

OTDK-dolgozat

2015

Határ a csillagos ég

The sky is the limit

Kézirat lezárása: 2014. november 14.

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	1
1. A turizmus természeti és gazdasági szükségletei és lehetőségei.....	2
1.1 Nemzetközi, európai kitekintés	2
1.2 Hazai vonatkozások.....	3
1.3 Az ember és a természet alkotta vonzerők	5
2. A turizmus fajtái.....	7
2.1 Egészségturizmus	7
3. A turizmus közlekedési feltételei és lehetősége	11
3.1 Légi közlekedés története, lehetőségei, feladatai	12
3.2 Regionális repülőterek.....	13
3.3 Versenytársak	14
3.4 Pogányi repülőtér története, jelenlegi helyzete.....	21
4. A Pécs-Pogányi Repülőtér, mint a Dél-dunántúli régió előrelépésének adottsága	26
5. Attrakciók a régióban	26
5.1 Pécs és környéke.....	26
5.2 Dél-Dunántúl	26
6. Összehasonlítások- viszonyítások	27
7. Pécs-Pogányi Repülőtér tovább fejlesztésének lehetőségei	29
8. Primer kutatás.....	32
9. Összegzés	48
10. Irodalomjegyzék.....	50
11. Melléklet.....	52
11.1 Interjúk.....	52
11.2 Képgaléria.....	70

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat A repülőterek kategorizálása	13
2. táblázat Legnépszerűbb termálfürdővel rendelkező települések a teljes vendégforgalom alapján – 2013 (vendégéjszakák száma)	28
3. táblázat Utasforgalom Hévíz- Balaton Airport (korábbi FlyBalaton Airporton)	28
4. táblázat Turisztikai hatás	28
5. táblázat Dél-dunántúli régióba érkező vendégek országok és évek szerint	29

Ábrák jegyzéke

1. ábra Egészségturizmus területei	8
2. ábra Az utazási döntés folyamata	10
3. ábra Regionális repülőterek csoportosítása	13
4. ábra Magyarországi regionális repülőterek	14
5. ábra Közlekedési folyosók Európában	21
6. ábra Közlekedési folyosók magyarországi részei	22

Bevezetés

Földrajzi adottságai miatt Pécs, Baranya számára jelentős gazdasági megújulást, talán egyetlen biztos lehetőséget jelenthetne a turizmus fellendítése.

Ki kellene használni azokat az adottságokat, amivel Pécs és a megye városai történelmi értékeikként rendelkeznek. Pécs római kori emlékei világhírűek, a világörökség részét képezik. Jelentős a város román-kori építészeti emlékrendszer is: székesegyház, Jakab-hegyi pálos–kolostor. Városunkban működik az egész világon ismert Zsolnay-manufaktúra. Ugyanakkor párját ritkító török kori emlékekkel rendelkezünk: minaret, dzsámi.

Baranya más városai ugyancsak kiemelkedő nemzeti értékekkel rendelkeznek. Siklóson a középkori vár és a török emlékmű, Szigetváron a törököt megállító Zrínyi-vár, Mohácson az 1526-os csatavesztés emlékhelye jelent híres, pótolhatatlan értéket. Mindezeknek a kulturális adottságoknak jó néhány éve még nagyszámú bel- és külföldi látogatói voltak.

Köztudott, hogy Magyarország egyik leggazdagabb lehetőségekkel rendelkezik az egészségturizmus szempontjából. Ebből is kiemelkedik megyénk a gyógyvizek vonatkozásában. Ilyenek Harkány, Siklós, Szigetvár, Barcs, Sikonda, Magyaregregy fürdői. Ezeknek a korszerű megközelítése a legegyszerűbben külföldiek számára a repülőjárat beindításán, újraindításán keresztül oldható meg.

A turizmus szempontjából megyénk fontos lehetőséget biztosít a Mecsek hegység földrajzi adottságaival, a megyénket határoló Dráva és Duna folyókkal. Mindezek az élvezeti lehetőségek kiegészülhetnek az úgynevezett bor-utakkal is.

Korunkra a legmodernebb és a leggyorsabb közlekedési lehetőséget a repülőjárat biztosítja. A Pécs - Pogányi Repülőtér menetrendszerinti működtetése jelenthetné a legjobb megoldást.

Kötelező feladatot jelent tehát a város és a megye vezetői számára a turisztikai viszonyok megújítása és kiegészítése. A repülőtér kihasználásának kulcsa, éltető eleme lehet a turizmus belendítése, fejlesztése.

1. A turizmus természeti és gazdasági szükségletei és lehetőségei

„A turizmus korunk jelensége”: mondja Tamás György. A 20. századra tehető kialakulása, amikor is a kereslet oldalon megfogalmazódtak az igények: így az utazás igénye. Erre megjelent a kínálat: a szállodaipar és a vendéglátóipar fejlődésnek indult. Az utazási irodákkal együtt minden szükséges szervezeti egység létrejött.

A második világháború végétől gyorsultak fel az események a technika rohamos fejlődésének köszönhetően. A gépkocsik száma folyamatosan nőtt az utakon. Mindenki számára elérhető közelségbe kerültek a célállomások s ezek a helyek is.

(Tiboldi, 2008)

1.1 Nemzetközi, európai kitekintés

A mai napig Európában a nemzetközi turistaérkezések 75%-át regisztrálják közúton. A repülőgépek voltak a második világháború után a személygépkocsik mellett a fő közlekedési eszközök.

(<http://www.eturizmus.pte.hu/>)¹

Először a propelleres gépek, majd a Boeing 707, és az akár 400 főt is befogadó Airbusok is megjelentek. Kialakultak a charterek, amik a legfőbb értelemben időszakos, szezonális, és a menetrendszerinti járatok is.

A mai napig is használatos korszerű turizmus alapjait 1980-ban fektették le a Manilai Nyilatkozatban. Ebben hangsúlyozták az állam felelősségét a turizmus fejlődésében:

„Az emberiség társadalmi, kulturális és gazdasági fejlődésével foglalkozó valamennyi elemzésnél figyelembe kell venni a belföldi és a nemzetközi turizmust, ezek ugyanis ma már az élet szerves részét képezik. Tekintettel a turizmus jelentőségére és arra, hogy az emberek egyre nagyobb számban utaznak turisztikai vagy egyéb céllal, a hatóságoknak nagyobb figyelmet kell fordítaniuk a belföldi és nemzetközi turizmus alakulására, hogy azok a társadalom más alapvető tevékenységeivel összhangban fejlődjenek.” (Manilai Nyilat)

(Lengyel, 2004)

¹ <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html>

A Turizmus Világszervezete (World Tourism Organization, azaz a WTO) a turizmus vezető nemzetközi szervezete, aminek a célja az, hogy az országokat támogassa és segítse a turizmus pozitív hatásainak kihasználásában. A turizmus a jelen legnagyobb gazdasági tevékenysége és valószínű, hogy ez a közeljövőben sem fog változni.

(Lengyel, 2004)

A WTO foglalta össze a turizmus fejlesztésének előnyeit és lehetőségeit. Ezeket Lengyel Márton A turizmus elmélete című tanulmányában sorba szedi.

Eszerint növekedhetnek az exportbevételek, megnőhet a foglalkoztatás, lépéseket lehet tenni a vidékfejlesztés területén.

Fejleszteni lehet az infrastruktúrát. Ugyanis a turizmus fejlesztése hozzájárul az életszínvonal növekedéséhez, javítja az életkörülményeket, a turisták és a helyi lakosok számára egyaránt. Hozzájárul a régió kiépítéséhez, innovációjához. Különböző helyek létesítését teszi indokolttá, ilyenek lehetnek a repülőterek, kikötők, vízkezelő rendszerek stb.

Növekedhetnek az adóbevételek. Ez az ipari ágazat évente több százmillió dollárt juttat összességében az önkormányzatoknak. Ezek a szállás és vendéglátóhelyek adófizetéseinek, a repülőterek használati díjainak, forgalmi adóknak, személyi jövedelmeknek és belépőjegyeknek köszönhetőek.

Összességében mindezek növelik a bruttó hazai termékeket. A világ összesített GDP-jének több mint 10%-át adja a nemzetközi és belföldi turizmus együttevén. Ez a százalék a fejlődő országokban általában ennél magasabb.

1.2 Hazai vonatkozások

Kovács Péter és Lengyel Márton szerint Magyarországon is felismerték a turizmusban rejlő előnyöket. A 20. század második felére hazánkba is elért a tömegturizmus fejlesztésének igénye. Már az adott időszak alatt is megmutatkoztak a feladatok.

Az 1960-as években a politika a turizmus gátjait próbálta lazítani. Így a szomszédos országokkal vízummentességi egyezségeket kötöttek. Az utazás szabaddá válása azonban csak a 1980-as évekre tehető. A szociálturizmus mellett létrejöttek a magántelkek, nyaralók. Párhuzamosan a szálláshelyek országon belüli forgalma is kialakult. Azonban a kereslet mindig előrébb való volt, mint a kínálat. A hirtelen jött szabadságra és az országba beáramló embertömegre nem voltunk kellőképpen felkészülve. A rendszerváltás idejére már jelentős

nagyságú volt a külföldi turisták száma, azonban végig problémát okozott a turizmus fejletlensége. Az elmaradottság, a felkészületlenség és a megfelelő infrastruktúra hiánya igazi bajokat okoztak.

Az 1990-es évektől hatalmas változások indultak el. Ám ennek köszönhetően új problémák is napvilágra kerültek. A rendszerváltás után az eddigi felépített sajátos vonzerőink - mint például a „legvidámabb barakk”, „gulyásszocializmus országa”, „az osztrákok olcsó piaca” - minősítő fogalmai eltűntek, mivel nem tettünk erőfeszítéseket új imázs kialakítására. Kénytelenek voltunk hazánk turisztika lehetőségeit, értékeit megőrizni. Egy ideig a turisztikai viszonyok spontán alakultak. Nem történt az állam részéről legalább megőrzést biztosító beavatkozás. Holott a továbbfejlesztés időszaka is lehetővé vált. Az is igaz, hogy a fenntartáshoz és a tőke-befektetéshez nem voltak meg a feltételek.

Ugyanakkor a 2000-es évek elejétől új lehetőségek nyíltak. Uniós források igénybevételére teremtdőtt is opció a Széchenyi-tervben. Hiszen Magyarország 25 milliárdos támogatást kapott a turisztika ágazat fejlesztésére. Ez egyszerre teremtett lehetőséget a meglévő értékek megőrzésére és a továbbfejlesztésére. Az Európai Unióhoz való csatlakozás is sürgette az eseményeket. Magyarország több évtizednyi lemaradást próbált a legrövidebb időn belül behozni versenytársainkhoz képest.

(Kovács, 2004, Lengyel, 2004)

A perspektívák felméréséhez szükséges az ország turisztika és piaci lehetőségeit együtt szemügyre venni. Vannak jó adottságaink: központi az elhelyezkedés, sokféle vonzerő, mint a természeti szépségeink, gyógyvizeink, nemzeti parkjaink, kiemelkedő sportolási lehetőségeink. Tágítja adottságainkat a vadászat és a lovaglás, a magyar kultúráról, mint egyedi vonzerőről nem is beszélve. Ezek teljes kihasználásához meg kell teremteni a tudatos fejlesztés feltételeit. Az Unión belül a többi - főleg nyugati térségekhez viszonyítva -, nem vagyunk kellőképpen versenyképesek.

Magyarország fő problémáját e téren, csak is az infrastruktúra fejlesztésével és a modern turisztikai termékek előteremtésével lehetne megszüntetni. Ezen problémák gyökerei a vidék fejletlenségéhez vezethetők vissza. Tehát elengedhetetlen a vidékben rejlő rengeteg lehetőség minél eredményesebb kihasználása. Ebben a turizmus szerepe jelentős. Sok minden ennek lehet köszönhető. Ez nem csak a jövedelmezőséget segíti, hanem a foglalkoztatottságot is bővíti: új munka lehetőségek jönnek létre. Ezáltal növekedni fog a lakosság

fizetőképessége, de emelkedik képzettségi szintjük is. Ahhoz, hogy a fejlesztés tudatosan, hosszútávon működjön, az államnak, magánszektornak szoros összhangban kell működniük: hiszen egy megfelelő szintű, erős, növekvő turizmus mindenkinek az érdeke.

Mivel az ország - különösen ez a régió - szegény ásványkincsekben: ugyanakkor rendelkezik már jól bejáratott turisztikai, idegenforgalmi adottságokkal. Ezért a fejlődés ezen a területen következhet be.

1.3 Az ember és a természet alkotta vonzerők

Az idegenforgalomban számos vonzerő létezik, amelyek meghatározzák a leendő keresletet, a turisztikai lehetőségek típusait, minőségét és összetételét. Ezek a vonzerők, mint motivációk többféleképpen csoportosíthatók.

Eszerint beszélhetünk természetes, vagy ember alkotta vonzerőkről.

A természetes vonzerők földrajzilag determináltak. Meghatározó a földrajzi helyzet: domborzat, klimatikus viszonyok, vízrajzi állapot, növény és állatvilág, meg a természeti ritkaságok. Ilyen egyedi tájjellegű érték az Aggteleki Cseppkőbarlang. Érdeklődők ezreit vonzhatják a nemzeti parkok: a Gemenc és Duna-Dráva. Nagy érdeklődést válthatnak ki a természeti adottságok mellett a világörökségi értékeink: a pécsi római kori emlékek, siklói vár, szigetvári vár, mecseki árpád kori templomok, egyéb egyházi emlékek, a török kori emlékek. Talán a legnagyobb vonzerőt a gyógy-és termálvizek és az azokra épült fürdők, kórházak jelenthetik. Ezek már vagy most, világhírűek vagy azzá tehetők. Ezek: Barcs, Szigetvár, Harkány, Siklós, Sikonda, Magyaregregy.

(Kovács, 2004)

Meghatározók, illetve befolyásolók az ember alkotta vonzerők. Ilyenek az egyházi emlékek: pécsi székesegyház, Jakab-hegyi pálos kolostor, Máriagyűdi kegyhely templom. Híresek a történelmi emlékhelyek: siklói vár, szigetvári vár, Szulejmán szultán emlékműve. Sok látogatók vonzanak a múzeumok: Zsolnay, Victor Vasarely, Amerigo Tot. Nagy érdeklődésre számíthat az előadó művészet: színház és operatagozat, bábszínház, horvátszínház. Tömeges látogatókra számíthat népművészeti értékeink: Néprajzi múzeum, tájházak Óbányán és Ófalun. Első sorban a fiatalok számára fesztiválok színesítik az egész évet: Fishing On Orfű, Sétatér fesztivál. Valamint a klubok és társaságok: Lenau-ház, Délszláv- klub.

Egyéb turisztikai élménytípusok közé sorolhatjuk a gasztronómiai ellátást és a bor-utakat is.

Ezek később még kifejtésre kerülnek.

Ami ezeknél is fontosabb, hogy ezek az attrakciók milyen imázst határoznak meg. Ez a kép meghatározza a hatókört és a ráépülő turizmust. Ezek szerint beszélhetünk helyi közösségi adottságokról: ilyen a pécsi vásár, színházak, koncertek. Regionális vonzerő a Balaton. Univerzálissá tehetőek a római-kori emlékek.

Vannak olyan adottságai Baranyának, Pécsnek, illetve a régiónak, amelyek vagy a gasztronómia vagy bor-utak felfejlesztésével akár univerzálissá is tehető.

Ezek a vonzerők egy adott térségben erősítik egymást. A turizmusban nincs lehetetlen, vonzerőt szinte a semmiből lehet létrehozni, ha az jól meghatározott igényt képvisel, van elegendő anyagi háttér a megteremtéshez és egy jól felépített marketing.

(Lengyel, 2004)

Az élmény keresése az egyik legfontosabb egy úti cél kiválasztásában. Egy élményérzet fakadhat egy hétköznapi szolgáltatásból vagy termékből is: csak a marketing a piaci pozicionálás és a promóciós üzenetek teszik a terméket vagy szolgáltatást élménnyé.

A turisztikai desztinációk kínálati oldalukat a különböző célcsoportoknak állítják fel különböző élmény ígéreteiket.

A turizmusban a fő élmény-típusuk közé az alábbiakat sorolhatjuk: (Michalkó-Rácz, 2005)

- izgalom, kaland (Mecsextrém park, Terrárium, Állatkert)
- új ismeretek, készségek
- esztétikum (Mecsek hegység, Dráva-Duna környezeti adottságai, több mint 2000-éves Pécs történelmi emlékei, épületei)
- együttlét, társaság (gasztronómiai ellátás továbbfejlesztése biztosítana jó lehetőségeket, Fishing On Orfű fesztivál)
- újdonság
- egzotikum

Napjainkban nagyon fontos egy termék fejlesztésében az élménytartalmának folyamatos növelése, javítása.

(Hanusz, 2011)

2. A turizmus fajtái

Az elmúlt évtizedekben már csoportosítani tudjuk a turizmus formáit. Ezek közül a legjelentősebbek a következők: kulturális valamint rendezvény- és fesztiválturizmus. A kulturális programok önmagukban is vonzzák a fizetőképes vendégeket: egy-egy táj vagy régió kultúráját mutatják be. Termál-, gyógy- és egészségturizmus, az ország természeti adottságainak legértékesebb pontjai, mivel a termálvízkincre alapozhat. Alkalmas egy fizetőképes vendégkör kialakítására és csökkenti a szezonálitást is.

Konferenciaturizmus folyamatos fejlesztést igényel, elsősorban a magas színvonalú szállodáknál fontos. Gasztronómiaturizmus, ahol példának okáért a magyar konyha specialitásaival ismertethetjük meg a külföldi vendégeket. A borturizmusnál természetesen a bor a fő attrakció, ám a látogatók érdeklődése kiterjed a borok elkészítési folyamatára és az adott régióra is.

Szabadidő-, sport- és hobbiturizmusnál a természeti adottságok a legfontosabbak, ilyenek a domborzati viszonyok és a folyók. A falusi és tanyai turizmus, amelyben a turista megismerkedhet a városi stressztől mentes természeti környezettel. Vallási és zarándokturizmus körébe tartozik minden olyan utazás, amely vallási értékű turisztikai attrakcióra épül, a turistákat a vallási szükségleteik motiválják. Végül a tranzit- és bevásárló turizmus, aminek kialakítása az országos közlekedéshálózat fejlesztéséhez igazodik.

(Puczko - Rátz, 2000)

Régióink kiemelkedő adottságokkal rendelkeznek gyógy- és termálvizeivel az egészségturizmus még magasabb szintre való emeléséhez.

2.1 Egészségturizmus

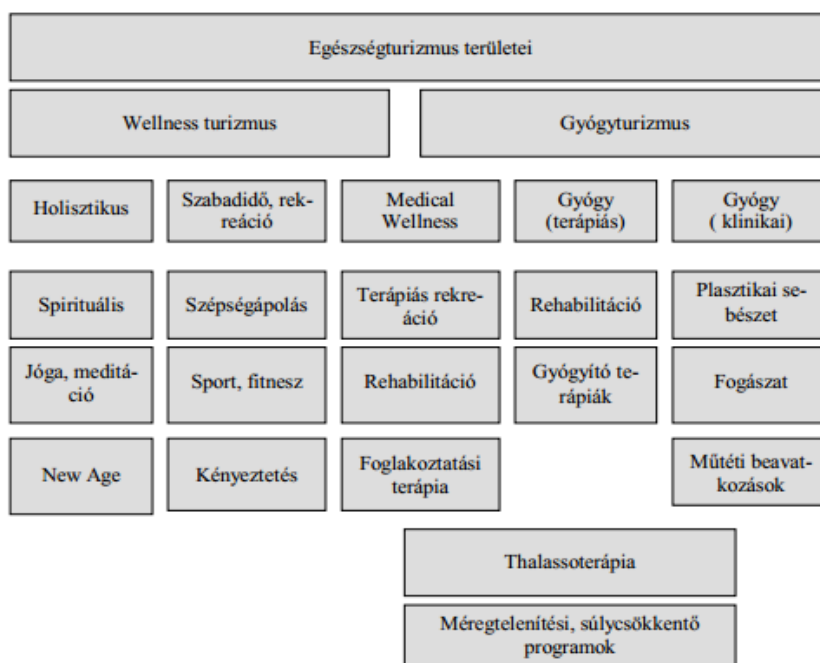
Turisztikai szakértők állítják, hogy a harmadik évezred első felében az egészségturizmus az egyik leggyorsabban fejlődő és a legkeresettebb utazások közé tartozik. A termál és gyógyvizek általi gyógyítás, betegségmegelőzés, egy egészséges és természetes környezetben történő rekreáció hozzájárul szépségünk ápolásához és testünk – lelkünk megújulásához. Amire manapság igen nagy a kereslet és a turisztikai szervezetek szerint ez egyre csak nőni fog.

Az egészségturizmus az egyik legkedveltebb turisztika forma: mivel kiszámítható, hosszú általában a tartózkodási idő, és aránylag nagy ezen a területen vendégek fajlagos költsége.

Manapság megfigyelhető a két egészségturisztikai ágazat közötti összhang. A gyógyturizmusban is megjelennek a wellness-elemek. A wellness esetében is előtérbe kerül a komplexitás, egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek tudományosan is bebizonyítható egészségügyi vonásokra. Az összes ágazat együttes fejlesztése fontos mivel, egyre népszerűbb a családi turizmus, és az eltérő korosztályú vendégek igényeit ki kell tudni elégíteni.

(Hanusz, 2010)

Az egészségturizmust vizsgálva a marketing leginkább a wellness- és gyógy turizmusra koncentrál, kisebb mértékben jelenik meg a thalassoterápia (tenger terápia) és a méregtelenítő, súlycsökkentő programok.



1. ábra Egészségturizmus területei

Forrás: Hanusz, 2010

Az egyes egészségturisztikai szolgáltatások iránti keresletet megvizsgálva a legnagyobb érdeklődés a természetes gyógyító tényezőkre épülő kezelések iránt mutatkozik meg.

Természetesen az egészségturizmus mindig szükségszerűen egészül ki az egyéb turisztika elvárásokkal is. Például a harkányi gyógyfürdőkórház betegei biztos, hogy szívesen tesznek látogatást a siklói várban vagy a villányi borpincékben.

A turisztikai csoportokban résztvevő személyeket hívjuk látogatóknak (visitors). Ami itt érdekes, hogy minden utazó (traveller) látogató is egyben, de nem minden utazó látogató. Gondoljunk csak a munkahelyükre vidékről bejárókra vagy a vasúti személyzet tagjaira. A látogatókat is két külön csoportra bonthatjuk. A nemzetközi látogató olyan személy, aki egy évnél nem tartózkodik tovább a lakóhelyén és állandó környezetén kívül és nem munka miatt keresi fel az adott országot. A következő típus a belföldi látogató, olyan lakos, aki szintén egy évnél rövidebb ideig tartózkodik országon belül és szintén nem munkaügyben. Ezeken a kategóriákon belül megnevezzük a turistát (tourist), aki legalább egy éjszakát el is tölt az adott helyen, a napi vagy az egynapos látogatóval (same-day visitor) szemben.

(Lengyel, 2004)

Az utazás célja szerint a látogatók többféleképpen csoportosíthatóak. Így beszélhetünk szabadidő eltöltésére, pihenés és üdülés miatti utazókról, barátok és rokonok meglátogatásáról, üzleti vagy egészség ügyben utazókról, vagy akár vallás és zarándoklat miatt (esetünkben Máriagyúdre) érkezőkről.

A turisták tartózkodási ideje általában változó. Érkezhetnek érdeklődésük alapján csak néhány napos látogatásra például kulturális eseményekre. A harkányi gyógyfürdőkórház 21 napot vesz igénybe jobbra a gyógykezelésre.

Elképzeltető, hogy a gyógykezelés lejártaival az idegen országokból érkező turisták szívesen töltenék idejüket az Adriai- tenger partján is.

