre jutó GDP változása 2000-2009 között	Beruházások értékének változása 2006-2010 között	Vállalkozások számának változása 2001-2010 között	Működő vállalkozások számának változása 2001-2009 között	TOP 500 vállalkozás számának változása 2006-2010 között adózott eredményük alapján
Baranya	+81,7%	+27,9%	+33,3%	-12,4%	12-4 (-8db.)
Dél-Dunántúl	+80,9%	+6,3%	+34,7%	-15,4%	17-14 (-3db.)
Magyarország	+98,6%	+1,9%	+46,2%	-9,5%	-

Forrás: saját szerkesztés a KSH Évkönyvei alapján

Katalizátorhatás

A repülőtér működése hozzájárul a befektetők a régióba való vonzásához, ez által a régió gazdasági aktivitása is növekszik. A termékek, szolgáltatások iránti kereslet is várhatóan nő és tovább növeli a repülőtér szolgáltatásai iránti keresletet. A repülőtér szűkebb környezetében várhatóan új vállalkozások telepednek meg, illetve a meg lévők bővülnek. Ez által katalizálja a gazdaságot és egyben a repülőtér forgalmát.

Általában a repülőterek a turisztikai iparág működésére pozitívan hat. Dél-Dunántúl esetében ez a hatás elmarad, illetve csak kis mértékben jelentkezik, mert a külföldi vendégéjszakák száma tízévente (1990, 2000, 2010) több mint egy millióval csökkent, így 2010-ben már csak a vendégéjszakák száma 1 millió volt és maga Pécsi kistérségnek se érte el a 90 ezer vendégéjszakát (KSH). Magyarország, mint turizmus befogadó országgént a Pécs-Pogányi repülőtér külföldi turista látogatására nem építhet. A repülőtér, mint közlekedési infrastruktúra képes hozzájárulni a nemzetközi vállalatcsoportok a régióba való vonzásába és a befektetői kedv élénkítésébe, de csak abban az esetben, ha megteremtődik a stabil menetrendszerű légi közlekedés.

Összefoglalás

A regionális repülőterek képesek szolgálni a régió és a megye gazdasági és társadalmi fejlődését, mert hozzájárul a munkaerő mozgásához, a külgazdasági kapcsolatok erősödéséhez, az életminőség javulásához (gyorsabb elérhetőséghez és nagy értékű javak beszerezéséhez), a turizmus fejlődéséhez illetve a külföldön való szabadidő eltöltéséhez. A Pécs-Pogány repülőtér önmagában nem képes fenntartani, se a fejlesztési költségeket előteremteni, de a 2008-as gazdasági válság és politikai változások hatására a repülőtér végrehajtott egy sikeres átszervezést, melynek következménye a bérgazdálkodási költségek és egyéb adósságok jelentősen csökkenése, a tartozások jobb megfizetése. Ezek által a gazdálkodás olcsóbbá vált, ellenben a forgalom és a bevételek jelentősen nem csökkentek.

Jelen népszerűség és gazdasági koncentráció mellett, amelyet a Pécs-Pogány repülőteret körbevesz, nem kedvez a regionális repülőtér fejlesztésének, de számos olyan lehetőség van kihasználatlanul, amely ügyes marketing koncepció használatával sikeressé teheti a repülőtér fejlődését. A repülőtér közvetlen-, közvetett-, indukáló- és katalizátorhatást fejt ki a megye és a régióban élőkre. Ezek a hatások akkor élénkülhet (gyorsulhat) fel, ha a repülőtér rendszeres budapesti vagy nemzetközi menetrendszerinti kapcsolatot létesít, ha idényszerűen turisztikai (charter) járatok indít a Mediterrán térség felé és ezeknek a járatoknak a kihasználtságát fokozni tudja, ha az üzleti vagy más célokból érkező kisgépek fogadását vonzóbbá teszi, valamint a sportigényeket (pl. vitorlázó repülés) magas szinten kielégíti.

A tanulmány a TÁMOP-4.2.1. B-10/2/KONV-2010-0002, A Dél-Dunántúli régió egyetemi versenyképességének fejlesztése projekt, Dél-Dunántúl gazdasági erőforrásainak feltárása és fejlesztési lehetőségek meghatározása c. alprojekt keretében készült (kutatás vezetője: Dr. Buday-Sántha Attila). Szeretnék köszönetet mondani az Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori iskola vezetőjének, Dr. Varga Attilának, hogy a TÁMOP 4.2.2/B-10/1-2010-0029 a tudományos életpályamodell megteremtése keretéből támogatott.

Irodalomjegyzék

- BABICS Attila (2012): Reptér: ötletek mellé pénz kellene. *Dunántúli Napló*, II. 28.
- BUDAY-SÁNTHA Attila (2012): *Dél-Dunántúli régió kutatás*. TÁMOP – 4.2.1.B – 10/2/KONV – 2010-0002. Munkaváltozat. Pécs: PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.
- ERDŐSI Ferenc (2000): *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Budapest, Pécs: Dialóg-Campus.
- GRAHAM Anne (2001): *Managingairports*. Oxford: ButterworthHeinemann.
- TIBOLDI Tibor (2008): Az önkormányzatok szerepe a regionális repülőterek fejlesztésében. *Tér és Társadalom*, 22 (4), 135-148.