A turista tulajdonképpen az ellátó rendszerben fogyasztóként szerepel. A fogyasztót egy adott termék vagy szolgáltatás igénybe vételére a cégek célzott marketing tevékenysége segíti elő. Először is meg kell ismerni a turista igényeit, elvárásait és ennek megfelelően kell a kínálatot kialakítani és utána értékesíteni. Majd ha ez megtörtént, a turista útra kel a kiválasztott desztinációra, ahol ideiglenes fogyasztóként mutatkozik meg, majd hazautazik.

A fő mozgatórugója az, hogy miért választott egy adott desztinációt: ez nem más, mint a motiváció és a vonzerő összefüggése. A turistát véglegesen a motiváció megléte vagy hiánya befolyásolja a döntés meghozatalában. Ha meghozta a döntését, hogy elutazik, akkor olyan úti célt választ, ami rendelkezik azzal a vonzerővel, ami motivációjának megfelel.

Az utazási döntés folyamata a szükséglet tudatosulásában kezdődik, majd ebből szándék lesz, ami konkrét célokhoz vezet. Ezt próbálja a marketing segíteni. Először segít az igényt felfedezni, hogy egy adott szolgáltatás igényt tud kielégíteni. Az lehet például egy utazás, ami kizökkent a monoton mindennapokból. Ezután válik a kliens motiválttá utazási szándékait

illetően. Felismeri, hogy szüksége van a kikapcsolódásra, lehetőségeket ajánl, keres magának. Például egy mediterrán üdülést ütemez be az Adriai – tenger partján. Ehhez legjobb biztosítékként a Pécs-Pogányi Repülőtér működtetésének helyreállítása tűnik a legjobb megoldásnak szerintem. Pogányból elvileg Zágrábbá, Rijekába, Splitbe lehetne légi járatokat biztosítani. Mindehhez a helyi vezetőknek illetve TDM szervezeteknek együttműködést kell kialakítania adott esetben, a turizmusban sokkal járatosabb horvát illetékesekkel.



2. ábra Az utazási döntés folyamata

Forrás: Panyor - Győriné - Gulyás, 2011

A turista viselkedését több tényező is befolyásolja, amik lehetnek külső illetve belső tényezők. Ilyen külső tényező lehet a jövedelem nagysága, ami határokat állít fel néhány exkluzívabb szükséglet kielégítésénél, vagy a családi állapot típusa is meghatározhatja a fogyasztó szükségleteit. A belső tényezők közé soroljuk a motivációt, az egyén személyiségét, értékrendjét, életvitelét stb.

„A turisztikai termék egy olyan szolgáltatáshalmaz, amelynek célja a turista – az állandó környezetétől ideiglenesen távollévő ember, szükségleteinek teljes kielégítése.”

(Panyor - Győriné - Gulyás, 2011)

Ezt a fogalmat megcáfolnám, hiszen mindenki más és más, mindenkinek más az értékrendje, mindenkit más tesz boldoggá és kielégítetté. Ezért azt gondolom, hogy az állandó környezetétől ideiglenesen távollévő embernek a szükségleteit minél teljesebben kell kielégíteni. Tudom, hogy a legjobb szándékkal sem lehet ezt tökéletessé tenni. De törekedni kell a kiteljesítésre.

Fontos a mobilizált turisták szállás igényeinek maradéktalan biztosítása. A szálláshelyüket a következőképpen csoportosíthatjuk: szállodák, egészségügyi intézmények, magánszálláshelyek, kempingek. Az egyéni turisták ellátását különböző turisztikai létesítmények biztosítják:

Elsődleges szerepük van a szállodáknak. Pécs esetében például a Corso Hotel és Kikelet Hotel. Fontos szerepük van az egészségügyi intézményeknek és a magánszálláshelyeknek is.

Kár, hogy jelen pillanatban Pécs esetében a Mecsek hegység természetjáró lehetőségei ellenére nem rendelkezünk kempingekkel.

A fogyasztó a turisztikai lehetőségek igénybevételét várja el: eszerint hajlandó városunkat, megyénket, régiókat látogatni.

3. A turizmus közlekedési feltételei és lehetősége

A turista jelenlegi állandó lakhelyéből el kell, hogy jusson a kívánt desztinációjába. Tehát a turisztikai jelenség fontos eleme a megközelíthetőség, amelyet különböző közlekedési lehetőségekkel kell biztosítani. Napjainkban a legelterjedtebb eszköz a repülő és a személygépkocsi, háttérbe szorult a vonat és a vízi közlekedés is. Minden eszköznek megvan a maga hatáskörzete, így ez rövidtávon lehet a közúti közlekedés. Szinte egyedülálló, ahogyan a nagy távolságoknál a légi közlekedés, közepes távokra a vonat és szintén a repülő is.

(Lengyel, 2004)

Azt, hogy melyik közlekedési eszközt választja a turista, a következők befolyásolhatják az idő és a távolság mellett: az ár, biztonság, kényelem, járatsűrűség, rugalmasság, és a közlekedési társaság más szolgáltatásai, amit még igénybe vehet utazása során. További befolyásoló tényező a presztízs, az esztétika szempontok és a kíváncsiság.

A közlekedési társaságok a turizmus lényeges részei és partnerei.

3.1 Légi közlekedés története, lehetőségei, feladatai

A repülés fejlődése a Wright fivérekkel kezdődött 1903. december 17-én, amikor is végrehajtották az első motoros repülést. Nem gondoltuk volna, hogy egy évszázadon belül egy teljes iparág épül majd rá. A folyamatos fejlődés, és ami ezzel együtt jár társadalmi, ipari és gazdasági kihívások jellemzik. Ez az embereket ösztönzi a folyamatos kutató munkára.

Világszerte a kereskedelmi repülőterek 1970-1980-ban alakultak ki. Kezdetben az állam volt a meghatározó jelenség. Fejlesztési irányok, kontroll és szabályozás jellemezte a feladatkörüket. Ennek először az USA-ban vetettek véget és ennek következtében fokozatosan kialakultak az iparág ma is jelenlévő vonásai.

Repülőterek építését és fejlesztését közpénzből finanszírozták. Kialakultak a repülőtérrel rendelkező régiók, ezek voltak a főmotorok a gazdaság növekedésében, a legtöbb régió fejlődése mögött jól kialakított regionális stratégia áll, amelyek képesek szolgálni a lokális és globális közlekedési célokat is.

A fejlesztések megvalósítása során nélkülözhetetlen a lokális erőforrások bevonása, amely segítségével jövedelemnövelést és keresletet is indukálhat a régióban.

Tény, hogy a legmodernebb infrastruktúrák működtetése, illetve a helyi munkaerő foglalkoztatása minden politikai erő elsődleges célkitűzése kell legyen.

A légi közlekedés jelentős globális munkaadó. A légi közlekedési ágazat összesen 32 millió munkahelyet generál világszerte. A légitársaságok és a repülőterek közvetlenül 4,7 millió embert foglalkoztatnak, közvetve 6,3 milliót.

(Tiboldi, 2008)

Fejlődésüknél fogva Kelet - Közép Európában csak néhány jól kiépített és működő reptér található. Európában példa értékű Németország, ahol több mint tizenöt az évi egymillió utasnál nagyobb forgalmat generáló repülőterek száma: továbbá, nagyjából 40 regionális reptérrel is büszkélkedhet.

Hazánkban azonban az ország területe, valamint gazdasági fejlettsége maximum 2-3 repülőtérre bír el.

Korunkban a közlekedési formák közül a légiközlekedés nyújtja a legtöbb lehetőséget. A megfelelő kiépítésével szoros gazdasági együttműködés alakulhat ki országok, régiók, városok közt. Ezáltal hozzájárulva az elmaradottabb régiók felzárkóztatásához.

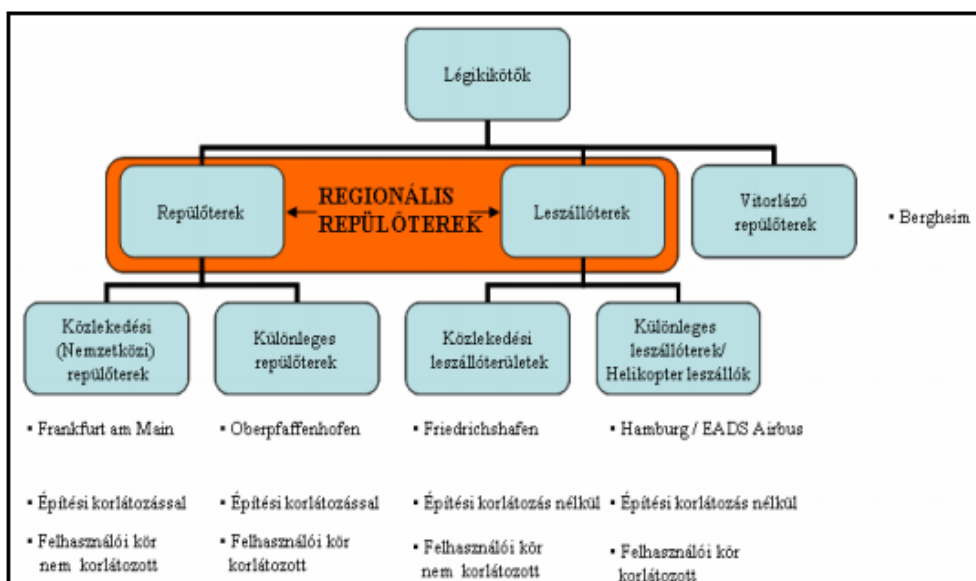
(Tiboldi, 2008)

A következőkben a közlekedés rendszerén belül a regionális repülőterekről, adott esetben a Pécs-Pogányi Repülőtérrel is szólok.

3.2 Regionális repülőterek

A regionális repterek fogalmára Peter Maurer (2006) egyértelmű meghatározást adott:

A regionális repülőterek engedélyeztetésük során lehetnek repülőterek vagy leszállóterek. Technikai felszereltségük alapján eltérőek lehetnek, részben vagy egyáltalán nem rendelkezve a leszállást megkönnyítő, segítő Instrument Landing System rendszerrel. Szerepük alapján fogadhatnak menetrendszerinti és vagy charterjáratokat, legfőképpen kisebb repülőgépek regionális repülőterei forgalmában.



3. ábra Regionális repülőterek csoportosítása

Az Európai Bizottság felismerte, hogy kulcsfontosságúak a repülőterek fejlesztése és ennek eredményeképpen négy kategóriába sorolta őket:

Kategória	„A” Nagyvárosi repülőterek	„B” Nemzeti repülőterek	„C” Nagy regionális repülőterek	„D” Kis regionális repülőterek
Utasforgalom	>10 millió utas/év	5 és 10 millió utas/év között	1 és 5 millió utas/év között	<1 millió utas/év
Európai utasforgalom megoszlása alapján (%)	65%	14%	17%	4%
Európai repülőterek száma	20	15	57	67

(Forrás: Az Európai Bizottság: EC 2005/C 312/01 15.§)

1. táblázat A repülőterek kategorizálása

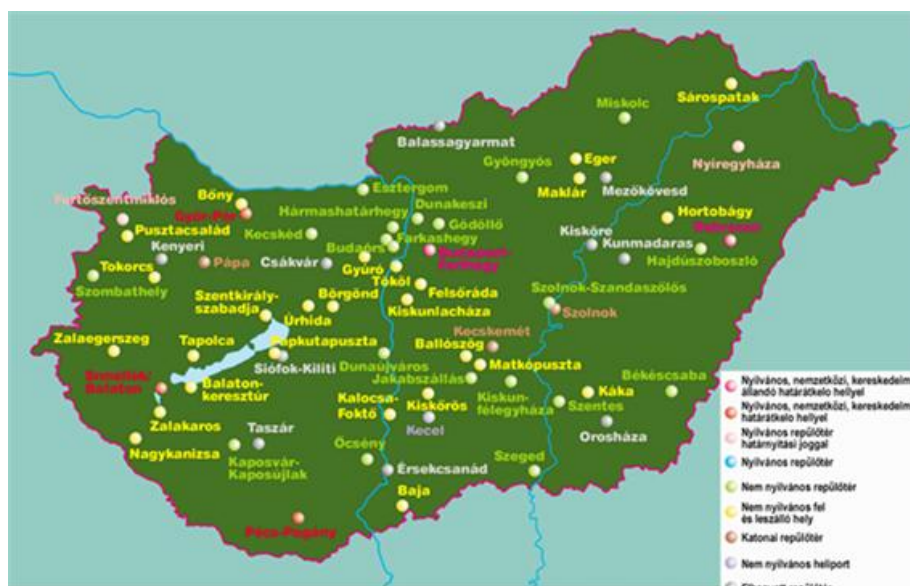
A regionális repterek a C és a D kategóriába esnek és az európai forgalom 20%-át adják: számukat tekintve több mint 120 repülőtér tartozik ebbe a kategóriába.

Ellentétben a nagy utasforgalmú légitársaságokkal a regionális repterek sokkal nagyobb összefüggésben vannak turisztikai és gazdasági téren a régióval.

(Tiboldi, 2008)

Egyrészt a külföldi turizmus fellendítése érdekében másrészt a belföldi turista mozgás szempontjából is menedzselése terén együtt kell működni a regionális reptereknek, azaz a Pécs-Pogányi Repülőtér és versenytársainak.

3.3 Versenytársak



4. ábra Magyarország regionális repülőterek

Forrás: tankonyvtar.hu

Győr-Pér

Légiteher-szállítás

A Pécs-Pogányi Repülőtér egyik fő hiányossága, hogy nem folytat légiteher-szállítást. Magyarországon egyedül a Liszt Ferenc Repülőtérén és a Győr-Péri repülőtérén van érdemi teherszállítási tevékenység.

Győr-Pér Repülőtérén teherszállító-gépeket kezelnek. Ennek a reptérnek nagy előnye, hogy autópályán Székesfehérvár és Budapest mellett Pozsony és Bécs is könnyen megközelíthető. Ezáltal jelentős felvevő piaccal rendelkezik. Emellett ott van az Audi gyár, amely leginkább veszi igénybe a reptér szolgáltatásait.

Azon vállalatok számára, amelyek ezt a logisztikai módszert alkalmazzák, elengedhetetlen nézőpont, hogy legyen lehetőség az alkatrészek légi-úton történő szállítására. A vasúti és közúti szállítás lassú, kevésbé biztonságos, és ami legfontosabb, kellőképpen nem kiszámítható. Ez azért előnytelen ezeknek a vállalatoknak, mert ha a szállítmány, ha csak egy napot is késik, az jelentős bevétel kieséssel járhat együtt: hiszen azon a napon nem tudnak termelni.

A Győr-Pér Repülőtérre számos vállalat preferálja a Liszt Ferenc Repülőtérrel szemben, hiszen lehetőség van azonnali kipakolásra, tankolásra és az adminisztrációra: így időt takarítanak meg.

[\(http://www.gyor-per.hu/\)](http://www.gyor-per.hu/)²

Ha a Pécs-Pogányi Reptéren lehetne bonyolítani cargo szállítást, az meglehetősen vonzóvá tehetné a régiót a gyárak, üzemek számára, így tudnák alkalmazni a Just-in-Time-ot. Ezáltal jelentős tőkét spórolnának meg, mert lényegesen költséghatékonyabb, mint raktárépületeket fenntartani vagy bérelni. Emellett sokkal nagyobb rugalmasságot biztosít a gyárak és üzemek részére.

Azon vállalatok számára, amelyek éles versenyben vesznek részt az adott piacon, és a legfontosabb tényező az idő és a rugalmasság. Fontos, hogy lehetőségük legyen gyorsan és olcsón igénybe venni a reptér szolgáltatásait, logisztikai stratégiától függetlenül. A külföldi vállalatok számára különösen vonzóvá tehetné a régiót, hiszen a munkaerő jóval olcsóbb. A pécsi iskolák vonzerejét is emelné, ha az iskola elvégzése után a diákok a városban tudnának munkát vállalni ismert vállalatoknál.

Ahhoz, hogy ez jól működjön, alapvető, hogy a reptér rugalmas, kihasznált, sőt nyereséges legyen. Biztosítani kell, hogy a gépek le tudjanak szállni. Meghatározó, hogy a repülőgépek kezelése, karbantartása és az áruk kipakolása, szállítása megüsse a nyugat-európai színvonalat, amely a részben alacsonyabb árakkal együtt komoly versenyelőnyre adhat opciót más repülőterekkel szemben. Menetrendszerinti járatokkal még vonzóbbá lehetne tenni potenciális befektetők számára a repülőtérünket.

² <http://www.gyor-per.hu/>

Ha további vállalatok telepednek le régiókban az a reptér számára előnyös, mert a gyárak, üzemek dolgozói is igénybe vennék a szolgáltatásokat, és ez hozzájárulna az utasforgalom növekedéséhez is, ahogy ez Győr-Pér esetében is megtörtént.

Fontos infrastruktúránk ésszerű fejlesztése, hogy a repülőtér minél nagyobb területet le tudjon fedni. Megoldás lehet az M6-os autópálya meghosszabbítása, hogy még több ipari térség könnyen megközelíthető legyen a repülőtérrel.

A légitheher-szállítás dinamikusan fejlődik, ezért a régió gazdaságát a jövőben nagyban megfogja határozni az, hogy sikerül-e jelentős légi forgalmat generálni. Egy jól működő reptér közvetlen kapcsolatot biztosít az Európai Unió és a régió között, ezáltal teljesen be tudna integrálódni az európai gazdasági vérkeringésbe. Ez elősegíthetné a külföldi tőke beáramlását.

Debrecen - Debrecen Airport

A Debrecen Repülőtér egy nemzetközi repülőtér: Kelet-Magyarország legfontosabb és egyben legnagyobb forgalmú repülőtere. Magyarország öt nemzetközi repülőterének egyike. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér után a második legforgalmasabb. 2001 óta a nemzetközi utazók előtt is nyitott légikikötő. 2011-ben a repteret a magántulajdonban levő Xanga Group vette át.

Herdon István, a Xanga vezérigazgatója elmondta: a repülőtéren a keleti országrészben egyedülálló logisztikai központot alakítanak ki légi, vasúti és közúti terminállal. (<http://www.debrecenairport.com/>)³

A repülőtéri logisztikai központban mintegy 200 új munkahely jön létre. Az öt új üzem összesen mintegy ezer embernek biztosít munkahelyet.

A elkészülő csarnokban - amelynek 550 millió forintos költségéhez 150 millió forint vissza nem térítendő európai uniós forrást nyert a cég az Új Széchenyi Terv pályázatán. Ez által lehetővé válik a közúton, vasúton, vagy légi úton fuvarozott, akár 10 ezer raklap mennyiségű árucikk korszerű, egyidejű tárolása.

(<http://hvg.hu/>)⁴

³ <http://www.debrecenairport.com/>

⁴ http://hvg.hu/itthon/20130812_Logisztikai_csarnokot_epitenek_a_debrecen

Legújabb hírek szerint pilótaképzési központról írtak alá szándéknyilatkozatot. A WizzAir, Debreceni egyetem és Pharma - Flight cég megállapodásából. Magyarországon eddig csak egy helyen vehettek igénybe a diákok ilyen fajta képzést. Debrecennek célja egy olyan versenyképes Közép-Kelet európai pilótaképzési központ létesítése, ami a várost egy új dimenzióba emelné.

(<http://www.airportal.hu/>)⁵

Sármellék - Hévíz–Balaton Airport

Gazdasági és társadalmi helyzetét tekintve az ország átlagától messze kiemelkedő régióban található. Alacsony a munkanélküliek aránya, és az országban Közép-Magyarország után ebben régióban a legmagasabb az egy főre jutó GDP. Legdinamikusabban fejlődő, földrajzi elhelyezkedése miatt. A Balatonnak és Hévíznek köszönheti életben maradását.

2006 májusától menetrendszerinti forgalom alakult ki, ami azért jó mert kiszámítható, kalkulálható bevételt biztosít, amelyre a turisztika vállalkozások építhetnek és számíthatnak.

Menetrendszerinti járatai közlekednek: Berlin, Drezda, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburg, Lipcse, Prága, Moszkva között.

Moszkvába az előző két évben is voltak charter járatok Sármellékről, azonban idén tavasszal rendes menetrendszerinti járat jött létre az egyre növvő orosz érdeklődés miatt.

Az orosz turisták Magyarország és Hévíz iránti, egyre fokozódó érdeklődése az ország jó hírének, a Magyar Turizmus Zrt.-nek és más turisztikai szereplők marketingjének, illetve a közvetlen charterjáratok indításának mind köszönhető. A 130 személyes moszkvai járat szinte 100 százalékos telítettséggel érkezik, a német járatok 70-80 százalékos kihasználtsággal közlekednek.

A korábban többször üzemeltetőt váltó, jelenleg közel két éve 100 százalékban Hévíz város üzemeltetésében lévő Hévíz-Balaton Airport - korábban FlyBalaton - fontos szerepet vállal a balatoni régió idegenforgalmának fejlesztésében.

A sármelléki repülőtér jövőjében a nyugat-dunántúli termálvárosok légi bázisaként, a gyógy turistákat szállító légitársaságok fogadása jelenti az alapot. Így érthető, hogy a hévízi

⁵ <http://www.airportal.hu/ap/viewtopic.php?t=22625>⁵

önkormányzat egyedüli tulajdonosként jelentős anyagi szerepvállalással biztosítja a turisták utaztatását.

(<http://www.hevizairport.com/>)⁶

Régióink illetve Pogány esetében az orosz egészségturizmust Harkány, Siklós, Barcs, Sikonda, Magyaregregy gyógyvizeikre lehetne építeni Sármellék-Hévíz stratégiájának mintájára.

Az egészségturisztikai szolgáltatások iránti kereslet rohamosan nő Oroszországban. Egyre több orosz állampolgár vesz részt egészségügyi szolgáltatásban külföldön, mivel nincsenek megelégedve az ottani általános szolgáltatásokkal, illetve azok állami színvonalával. Két alapvető okból vesznek részt egy ilyen külföldi szolgáltatáson. Egy részük azért mert a külföldön létező technikát korszerűbbnek, modernebbnek találja, amik jobb eredményt képesek elérni rövidebb idő alatt, mások egyszerűen a nyaralással összekötik az egészségturisztikai szolgáltatásokat legfőképp betegség megelőzés céljából vagy esztétikai okokból.

Oroszországban az egészségturizmus fogalma megegyezik a szanatóriumi rendszerrel. A Magyarországon és a világon képviselt gyógy- és wellness szállodák fogalma nem is létezik. Vannak úgynevezett Spa hotelek, ahol biztosítanak hasonló szolgáltatásokat, de ezeket csak egy nagyon szűk réteg képes megfizetni. A Magyarországon közismert gyógy- és wellness-szolgáltatásokat a szanatóriumok nyújtják. Ezek a létesítmények hatalmas tudományos bázissal és háttérrel rendelkeznek, ahol nem csak gyógyítás folyik, hanem kutatás is egyaránt. A szanatóriumok nem minősülnek kereskedelmi szálláshelyeknek, hanem egészségügyi intézmények, amelyeket az Egészségügyi Minisztérium felügyel.

Besorolásuk sem a megszokott kereskedelmi szálláshelyek előírása alapján történik, hanem az ott található természetes gyógy-tényező alapján. Így vannak balneoterápiás (gyógyvizekkel történő gyógyítás), iszapterápiás és klímaterápiás szanatóriumok. Ezek komoly tudású személyzettel és diagnosztikai központtal rendelkeznek. Az összes beteg esetében végigkísérik a terápiát és annak hatékonyságát. Még a magyar gyógy- és wellness szállókban vendégek vannak addig egy orosz szanatóriumban páciensekről, betegekről beszélünk.

⁶ <http://www.hevizairport.com/>

Ezekből a sajátosságokból, vagy ezekből kifolyólag hiányosságokkal rendelkeznek:

- A kereskedelmi szálláshelyeken történő szolgáltatások színvonalát nem érik el, hiszen egészségügyi intézményekként szerepelnek, ezáltal alacsony a színvonaluk, ahogy az ott lévő ételeknek is. A szociális támogatást az állam állja, a beutalt betegek tartózkodása meglehetősen hosszú 21-24 nap, amit legtöbb esetben család és barátok nélkül kell eltölteni. Az állami támogatások csökkentésével komoly likviditási gondokkal küzdenek, ami a fejlesztés és a modernizálás kárára mennek. Természetesen folyamatosan vannak olyan szanatóriumok, amik törekednek a változásra, ugyanakkor igyekeznek megőrizni a hagyományokat és ezeknek az előnyeit.

Az oroszországi lakosok a következő szempontok alapján választanak desztinációt: (Hanusz, 2010,6)

- Klimatikus adottságok
- Földrajzi elhelyezkedés
- Közlekedési összeköttetés
- Adott desztináció vízümpolitikája

Oroszország a külföldi utazásokat nézve Európa leggyorsabban fejlődő országa. Világviszonylatban harmadik Kína és India után. Évente 12 millió orosz turista utazik országhatárain kívülre. Ami évente 29 millió utazást jelent, hiszen az a fizetőképes, olyan anyagi háttérrel rendelkező réteg, amely évente legalább kétszer vagy többször engedheti meg magának az utazás élményét.

Jelenleg 35 ország 350 gyógy- és wellness helyet ajánl az orosz turistáknak. Ezek közül csak kevés ilyen a Dominikai Köztársaság és Dubai, ahol nem az egészségturizmusra fókuszálnak, azonban Dubai a közeljövőben tervezi a nagyobb figyelemfordítást erre a területre is. Magyarország, Románia, Lengyelország, Bulgária, Thaiföld, Csehország és Franciaország Oroszországban folytatódó marketing tevékenységben kiemelkedő szerepet kap az egészségturizmus.

Az utazási irodák egészségturisztikai szolgáltatást igénylő ügyfelei a 30 év feletti, jó anyagi háttérrel rendelkező utasok, akik házastárral vagy családdal utaznak külföldre.

Tartózkodásuk során igényt tartanak a kulturális, szórakoztató programokra. Nagy részük él a helyszínen igénybe vehető fakultatív programlehetőségekkel. A gyógykezelésre érkező vendégek, betegek kiegészítő, mellékes szolgáltatásként a helyszínen meglehetősen sűrűn vesznek igénybe kényeztető és szépségápolással kapcsolatos szolgáltatásokat.

Az eddigiek ismertetése alapján láthatjuk, hogy az orosz vendégek elvárásai eltérnek az átlagostól. A magyarországi gyógy- és wellness szállodákban, kórházakban sokszor hiányolják, hogy nem valódi betegként kezelik. Ha lehet, minden esetben ragaszkodik az orvosi vizsgálathoz és az egészségügyi szervezet által biztosított kontrollhoz. Ezek megléte nélkül nem érzi megfelelő színvonalúnak az ellátást. Ugyanakkor igényt tart a szórakoztató és fakultatív programokra is.

Az egészségturisztikai szolgáltatást értékesítő ország vagy gyógyhely tudományos publikációkat kell felmutasson, amit lehetőség szerint orosz nyelven elérhetővé tesz.

Ezen sajátosságok figyelembevételével lehet sikeresen egészségturisztikai szolgáltatásokat értékesíteni az orosz turisztikai piacon, illetve megfelelően kielégíteni az orosz vendégeket.

(Hanusz, 2010)

Eszék - Osijek Airport

A Pécs városától 107 km-re fekszik Eszék repülőtere. Az Osijek Airport nemzetközi repülőtér. Magas színvonalú szolgáltatásainak köszönhetően elősegíti, és egyben részt vesz Kelet-Horvátország és az egész régió gazdasági fejlődésében.

A repülőtér megfelelő infrastruktúrával rendelkezik ahhoz, hogy nagyobb személy és teherszállító gépeket is tudjon fogadni. A cargo szállítás a légibázis stratégiájának egyik fókuszpontjában áll.

A nagy áttörés tavaly következett be, menetrend szerinti járatot indított a RyanAir Londonba. Ez határozott előrelépés az eddig legfőképp csak belföldi járatokat lebonyolító reptér esetében.

[\(http://www.osijek-airport.hr/\)](http://www.osijek-airport.hr/)⁷

⁷ <http://www.osijek-airport.hr/>

3.4 Pogányi repülőtér története, jelenlegi helyzete

A repülőtér Budapesttól, mintegy 200 kilométerre délre, az országhatártól nem messze található, Pécs és Harkány városok között, közel Horvátország, Szlovénia és Ausztria határához. Magyarország központi elhelyezkedéséből adódóan az ország autópályái lényeges szerepet töltenek be az európai útvonal hálózatban. Az M6 autópályája a Helsinki V/C közlekedési folyosó része. Ez a folyosó München – Ankara tengelyből ágazik ki Budapestnél és Eszék- Szarajevo - Ploče vonalon éri el az Adriát. Az M7-es autópályára kapcsolódva a Kiev - Trieszt összekötő közúti kapcsolatnak lesz a része, ezért fontos lehet a repülőtér elhelyezkedése logisztikai szempontokból.

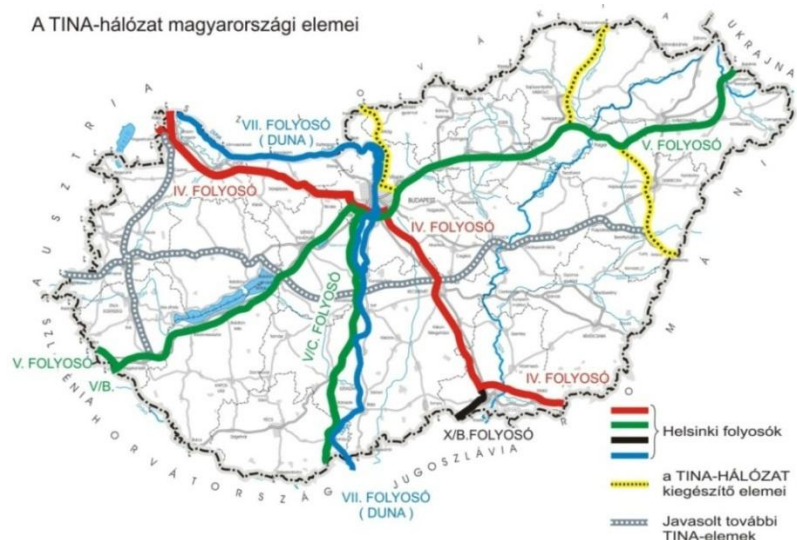
(<http://www.nif.hu/hu/>)⁸



5. ábra Közlekedési folyosók

Forrás: <http://www.nif.hu/hu/>

⁸ http://www.nif.hu/hu/fejlesztések/gyorsforgalmi_utak/m6



6. ábra Közlekedési folyosók Magyarországi részei

Forrás: <http://www.tankonyvtar.hu>

A régió lakosai először 1907-ben egy mezőgazdasági kiállításon találkozhattak először légi járművel, ami egy hidrogénnel töltött akkoriban rendkívül fejlett technológiával rendelkező léghajó volt. Az első világháborút követően elhatározták, hogy a repülőtér helye a mai Úránváros területén lesz. A rendszeres légi forgalom az 1920-as években kezdődött meg. 1929-től, már az akkor még titokban szerveződő légierő is telepített ide felderítő repülőgépeket, később pedig egy komplett flotta vette igénybe a repülőtér Vörös Kakas néven.

A második világháborút követően 1946. augusztus 1-től a Közlekedési Minisztérium hatáskörébe került a sportrepülés, ezzel együtt a Pécsi Repülőtér is.

1947-től a Maszovlet (Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság) elindította a Budapest- Pécs menetrendszerinti járatait.

1948-ban megalakult a Pécsi Vasutas Sportrepülő Egyesület, ám ez nem bizonyult hosszú életűnek mivel a hatóságok a határ közelsége miatt betiltották a tevékenységüket. A belföldi légi forgalom tovább erősödött, amikor is 1952 áprilisában beindult a Szeged- Pécs járat is. 1953. szeptember 26-án újra engedélyezték a sportrepülést Pécsen. Megalakult a Pécsi MÁV Lokomotív Repülőklub, ezzel kezdetet vette a vitorlázó valamint a motoros repülés is. A belföldi légi közlekedés megfizethető jegyarei egyre több utas számára tette elérhetővé a repülés örömeit.

1954. október 4-től tovább bővült a belföldi járatok száma, beindult a Budapest - Pécs-Kaposvár járat is.

Az 1955-re a pécsi repülőtér alkalmatlanná vált, mivel rengeteg magas ház épült a környékére. Ezért a repülőteret a Pécestől 10 km-re elhelyezkedő Pogányba helyezték át. Itt került kialakításra a fogadóépület, irodák, hangár, majd az üzemanyag tároló is. A rendszerváltásig sport és hobby repülőtér volt, rendszerváltás után már mezőgazdasági célokra is szolgált, de 1994. április óta légimentő bázisként is üzemel.

Elhelyezkedése Pécs belvárosából az 58-as számú főúton közelíthető meg. 2009. december 18-tól négysávosra szélesedett Pécsről a reptérig tartó út. A fő turisztikai célpontoktól maximum egy órányira található. Harkánytól, Siklóstól nagyjából 20km-re, míg Mohácstól és Villánytól 42-32km-re helyezkedik el.

Jelenleg a Baranya Megyei Önkormányzat és a Pécsi Holding Városi Vagyonkezelő Zrt. tulajdonában lévő regionális repülőtér, az elmúlt években jelentős fejlesztéseken ment keresztül, hiszen 2003 áprilisa óta már egy 1500 méter hosszú és 31 méter széles kifutópályával is rendelkezik. 2004 óta pedig fejlett légikikötő fény- és navigációs rendszere van a repülőtérnek. 2005. év őszétől 2006 tavaszáig tartó időszakban épült fogadóépület elkészültétől, és átadásától már nemzetközi menetrendszeri járatot is fogadhatott Pogány, így ezzel a beruházással kétségtelenül felkerült Európa és a világ repülőtér-térképére.

[\(http://www.airport-pecs.hu/\)](http://www.airport-pecs.hu/)⁹

Ekkor indította el az Austrian Airlines az első menetrendszerű járatát Bécsbe, amely sajnos elég rövid történettel büszkélkedhet, mindössze 3074 utas utazott repülővel a két város között mivel a járatot 2006 szeptemberében törölték. 2007 nyarán heti 3 alkalommal közvetlen járatok indultak Pécsről Korfura, Görögországba. A harminc személyes gépek kihasználtsága maximális volt. Mindezek ellenére a reptér az évet magas veszteséggel zárta.

2007-ben a repteret üzemeltető társaság jelentős módosításra vonatkozó kérelmet nyújtott be a Dél-Dunántúli Környezetvédelmi, és a Természetvédelmi és Vízügyi felügyelőséghez, az „Európa Kulturális Fővárosa-Pécs 2010” programra hivatkozva. Jelentős idegenforgalmi változásokat vártak az EKF-től, de a program időpontjához közeledve látható volt, hogy nem fognak jelentős tömegek a városba özönlenni, 2013-ban pedig ki is jelenthették, hogy nem váltotta be a program a hozzá fűzött turisztikai és infrastrukturális reményeket.

⁹ [\(http://www.airport-pecs.hu/\)](http://www.airport-pecs.hu/)

A hatalmas veszteség változtatására 2009-ben került sor, amikor menesztették a repülőtér korábbi igazgatóját. A légikikötőt azóta és jelenleg is Dragovác Márk vezeti, akinek többek között az volt a feladata, hogy csökkentse a reptér veszteségeit.

Az üzemeltetését át kellett szervezni ahhoz, hogy a működési költségek csökkenjenek. Az átszervezés létszámcsökkentéssel is járt, jelenleg egy 26 fős személyzet látja el a repülőtér.

A kötelezettségek is csökkentek, mégpedig a hosszúlejárátú és a rövid hitelek.

A repülőtér kezelő cég 2011-ben 70 milliós saját bevételt termelt, egy évvel később ez a szám elérte a 90 milliót. A bevétel növekedés nagyobb, külföldi gépek megjelenésével magyarázható, amelyek több szolgáltatást, több kerozint vásároltak. Az összforgalom nem változott, csak a nemzetközi forgalomnak a része emelkedett az összforgalomban. Míg 2011-ben több, mint 300 fel- és leszállást hajtottak végre a külföldiek, addig 2012-ben több mint 500-at.

[\(http://www.pecsma.hu/\)](http://www.pecsma.hu/)¹⁰

Az ezeket megelőző két évben két charterjárat vált be, melyek úti céljai Bulgária és Görögország. A repülésben jártas szakemberek szerint egyik kitörési pontja lehet a városi légibázisnak az, ha sikerülne megállapodást kötni olyat légitársaságokkal, amely Pécsről nagyobb, nemzetközi repülőterekre szállítana utast, amivel közvetve sokkal több célállomást lehetne elérni. A kifutópálya meghosszabbítására sem feltétlenül van szükség, igaz így a légitársaságok által kedvelt Airbus A320 vagy a Boeing B737 nem tud leszállni, de a jelenlegi állapotban 50-100 fős gépek is használhatják, nagyságrendileg ekkora férőhellyel rendelkező gépek megtöltésére lenne mód a dél-dunántúli régió lakosságát tekintve.

De egy Pécs nagyságú városba járatot üzemeltetni jelenleg csak egy diszkont légitársaságot lehetne megnyerni, felvetődött a betonpálya 2140 méterre való meghosszabbítása. Ezeket a költségeket a repülőtér és Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata nem tudja finanszírozni.

¹⁰ <http://www.pecsma.hu/vezeto-hir/nincs-konkurenciaja-a-pecsi-repternek/>¹⁰

2011-ben indult járat Korfura és Burgaszba, míg 2012-ben Burgasz és Zakynthos voltak az úti célok. 2013 és 2014-ben azonban megszűntek a charterjáratok a repülőtérrel.

(<http://www.pecsiujsag.hu/>)¹¹

Tehát három lehetőség áll jelen pillanatban a Pécs-Pogányi Repülőtér jövőjében :

- Ha minden megy a régiben:
Éves működtetés 320 millió hitelekkel, támogatásokkal együtt, de 3 év múlva a hiteltörlesztés lejár így marad csak 160-170 millió.
- Ha holnap lakatot tennénk rá:
A hiteleket a bezárás után is ugyanúgy fizetni kell legalább 3 évig
A reptér 24 órás őrizete évi 10-11 millió forint
Támogatások visszafizetése 100 millió forint
esetleges későbbi újraindítás több 100 millió forint
Ehhez jön az azonnali hatalmas vagyronvesztés és amortizációs veszteség,
Pécs és vonzáskörzete elveszítheti jelenlegi és lehetséges ipari befektetőit is
- Ha fejlesztés indulna:
Kifutópálya meghosszabbítása 3-4 milliárd
Egy fapados cég reklámozására, kártérítése veszteség esetén több 100 millió,
de a jelenlegi kifutóval is kellene, vagyis lehetne kezdeni valamit, menetrendszerinti járatot indítani
Az első években a járat valószínű veszteséget termelne akár évi 250-500 milliót
A veszteség mértéke a célponton és a reklámokon is múlik, és idővel csökken,
Pécs előtt új turisztikai marketingforrások nyílnának meg, és nőhet a charter járatok száma is.

(Babics Attila: Reptér: ötletek mellé pénz kellene, Dunántúli Napló. 2012.II.28)

¹¹ <http://www.pecsiujsag.hu/helyi-hireink/nem-indulnak-charterjaratok-iden-a-poganyi-repterrol---az-utazasi-irodak-nem-kockaztatnak>

4. A Pécs-Pogányi Repülőtér, mint a Dél-dunántúli régió előrelépésének adottsága

Az előző lehetőségekben láthatjuk, hogy mind a háromhoz komoly anyagi háttér szükséges, ha bezárjuk, ha előrelépések indulnának a jobb kihasználás érdekében.

A Pécs-Pogányi Repülőtér további felfejlesztésének biztosítéka először is az, hogy az utóbbi évek, évtizedek során folyamatosan felszámolódott külföldi turistacsoportokat visszaszerezzük és újakat szerezzünk a város illetve a régió számára.

Valaha orosz turisták sokasága látogatott városunkba, részben történelmi részben egyházi értékeink miatt és hetente legalább két csoport fordult meg a mecseki planetáriumában. Ami azóta megszűnt, ám helyette újabb nyílt a Zsolnay- negyedben. (Dr. Nagyvárad László Pécsi Földrajztanszék vezetője).

Vissza kell szerezni, létszámában bővíteni kell más országok turista csoportjait is megfelelő marketinggel. Jelenleg megbízható turistacsoportok látogatják még a Harkányi Gyógyfürdőt. Ezek németek, hollandok, franciák, csehek, szlovákok, lengyelek, akik közlekedését ugyancsak elősegítené a Pécs-Pogányi Repülőtér ismételt üzembe állítása menetrendszerinti járatokkal. Északra, keletre, nyugatra és délre is nyithatnánk. Így bekapcsolódhatnánk az Adriai-tengeri turista forgalomba is, ami a déli nyitást jelenthetné. Eszéken keresztül Zadarig, Splitig mehetnének kényelmesen az utasok tovább.

5. Attrakciók a régióban

5.1 Pécs és környéke a Dunántúl egyik legszebb részén található, számos kulturális látványossággal, eseménnyel. Pécs Magyarország egyik legrégebbi, műemlékekkel tele lévő települése. Leghíresebb látványosságok közé tartozik a római kori elődváros nyomai, a IV. századi ókeresztény nekropolisz, a középkorból megmaradt városfal, a török dzsámi és mecsetek. Ezek mellett a városban található Vasarely múzeum, Csontváry múzeum, Modern Magyar Képtár. A városban található a Zsolnay Porcelánmanufaktúra, mely világhírű kuriózum. Pécsen található Magyarország legnagyobb hallgatósámú egyeteme is.

5.2 Dél-Dunántúl

A régió turisztikai kínálata sokszínű, az épített és az élő kulturális örökség területén is egy-egy UNESCO Kulturális Világörökség és a természeti örökséget védő és bemutató Duna-

Dráva Nemzeti Park is gazdagítja a régió kínálatát. Tizennyolc gyógy- és termálfürdő közül a legjelentősebb Harkány, amelynek klinikailag is akkreditált gyógyvize Európában egyedülállóan gyógyítja a pikkelysömört és a meddőséget. Siklós, Sikonda, Magyarhertelend és Szigetvár, Barcs fürdőhelyeken 2012-ben 4-12 százalékos forgalomnövekedés után hirtelen visszaesést realizáltak, elsősorban a horvát vendégek számának drasztikus csökkenése miatt, de jóval kevesebb a magyar vendég is a korábbiaknál. E fürdők remek üdülőcélpontok, főleg a gyógyító hatás miatt idősebbeknek és betegeknek.

[\(http://m.hvg.hu/\)](http://m.hvg.hu/)¹²

[\(http://www.harkanyfurdo.hu/\)](http://www.harkanyfurdo.hu/)¹³

Bikalon található az ország piacvezető kastélyszállója és egyetlen történelmi témaparkja, amely 20 évvel ezelőtti alapítása óta töretlenül növeli vendégforgalmát. Orfű, Pécshez legközelebbi üdülőfalu, gyönyörű környezetének, egyedi, civil szervezésű fesztiváljainak, szezonális, de színvonalas élményfürdőjének köszönhetően a régió egyik legmeghatározóbb és leggyorsabban fejlődő célpontja.

A villányi borút pozíciói erősek, Villány piacvezető a borturizmusban, az ország egyik legfejlettebb bortermő vidéke.

A legnagyobb probléma, hogy a lehetséges vendégek, turisták nem tudják, hogy a térség mennyire gazdag látnivalókban, üdülőhelyekben, főleg azt nem, hogy akár repülővel és lehetne érkezni ide, „megspórolni” vele azt, hogy Budapestről le kelljen utazni. Nem mellesleg, aki Budapestre vagy Sármellékre érkezik turistaként, nem sűrűn jön le Dél-Dunántúlra, leginkább az adott város környékén marad.

6. Összehasonlítások- viszonyítások

A város és a régió turisztikai attrakció nagyban hozzájárulhatnak a repülőtér fenntartható, nyereséges üzemeltetéséhez. A kiemelkedő átlagos tartózkodási időt produkáló gyógyfürdők az egész éven át tartó légiforgalmat biztosítani tudnák. A repülőtér 20km-es körzetében található Harkány ahol 2013-ban 156 899 vendégéjszakát számoltak. (Érdemes megfigyelni Hévizet, ahol hétszeresét számolták) Ahhoz, hogy ez az összeg tartósan növekedjen fontos,

¹² http://m.hvg.hu/kkv/20131126_Megcsappant_a_forgalom_nem_emelnek_arat_a

¹³ <http://www.harkanyfurdo.hu/gyogyfurdo/orvosi-kutatasok-tanulmanyok>

hogy a térség légi úton is 1-2 óra alatt megközelíthető legyen. Ellenkező esetben a leendő vendégek más úti célokat fognak választani, amelyek könnyebben megközelíthetőek.

1.	Hévíz	1 042 590
2.	Hajdúszoboszló	739 657
3.	Bükfürdő	656 016
4.	Sárvár	456 152
5.	Zalakaros	413 048
6.	Gyula	315 705
7.	Visegrád	190 595
8.	Egerszalók	162 666
9.	Harkány	156 899
10.	Cserkeszőlő	110 464

2. táblázat Legnépszerűbb termálfürdővel rendelkező települések a teljes vendégforgalom alapján – 2013 (vendégéjszakák száma)

(<http://termalonline.hu/>)¹⁴

Több mint valószínű, hogy az utas és a turisztikai forgalom egyenes arányban nőne kiindulva Sármellékből, hiszen a két táblázat adatai egyértelműen láttatják a pozitív változást amióta menetrendszerinti járatokat fogad a repülőtér. Bár a gazdasági világválság itt is megmutatta hatását, 2011-től folyamatos növekedés figyelhető meg:

Év	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Forgalom fő	25.000	62.000	105.000	102.000	15.000	14.000	18.000

3. táblázat Utasforgalom Hévíz- Balaton Airport (korábbi FlyBalaton Airporton)

Év	2009	2010	2011
Vendégéjszaka	68.000	81.400	96.000

4. táblázat Turisztikai hatás

(Forrás: Hévíz-Balaton Airport 2012-es üzleti terve)

A repülőtér hosszú távú üzemeltetésébe az olyan térségek bevonására is kerülhetne sor, amik közúton nagyon nagy távolságra helyezkednek el és nem igazán tudják jól megközelíteni a térséget. A régióba érkező nagyszámú svájci, holland vagy esetleg horvát vendégek a közeljövőben szívesebben spórolnának időt egy repülőjárat igénybevételével.

¹⁴ <http://termalonline.hu/termal-hirek/legnepyszerubb-termalfurdos-telepulesek-2013-ban>

Országok; országcsoporthok	2009	2010	2011	2012	2013
Ausztria	3,5	2,9	4,8	3,5	2,0
Cseh Köztársaság	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Egyesült Királyság	3,5	3,3	4,8	4,7	2,1
Franciaország	4,1	2,9	1,8	1,9	2,5
Hollandia	12,5	6,6	3,9	5,8	9,5
Horvátország	22,9	15,7	20,7	13,5	14,8
Lengyelország	3,6	21,7	18,0	58,4	41,6
Németország	15,2	3,7	4,2	8,4	3,3
Olaszország	1,4	18,1	19,8	13,8	8,8
Oroszország	2,4	7,4	15,6	10,2	9,9
Románia	2,0	1,0	1,7	2,0	1,9
Svájc	19,4	26,6	35,0	16,3	20,4
Svédország	1,9	4,1	7,6	8,1	4,4
Szerbia és Montenegró	4,1	2,8	2,7	5,6	5,2
Szlovákia	1,6	1,1	1,1	1,5	1,0
Szlovénia	0,0	0,0	12,2	31,7	0,0
Ukrajna	0,5	0,3	0,3	0,1	0,0
USA	2,4	1,7	4,5	1,1	1,6
EU	6,9	8,1	9,1	7,1	4,9
Európa	7,0	8,0	9,2	7,2	5,0
Ázsia	1,8	3,3	2,6	1,6	1,1
Afrika	1,8	1,9	1,3	6,6	2,5
Amerika	2,6	2,3	4,0	1,5	2,0
Ausztrália	1,0	0,4	2,0	1,7	0,0
MINDÖSSZESEN	6,5	7,5	8,6	6,7	4,6

5. táblázat Dél-dunántúli régióba érkező vendégek országok és évek szerint

(Forrás: <http://www.ksh.hu/>)

7. Pécs-Pogányi Repülőtér tovább fejlesztésének lehetőségei

Egy menetrendszerinti járat fontos szerepet tölthet be a kiutazó forgalom erősödésében, ami elengedhetetlen része a stabil üzemeltetésnek. Hiszen mint az éremnek, a légi forgalomnak is két oldala van: egy beutazó és egy kiutazó forgalom. Nem elég csak a beutazó forgalmat erősíteni turisztikai attrakciók újragondolásával és fejlesztésével, reklámozásával, gondolni kell a kiutazókra egyaránt. Egy menetrendszerinti járat nem csak a bejövő forgalmat erősítené a Dél-Dunántúlon, hanem az itt élő emberek azon részének is kedvezne, akik rendszeresen utaznak átszállással, hosszabbtávra. A Pogányi repülőtérrel egyenesen egy nagyobb európai légikikötőre repülhetnének onnan közvetlen csatlakozással tovább úti céljuk felé.

Ha az utasforgalom kedvezően alakulna, érdemes lenne több menetrendszerinti és/vagy szezonális járatokat újra bevonni a forgalomba. Ismerjük már a statisztikákat, hogy a charter járatok nyaranként telházal repültek Görögország és Bulgária felé. De nem kellene megelégedni ennyivel, vegyünk példát Hévíz-Balaton Airportról. A honlapjukon az egyik

legfrissebb hírként olvashatjuk, a történelem során először tesz szert közvetlen légi kapcsolatot a cseh főváros, Prága és Közép-Európa legnagyobb tava a Balaton között. Idén júniusban született meg az elhatározás miszerint 2015. július 28-tól belevágnak az útvonal üzemeltetésébe. Sőt, tervezik bevonni a forgalomba Budapestet is, így a turisták számára kedvező feltételek adódnak egy esetleges magyarországi körutazáshoz.

(<http://www.hevizairport.com/>)¹⁵

Ebből kiindulva nem lenne utolsó akár a lehetséges menetrendszerinti járatot összekötni Budapesttel, így az ide látogatók részt vehetnének. Tegyük fel egy harkányi relaxációs, rekreációs gyógyüdülésben, vagy akár ha tényleges betegség áll fent egy gyógykezelésben. Ellátogathatnának a villányi borvidékre, majd egy pécsi történelmi városnézéssel utazhatnának tovább Budapestre, ami köztudottan az ország legvonzóbb úti céljai közé tartozik.

A terjeszkedésre újabb úti célok felé Pogánynak is megvan a lehetősége igaz, a régió nem rendelkezik akkora adottságokkal, mint maga a Balaton vagy a Hévízi tó. Nem azon kell töprengeni, hogy mi nincsen hanem, hogy mi van, és miből lehetne kihozni a legtöbbet. Így ezt átgondolva, felmérve paramétereinket és adottságainkat, három lehetőség bukkan fel a repülőtér kihasználta, sikeres, majd nyereséges üzemeltetéséhez.

Az első tehát egy menetrendszerinti járat, ami egyrészt a beutazó forgalmat is erősíteni, mert megalapozná a régió jó megközelíthetőségét, és Pécs – Harkány - Villány adottságait kihasználva és ezek folyamatos fejlesztése által sikeressé tehetné a járatot akár egész évben. Arról nem beszélve, ha később az összeköttetés létrejönne Budapesttel, meglehetősen vonzó úti céllá varázsolná nem csak a régiót, de egész Magyarországot is.

Másodszor, a kiutazó forgalmat a Liszt Ferenc Repülőtér áraihoz kellene formálni. Ezen olcsóbb jegyárakat tudom, nehezen lehetne kivitelezni. Hiszen fapados járatot nem lehet indítani a jelenlegi kifutópálya hossza miatt így, a kiutazókon elesett profitot a beutazókra lehetne valamennyire terhelni, hiszen egy német vagy svájci vendégnek nem lenne számottevő probléma kicsivel nagyobb árat fizetni, de persze csak akkor, ha üdülése kezdetén és végén úgy érzi megérte ár-érték arányban az utazás. Így nyugodt szívvel ajánlja majd barátainak és ismerőseinek.

¹⁵ <http://www.hevizairport.com/>

A lényeg tehát itt is az, hogy olyan kínálatot kell felmutatni és véghezvinni, amik megérik a pénzüket európai színvonalon is.

„ Gondolkodj globálisan, cselekedj lokálisan!”

Harmadszor, gondolkodjunk még nagyobbban, ahogy már azt a fentiekben említettem a horvát-magyar kapcsolatra is lehetne, sőt kéne alapozni, hiszen ha a leendő vendég nem városnézéssel szeretné tölteni szabadidejét, hanem egy gyógykezeléssel együtt a tengerpartra is ellátogatna, hogy ott élvezze a gyógy- és wellness üdülés által visszanyert testi - lelki-szellemi egyensúlyát. Így egy európai nagyváros - Pogány- Rijeka/Split/Dubrovnik útvonal is elnyerné várható sikerét.

Ezeket az útvonalakat tavasztól késő őszig lehetne üzemeltetni, hiszen az Adriai térség időjárása a késő őszi és a kora tavaszi időszakban is megnyerő. Így nem csak a görög és bulgár szezonális járatokat lehetne visszaállítani, hanem újabbakat. Így egy horvát útvonal is szóba kerülhetne.

Ha a kezdeti nehézségek és a kudarcnak tűnő szituációk után sikerülne egy stabilnak mondható repülőtérrel üzemeltetni, ami nem csak a turistáknak, befektetőknek kedvező, hanem a többi légitársaságnak is, újabb kapcsolatokra lehetne szert tenni.

Ismét visszatérnék a Hévíz-Balaton Airport és az újonnan alakult cseh kapcsolathoz. Ha a belföldi repülőtér nem ment volna utána a dolgoknak, nem kezdeményezett volna tárgyalásokat tavaly a Routes Europe Konferencián lehetséges a mostani felállás nem valósult volna meg.

Tanulásként levonhatjuk, hogy nem szabad tétlenül ülni a csodára várva, hogy valamiért ide jönni fognak a turisták és a légitársaságok a befektetőkről, vállalatokról nem beszélve. Ha, a Pécs-Pogányi Repülőtér újra megnyitja kapuit, részt vállal az eddiginél jelentősebb légi járat lebonyolításában, lesz mit felmutatni és ezt valamivel alátámasztani, hogy a jövőben is sikeresek leszünk, így további légitársaságokat lehetne mögénk állítani, akik hisznek a magyarországi Dél-dunántúli régió felemelkedésében.

Igen, akár a Czech Airlines-t is. Hiszen minden lehetőség adott a kitöréshez, és a kifutópálya hossza sem akadályozhatná a szerződések megkötését. Ugyanis a CSA flottája ilyen regionális útvonalak teljesítéséhez ATR 72-es típusú repülőgépeket alkalmaz, amelyek hivatalosan is leszállhatnak egy 1500 méter hosszú beton pályán.

8. Primer kutatás

Ahhoz, hogy feltevéseimre, elképzeléseimre minőségi válaszokat kapjak, és meg tudjam, mennyi esély van a megvalósításokra, felkerestem a Pécs-Pogányi Repülőtérrel legszorosabb kapcsolatban álló, így legnagyobb rálátással rendelkező személyeket. Kvalitatív kutatáson belül a mélyinterjút választottam. Az illetékesek kivétel nélkül készségesen fogadtak, örültek az érdeklődésemnek. Úgy érzem őszintén mondták el véleményeiket, bocsátották rendelkezésemre információikat, több esetben a jövőre vonatkozó elképzeléseiket.

Amikor a téma foglalkoztatni kezdett majd elhatároztam a feldolgozását, kifejtését: feltételeztem, hogy a Pécs-Pogányi Repülőtér jelenlegi adottságainak tovább működtetése illetve fejlesztése nem egyszerű feladat, hiszen több szereplős ügyről van szó. Eszembe sem jutott, további jelentős beruházások, pénz befektetések szükségessége. Arra gondolok itt, hogy a meglévő kapacitásokat kell kihasználni. Jóval nagyobb lehetőségek vannak a mai adottságokban annál, mint például egy kifutópálya meghosszabbítás milliárdokért. Neki kéne állni gondolkodni, tervezni, jövőképet látni, összefogni az illetékes szereplőknek. Ezáltal az egész régió a megye és a város fejlődhetne. Kíváncsi vagyok/voltam arra, hogy kik azok az érintett szereplők, akik támogatnák, és akik gátolják az ügyet vagy tehetetlenségre kárhoztatnak, nyugalomra intenek. Ezek alapján tehát a kutatási hipotézisem a következő:

Nem mindenki gondolja úgy, hogy a régió fel van készülve a Pécs-Pogányi Repülőtér érdembeli működtetésére.

Első interjú készítésemként a Pécs-Pogányi Repülőtér vezérigazgatóját DRAGOVÁ CZ MÁRKOT kerestem fel, aki a következőket mondta.

Magyarországon a regionális repülőtereknek sanyarú sorsa volt és van, mert az állam sajnos úgy gondolja, hogy elég egy repülőtér. Szolgálja az ki az ország egészét. Ellenben az európai példák nem ezt mutatják: Egy ilyen kis országot, mint a mienk sem tud egy központi repülőtér ellátni. Utalást tett beszélgetésünk elején az országos, regionális és a helyi, pogányi viszonyokra is.

Jellemzően a vidéki repülőterek aránya az Unióban az utasforgalomból számított aránya 30% fölött van, Magyarország az egyetlen ahol, ez nem éri el az 1%-ot pillanatnyilag. Budapest nagyjából 8,5 millió utas számmal operál évente, még a vidéki repterek összességében nem érik el az 500 000-et sem, hiába fejlődik szépen Debrecen és Sármellék.

Nem biztos, hogy a 1990-es években elindult fejlődést követően az akkori döntéshozók helyesen mérték föl, a Pécs-Pogányi Repülőtér fontosságát. Ugyanakkor, a háttérben mindig megvolt az a dilemma, hogy a fejlesztéssel foglalkozni kell.

Az alábbiakat mondta, széles rálátását érzékeltetve a vezérigazgató úr:

„A dilemmáról nekem is nehéz egzakt választ adni, azaz hogy mi lett volna a helyes döntés. Két oldalról közelíthetjük meg a dolgot: az egyik az, hogy pillanatnyilag a repülőtér sajnos nem bonyolít le olyan forgalmat ami, feltétlenül indokolná fenntartását. A másik oldalról viszont Európában versenyképes régió ma már nem működhet repülőtér nélkül. Persze ez annak függvénye, hogy mit kívánunk tenni: szeretnénk nagyon leszakadni a többi régiótól is és megmaradni Magyarország úgynevezett alvó régiójának. Ez azt jelentené, hogy ha Magyarország déli részén bezárjuk a repteret, akkor előbb utóbb elvándorol sok mindenki, folytatódik az elvándorlás. Ezt nem én találtam ki. Vannak olyan kapcsolataim, amelyek a repülési szakmában jártasok, akik egyértelműsítették, de az eltelt utóbbi évek bizonyították is, hogy ha az emberek egy adott régió belül nem találnak megfelelő gazdasági lehetőségeket, akkor elvándorolnak, illetve az adott régió kiesik a gazdasági vérkeringésből.”

Beszélgetésünkéből kiderült, hogy a jelenlegi helyzetnél Pécsnek sokkal nagyobbak a lehetőségei, és ebben kulcsfontosságú lehet a Pécs-Pogányi Repülőtér működtetése, fejlesztése is. A pécsi déli ipari park már most jelentős befektetőket vonzhatna, ha lenne a jelenleginél nagyobb forgalmat biztosító légikikötő.

Pécs városának feladatairól még a következők hangzottak el:

„Számomra kicsit olyan 22- es csapdája a történet, mert amíg nincs repülőtér, addig nem jön senki, de a repülőtér ugyanakkor önmagában kevés ahhoz, hogy bárki jöjjön. Ehhez viszont a helyzetet összességében látni és beindítani sok egyéb kapcsolódó a térség egészét szolgáló fejlesztéseket. Nem azt mondom, hogy pillanatnyilag a város napi működtetéséhez, bármihez kell a repülőtér. Pécsi déli ipari park- ide komoly befektető nem fog beköltözni, hogy ha nincsen repülőtér ez egészen biztos.”

Ennek alapján a légiközlekedés illetve a repülőtér működtetése különböző, de mégis komplex feladatokat jelent.

„A repülőtér önmagában nem képes a forgalmat fejleszteni. Kimerem mondani, attól, hogy mi megfelelően üzemeltetünk - szép infrastruktúrát tartunk fenn: takarítjuk, festjük a pályát, nyírjuk a fűvet és mosolygunk- ettől nem fog több utas sem turisztikai, sem gazdasági célból idejönni.”

„Egyedül kevesek vagyunk a további lehetőségek biztosításához. Nagyjából 10-15%, amit mi hozzá tudunk adni egy járat elindításához. Itt sokkal inkább, emellé a régióknak kellene pótolni, ha máshogy nem megy uniós pénzekből. Ez vihetné sikerre a repteret.

Gazdasági és turisztikai potenciája az, ami a repülőtérre sikerre viszi, vagy sikertelenségre kárhoztatja.”

„De igyekszünk mi is mindent megtenni és a saját erőnkől mozgolódni, próbálunk nyitni, de önmagában ez nem elég. Nem csak a repülőtérnek kell hozzátenni a magáét-részben, mert az kevés ugyanakkor a feladat is több és szerteágazóbb - hanem a Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzatnak és a régió többi szereplőjének is sok a tenni valója, hiszen alapvető érdekek fűződnek a repülőtér üzemeltetéséhez.”

A vezérigazgató úr hozott példákat a közelmúlt próbálkozásairól ám azok eddig nem váltak hatékonyá.

Rosszak a tapasztalatai a kezdeményezések, még inkább az összefogás terén. Őlbe tett kézzel várják a csodát. Ilyen gondolkodást ismert meg majdnem mindenütt, néhány kivétellel. Beszéltek a turisztikai szolgáltatókról, szállásadókról. Jóformán 70%-a a szereplőknek úgy áll a dologhoz: „Hozd nekem az utasokat, és majd szólj, ha itt vannak!”

Előfordult olyan is, hogy a reptér akart egy marketing kiadványt a régióról Svájcba az ottani 95 utazási irodákhoz, akik beutaztatnak Magyarországra. A válasz az volt: „Hát mi ezt nem tudjuk megcsinálni, csináljátok meg ti!

Látni kell, hogy a jelenlegi gazdasági helyzet nem arra ösztönzi a vállalkozásokat, hogy kockáztassanak, vállaljanak: ehelyett inkább kívárnak, túlélnek, háriának: leggyakrabban sajnos hátrébb lépnek a cselekvéstől, lehetőségektől. A jelenlegi helyzetelemzésből áttért a jövő lehetőségeire egyaránt:

„Véleményem szerint, ha megszűnik a repülőtér működése és nem lesz menetrendszerinti és/vagy charter járat a gazdaság sem fog fejlődni, még jobban visszaesik. Nem beszélve a turista forgalomról, ami jelentős bevétele lehetne a városnak, a megyének, régióknak. Gondoljunk akár Pécs turisztikai értékeire, Harkány- Barcs-Siklós gyógyfürdőire és egyéb nevezetességeire.”

Úgy látom, a vezérigazgató úr elmondásai szerint, ha nem fejlődik a reptér Harkányból soha nem lesz hasonló elismertséggel rendelkező fürdőváros, mint Hévíz, Hajdúszoboszló, vagy Bükfürdő. Pedig köztudott, hogy nem olyan régen, ha csak Harkánynál maradunk ez nagy visszafejlődést jelent: NDK-s, holland, orosz, cseh és szlovák turisták, akik annak idején busszal, vonattal érkeztek most sokkal könnyebben látogathatnának ide légi úton. A hosszú utazási idő, és a fürdőfejlesztések elmaradása miatt a korszerűtlen 10-14-20 órás buszút után keresnek más lehetőségeket, akár gyógyulás akár turista élményeik érdekében.

Harkányt nem lehet összehasonlítani Hévízzel semmilyen szinten: hiszen ott sokkal nagyobb beruházások történnek. Ennek köszönhetően hatalmas orosz és német látogató tömegnek örülhetnek. Harkányban is történtek ugyan jelentős változások: Gyógyfürdőkórház és a Thermál Hotel korszerű fejlesztése. Ugyanakkor elmaradt maga a gyógyfürdő

modernizálása. Így azt gondolom, hogy Harkány még nem áll készen egy nagyobb turista forgalomra, amit megfelelő színvonalon jól kiszolgálna. A reptér fejlesztésével párhuzamosan sok minden gazdasági fejlesztésre is szükség lenne a régióban, azaz átfogó koncepció kellene.

Ezután az érintettek kölcsönös összefogásának szükségességéről beszélt. Elmondta: amellet, hogy a koncepciót az önkormányzatok, megye és régió is átlássák, következő lépésben – akár már most - szükség van, hogy a várható fejlődésnek megfelelő közvetítői is legyenek.

„A régiónak alapvetően elég komoly értékei vannak, az én tapasztalataim szerint még a kevésbé értékes attrakciókat is ellehet adni. Az értékes dolgokat viszont még inkább, hiszen komoly mögöttes tartalommal rendelkeznek. Kéne valaki aki - városmarketinges, régió marketingesnek, vagy a Turizmus Zrt. Dél-Dunántúli régióért felelős szakember – aki mindezeket kézben tartaná. Kétségtelen, hogy vannak komoly értékek és lehet, hogy ezek az értékek igen nagy érdeklődésre számíthatnának nem csak tőlünk nyugatra, vagy bármerre csak el kellene tudni adni ezeket.”

Nem kéne szégyellni, ellesni jó példákat, megtanulni a turisztikában sokkal jártasabb nemzetektől, fortélyait, tapasztalataikat megoldó képleteiket, amit aztán természetesen adaptálni kellene régiónkra.

„Ha odamegyünk egy átlag francia, német, angol, orosz emberhez és megkérdezzük tőle, mit tudsz Pécsről, az első kérdése az, hogy az melyik kontinensen van a következő meg az, hogy melyik országban. Vagy esetleg azt se tudják Magyarország merre van. Ebben is megfelelő támogatás után, nagyobb erőforrás esetében a reptérnek is lehetne szerepe már a megismertetésben a turisták vagy az emberek netán befektetők ide csalogatásában. Annak ellenére vállalnánk szerepet, hogy a repülőtérnek nem az az elsődleges feladata, hogy marketing kampányt folytasson a régiónak. A mi feladatunk elsősorban az üzemeltetés. Cégünknek a Pécs-Pogány repülőtér működtető Kft. Nekem, mint ügyvezetőnek elsődleges dolgom, hogy a különböző hatósági előírásoknak, jogszabályoknak, európai uniós nemzetközi szervezetek elvárásainak a reptér megfeleljen és az ide érkező, s innen induló légi járműveket biztonságosan és gyorsan kiszolgáljuk.”

Ezek után az interjúban a jelenlegi működésről és annak közeli terveiről esett szó. Menetrendszerinti járat indítása jelenleg is folyamatban van. Amelyik légitársasággal most tárgyalnak, a veszteséget nem finanszírozná. Magyarul, ha kibérelük tőle a gépet, a légitársaság az adott desztinációba repül, akkor, amikor mi mondjuk. A repülőgép egy fordulója ha, 2,5 millió forintba kerül, kérdés, hogy ekkora összegért el tudják-e adni a jegyeket. Ha sikerül az jó, ha nem egy millió forint veszteséget valakinek fizetnie kell (azoknak, akiknek ez tényleges érdeke, önkormányzatok, és a régió azon szereplői, akik a legnagyobb hasznot húznák az üzletből). Tudjuk, hogy egyik pillanatról a másikra a nyereség nem biztosítható. Itt már csak az a kérdés, hogy a hatalmas veszteség mennyi ideig tartana:

kérdés, hogy ezt az összeget ki finanszírozza. A reptér pillanatnyilag nem tudja egyedül fölállalni.

A vezérigazgató úr tájékoztatott az országos regionális repterek problémáiról, a diszkont légitársaságok veszélyeiről. Mint mondotta: a fapadosat nagyon át kell gondolni mielőtt valaki abba belevág.

Később szó volt a jelenlegi országos légiforgalmi helyzetről is.

Mivel az Unió korábban tiltotta a légitársaságok közvetlen támogatását és ettől a Malév csődbe ment – emiatt tehát hogyha a magyar állam a Malévnek átutalt volna 100 millió forintot a lengyel állam meg nem ad az ő légitársaságának ennyit, akkor a Malév igen komoly 100 milliós erőfölényben van és ezt az Unió nagyon keményen tiltotta, hiszen ez a verseny korlátozásának minősül. Az EU-s támogatásra ebben a 2014-2020-as gazdasági ciklusban van egy olyan jellegű törekvés, amely a regionális repterek légi forgalomba történő bekapcsolását célozza meg.

Mivel korábban pályázni lehetett repülőterek építésre, mostanára felismerték, hogy ez nagyon szép és jó, de mivel úton útfélen légikikötő épült csak éppen forgalom nincs rajtuk. Ez nem csak a magyarországi vidéki repterekre, hanem más, kisebb európai regionális repterekre is vonatkozik.

„Most úgy tudom, van valamilyen opció arra, hogy uniós támogatást találjunk, de ez is csak részben vehető igénybe az adott feladatra. Mivel 70% támogatáshoz a 30%-os önerőt biztosítani kell.”

Ezután a működtetők, fenntartók szerepéről beszélt:

„Itt jön be megint az a kérdés, hogy egy menetrendszerinti járat indítása kinek a feladata és kinek az érdeke. Érdeke a repülőtérnek is, mert, ha rendszeres járata van nőnek a bevételei, üzemanyag értékesítés stb. Ugyanakkor, sokkal nagyobb érdeke a városi és megyei vezetésnek, és az egész régiónak, hogy avval a menetrendszerinti járattal ideérkező emberek turisztikai vagy, akár gazdasági célból a régióban munkahelyet teremtsenek és költsenek, valamiféle gazdasági élénkítést vigyenek végbe. Ezt talán a város vezetésének is erősebben kéne támogatni, nem beszélünk milliárdos összegekről, itt pár 10 millióról van szó, 50-70 millióról és egyebekről, ami nem azt mondom, hogy nem nagy pénz, de vajon egy 10 milliárdos nagyságrendű város költségvetése mellett légi jármű indítására, menetrendszerinti járat fejlesztésére sok e - főleg a kezdeti időszakban, felfutás előtt? Sok-e 60-80millió forint ez már egy másik kérdés. Nem tudom, miért nem látják be, talán más a gazdasági helyzet, akár politikai érdek a városban? Én próbálok mindent megtenni. Úgy látom, a Holding is megteszi a magáét. Remélem, hogy a menetrendszerinti járat beindítására a többi szereplő is belátja mi a tenni valója.”

„Higgye el, hogy nagyon sokan nem úgy gondolkoznak ebben a témában, ahogy Ön! Én itt a reptéren nagyon sok emberrel beszéltem: reptérlátogatás, nyílt nap és egyéb események során. Egyeseknek az a véleménye szűklátókörűségük miatt: minek ide reptér,

felszántani, sóval behinteni az egészet vagy búzát termeszteni mennyivel jobb lenne! Akinek nyitottabb a felfogása ,műveltebb, magasabb intelligenciával rendelkezik gondolom belátja, hogy kell a reptér! Legyen és üzemeljen, akár a régió, akár az emberek egyéni érdekeit nézve!”

A Pécs-Pogányi Repülőtér a Pécsi Holding Zrt. leányvállalata. Ennek következtében a következő riport alanyom PÉTER-DOMÁN ZITA a Pécsi Holding Zrt. PR és marketing menedzsere.

Vele is hosszasan beszélgettünk a Pogányi repülőtér jelenlegi helyzetéről, rövidtávú terveiről. Nagy rálátással rendelkezik az ügyel kapcsolatban. Elmondta:

A rövidtávú fejlesztésnek több lehetősége van. Nem titok ugye, hogy jelen pillanatban ráfizetéses a repülőtér. Bár úgy tűnik a legtöbb ember számára, hogy nem működik, holott ez a reptér kisgépes forgalmat bonyolít. Most is érkeznek privát gépekkel olyan emberek, akik megtehetik: turisták, vagy üzletemberek, vadászok. Ők azok, akiket kiszolgál, akik miatt üzemel a reptér. A többi magyarországi reptérrel együtt így is megéri az üzemeltetés. Majd folytatta:

„Pogányban is szükség lenne arra, hogy újra induljanak charter illetve menetrendszerinti járatok. Ez egy cseppet sem könnyű, de megoldható. Jelen pillanatban sajnos kevés utazási iroda van, akik charter járatokkal foglalkoznak sok iroda csődbe menetele miatt. Alig vannak, akik ilyennel foglalkoznak főleg vidéken, kivétel az IBUSZ és Neckermann. Mindkettőjünkkel felvettük a kapcsolatot, de alapjában véve nagy probléma az, hogy gazdaságosan nem tudják üzemeltetni a 30 személyes járatokat. Hogyha egy 180 fős gép repül, annak az egy utasra jutó költsége harmad része, mintha egy 30 fős gép repülne. Nem éri meg nekik, mert itt sokkal kisebb árrésszel kell dolgozniuk.”

Elmondása szerint jelenleg egy München – Pogány menetrendszerinti járat beindításáról tárgyalnak. A Münchener repülőtér, hivatalos nevén: Flughafen München „Franz Josef Strauß” egy nemzetközi repülőtér Németországban. 1992. május óta üzemel. Összesen három 4000 méter hosszúságú beton kifutópályával rendelkezik. Évente 389 939 repülőgép veszi igénybe a repülőteret. Ezzel Németország második legforgalmasabb repülőtere a Frankfurti után.

A Holding igyekszik a München-Pogány jegyárait úgy alakítani, hogy az utasok számára igénybe vehető legyen. Úgy lőnék be az árat, hogy a Budapest – München, a Lufthansa naponta 4-5 alkalommal közlekedik a két város között. A számításaik viszonyítási alapja ennek a jegyára. De a kutatásokban erre is fognak különös figyelmet fordítani, hogy mi az a jegyár, amivel számolhatnak.

Elmondása szerint a Pécsi Tudományegyetemmel példa értékű együttműködésbe kezdtek. Hiszen az egyetem is részben nyitott részben érdekelt is a menetrendszerinti járat beindításában. Ugyanis a Nyugat-Európából érkező egyetemistáknak jelenleg az eszéki és a budapesti repülőtér érintésével külön utazással juthatnak el hozzánk. Emellett az egyetem érdeke az is, hogy a régió fejlesztése miatt is növekedjen a külföldi egyetemisták létszáma.

Ezáltal nem csak az egyetem létszáma növekedve jól fizető hallgatókkal, hanem az egyetem jelentősége, az oktatás minősége magasabb szintre léphetne.

Ő is az érintettek összefogását hangsúlyozta.

„Ha menetrendszerinti járatot indíttatnánk, azt mi indíttatnánk, mert nincs olyan légitársaság, aki felvállalná ezt a rizikót. Így nekünk kellene fizetni az összes költséget, ám jó esetben ez megtérülne a jegyárakból és a különböző illetékekből idővel. Mivel a repülőtér leányvállalata a Holdingnak a Holding meg önkormányzati cég, emiatt látjuk kötelességünknek a járat indíttatását. A kutatás célja az, hogy a városvezetőinek bebizonyítsuk, hogy a régiónak és a városnak érdeke a járat beindítása és folyamatos üzemeltetése, még akkor is, ha kiegészítő költségekkel jár.”

A Holding szóvivője is arra erősít rá, amit már a reptér vezérigazgatója elmondott: azaz a régió mindig kihátrál a kérdés megoldásából. Ők megelégednek a jelenlegi turista forgalommal.

„Sokkal nagyobb összefogás kell. Jelenleg Pécs és Harkány viszonylatában, hiszen a fürdőváros rendelkezik Péccsel együtt a legnagyobb vendégéjszaka számmal. A két városnak kell erős marketing tevékenységet folytatnia, mondjuk Münchenben. Ilyen szempontból fontos, hogy a müncheni reptér igazgatójával jó viszonyt ápolunk. Ő biztosan bizonyos segítséget tudna nyújtani.”

A Holding illetékes igazgatója szólt a reklámozási lehetőségekről is: azt még kiforratlannak ítéli, egyelőre a reptér profiljától teszi függővé, ami a kutatások végeredményéből derül ki: azaz, hogy kikből állnak azok a célcsoportok, akikre számíthatnak. Reményeik szerint az egyetemisták, egyetemi oktatók, üzletemberek és természetesen turisták alkotnák a fő profilt.

A reptér rögtön nem termelne profitot. Nem tudjuk mi az oka annak, hogy eddig a reptér ügyében nem történt változás, sőt előre lépés. Mindenesetre meg kell mielőbb találni azokat a közreműködő partnereket, akiknek érdeke a fejlesztés és stratégiai partnerei lehetnének a reptérnek.

A légitársaságok két alapvető funkcióval rendelkeznek: utas szállítással és teherszállítással.

„A légi teherszállításhoz nem jó a mi repülőtérünk, mert ahhoz még hosszabb kifutópálya kellene. Ha 2,1 km-re meg lenne hosszabbítva már letudna szállni fapados vagy még nagyobb gép is. A teherszállításhoz viszont hosszabb betonpályára lenne szükség még ennél is. Ugyanakkor, nem léteznek egyelőre, olyan cégek, akik ki tudnák használni. Akik gyakran szóba jönnek az a Hauni, mint felhasználó (ám ők túl nehéz tárgyakat szállítanak) és a multik (pl. TESCO) túl drágának találják a légi szállítást.”

Az eddigi beszélgetésekből kiderült, hogy egyelőre a jelenlegi kifutópályával szeretnék kezdeni valamit. Ez egy kísérleti dolog lenne most a Pogány-München. Viszont sokszor jött szóba az is, hogy mivel a 30 fős gépek nem költséghatékonyak, hosszútávon mégis csak szükség lenne a futópálya meghosszabbításra. Ha futópálya hosszabbításról lenne szó, akkor már nem lenne elég ez a kapacitás. Bővíteni kellene minden téren, nem csak az épületet, de a személyzetet is és minden egyebet egyaránt. Mert ugye egy 180 fős vagy egy 30 fős gép között van különbség.

Szóba jött Pécs-Pogány transzfer állomás szerepének kialakítása is.

„Mindenképp ideális transzfer állomás lehet kelet-nyugat között és dél felé is. De ez már csak akkor, ha futópálya hosszabbítás létrejött. Jelenlegi hossz miatt 30-50-100 fős gépek nem tudnak messzire menni. 2000 km az a sugár, amit egy tankkal meg tud tenni.”

Említésre kerültek a versenytársak, akik tulajdonképpen együttműködő partnerek.

Debrecen egyáltalán nem gondolja versenytársnak, Eszéket talán, de ott is bizonyos desztinációk vannak. Ott sem repülnek minden felé. Sármellékre viszont Hévízre mennek leginkább turisták.

Hévíznek Harkány a konkurenciája egyértelműen. Emiatt viszont a két repülőtér nem versenytársa egymásnak. Pogánynak várhatóan más lesz az utas profilja: amíg, ott leginkább a turisták teszik ki a forgalmat, itt reméljük, üzletemberek, egyetemisták, egyetemi oktatók és persze turisták lesznek egyaránt az utasok.

Következő interjú alanyom CSIZI PÉTER országgyűlési képviselő. A beszélgetés megerősítette, amit az eddigiekből már tudhattam, hogy bonyolult a helyzet, joggal gondolhatnánk: a reptérnek egy működtetője van. De ez nem így van, más tulajdonolja a földet: ez a pogány önkormányzata: a tulajdonjog birtoklásán kívül nincs szerepe a reptér fenntartásában. Más tulajdonolja az eszközök egy részét, megint más a másik felét. Ő az, aki egyben üzemeltet is. Benne van Pécs városa is a fenntartói blokkban. Korábban e körben volt a Baranya Megyei Önkormányzat is. Szerepét most áttételesen a Magyar Állam vette át. Az államtól a tulajdoni részt már igényelte a pécsi önkormányzat. Nekik az a véleményük, hogy egy kézben kell, legyen a repülőtér, ez legyen az önkormányzati kéz.

Egy kis történeti áttekintéssel folytatta beszélgetésünket.

„Föl kell tenni azt a kérdést, hogy amikor ezt a repülőteret fejlesztették – alapjáratban ugye ez egy sportrepülőtér volt- akkor jó döntést hoztak-e az elődeink. Nem szeretnék ebbe igazán belemenni, mert mi politikusok hajlamosak vagyunk visszamutogatni, ahelyett, hogy egyáltalán eldöntsük, hogy a jövőben mit szeretnénk. Persze azt azért látnunk kell, hogy az elődeink mit hibáztak, hogy ugyanabba a hibába ne essünk bele.”

„Ha a repülőtérről azt akarjuk elérni, hogy minket megtaláljanak, más irányt kell előhozni. Vagy a térség gazdasági és vagy turisztika fejlesztéséhez használjuk a repülőteret megint mást. Ezt a győriek zseniálisan csinálják, Győrben az Audi gyár mellett van közvetlen a reptér, kevesen tudják, hogy a gyárnak a felső vezetése az minden reggel Ingolstadtban ébred fel a családdal együtt, egy repülőgép elhozza őket titkárnőstül mindennel együtt. Dolgoznak, aztán este ugyanezzel a géppel hazatérnek otthonukba. Nem beszélve arról, hogy a fő szempont nem ez, hanem az alkatrész-szállítás.”

Majd elmondta, hogy azt látni kell, hogy valamilyen fajta támogatás mindenképpen szükséges, és itt nem a bűjtött finanszírozásra gondolt, amit az Unió tilt. Itt alapjában arra gondol, hogy egy repülőtér fenntartása nem egy olcsó mulatság. Föltesszük magunknak azt a kérdést, hogy ez a repülőtér, ami kis kifutóval épült, kisebb kiszolgáló létesítménnyel, hogy ez akkor át lett-e gondolva. Nem lett átgondolva. Majd így folytatta:

„Az más kérdés, - lehet meglepő, amit mondom -, de lehet, örülni kell, hogy ez a repülőtér nem nagyobb. Sokan azt elfelejtik, nagyobb repülőtérnek nagyobb protokolláris feladatai vannak. Ugyanakkor, ha nagyobb a forgalom nem jelenti azt, hogy az Önkormányzatnak nem kell többet beletenni a fenntartásba. A debreceni repülőtéren, ahol aztán londoni és fapados járatok is működnek. Pécs évente 75 millió plusz pénzt igényel, míg Debrecen 240-et pedig jóval nagyobb a forgalma. Tehát nem egyszerű egyébként a kérdés, hogy akkor repülőteret akarunk-e fejleszteni, mert attól, hogy nagyobb forgalmú a repülőterünk, ahol nagy gépek is le tudnak szállni. Ám attól még nem lesz olcsóbb a városnak, sőt drágább lesz, pénzt kell beletenni.”

„Ezért az a nagyon nagy kérdés, hogy mit szeretnénk kiszolgálni. hogy van-e olyan gazdag a városunk, hogy éves szinten költünk arra, sok, száz millió forintot, hogy a pécsiek, a Baranyában élők közvetlen el tudjanak jutni, de budapesti jegyárakon külföldre. Ma ezt ez a régió nem engedheti meg magának. Ma Pécs városa ezt nem tudja megtenni.”

De ugye nem csak arról beszélünk, hogy a régióban élőknek az utazását könnyítsük, sőt. Azt a járatot turisták, üzletemberek és még sokan mások tudnák használni, akik pótlólagos bevételt hagynának itt a régióban, így sem érné meg a finanszírozás?

„A másik kérdés igen, hogy költsünk-e úgy sok pénzt, hogy evvel megpróbáljunk idecsalogatni. Akkor felteszem a kérdést, hogy milyen attrakciót nyújtunk, mint térség. Hogy az ide érkező turisták által elköltött pénzből valamelyest a repülőtér tulajdonosa, beszéljünk egyszerűbben Pécs városáról, aki profitálhat ebből, és ki tudja fizetni azt a plusz költséget, amivel egy nagyobb repülőtér tud működni. Ha lesz repülőtér-fejlesztés, akkor ott van az ipar kiszolgálása.”

„Örülhetünk annak, hogy nem egy giga repülőtérrel van szó. Kimondható, hogy: ezt az elődeink átgondolatlanul építették. Nem volt kitalálva az ütemezés: és ami még rosszabb, hogy nem volt kitalálva a célcsoport, és nem volt kitalálva a finanszírozás megoldása. Tehát pécsi önkormányzatnak az volt a feladata és ez a feladatunk a mai napig is: az, hogy a jelenlegi helyzetet valahogy stabilizáljuk.”

Ezt meg tudták tenni, olcsóbban működik, hiszen eddig 120 milliót kellett befektetni, ma már 70 milliót.”

Egyébként van forgalom a repülőtéren kisgépek, oktató gépek és egészségügyi szolgáltatók jönnek. Tehát ma, amit kellett a korábbi 5-10 évvel ezelőtti átgondolatlanságból helyre hozni az sikerült. Ma még az a feladat, hogy megtaláljuk a célcsoportot!

Kérdés az is, hogyan szolgáljunk ki. Én nekem az az álláspontom, hogy repülőtérrel nem szabad fejleszteni, amíg nincs egy előrelépés. Ez az egy lépés pedig nem más, mint, hogy a kicsi járatokkal meg tudjuk telíteni a repülőtérrel. Ez azt jelenti, hogy ma tud fogadni 40-50 fős gépeket: ugye ilyen volt a charterezéssel is. – mondta Csizi Péter

A turista forgalom fejlesztését jelentős feladatnak tartjuk. Kezdjük is a turistákkal!

El kezdtek gondolkodni Harkánnyal közösen, hogy piacot teremtenek elsősorban Oroszországból érkező turisták és betegek részére az atom városokból. Jelenleg is folynak a tárgyalások, hiszen olyan közelségben van Harkány, hogy lehet Pogány az ő célállomásuk, hiszen az ő lakhelyük 2000km-en belül helyezkedik el, ezért tudnának oda gépet irányítani. Jó lenne azt elérni, hogy ennek kézzelfogható jele lenne, hogy jönnének onnan állandóan vendégek: mondjuk hetente egyszer. Láttatta velem, hogy az a piac, ha a teljes fejlesztést nem is éri meg, de azt igen, hogy heti kétszer jöjjön kisgép és lépésről lépésre haladjunk. Ha látjuk, hogy ez a célcsoport tényleg el tudna tartani egy vagy két nagygépet ki kell gondolni a további fejlesztési irányokat.

Ezután áttért az iparhoz kapcsolódó fejlesztési területekre, hozzátette a városnak jelen pillanatban nem a repülőtér a legnagyobb problémája, hanem az ipar fellendítése, munkahelyek teremtése.

„A másik meg igen, hogy Magyarország legnagyobb ipari parkja a reptér mellett létesült. Szintén mindenkit nyugalomra intek, hogy most egyből fejlesszük a repülőtérrel, mert, előbb utóbb lesz itt valaki és kiszolgáljuk. Nem, először jöjjön ide az ipar. Ezen dolgozunk most, nagy nemzetközi cégekkel, vállalkozásokkal tárgyalunk. Minden egyes alkalommal bemutatjuk nekik a repülőtérrel és, ha majd ők ide letelepednek és a letelepedés során megfogalmazzák a konkrét igényeiket és vállalásaikat, akkor természetesen a további lépés irányába el lehet menni.”

Ennél nagyobb probléma, hogy szívesen mondtuk ki a dilemmát mi pécsiek, hogy miért nem ide jött az Audi vagy a Mercedesz. Lehet hallani számos magyarországi fejlesztésről, amit szívesen láttunk volna. Csak, hogy, amikor 2009-ben, amikor polgármesterváltás volt, akkor fel kellett tennünk egy nagyon komoly kérdést: na de hova? Ugyanis Pécs városának nem volt olyan szabad ipar területe, amit ki tudott volna ajánlani ezeknek a gyártóknak.

Nekünk az elmúlt 5 évben ezt is stabilizálni kellett! Létre kellett hoznunk egy ipari parkot, ami Magyarország legnagyobb ipari parkja lett, 1.5 milliárdos alap infrastrukturális fejlesztésekkel, mert ez lett az alap a tárgyalásra: azaz, hogy van hova hívni a cégeket. A magyar kormánnyal közösen kezdtük a tárgyalásokat. Ma már komoly befektetőkkel tudunk egyeztetni”

Meggyőződéssel mondta, hogy a repülőtér tovább fejlesztése kapcsán nem szabad kapkodni. Meg kell keresni a pozíciókat. Érkeztetni kell minél több kisépítet ezekkel elindulni a távlati célok felé. Csak akkor szabad befektetni plusz pénzeket vagy uniós pénzeket, ha már vannak konkrétumok, akár az ipar, akár a turizmus irányába. Most nem szabad előre rohanni. Bizonyos befektetések már megvannak, most azok eredményét kell látni. Van egy repülőtér, evvel kell sáfárkodni, úgy, hogy közben persze figyelni kell a további lehetőségekre is. Kifejtette, hogy nem repülőtér építeni a drága, hanem a fenntartás is jelentős költség. Józanész mentén kell akarnunk, hogy legyen egy repülőtérünk.

Ennek ellenére, kérdésemre szó esett a turista forgalomról, illetve a harkányi komplexumról is.

Bizonyosnak tűnik, hogy a harkányi gyógyfürdőt fejleszteni kell, Harkány lemaradt a fejlesztési ütemek során és a versenyben. Pécs város az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően tud attrakciókat nyújtani. Csizi Péter a következőket mondta ezzel kapcsolatban:

„Ezek az attrakciók is csak kiegészítő attrakciók tudnának lenni, mondjuk, Harkány mellett 1-1 napra tudja fogadni a turistákat. És az örök nagy kérdés, hogy mi a jó választás, Harkány fejlődik és összefog Péccsel, de lehet, Pécsnek is kell egy gyógyfürdő, amivel gyakorlatilag több turistát tudunk idevonzani. Egy biztos: a város tud nyújtani turisztikai értéket, hiszen azt látjuk, hogy jelenleg folyamatosan növekszik - ha kis mértékben is - az ide látogató turisták száma: következőképpen kis mértékben, de növekszik az itt eltöltött vendégéjszakák száma is, de ezek gyakorlatilag 1-1 nap csak.”

A kérdésemre a válasz az, hogy van attrakció, de a gond az, hogy sok kis attrakció van és nincs egy nagy „zászlóshajónk”, amire fel tudjuk fűzni a megye turisztikáját.

„Baranyának nincs ilyen, mert Harkány már nem nyújt ilyet és Pécsnek sincs ilyen turisztikai mágnes. Ezt a turisztikai mágnest kell megkeresni, de a mágnes a lényeg és nem az infrastruktúra. Ha meg van a mágnes, ahhoz kell az infrastruktúrát fejleszteni, óriási hibának tartom, ha azt hisszük, hogy az infrastruktúra vonzza az embereket, akár a turizmust tekintve akár az ipart. Van már autópályánk és azon nem jön több turista, van már autópályánk és azon nem jön több ipari szereplő. Az infrastruktúra nagyon fontos, elengedhetetlen, de úgy fejlesszünk, hogy annak van utána értelme. Én direkt nem mondom, hogy a városnak, most Pécsnek vagy Harkánynak kell egy 500 fős szálloda, mert párhuzamosan kell ésszerűen haladnunk! Először találjuk meg, kinek és mit adunk el, és utána pedig majd az infrastrukturális problémáinkat is oldjuk meg.”

Egyébként ma Pécsnek rengeteg kitörési lehetősége van. Az egyik az ipar arról már beszéltünk. A másik a megyei turizmus: azt is félig meddig érintettük. Meglepett, az újdonsült országgyűlési képviselő, aki éveken át Pécs alpolgármestere volt, mindenkit, minden vonatkozásban óvatosságra int: **„Lassan haladjunk, találjuk meg mondjuk úgy reklám értékünket!”**

Végül, de nem utolsó sorban beszéltünk az egyetemről. Az egyetemen ma 2000 külföldi hallgató van. A 2000 külföldi hallgató a tandíjon kívül több mint 4,5 milliárd forintot hagy itt a városban. Ez a 2000 külföldi hallgató itt lakik, itt eszik, itt veszi meg a ruháit, itt él, taxit használ és sorolhatnám. Pécsi vállalkozóknak ad bevételt és megélhetést.

Legalább 4-5 ezer főig egy mostani szám megduplázásáig nyugodt szívvel fejleszthetünk a várossal közösen,- mondta. Mert biztosak abban, hogy meg tudják tölteni azokat a funkciókat, amiket majd kiépítenek nekik, hogy minél jobban érezzék magukat, hogy minél szervezettebben és 21. századi körülmények között tudjanak itt lenni. Ami nekünk is jó, mert ezen infrastruktúrát magyar diákok is tudnák használni. Tájékoztattott arról, a következő Uniós támogatásból mindenképp szeretnének erre fordítani. A külföldi diákok egyébként fontos szereplői a turizmusnak is. A turizmusnak ezen ágát valahogy nem karolta fel még senki. Elindítottak kezdeményezéseket két szempontból is. A külföldi hallgatók és a szüleik is jövedelmet hozhatnak. Ez szerint ebből is áll a kutatás többek között a Tudomány Egyetemmel, a szüleik is legalább – a gyerekek itt tartózkodása idején, ami 2 és 6 év lehet - kétszer eljönnek a városba. Ha már eljönnek, ők valódi turisták lehetnek, mert meg akarják nézni és ismerni hol tanul a gyermekük. Igenis Harkánynak is jó kitörési pontja lehetne - ez már a fürdőre is vonatkozik - hogy kifejezetten, direktben adjon ajánlatokat ennek a jól behatárolható célcsoportnak.

*„Tehát ez a piac is olyan, hogy az egyetemmel kutatni kell és megnézni a lehetőségeinket. Én azt ígérem meg, hogy nem fogunk fejjel a falnak menni még akkor sem, ha nagyon szeretnénk, ha lenne repülőgép járat Pécs városába, de valakinek ki kell fizetnie a számlát és, **amíg buszokat kell vásárolnunk, mondjuk, jó példa, addig el kell döntenünk, hogy hova rakjuk a pénzt. Megfinanszírozzuk a külföldi egyetemistáknak az idejutását, mert valamilyen szinten lehet, plusz pénzt bele kell tenni ebbe a légi járatba vagy abból a pénzből éves szinten veszünk három új autóbust. Én a három új autóbusz mellé teszem le először a voksomat még akkor is, ha az az álláspontom, hogy az itt élő diákokat amennyire csak lehet, biztosítani kell, hogy érezzék itt jól magukat.**”*

Megrökönyödést okozott, amikor kimondta ezeket az elképzeléseket, hogy Pécsnek inkább van szüksége három új autóbusra vagy gyógyvízi mély-fúrásra. – Annak ellenére, hogy végig a város anyagi likviditási problémáiról igyekezett meggyőzni.

Mindezek mellett tájékoztattott arról is, hogy a repülőtérrel eddig nem kapott olyan konkrét elképzelést hívjuk üzleti tervnek, hogy milyen célközönségekre számíthat és azokat hogyan érheti el és ez mennyibe kerülne a városnak. Az egészen biztos, hogy a működtetést, a légitársaságot és az abból eredő veszteségeket valakinek ki kell fizetnie. A képviselő úr elmondta, hogy ő a város szemszögéből nézi a dolgot, és úgy gondolja, hogy a város lehet az

egyik, aki a költségek egy részét állja, de át kell gondolni, hogy erre a városnak egyáltalán van-e pénze és, hogy azt a pénzt éppen nem kéne máshova fordítani.

A lehetséges partnerek közül még senki olyan nem jelentkezett, aki a ráeső részt finanszírozni tudná. Még az egyetem sem –mondta.

De hát, induljunk ki Sármellék-Hévízről. Nekik is megéri finanszírozni a 200 milliós veszteséget amit a reptérnek ki kell fizetni, hiszen a reptéren keresztül jövő turisták milliárdokat hagynak a régióban.

„A repülőtér volt előbb vagy a Hévízi tó? Először ők sem repülőteret fejlesztettek, hanem szállodákat építettek, eladták magukat a nagyvilágban és, mikor már olyan szinten voltak, hogy több milliárd forintos idegenforgalmi adóbevételük volt akkor nagyon jól tették, hogy azt mondták a következő irány, hogy kinyitjuk a repülőteret és lehessen hozzánk jönni repülőn is és, de jó, de ügyesek és, de jól teszik, hogy ebben ők finanszíroznak. Azt mondják, hogy nyereségünk egy részét ide forgatjuk vissza. Csak pont az a vita sok ember között, hogy a repülőtér, ami kinyitja a kaput és a repülőtér ad nekünk eladható valamilyen forgalmat, vagy először, legyen egy produktumunk, azt fejlesszük és utána fejlesszük a repülőteret? Én az utóbbi mellett vagyok.”

„Fejjel ne rohanjunk neki a falnak, mert nagyon meleg ez a tűz: nagyon megéghetünk, sok 100 millió forint el tud úgy menni, a térségből a „légifolyosón” hogy egyébként azt a pénzt másra is fel lehetett volna használni. Fejlesszünk, menjünk, de mindvégig legyen ott a gondolatunkban a repülőtér! Amint úgy látjuk, hogy megnyugtatóan meg tudunk nyitni egy légi járatot és meg tudunk szerezni egy uniós fejlesztést, akkor tegyük meg. Sajnos nincs annyi pénzünk, hogy elpuffogtassuk.”

Az országgyűlési képviselő úrral folytatott beszélgetést ellentmondásosságában is rendkívül érdekesnek találtam: időnként egyik mondatával ütötte a másikat. Ugyanakkor sok mindenbe engedett bepillantást, amiért nagyon hálás vagyok.

Utolsó interjúmat a Harkányi Gyógyfürdőkórházban készítettem. GILBERT CSABÁVAL a gyógyfürdőkórház marketingesével és MOJZES TAMÁSSAL a kommunikációs vezetővel, aki a siklósi vár kapitánya volt. Elmondhatom, hogy itt is kedvesen fogadtak, őszinte beszélgetésre került sor.

Interjú alanyaik elmondták, hogy a dél-szláv válság után visszaesett a vendégszám, ugyanakkor a rendszeresen visszajáró német közönség is kezdett elkopni. 1992-től kezdett átalakulni a helyzet, hiszen ők első sorban bevásárló turizmus során látogattak minket.

Harkány a fejlesztések és a reklámérték hiányában maradt le a versenytársaktól. Ezt elrontották konkrétan ki kell mondani. 5-6 évig azt próbálták kialakítani, hogy kinek a kezében legyen a komplexum: megyéé vagy a városé. Nagyon sok visszaélés történt annak

idején. A lényeg a lényeg, hogy a nagy hatalmi harcok közepette elfeledkeztek a fürdő fejlesztéséről. Ment a huzavona azon is, hogy mi is legyen az irány, amin elindulnak. Nem volt egy egységes kép a fürdőről: összevissza volt minden.

Ha nem lesz itt rend - pártpolitikától eltekintve- az hat a mindenre a marketingre is. Először rendbe kell tenni a dolgokat, utána lehet bármit is csinálni.

Kérdésemre ezután szóba jött a Pécs-Pogányi Repülőtérrel való korábbi együttműködésük, illetve az abból létrehozható további kapcsolat fejlesztési lehetőségek:

„Korábban volt charter járat, amit egy német utazási iroda üzemeltett. Jelenleg ez utaztatói szinten nem került szóba. Nem tudom, hogy most Unión belüli egészségügyi szolgáltatásoknak a szabad áramlása tényleg beindul-e, és olyan biztosítókkal tudnánk kapcsolatba kerülni, akik megfinanszíroznák a költségeket. Ebben az esetben abba az irányba kellene indulni, hogy az illetékes együttműködésre kész cégeket megtaláljuk, megállapodjunk velük. Ezen kívül orvosokat is be kell vonni, akik küldik a betegeket. Tehát ez egy több lépcsős, komplex feladat.”

Harkány legelső feladata a felújítások mellett a profiltisztítás. Ehhez viszont a dolgokat kézben tartó vezetőre lenne szükség. Ezt követően esett szó a Turizmus Zrt. felelősségéről. Közös véleményükként fogalmazták meg kritikájukat.

„A Turizmus Zrt. dunántúli képviselője Hegyi Zsuzsa. De ő gyenge, ő magát nagyon szépen el tudja adni, hogy mennyire jó igazából, meg mennyire valós érték, amit hozzátesz a dolgokhoz, azt nem tudjuk. Hegyi Zsuzsáéknak is fel kell ismerni, hogy ők azért vannak, hogy ezeket a dolgokat koordinálják. Nem tudott nekem még semmit felmutatni. Inkább lehúzza ezeket a szolgáltatásokat a külső cégeivel és mindennel. Ez így nem működik. A lényeggel soha nem foglalkoztak: avval, hogy mi lenne a fő csapásirány turizmus tekintetében a Dél-Dunántúlnak. Semmi mást nem tudnak különben, mint kiadványokat kiadni. Az érdekeltségeiket figyelik, de ez volt eddig is. Ez a „fordítva ül a lovon” kategória. Mindennek a politika van a háttérében.”

Alapvető feladat a régiós a megyei és a városi imázs kölcsönös megteremtése. Imázs tekintetében mindenféle reklámfilmekben a fő vonzerők, attrakciók, például Harkány kimarad. Villány helyett borvidékként Mecseknádasdot reklámozza, fürdőként Harkány helyett Orfűt.

„Van kreativitás mindenhol. Jó lenne, ha dolgok elindulnának: amiről 10 éve beszélünk csak, végre meg is valósulna. Össze kell hangolni a régió dolgait. Vannak innovatív emberek a régióban, akik segítségünkre lehetnének. Minden városnak meg van a saját törésvonala, amin ellehetne indulni.”

Kutatási feltevéseim vizsgálata

Úgy látom, hipotézisem igazolódott: *„Nem mindenki gondolja úgy, hogy a régió fel van készülve a Pécs-Pogányi Repülőtér érdembeli működtetésére.”*

Minden interjúm során az őszinte beszélgetéseknek köszönhetően jöttek felszínre ellentmondások. Nagy hiányosságnak éreztem, - a Holdingon, repülőtéren, egyetemen kívül - hogy az egyes szereplők között nincs egyértelmű világos szemléletmód a kölcsönösség területén. Hiányzik a különféle szerepeknek az egyeztetése, megosztása esetenként a saját felelősség felvállalása. Ugyanakkor, amit a legnagyobb problémának látok, nincs: az a személy vagy szervezet, aki/amely kézben tartaná a régió, megye, város, a Pécs-Pogányi Repülőtér ügyeit. Visszaigazolódott, kritikával együtt a hipotézisem.

Kutatásból levonható következtetések és jövőbeni lehetőségek

Továbbra is alapvetőnek tartom a Pécs-Pogányi Repülőtér érdembeli kihasználást. Tudom azt, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben az efféle dolgok nem könnyen kivitelezhetőek. Ugyanakkor, kellő átgondolás alapján olyan hiányzó intézkedéseket kellene tenni, amivel a régió és a város valamint az utazó közönség érdekei, igényei kiteljesedhetnének. Ennek fontos lehetőségét jelenti a közlekedés fejlesztése, aminek a reptér fontos objektuma lehet ebben a modern, gyorsuló világban.

Tisztában vagyok avval, hogy nem az infrastruktúra meglétével vagy hiányával lehet és kell közönséget ide csábítani ebbe a jelentős értékekkel rendelkező városba, megyébe, régióba. Hiszem azt, hogy az emberek, az utazó közönség igénye nem csak fenn áll, hanem fejlődik is az egészségturizmus, a kulturálisturizmus iránt. Az itt lévő értékek közül jó néhány európai, sőt világörökségi érték. (2000 éves város romai kori értékeivel, a török kori emlékek garmadája, középkori váraink, gyógyvizeink megléte, vallási-történelmi értékeink, természeti szépségeink, bor-utak és egyéb gasztronómiai különlegességeink és nem utolsósorban egyetem megléte)

Interjú készítem során személyesen láttam Harkányban, hogy bizonyos egységek fejlesztésre szorulnak. Jelenlegi állapotukban nem alkalmasak arra, hogy a még meglévő és újként érkező orosz, német, cseh és délszláv fürdővendégeket, kórházi rehabilitáltakat korszerűen ellássák, kiszolgálják. Vagy akár extra igényeiket kielégítsék. Például Hévíz

esetében láthatjuk már, az orosz vendégeknek nagy a fajlagos költségük, így nem csak a meglévő környezeti értékekre kell támaszkodni és azokat fejleszteni, hanem olyan kiegészítő szolgáltatásokat kell biztosítani akár luxus értékűeket is, amikre vevők.

Örömmel láttam Harkányban is, hogy elmondások szerint mostanára már rendszeresek az orosz atomvárosokból érkező vendégek, betegek, akiknek a száma reméljük növelhető akár egy Pogány- Moszkva charter járat beindításával.

Tudjuk, hogy a város a régió alapfeltételét jelenti az iparfejlesztés, a munkahely teremtés érdekében. Hiszen, évtizedekkel ezelőtt az egyik legjelentősebb ipari városa volt Pécs Magyarországnak, (szénbánya, ércbánya, Zsolnay-manufaktúra, kesztyűgyár, bőrgyár, Elcoteq) mára kiüresedett.

Napjainkra megépült az ország legnagyobb ipari parkja, ami a reptér közelében található, és feladata lenne nemzetközi tőzsdén szereplő vállalatok kiejánlására. Állítólag már vannak kézzel fogható eredmények. Amikor a piackutatók megérkeznek, minden egyes alkalommal bemutatják a repülőterünket is: biztatva arra őket, ha letelepedésül Pécssett választják az utas és a teher forgalomhoz légi közlekedés is rendelkezésre áll.

Ennek kapcsán beszélek arról is, - ugyan egyelőre nincs rálátásom nagy gazdasági összefüggésekre – a reptér érdemszerű működtetése komoly munkahely teremtési forrás is lehet. Hiszen a menetrendszerinti és/vagy charter járatokon ideérkezőket (egyetemisták, oktatók, turisták, üzletemberek) ellátása jelentős növekvő munkaerőt igényel.

Nagy hiányosságnak tartom azt, hogy nincs megfelelő promóciós tevékenysége a régiónak. Ha város vezetése is rábólintana egy München - Pogány járat indítására, akkor az elsődleges feladat, komoly, igényes marketing tevékenység Európában és Oroszországban, legfőképp, jelen esetben, Németországban óriási lendítő erőt jelenthetne.

Ösztönzést jelenthetne számunkra, hogy Baranya értékeivel is reklámozza, hirdeti magát honlapján az eszéki Osijek Airport.

9. Összegzés

A turizmus jelentősége vitathatatlan, hiszen jelentős exportbevételt generál, nőhet a foglalkoztatás, meghatározó lépéseket lehet tenni a vidékfejlesztés területén. Hozzájárul az életszínvonal növekedéséhez, javítja az életkörülményeket, a turisták és a helyi lakosok szemszögéből egyaránt. Hozzájárul a régió kiépítéséhez, innovációjához.

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, a turizmus fejlődéséhez illetve a külföldön való szabadidő eltöltéséhez.

A regionális repülőtér üzemeltetésén keresztül a régióban pótlólagos keresletet indukál, mely során növekszik a régió jövedelme. Az utas szám növekedésével arányosan növekszik a foglalkoztatottság és a szolgáltatások iránti kereslet, ami pótlólagos (adó) bevételhez juttatja a régiót. Ezek alapján, rövidtávon célszerű lehet a repülőtér átmeneti veszteségeit állami vagy Uniós támogatással áthidalni, mivel a kiadásokat meghaladó mértékben keletkezhet jövedelem a régió gazdaságában.

A három összehasonlított hazai regionális reptér, hasonló infrastruktúrával és kapacitással rendelkezik a finanszírozási kondíciókat kivéve. A Hévíz-Balaton Airport példájára a Pécs-Pogányi Repteret csak akkor lehet vonzó úti céllá tenni a külföldi turisták számára, ha rá tudunk mutatni olyan lehetőségekre a régióban, amelyek fellendítik a turizmust és beruházásokat generálnak ez irányába.

Régióinkban hiányzik a különféle szerepeknek az egyeztetése, megosztása esetenként a saját felelősség felvállalása. Ugyanakkor, amit a legnagyobb problémának látok, nincs: az a személy vagy szervezet, aki/amely kézben tartaná a régió, megye, város, a Pécs-Pogányi Repülőtér ügyeit.

Tisztában vagyok avval, hogy nem az infrastruktúra meglétével vagy hiányával lehet és kell közönséget ide csábítani ebbe a jelentős értékekkel rendelkező városba, megyébe, régióba. Hiszem azt, hogy az emberek, az utazó közönség igénye nem csak fenn áll, hanem fejlődik is az egészségturizmus, a kulturálisturizmus iránt. Az itt lévő értékek közül jó néhány európai,

sőt világörökségi érték. Napjainkra megépült az ország legnagyobb ipari parkja, ami a reptér közelében található, és feladata lenne nemzetközi tőzsdén szerepelő vállalatok kiajánlására.

Számos olyan lehetőség van kihasználatlanul, amely ügyes marketing koncepció használatával sikeressé teheti a repülőtér fejlődését. Akkor élénkülhet fel az egész régió a légikikötővel együtt, ha a repülőtér nemzetközi menetrendszerinti kapcsolatot létesít, ha idényszerűen vagy nem csak idényszerűen turisztika charter járatokat indít a mediterrán térség és Oroszország felé. Ha ezeknek a járatoknak a kihasználtságát fokozni tudja nem csak a turistáknak, az üzletembereknek, befektetőknek lesz kedvező ipari szempontból is, hanem a régió számára is hasznot hoz: átfogó gazdasági fellendülést jelenthet. Méltán töltheti be azt a szerepet amiben: „*Határ a csillagos ég*”.

10. Irodalomjegyzék

1. Lengyel Márton- A turizmus általános elmélete (2004)
2. Kovács Péter –Turizmusmarketing elméletben és gyakorlatban (2004)
3. Prof. Dr. Hanusz Árpád - A helyi TDM szervezetek szerepe a desztináció turisztikai kínálatának fejlesztésében (2011)
4. Prof. Dr. Hanusz Árpád – A helyi és térségi TDM szervezetek helye és szerepe a vidék turizmusirányításában (2010)
5. Puczkó László – Rátz Tamara – Az attrakciótól az élményig, a látogató menedzsment módszerei (2000)
6. Melanie Smith - Puczkó László – Egészségturizmus: gyógyászat, wellness, holisztika (2010)
7. Tiboldi Tibor – A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése (2008)
8. Kovács Áron – A Pécs-Pogány repülőtér gazdasági és társadalmi szerepe a Del-Dunántúlon
9. Radics, Kővári, Georgiou, Harangozó – Tanácsadói megoldás a Pécs-Pogány repülőtér fejlesztésével kapcsolatban (2013)
10. Babics Attila – Reptér: ötletek mellé pénz kellene – Dunántúli Napló, II. 28 (2012)
11. Csohány Borbála - Ki hogyan fejleszt – reptérfejlesztések Európában
12. The Economic and Social Benefits of Air Transport (Air Transport Action Group report - 2008 edition)
(<https://www.aci-europe.org>)
13. Industry Cooperation & the Benefits of Aviation
(<https://www.aci-europe.org>)
14. York Aviation Study - The Social & Economic Impact of Airports in Europe (2004)
15. Airports and urban sectoral employment
Journal of Urban Economics, Volume 80, March 2014, Pages 133-152 Nicholas Sheard
16. Airport branding: Content analysis of vision statements
Research in Transportation Business & Management, Volume 10, April 2014, Pages 4-1 Rafael Castro, Gui Lohmann

17. <http://www.eturizmus.pte.hu/>
18. <http://siraly.network.hu/>
19. <http://www.eyewitnesstohistory.com/>
20. <http://turizmus.com/>
21. <http://www.gyor-per.hu/>
22. <http://www.debreceairport.com/>
23. <http://hvg.hu/>
24. <http://www.airportal.hu/>
25. <http://www.hevizairport.com/>
26. <http://www.osijek-airport.hr/>
27. <http://www.nif.hu/hu/>
28. <http://www.airport-pecs.hu/>
29. <http://www.pecsma.hu/>
30. <http://www.pecsiujsag.hu/>
31. <http://repulnijo.hu/>
32. <http://www.harkanyfurdo.hu/>
33. <http://termalonline.hu/>
34. <http://www.ksh.hu>
35. <http://varosfigyelo.hu/>

11. Melléklet

11.1 Interjúk

Először interjú készítéseim során a Pécs-Pogányi Repülőtér vezérigazgatóját, DRAGOVÁ CZ MÁRKOT kerestem fel, aki a következő véleményekkel gazdagította tudásom:

1. Mit gondol a Magyarországon lévő regionális repülőterekről?

„Magyarországon a regionális repülőtereknek sanyarú sorsa volt és van ,mert az állam sajnos úgy gondolja, hogy elég egy repülőtér. Szolgálja az ki az ország egészét. Ellenben az európai példák nem ezt mutatják: Egy ilyen kis országot mint a mienk sem tud egy központi repülőtér ellátni.”

„Jellemzően a vidéki repülőterek aránya az Unióban az utasforgalomból számított aránya 30% fölött van, Magyarország az egyetlen ahol ez nem éri el az 1%-ot pillanatnyilag, Budapest nagyjából 8,5 millió utast számmal operál évente még a vidéki repterek összességében nem érik el az 500.000-et sem, hiába fejlődik szépen Debrecen és ugye Sármelléken is van forgalom.”

2. Helyesen döntöttek, amikor elkezdték a hatalmas beruházást Pogányban?

„Nem biztos, hogy a 90-es években elindult fejlődést követően az akkori döntéshozók helyesen mérték föl, a Pogányi repülőtér fontosságát. Ugyanakkor, a háttérben mindig megvolt az a dilemma, hogy a fejlesztéssel foglalkozni kell. A dilemmáról nekem is nehéz egzakt választ adni, azaz hogy mi lett volna a helyes döntés.”

3. Mit gondol a jelenlegi helyzetről?

„ Két oldalról közelíthetjük meg a dolgot: az egyik az, hogy pillanatnyilag a repülőtér sajnos nem bonyolít le olyan forgalmat ami, feltétlenül indokolná fenntartását. A másik oldalról viszont Európában versenyképes régió ma már nem működhet repülőtér nélkül. Persze ez annak függvénye, hogy mit kívánunk tenni: szeretnénk nagyon leszakadni a többi régiótól is és megmaradni Magyarország úgynevezett alvó régiójának. Ez azt jelentené, hogy ha Magyarország déli részén bezárjuk a repteret, akkor előbb utóbb elvándorol sok mindenki, folytatódik az elvándorlás. Ezt nem én találtam ki. Vannak olyan kapcsolataim, amelyek a repülési szakmában jártasok, akik egyértelműsítették, de az eltelt utóbbi évek bizonyították is, hogy ha az emberek egy adott régió belül nem találnak megfelelő gazdasági lehetőségeket, akkor elvándorolnak, illetve az adott régió kiesik a gazdasági vérkeringésből.”

„A jelenlegi helyzetnél Pécsnek sokkal nagyobbak a lehetőségei, s ebben kulcsfontosságú lehet a Pogányi repülőtér működtetése, fejlesztése is. A pécsi déli ipari park már most jelentős befektetőket vonzhatna, ha lenne a jelenleginél forgalmat biztosító légikikötő.”

„Számomra kicsit olyan 22es csapdája a történet, mert, amíg nincs repülőtér addig nem jön senki, de a repülőtér ugyanakkor önmagában kevés ahhoz, hogy bárki jöjjön. Ehhez viszont a helyzetet összességében látni és beindítani sok egyéb kapcsolódó a térség egészét szolgáló fejlesztéseket. Nem azt mondom, hogy pillanatnyilag a város napi működtetéséhez, bármihez kell a repülőtér. Pécsi déli ipari park- ide komoly befektető nem fog beköltözni, hogy ha nincsen repülőtér ez egészen biztos.”

„Csak egy példa, a közgondolkodásban mindenki számára történelmi örökségként egybeforr az állam szerepével kapcsolatos vízió, olyanok is, amik nem tartoznak egybe. A légitársaságok és a repülőterek az állammal sem összeegyeztethető fogalmak. A repülőtér hasonló egy buszmegállóhoz, a légitársaságok pedig a Panon volán szerepét töltik be, akik a járatokat üzemeltetik ezen keresztül.”

Ennek alapján a légiközlekedés illetve a repülőtér működtetése különböző, de mégis komplex feladatokat jelent.

4. Mit tehet hozzá a reptér a forgalom generálásához?

„A repülőtér önmagában nem képes a forgalmat fejleszteni. Kimerem mondani, attól, hogy mi megfelelően üzemeltetünk - szép infrastruktúrát tartunk fenn: takarítjuk, festjük a pályát, nyírjuk a fűvet és mosolygunk- ettől nem fog több utas sem turisztikai sem gazdasági célból idejönni.”

„Egyedül kevesek vagyunk a további lehetőségek biztosításához. Nagyjából 10-15%, amit mi hozzá tudunk adni egy járat elindításához. Itt sokkal inkább, emellé a régiónak kellene pótolni, ha máshogy nem megy uniós pénzekből. Ez vihetné sikerre a repteret. Gazdasági és turisztikai potenciája az, ami a repülőteret sikerre vagy sikertelenségre fejleszti.”

„De igyekszünk mi is mindent megtenni és a saját erőnkből mozgolódni, próbálunk nyitni, de önmagában ez nem elég. Nem csak a repülőtérnek kell hozzátenni a magáét-részben, mert az kevés ugyanakkor a feladat is több és szerteágazóbb - hanem a Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzatnak és a régió többi szereplőjének is sok a tenni valója, hiszen alapvető érdekek fűződnek a repülőtér üzemeltetéséhez.”

A vezérigazgató úr hozott példákat a közelmúlt próbálkozásairól ám azok eddig nem váltak hatékonyá.

5. Voltak eddigi együttműködési próbálkozások?

„Rosszak a tapasztalataim a kezdeményezések, még inkább az összefogás terén. Ülbe tett kézzel várjuk a csodát. Ilyen gondolkodást ismertem meg majdnem mindenütt, néhány kivétellel. Beszéltünk a turisztikai szolgáltatókról, szállasadókról. Jóformán 70%-ka a szereplőknek úgy áll a dologhoz. „Hozd nekem az utasokat, és majd szólj, ha itt vannak!”

Előfordult olyan is, hogy a reptér akart egy marketing kiadványt a régióról Svájcba az ottani 95 utazási irodákhoz, akik beutaztatnak Magyarországra. A válasz az volt: „Hát mi ezt nem tudjuk megcsinálni, csináljátok meg ti!”

6. Mit gondol mi áll ennek hátterében?

„A jelenlegi gazdasági helyzet nem arra ösztönzi a vállalkozásokat, hogy kockáztassanak, vállaljanak: ehelyett inkább kívárnak, túlélnek, háritanak, leggyakrabban sajnos hátrébb lépnek a cselekvéstől, lehetőségektől.”

7. Mi az összefüggés a repülőtér érdembeli működtetése és a régió gazdaságának, turisztikai forgalmának?

„Véleményem szerint, ha megszűnik a repülőtér működése és nem lesz menetrendszerinti és vagy charter járat a gazdaság sem fog fejlődni, még jobban visszaesik. Nem beszélve a turista forgalomról, ami jelentős bevétele lehetne a városnak, a megyének, régiónak. Gondoljunk akár Pécs turisztikai értékeire, Harkány- Barcs- Siklós gyógyfürdőire és egyéb nevezetességeire.”

„Ugyanakkor, ha nem fejlődik tovább a repülőtér Harkányból soha nem lesz, se Hévíz, se Hajdúszoboszló, se Bükfürdő. Pedig köztudott, hogy nem olyan régen, hacsak Harkánynál maradunk ez nagyon nagy visszafejlődést jelent: NDK-s, holland, orosz, cseh és szlovák turisták, akik annak idején busszal, vonattal érkeztek most sokkal könnyebben látogathatnának ide légi úton. A hosszú utazási idő, és a fürdőfejlesztések elmaradása miatt a korszerűtlen 10-14-20 órás buszút után keresnek más lehetőségeket, akár gyógyulás akár turista élményeik érdekében.”

„Harkányt nem lehet összehasonlítani Hévízzel semmilyen szinten, hiszen ott sokkal nagyobb beruházások történnek. Ennek köszönhetően hatalmas orosz és német látogató tömegnek örülhetnek. Harkányban is történtek ugyan jelentős változások: Gyógyfürdőkórház és a Thermál Hotel korszerű fejlesztése. Ugyanakkor elmaradt maga a gyógyfürdő modernizálása. Így azt gondolom, hogy Harkány még nem áll készen egy nagyobb turista forgalomra, amit megfelelő színvonalon jól kiszolgálna. Erre gondoltam az előbb, amikor azt mondtam, hogy a reptér fejlesztésével párhuzamosan sok minden gazdasági fejlesztésre is szükség lenne a régióban, azaz átfogó koncepció kellene.

Amellett, hogy a koncepciót az önkormányzatok, megye és régió is átlássák, következő lépésben – akár már most - szükség van, hogy a várható fejlődésnek megfelelő közvetítői is legyenek.

8. Ön szerint, a régiónak megvannak az alapvető adottságai, amivel a piacon meg tudnánk jelenni?

„A régiónak alapvetően elég komoly értékei vannak, az én tapasztalataim szerint még a kevésbé értékes attrakciókat is ellehet adni. Az értékes dolgokat viszont még inkább, hiszen komoly mögöttes tartalommal rendelkeznek. Kéne valaki aki - városmarketinges, régió marketingesnek, vagy a Turizmus Zrt. Dél-Dunántúli régióért felelős szakember – aki mindezeket közben tartaná. Kétségtelen, hogy vannak komoly értékek és lehet, hogy ezek az értékek igen nagy érdeklődésre számíthatnának nem csak tőlünk nyugatra, vagy bármerre csak el kellene tudni adni ezeket.”

Nem kéne szégyellni, ellesni jó példákat, megtanulni a turisztikában sokkal jártasabb nemzetektől, fortélyait, tapasztalataikat megoldó képleteiket, amit aztán természetesen adaptálni kellene régióinkra.

9. Mennyire vagyunk benne a vérkeringésben jelen pillanatban?

„Ha odamegyünk egy átlag francia, német, angol, orosz emberhez és megkérdezzük tőle, mit tudsz Pécsről, az első kérdése az, hogy az melyik kontinensen van a következő meg az, hogy melyik országban. Vagy esetleg azt se tudják Magyarország merre van. Ebben is megfelelő támogatás után, nagyobb erőforrás esetében a reptérnek is lehetne szerepe már a megismertetésben a turisták vagy az emberek netán befektetők ide csalogatásában. Annak ellenére vállalnánk szerepet, hogy a repülőtérnek nem az az elsődleges feladata, hogy marketing kampányt folytasson a régiónak. A mi feladatunk elsősorban az üzemeltetés. Cégünknek a Pécs-Pogány repülőtér működtető kft. Nekem, mint ügyvezetőnek elsődleges dolgom, hogy a különböző hatósági előírásoknak, jogszabályoknak, európai uniós nemzetközi szervezetek elvárásainak a reptér megfeleljen és az ide érkező, s innen induló légi járműveket biztonságosan és gyorsan kiszolgáljuk.”

Ezek után az interjúban a jelenlegi működésről és annak közeli terveiről esett szó

10. Vannak tervek, előrelátások, gondolkodok itt menetrendszerinti járatokra például?

„Menetrendszerinti járat indítása jelenleg is folyamatban van. Amelyik légitársasággal most tárgyalunk, a veszteséget nem finanszírozná. Magyarul, ha kibéreljük tőle a gépet, ő az adott desztinációba repül, akkor, amikor mi mondjuk. A repülőgép egy fordulója ha, 2,5 millió forintba kerül, kérdés, hogy ekkora összegért el tudjuk-e adni a jegyeket. Ha sikerül az jó, ha nem egy millió forint veszteséget valakinek fizetnie kel (azoknak, akiknek ez tényleges érdeke, önkormányzatok, és a régió azon szereplői, akik a legnagyobb hasznót húznák az üzletből). Tudjuk, hogy egyik pillanatról a másikra a nyereség nem biztosítható. Itt már csak az a kérdés, hogy a hatalmas veszteség mennyi ideig tartana: kérdés, hogy ezt az összeget ki finanszírozza. A reptér pillanatnyilag nem tudja egyedül felfülfutni.”

A vezérigazgató úr tájékoztatott az országos regionális repterek problémáiról, a diszkont légitársaságok veszélyeiről. Mint mondotta: a fapadosat nagyon át kell gondolni mielőtt valaki ebbe belevág.

Később szó volt a jelenlegi országos légiforgalmi helyzetről is.

11. Milyen a jelenlegi országos légiforgalmi helyzet?

„Mivel az Unió korábban tiltotta a légitársaságok közvetlen támogatását és ettől a Malév csődbe ment – emiatt tehát hogyha a magyar állam a Malévnek átutalt volna 100 millió forintot a lengyel állam meg nem ad az ő légitársaságának ennyit, akkor a Malév igen komoly 100 milliós erőfölényben van és ezt az Unió nagyon keményen tiltotta, hiszen ez a verseny korlátozásának minősül. Az EU-s támogatásra valóban ebben a 2014-2020-as gazdasági ciklusban van egy olyan jellegű törekvés, amely a regionális repterek légi forgalomba történő bekapcsolását célozza meg.”

„ Mivel korábban pályázni lehetett repülőterek építésre, mostanára felismerték, hogy ez nagyon szép és jó, de mivel úton útfélen légikikötő épült csak éppen forgalom nincs rajtuk. Ez nem csak a magyarországi vidéki repterekre, hanem más, kisebb európai regionális repterekre is vonatkozik.”

12. Van esély újabb támogatások szerzésére?

„Most úgy tudom, van valamilyen opció arra, hogy uniós támogatást találjunk, de ez is csak részben vehető igénybe az adott feladatra. Mivel 70% támogatáshoz a 30%-os önerőt biztosítani kell.”

„Itt jön be megint az a kérdés, hogy egy menetrendszerinti járat indítása kinek a feladata és kinek az érdeke. Érdeke a repülőtérnek is, mert, ha rendszeres járata van nőnek a bevételei, üzemanyag értékesítés stb. Ugyanakkor, sokkal nagyobb érdeke a városi és megyei vezetésnek, és az egész régióknak, hogy avval a menetrendszerinti járatlal ideérkező emberek turisztikai vagy, akár gazdasági célból a régióban munkahelyet teremtsenek és költsenek, valamiféle gazdasági élénkítést vigyenek végbe. Ezt talán a város vezetésének is erősebben kéne támogatni, nem beszélünk milliárdos összegekről, itt pár 10 millióról van szó, 50-70 millióról és egyebekről, ami nem azt mondom, hogy nem nagy pénz, de vajon egy 10 milliárdos nagyságrendű város költségvetése mellett légi jármű indítására, menetrendszerinti járat fejlesztésére sok e - főleg a kezdeti időszakban, felfutás előtt? Sok e 60-80millió forint ez már egy másik kérdés. Nem tudom, miért nem látják be, talán más a gazdasági helyzet, akár politikai érdek a városban? Én próbálok mindent megtenni. Úgy látom, a Holding is megteszi a magáét. Remélem, hogy a menetrendszerinti járat beindítására a többi szereplő is belátja mi a tenni valója.”

„Higgye el, hogy nagyon sokan nem úgy gondolkoznak ebben a témában, ahogy Ön! Én itt a reptéren nagyon sok emberrel beszéltem: reptérlátogatás, nyílt nap és egyéb események során. Egyeseknek az a véleménye szűklátókörűségük miatt: minek ide reptér , felszántani , sóval behinteni az egészet vagy búzát termesztetni mennyivel jobb lenne!. Akinek

nyitottabb a felfogása ,műveltebb, magasabb intelligenciával rendelkezik, gondolom belátja, hogy kell a reptér! Legyen és üzemeljen, akár a régió, akár az emberek egyéni érdekeit nézve!”

2. Interjú

A következő riport alanyom PÉTER-DOMÁN ZITA a Pécsi Holding Zrt. PR és marketing menedzsere.

Vele is hosszasan beszélgettünk a Pogányi repülőtér jelenlegi helyzetéről, rövidtávú terveiről. Nagy rálátással rendelkezik az üggyel kapcsolatban.

1. Mik a rövid távú tervek?

„Természetes, a rövidtávú fejlesztésnek több lehetősége van. Nem titok ugye, hogy jelen pillanatban ráfizetéses a repülőtér. Bár úgy tűnik a legtöbb ember számára, hogy nem működik, holott ez a reptér kisképes forgalmat bonyolít. Most is érkeznek privát gépekkel olyan emberek, akik megtehetik: turisták, vagy üzletemberek, vadászok. Ők azok, akiket kiszolgál, akik miatt üzemel a reptér. A többi magyarországi reptérrel együtt így is megéri az üzemeltetés.”

„Pogányban is szükség lenne arra, hogy újra induljanak charter illetve menetrendszerinti járatok. Ez egy cseppet sem könnyű, de megoldható. Jelen pillanatban sajnos kevés utazási iroda van, akik charter járatokkal foglalkoznak sok iroda csődbe menetele miatt. Alig vannak, akik ilyennel foglalkoznak főleg vidéken, kivétel az IBUSZ és Neckermann. Mindkettőjükkel felvettük a kapcsolatot, de alapjában véve nagy probléma az, hogy gazdaságosan nem tudják üzemeltetni a 30 személyes járatokat. Hogyha egy 180 fős gép repül, annak az egy utasra jutó költsége harmad része, mintha egy 30fős gép repülne. Nem éri meg nekik, mert itt sokkal kisebb árrésszel kell dolgozniuk.”

Elmondása szerint jelenleg egy München – Pogány menetrendszerinti járat beindításáról tárgyalnak. A Münchener repülőtér, hivatalos nevén: Flughafen München „Franz Josef Strauß” egy nemzetközi repülőtér Németországban. 1992. május óta üzemel. Összesen három 4000 méter hosszúságú beton kifutópályával rendelkezik. Évente 389 939 repülőgép veszi igénybe a repülőteret. Ezzel Németország második legforgalmasabb repülőtere a Frankfurti után.

A Holding igyekszik a München- Pogány jegyárait úgy alakítani, hogy az utasok számára igénybe vehető legyen.

2. Mennyibe kerülne egy Pogány- München jegy ára?

„Úgy lőnénk be az árat, hogy a Budapest – München, a Lufthansa naponta 4-5 alkalommal közlekedik a két város között. A számításaink viszonyítási alapja ennek a jegyára. De a kutatásokban erre is fogunk különös figyelmet fordítani, hogy mi az a jegyár, amivel számolhatunk.”

Elmondása szerint a Pécsi Tudományegyetemmel példa értékű együttműködésbe kezdtek. Hiszen az egyetem is részben nyitott részben érdekelt is a menetrendszerinti járat beindításában. Ugyanis a Nyugat-Európából érkező egyetemistáknak jelenleg az eszéki és a budapesti repülőtér érintésével külön utazással juthatnak el hozzánk. Emellett az egyetem érdeke az is, hogy a régió fejlesztése miatt is növekedjen a külföldi egyetemisták létszáma.

Ezáltal nem csak az egyetem létszáma növekedve jól fizető hallgatókkal, hanem az egyetem jelentősége, az oktatás minősége magasabb szintre léphetne.

3. Ki finanszírozná ezt a járatot?

„Ha menetrendszerinti járatot indíttatnánk, azt mi indíttatnánk, mert nincs olyan légitársaság, aki felvállalná ezt a rizikót. Így nekünk kellene fizetni az összes költséget, ám jó esetben ez megtérülne a jegyárakból és a különböző illetékekből idővel. Mivel a repülőtér leányvállalata a Holdingnak a Holding meg önkormányzati cég, emiatt látjuk kötelességünknek a járat indíttatását. A kutatás célja az, hogy a városvezetőknek bebizonyítsuk, hogy a régiónak és a városnak érdeke a járat beindítása és folyamatos üzemeltetése, még akkor is, ha kiegészítő költségekkel jár.”

A Holding szóvivője is arra erősít rá, amit már a reptér vezérigazgatója elmondott: azaz a régió mindig kihátrál a kérdés megoldásából. Ők megelégednek a jelenlegi turista forgalommal.

4. A régiónak mi a véleménye a kérdésről?

„Sokkal nagyobb összefogás kell. Jelenleg Pécs és Harkány viszonylatában, hiszen a fürdőváros rendelkezik Péccsel együtt a legnagyobb vendégéjszaka számmal. A két városnak kell, erős marketing tevékenységet folytatni mondjuk Münchenben. Ilyen szempontból fontos,

hogy a müncheni reptér igazgatójával jó viszonyt ápolunk. Ő biztosan bizonyos segítséget tudna nyújtani.”

A Holding illetékes igazgatója szólt a promóciós lehetőségekről is: azt még kiforratlannak ítéli, egyelőre a reptér profiljától teszi függővé, ami a kutatások végeredményéből derül ki: azaz, hogy kikből állnak azok a célcsoportok, akikre számíthatnak. Reményeik szerint az egyetemisták, egyetemi oktatók, üzletemberek és természetesen turisták alkotnák a fő profilt.

5. Mit gondol, közrejátsszik az abban, hogy eddig nem történt előrelépés, hogy a reptér rögtön nem termelne profitot, sőt?

„A reptér rögtön nem termelne profitot. Nem tudjuk mi az oka annak, hogy eddig a reptér ügyében nem történt változás, sőt előre lépés. Mindenesetre meg kell előbb találni azokat a közreműködő partnereket, akiknek érdeke a fejlesztés és stratégiai partnerei lehetnének a reptérnek”

A légitársaságok két alapvető funkcióval rendelkeznek: utas szállítással és teherszállítással.

6. Lehetne légitehershállítással is foglalkozni?

„A légi tehershállításhoz nem jó a mi repülőtérünk, mert ahhoz még hosszabb kifutópálya kellene. Ha 2,1 km-re meg lenne hosszabbítva már letudna szállni fapados vagy még nagyobb gép is. A tehershállításhoz viszont hosszabb betonpályára lenne szükség még ennél is. Ugyanakkor, nem léteznek egyelőre olyan cégek, akik ki tudnák használni. Akik gyakran szóba jönnek az a Hauni, mint felhasználó (ám ők túl nehéz tárgyakat szállítanak) és a multik (pl. TESCO) túl drágának találják a légi szállítást.”

7. Fölmerült a kifutópálya meghosszabbítása?

„Egyelőre, a jelenlegi kifutópályával szeretnénk kezdeni valamit. Ez egy kísérleti dolog lenne most a Pogány- München. Viszont sokszor jött szóba az is, hogy mivel a 30 fős gépek nem költséghatékonyak, hosszútávon mégis csak szükség lenne a futópálya meghosszabbításra. Ha futópálya hosszabbításról lenne szó, akkor már nem lenne elég ez a kapacitás. Bővíteni kellene minden téren, nem csak az épületet, de a személyzetet is és minden egyebet egyaránt. Mert ugye egy 180 fős vagy egy 30 fős gép között van különbség.”

Szóba jött Pécs-Pogány transzfer állomás szerepének kialakítása is.

8. Lenne lehetőség arra, hogy Pogány transzfer állomás legyen?

„Mindenképp ideális transzfer állomás lehet kelet-nyugat között és dél felé is. De ez már csak akkor, ha futópálya hosszabbítás létrejött. Jelenlegi hossz miatt 30-50-100 fős gépek nem tudnak messzire menni. 2000 km az a sugár, amit egy tankkal meg tud tenni.”

Említésre kerültek a versenytársak, akik tulajdonképpen együttműködő partnerek.

9. Versenytársak mennyire befolyásoló tényezők, mennyire van elszívó hatásuk?

„Debrecent egyáltalán nem gondolom versenytársnak, Eszéket talán, de ott is bizonyos desztinációk vannak. Ott sem repülnek minden felé. Sármellékre viszont Hévízre jönnek leginkább turisták.”

„Hévíznek Harkány a konkurenciája egyértelműen. Emiatt viszont a két repülőtér nem versenytársa egymásnak. Pogánynak várhatóan más lesz az utas profilja: amíg, ott leginkább a turisták teszik ki a forgalmat, itt reméljük, üzletemberek, egyetemisták, egyetemi oktatók és persze turisták lesznek egyaránt az utasok.”

3. Interjú

Következő interjú alanyom CSIZI PÉTER országgyűlési képviselő:

1. Mik a tulajdoni viszonyok jelen helyzetben?

„Önmagában Pécs-Pogányi Repülőtéréről beszélünk. Joggal gondolhatnánk, hogy ennek van egy cége, kft-je ,akinek van egy tulajdonosa vagy kettő vagy három. A helyzet azonban jóval bonyolultabb. Más tulajdonolja a földet: ez a pogány önkormányzata: a tulajdonjog birtoklásán kívül nincs szerepe a reptér fenntartásában. Más tulajdonolja az eszközök egy részét, megint más a másik felét. Ő az, aki egyben üzemeltet is. Benne van Pécs városa is a fenntartói blokkban. Arra a kérdésre is válaszolni fogok, hogy Pécsnek mi a feladata és lehetősége Korábban e körben volt a Baranya Megyei Önkormányzat is. Szerepét most áttétesen a Magyar Állam vette át. Az államtól a tulajdoni részt már igényelte az Önkormányzatunk. Nekünk az a véleményünk, hogy egy kézben kell, legyen a repülőtér , ez legyen mondjuk az önkormányzati kéz.”

2. Annak idején jó döntést hoztak a repülőtér fejlesztésével kapcsolatban?

„Föl kell tenni azt a kérdést, hogy amikor ezt a repülőtérét fejlesztették – alapjáratban ugye ez egy sportrepülőtér volt- akkor jó döntést hoztak-e az elődeink. Nem szeretnék ebbe igazán belemenni, mert mi politikusok hajlamosak vagyunk visszamutogatni, ahelyett, hogy egyáltalán eldöntsük, hogy a jövőben mit szeretnénk. Persze azt azért látnunk kell, hogy az elődeink mit hibáztak, hogy ugyanabba a hibába ne essünk bele.”

3. Mi lehetne a reptér fő irányvonala, amin el lehetne indulni?

„Ha a repülőtérrel azt akarjuk elérni, hogy minket megtaláljanak, más irányt kell előhozni. Vagy a térség gazdasági és vagy turisztika fejlesztéséhez használjuk a repülőteret megint mást. Ezt a győriek zseniálisan csinálják, Győrben az Audi gyár mellett van közvetlen a reptér, kevesen tudják, hogy a gyárnak a felső vezetése az minden reggel Ingolstadtban ébred fel a családdal együtt, egy repülőgép elhozza őket titkárnőstül mindennel együtt. Dolgoznak, aztán este ugyanezzel a géppel hazatérnek otthonukba. Nem beszélve arról, hogy a fő szempont nem ez, hanem az alkatrész-szállítás.”

4. Mennyibe kerülne jelenleg a repülőtér fenntartása, mennyibe kerülne akkor, ha ez egy nagyobb reptér lenne, és mennyibe kerülne a fejlesztés, a menetrendszerinti járat? Kinek kellene ezt állnia?

„Azt látni kell, hogy valamilyen fajta támogatás mindenképpen szükséges, és itt nem a bújtatott finanszírozásra gondolok, amit az Unió tilt. Itt alapjában arra gondolok, hogy egy repülőtér fenntartása nem egy olcsó mulatság. Föltesszük magunknak azt a kérdést, hogy ez a repülőtér, ami kis kifutóval épült, kisebb kiszolgáló létesítménnyel, hogy ez akkor át lett-e gondolva. Nem lett átgondolva. Az más kérdés, - lehet meglepő, amit mondok -, de lehet, örülni kell, hogy ez a repülőtér nem nagyobb. Sokan azt elfelejtik, nagyobb repülőtérnek nagyobb protokolláris feladatai vannak. Ugyanakkor, ha nagyobb a forgalom nem jelenti azt, hogy az Önkormányzatnak nem kell többet beletennie a fenntartásba. A debreceni repülőtéren az, ahol aztán londoni és fapados járatok is működnek. Pécs évente 75 millió plusz pénzt igényel, míg Debrecen 240-et pedig jóval nagyobb a forgalma. Tehát nem egyszerű egyébként a kérdés, hogy akkor repülőteret akarunk-e fejleszteni, mert attól, hogy nagyobb forgalmú a repülőterünk, ahol nagy gépek is le tudnak szállni. Ám attól még nem lesz olcsóbb a városnak, sőt drágább lesz, pénzt kell beletenni.”

„Ezért az a nagyon nagy kérdés, hogy mit szeretnénk kiszolgáltatni. hogy van-e olyan gazdag a városunk, hogy éves szinten költünk arra, sok, száz millió forintot, hogy a pécsiek, a Baranyában élők közvetlen el tudjanak jutni, de budapesti jegyárakon külföldre. Ma ezt ez a régió nem engedheti meg magának. Ma Pécs városa ezt nem tudja megtenni.”

5. De ugye nem csak arról beszélünk, hogy a régióban élőknek az utazását könnyítsük, sőt. Azt a járatot turisták, üzletemberek és még sokan mások tudnák használni, akik pótlólagos bevételt termelnének a régióknak, így sem érné meg a finanszírozás?

„A másik kérdés igen, hogy költsünk-e úgy sok pénzt, hogy evvel megpróbáljunk idecsalogatni. Akkor felteszem a kérdést, hogy milyen attrakciót nyújtunk, mint térség. Hogy az ide érkező turisták által elköltött pénzből valamelyest a repülőtér tulajdonosa, beszéljünk egyszerűbben Pécs városáról, aki profitálhat ebből, és ki tudja fizetni azt a plusz költséget, amivel egy nagyobb repülőtér tud működni. Ha lesz repülőtér-fejlesztés, akkor ott van az ipar kiszolgálása.”

„Én örülök annak, hogy nem egy giga repülőtérrel van szó. Mondjuk ki: ezt az elődeink átgondolatlanul építették. Nem volt kitalálva az ütemezés: és ami még rosszabb, hogy nem volt kitalálva a célcsoport, és nem volt kitalálva a finanszírozás megoldása. Tehát nekünk - száz szónak is egy a vége - egy volt a feladatunk - és egy a feladatunk a mai napig is: az, hogy a jelenlegi helyzetet valahogy stabilizáljuk. Ezt meg tudtuk tenni, olcsóbban működik, hiszen eddig 120 milliót kellett beletenni, ma már 70 milliót.”

„Egyébként van forgalom a repülőtéren kisgépek, oktató gépek és egészségügyi szolgáltatók jönnek. Tehát ma, amit kellett a korábbi 5-10 évvel ezelőtti átgondolatlanságból helyre hozni az sikerült. Ma még az a kérdés: ez az, - amit én felvettem a továbbiakban is kérdés -: hogy ki a célcsoportunk, feladat, hogy megtaláljuk a célcsoportot. Kérdés az is, hogyan szolgálunk ki. Énnekem az az álláspontom, hogy repülőtér nem szabad fejleszteni, amíg nincs egy előrelépés. Ez az egy lépés pedig nem más, mint, hogy a kicsi járatokkal meg tudjuk telíteni a repülőtér. Ez azt jelenti, hogy ma tud fogadni 40-50 fős gépeket: ugye ilyen volt a charterezéssel is.”

A turista forgalom fejlesztését jelentős feladatnak tartjuk. Kezdjük is a turistákkal!

6. Beszéltek már a régióból valakivel, akinek érdeke lenne esetleg járatok indítása?

„El kezdtünk gondolkodni Harkánnyal közösen, hogy piacot teremtünk elsősorban Oroszországból érkező turisták és betegek részére az atom városokból. Jelenleg is folynak a tárgyalások, hiszen olyan közelségben van Harkány, hogy lehet Pogány az ő célállomásuk, hiszen az ő lakhelyük 2000km-en belül helyezkedik el, ezért tudnánk oda gépet irányítani. Jó lenne azt elérni, hogy ebből lenne már egy kézzelfogható jel, hogy jönnének onnan állandóan vendégek: mondjuk hetente egyszer. Láthatjuk, hogy az a piac, ha a teljes fejlesztést nem is éri meg, de azt igen, hogy heti kétszer jöjjön kisgép és lépésről lépésre haladjunk és látjuk, hogy tényleg ez a célcsoport el tudna tartani egy vagy két nagygépet és utána kezdjük el gondolkodni a fejlesztésen.”

7. Csak turisztikai vonalon gondolkodnak a repülőtérrel kapcsolatban?

„A másik meg igen, hogy Magyarország legnagyobb ipari parkja a reptér mellett létesült. Szintén mindenkit nyugalomra intek, hogy most egyből fejlesszük a repülőtér, mert, előbb utóbb lesz itt valaki és kiszolgáljuk. Nem, először jöjjön ide az ipar. Ezen dolgozunk most, nagy nemzetközi cégekkel, vállalkozásokkal tárgyalunk. Minden egyes alkalommal bemutatjuk nekik a repülőtér és, ha majd ők ide letelepednek és a letelepedés során megfogalmazzák a konkrét igényeiket és vállalásaikat, akkor természetesen a további lépés irányába el lehet menni.”

„Én ma azt mondom, hogy ne kapkodjunk a jelenlegi repülőtér kapcsán! Keressük meg a pozíciókat és erősítsük meg, hozzunk minél több kisgépet, amennyit csak lehet és induljunk el a távlati célok felé. Oda csak akkor fektessünk bele plusz pénzeket, Uniós pénzeket, hogy ha

már konkrétumok vannak vagy a cég vagy a turizmus irányába! Itt, most nem szabad nekünk előre rohanni. Szokták ugye azt mondani, hogy előbb be kell fektetni, hogy utána annak az eredményét lássuk. De ez már megvan. Van egy repülőtér, ezzel sáfarkodjunk úgy, hogy közben mindig tartsunk a figyelmünket a forgalmon és a lehetőségeken! Egyébként különítsünk el európai uniós támogatást, pénzt a rendszerből! Ha viszont tényleg van valós az igény, akkor viszont uniós pénzből fejlesszünk. De nem győzőm hangsúlyozni: nem repülőtér építeni a drága, hanem üzemeltetni! Abba viszont nem szabad belemenni, hogy ezek után is üresen álljon a meglévő! Vagy még inkább azért sem, mert a kisgép forgalom elenyészőbb egy nagyobb repülőtérénél. A vége pedig az lesz, hogy sokkal több pénzt kell beletenni a működésbe. Pécs már épített ugye ilyeneket: ez az Expo center, a repülőtér és folytathatnám. Nekünk több ilyen nem kell, racionális gondolkodjunk és minden egyes lépés előtt számoljuk ki, hogy milyen bevételi és kiadási oldalunk van.”

„Igen kell, hogy legyen lehetőség a fejlesztésre. Ezt a lehetőséget ki kell használni akkor, ha van rá valós érdeklődés. Tehát nem azt mondom, hogy nincs szükség repülőtérre vagy azt, hogy szükség van egy hatalmas repülőtérre. Józanész mentén kell akarnunk, hogy legyen egy repülőtérünk.”

A városnak jelen pillanatban nem a repülőtér a legnagyobb problémája, hanem az ipar fellendítése, munkahelyek teremtése.

8. Mi ma Pécs és a régió legnagyobb problémája?

Ennél nagyobb probléma, hogy szívesen mondtuk ki a dilemmát mi pécsiek, hogy miért nem ide jött az Audi vagy a Mercedesz. Lehet hallani számos magyarországi fejlesztésről, amit szívesen láttunk volna. Csak, hogy, amikor 2009-ben, amikor polgármesterváltás volt, akkor fel kellett tennünk egy nagyon komoly kérdést: na de hova? Ugyanis Pécs városának nem volt olyan szabad ipar területe, amit ki tudott volna ajánlani ezeknek a gyártóknak. Nekünk az elmúlt 5 évben ezt is stabilizálni kellett! Létre kellett hoznunk egy ipari parkot, ami Magyarország legnagyobb ipari parkja lett, 1,5 milliárdos alap infrastrukturális fejlesztésekkel, mert ez lett az alap a tárgyalásra: azaz, hogy van hova hívni a cégeket. A magyar kormánnyal közösen elkezdtük a tárgyalásokat. Ma már komoly befektetőkkel tudunk egyeztetni.

„Ez az egyik rész a másik, hogy az elmúlt 5 évben, ahogy említettem az az egyik komoly feladatunk volt, hogy a város működtetését is rendbe tegyük. Ez egy folyamatos feladat. A likviditást folyamatosan figyelni! Most már nem kérdés, hogy a legfontosabb feladat a munkahelyteremtés. Ez azért is jó, mert plusz bevételt is biztosít az iparüzési adó bevételeinek növeléséhez a városnak. Tehát ez kettős célunk és ennek érdekében pedig kiajánljuk városunkat. Ezt a feladatot 1,5 éve tesszük különböző magyar és külföldi befektetőknek egyaránt ajánljuk ki az ipari parkot, a repülőtér és egyéb fejlesztési területeket.”

9. Van már valami eredmény?

„Ennek már egyébként van kézen fogható eredménye is, mert a német Telekomnak az egyik leányvállalata - az úgynevezett ITS Hungary - már Pécs belvárosába beköltözött. Ma már folyamatosan fejleszt, jól megfizetett, nyelveket beszélő, képzett fiatalokra van szükségük. Ugye ezek SS cég központok, ami több, mint a call center. Gyakorlatilag az a lényege, hogy távoli számítógépeket tudnak irányítani leegyszerűsítve. Örülök, hogy az ipar területén összefogással elindult már a fejlődés. Sikerült a környékbeli polgármesterekkel azt elfogadtatni, ha Pécs városának erős a gazdasága és ipara, akkor az erős megyét is jelent: hiszen a munkavállalók egy része az adott településekről érkezik. Egy cég, aki itt van, baranyai kisvállalkozókat is foglalkoztat beszállításban és egyéb dolgokban.”

„Csak az Elcoteq több száz pécsi kis egyéni vállalkozónak adott munkát: és, hogy a legérdekesebbeket hozzam fel, épp úgy foglalkoztatott buszos cégeket, mint a masszázsszal foglalkozó egészségügyi kis vállalkozásokat. Tehát ha erős a gazdaság, az az egész megyének jó.”

„Nekem ugyan ez a véleményem a turizmusról. Ha erős Harkány és erős a régiónak a turisztikai megítélése, az éppúgy jó a városnak. A kérdés az, hogy mit kell annak érdekében tenni, hogy ez erős legyen.”

10. Mi a véleménye Harkány és Pécs helyzetéről a turizmusban?

„A harkányi gyógyfürdőt fejleszteni kell, mert én úgy látom, Harkány lemaradt a fejlesztési ütemek során és a versenyben. A Pécs város szerintem az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően tud attrakciókat nyújtani, de ezek az attrakciók is csak kiegészítő attrakciók tudnának lenni, mondjuk, Harkány mellett 1-1 napra tudja fogadni a turistákat. És az örök nagy kérdés, hogy mi a jó választás, Harkány fejlődik és összefog Péccsel, de lehet, Pécsnek is kell egy gyógyfürdő, amivel gyakorlatilag több turistát tudunk idevonzani. Egy biztos: a város tud nyújtani turisztikai értéket, hiszen azt látjuk, hogy jelenleg folyamatosan növekszik - ha kis mértékben is - az idelátogató turisták száma: következésképpen kis mértékben, de növekszik az itt eltöltött vendégéjszakák száma is, de ezek gyakorlatilag 1-1 nap csak.”

„A kérdésére a válasz az, hogy van attrakció szerintem, de a gond az, hogy sok kis attrakció van és nincs egy nagy zászlós hajónk, amire fel tudjuk fűzni a megye turisztikáját. Baranyának nincs ilyen, mert Harkány már nem nyújt ilyet és Pécsnek sincs ilyen turisztikai mágnes. Ezt a turisztikai mágneset kell megkeresni, de a mágnes a lényeg és nem az infrastruktúra. Ha meg van a mágnes, ahhoz kell az infrastruktúrát fejleszteni, óriási hibának tartom, ha azt hisszük, hogy az infrastruktúra vonzza az embereket, akár a turizmust tekintve akár az ipart. Van már autópályánk és azon nem jön több turista, van már autópályánk és azon nem jön több ipari szereplő. Az infrastruktúra nagyon fontos, elengedhetetlen, de úgy fejlesszünk, hogy annak van utána értelme. Én direkt nem mondom, hogy a városnak, most Pécsnek vagy Harkánynak kell egy 500 fős szálloda, mert párhuzamosan kell ésszerűen haladnunk! Először találjuk meg, kinek és mit adunk el, és utána pedig majd az infrastrukturális problémáinkat is oldjuk meg.”

11. Harkányban is voltak fejlesztések a változás érdekében magát a gyógyfürdőt leszámítva, gondolok itt a gyógyfürdőkórházra.

„Harkányban a gyógyfürdőkórház fejlesztése zajlik most is folyamatosan ezekben a napokban is. Ezt még múlt időben ne mondjuk, mert sajnos nem akkor fejlődött, amikor az összes többi nagy, mint például Hajdúszoboszló is fejlődött. Tehát Hajdúszoboszló a jó példa, mert az alatt, amíg Harkányban mondjuk 100 szoba létesült addig ott 8 ,200-300 szobás szálloda épült. Most a gyógyfürdőkórház új részlegén dolgoznak: azt hiszem 40 új szoba alakult. Ez a pár tucat szoba ugyan nem elegendő ahhoz, hogy ehhez egy nagy repülőtérrel fejlesszünk. Viszont ahhoz igen, hogy elinduljunk az oroszokkal, elinduljunk a kisgépekkel. Pont meg tudná telíteni az utas szám ezeket a gépeket és kórházi szobákat. Ha azt mondják az oroszok, hogy fű, erre van igény egyébként ezen a szálon másoknak és mást is tudunk ajánlani. Akkor szépen lépésről lépésre fejleszteni kell és lehet.”

12. Pécs?

„Ma Pécsnek ugye rengeteg kitörési lehetősége van. Az egyik az ipar arról már beszélünk. A másik a megyei turizmus: azt is félig meddig érintettük. Ugye itt is mindenkit óvatosságra intek. Lassan haladjunk, találjuk meg mondjuk úgy reklám értékünket!”

„Végül beszéljünk a harmadikról, az egyetemről. Az egyetemen ma 2000 külföldi hallgató van. A 2000 külföldi hallgató a tandíjon kívül több mint 4,5 milliárd forintot hagy itt a városban. Ez a 2000 külföldi hallgató itt lakik, itt eszik, itt veszi meg a ruháit, itt él, taxit használ és sorolhatnám. Pécsi vállalkozóknak ad bevételt és megélhetést.”

„Legalább 4-5 ezer főig egy mostani szám megduplázásáig nyugodt szívvel fejleszthet a várossal közösen, mert biztosak vagyunk abban, hogy meg tudjuk tölteni azokat a funkciókat, amiket majd kiépítünk nekik, hogy minél jobban érezzék magukat, hogy minél szervezettebben és 21. századi körülmények között tudjanak itt lenni. Ami magunknak is jó, mert ezen infrastruktúrát magyar diákok is tudnák használni. A következő Uniók támogatásból mindenképp szeretnénk erre fordítani. A külföldi diákok egyébként fontos vele járói a turizmusnak is. Ezt a turizmusnak ezen ágát valahogy nem karolta fel még senki. Mi most erre elindítottunk már kezdeményezéseket két szempontból is. A külföldi hallgatók és a szüleik is jövedelmet hozhatnak. Ez szerint ebből is áll a kutatás többek között a Tudomány egyetemmel, a szüleik is legalább – a gyerekük itt tartózkodása idején, ami 2 és 6 év lehet kétszer eljönnek a városba. Ha már eljönnek, ők valódi turisták lehetnek, mert meg akarják nézni és ismerni hol tanul a gyermekük. És igenis Harkánynak is jó kitörési pontja lehetne - ez már a fürdőre is vonatkozik - hogy kifejezetten, direktben adjon ajánlatokat ennek a jól behatárolható cél csoportnak.”

„Tehát ez a piac is olyan, hogy az egyetemmel kutatni kell és megnézni a lehetőségeinket. Én azt ígérem meg, hogy nem fogunk fejjel a falnak menni még akkor sem, ha nagyon szeretnénk, ha lenne repülőgép járat Pécs városába, de valakinek ki kell fizetnie a számlát és, amíg buszokat kell vásárolnunk, mondjuk, jó példa, addig el kell döntenünk, hogy hova rakjuk a pénzt. Megfinanszírozzuk a külföldi egyetemistáknak az idejutását, mert valamilyen szinten lehet, plusz pénzt bele kell tenni ebbe a légi járatba vagy abból a pénzből

éves szinten veszünk három új autóbust. Én a három új autóbust mellé teszem le először a voksomat még akkor is, ha az az álláspontom, hogy az itt élő diákokat amennyire csak lehet, ki kell tudni szolgálni és, hogy érezzék jól magukat.”

„Sok a probléma, amit örököltünk és lépésről lépésre kell haladni és ahol, valamit megoldottunk, az erőforrásokat át kell tenni máshova. Ma nem a repülőtér forgalmának a bővítése a legnagyobb probléma, ami térséget érinti, ma a munkahelyteremtés és abból kell eredményt elérni.”

13. Milyen költségek merülnének föl?

„A repülőtérrel eddig nem kaptam olyan konkrét elképzelést hívjuk üzleti tervnek, hogy milyen célközönségnek, azt hogyan érjük el az mennyire elérhető és ez mennyibe kerül a városnak. Valakinek a veszteséget ki kell fizetni az egészen biztos, én a város szemszögéből nézem a dolgot, és úgy gondolom, hogy a város lehet az egyik, aki a költségek egy részét állja, de át kell gondolni, hogy erre a városnak egyáltalán van-e pénze és, hogy azt a pénzt éppen nem kéne máshova fordítani.”

„Ma a város nem tud kifizetni veszteséget. Azt meg kell találni, hogy van-e más szereplő. Ma nem látok olyan szereplőt a régióban – olyat, aki ebből tényleges hasznot tudna húzni- és kitudná fizetni egy menetrendszerinti járat plusz költségeit. Senki nem mutatott nekem még olyat, akinek ez megérné, hogy ezt finanszírozza, még az egyetem sem tudja ezeket a költségeket vállalni. Mert ő is úgy véli, amit a repülőjárat veszteségére fordítana, azt más területen kell, hogy elköltsé. Föltehetjük azt a kérdést, és ezt az egyetemnek kell feltennie, hogy a külföldi diákok itt hagynak egy egységnyi pénzösszeget mondjuk tandíjra, és ennek x %-át arra fordítja-e, hogy könnyebben jöjjenek ide.”

14. De hát, induljunk ki Sármellék-Hévízről. Nekik is megéri finanszírozni a 200 milliós veszteséget, amit a reptérnek ki kell fizetni, hiszen a reptéren keresztül jövő turisták milliárdokat hagynak a régióban.

„A repülőtér volt előbb vagy a Hévízi tó? Először ők sem repülőteret fejlesztettek, hanem szállodákat építettek, eladták magukat a nagyvilágban és, mikor már olyan szinten voltak, hogy több milliárd forintos idegenforgalmi adóbevételük volt akkor nagyon jól tették, hogy azt mondták a következő irány, hogy kinyitjuk a repülőteret és lehessen hozzánk jönni repülőn is és, de jó, de ügyesek és, de jól teszik, hogy ebben ők finanszíroznak. Azt mondják, hogy nyereségünk egy részét ide forgatjuk vissza. Csak pont az a vita sok ember között, hogy a repülőtér, ami kinyitja a kaput és a repülőtér ad nekünk eladható valamilyen forgalmat, vagy először, legyen egy produktumunk, azt fejlesszük és utána fejlesszük a repülőteret? Én az utóbbi mellett vagyok.”

„Attól, hogy beindítunk egy müncheni járatot szerintem nem fog sem több diák idejönni sem több turista. Viszont ha több diák van majd és igényeiket kielégítettük például a 4 ezer diákot le tudjuk ültetni, mert azért ma ez is gond lenne az egyetemen. Majd megépítettük nekik azokat a központi helyeket, amiket ők használnak akár kutatásra akár

előadásra akár lakásra is, az is egy jó irány lehet. Akkor utána tényleg el kell azon gondolkodnunk, hogy az itt hagyott pénzünk egy részét és jól láthatóan meg tudjuk fogalmazni, hogy, melyek azok a légi járatok amelyek segíthetnék a közlekedést, akkor csak úgy mint Hévíznek nekünk is el kéne gondolkodnunk, ebben egyetértek. De én szerintem ma még nem itt tartunk.”

„Fejjel ne rohanjunk neki a falnak, mert nagyon meleg ez a tűz: nagyon megéghetünk, sok 100 millió forint el tud úgy menni, a térségből a „légifolyosón” hogy egyébként azt a pénzt másra is fel lehetett volna használni. Fejlesszünk, menjünk, de mindvégig legyen ott a gondolatunkban a repülőtér és amint úgy látjuk, hogy viszont megnyugtatóan meg tudunk nyitni egy légi járatot és egy uniós fejlesztést akkor tegyük meg. Sajnos nincs annyi pénzünk, hogy elpuffogtassuk.”

4. Interjú

Harkányban, GILBERT CSABA és MOJZES TAMÁS közreműködésével:

1. Hogy alakul a vendégszám jelenleg?

„A dél-szláv válság után visszaesett a vendégszám, ugyanakkor a rendszeresen visszajáró német közönség is kezdett elkopni. 1992-től kezdett átalakulni a helyzet, hiszen ők első sorban bevásárló turizmus során látogattak minket.”

2. Hogyan jutnak el Harkányba jelenleg a vendégek?

„Le a kalappal, azon turisták előtt, akik idáig elautóznak a mai napig is.”

3. Harkányt mennyire tartják versenyképesnek?

„Harkány a fejlesztések és a reklámérték hiányában maradt le a versenytársaktól. Ezt elrontották konkrétan ki kell mondani. 5-6 évig azt próbálták kialakítani, hogy kinek a kezében legyen a komplexum: megyéé vagy a városé. Nagyon sok visszaélés történt annak idején. A lényeg a lényeg, hogy a nagy hatalmi harcok közepette elfeledkeztek a fürdő fejlesztéséről. Ment a huzavona azon is, hogy mi is legyen az irány, amin elindulnak. Nem volt egy egységes kép a fürdőről: összevissza volt minden.”

4. Min múlnak a dolgok jelenleg?

„Ha nem lesz itt rend - pártpolitikától eltekintve- az hat a mindenre a marketingre is. Először rendbe kell tenni a dolgokat, utána lehet bármit is csinálni.”

5. Min keresztül jutnak el, például az orosz vendégek Harkányba?

„Van együttműködés a Robinson utazási iroda és közöttünk. Ez pár éve kötöttett 2011 vagy 2012-ben, aminek a keretében már a thermál részlegre érkező orosz vendégek legalább felét a Robinson tours hozza.”

„Nekünk azt mondta legutoljára, az utazási iroda tulajdonosa, amikor itt volt, hogy majd akkor szóljunk neki, ha készen van az új épület. Akkor majd meg tudja nézni és attól kezdve, van miről beszélni. De a beruházás csak tolódott. A mostani állapot szerint még talán egy pár hónap és olyan állapotban lesz, hogy tényleg meg lehet mutatni. Évek óta megy itt a mézesmadzag húzogató: nincs időpont, hogy mikortól tud vendéget hozni és fogadni. De különben nagyon komoly cég, nem rég volt egy turizmus panoráma: akkora reklám standjuk van mindig: ez is jelzi, hogy rengeteget költenek marketingre.”

6. Ki még a fő célcsoport?

„Nem csak ugye oroszokról beszélhetünk, hanem nagyon sok német is jár még mindig, ő nekik nagyon kedvezőek a feltételek a kórház vonatkozásában, mert otthon náluk ezt valahogy el tudják számolni.”

7. Volt már bármiféle együttműködés a reptér és Harkány között?

„Korábban volt charter járat, amit egy német utazási iroda üzemeltett. Jelenleg ez utaztatói szinten nem került szóba. Most nem tudom, hogy most Unión belüli egészségügyi szolgáltatásoknak a szabad áramlása tényleg beindul, és olyan biztosítókkal tudnánk kapcsolatba kerülni, akik megfinanszíroznák a költségeket. De ugye akkor abba az irányba is el kellene indulni, ezeket a cégeket megtalálni, megállapodni velük. Orvosokat is be kell vonni, akik küldik a betegeket: tehát ez egy ilyen több lépcsős folyamat.”

8. A kórháznak van kapcsolata német utazási irodákkal?

„A német utazási irodákkal a harkányi szállodák állnak kapcsolatban. Ezek az irodák buszos utaztatásokat indítanak. Többnyire mindenkinek van egy-egy jó kapcsolata, amire alapoz, és miből élni tud. Az a probléma, hogy nem volt annyira összehangolt működés. Nem volt arcuk ezeknek a törekvéseknek akár Harkányban, és nem volt olyan, aki ezt felvállalta volna különböző rendezvényeken, kiállításokon. Mert ha lenne egy jó stratégia, azt meg lehetne tölteni tartalommal.”

9. Mi a legfőbb feladata Harkánynak, a felújításokat leszámítva?

„A profiltisztítás - ez most nem egy szlogen szerű dolog - ezt meg kell tenni, mert önmagában sok területen már rend van, de egészében még nincs. Ez összességében úgy hat, hogy káosz uralkodik nem csak Harkányban, hanem az egész régióban: mert Pécsnek is baromi jó adottságai vannak, ahogy Harkánynak, Siklósnak és Villánnak is. Miért nem fognak össze? Azért nem fognak össze, mert házon belül még sok mindent rendbe kell tenni. Harkányban most ez elindult és meg fog történni a rendteremtés. A mindenkori kormánynak fel kell ismernie, mi a térségnek a motorja és akkor ez működhet. Ez a legfontosabb.”

10. Van olyan ember, aki ezt az egészet tudná koordinálni?

„A Turizmus Zrt. dunántúli képviselője Hegyi Zsuzsa. De Ő gyenge, Ő magát nagyon szépen el tudja adni, hogy mennyire jó igazából, meg mennyire valós érték, amit hozzátesz a dolgokhoz, azt nem tudjuk. Hegyi Zsuzsáéknak is fel kell ismerni, hogy ők azért vannak, hogy ezeket a dolgokat koordinálják. Nem tudott nekem még semmi felmutatni. Inkább lehúzza ezeket a szolgáltatásokat a külső cégeivel és mindennel. Ez így nem működik. A lényeggel soha nem foglalkoztak: avval, hogy mi lenne a fő csapásirány turizmus tekintetében a Dél-Dunántúlnak.”

„Imázs tekintetében mindenféle reklámfilmekben a fő dolgok, attrakciók, például Harkány kimarad. Semmi mást nem tudnak különben, mint kiadványokat kiadni. Villány helyett borvidékként Mecseknádasdot reklámozza, fürdőként Harkány helyett Orfűt.”

„Az érdekeltségeiket figyelik, de ez volt eddig is. Ez a „fordítva ül a lovon” kategória. Mindennek a politika van a hátterében.”

„Van kreativitás például Villányban is. Jó lenne, ha dolgok elindulnának: amiről 10 éve beszélünk csak, végre meg is valósulna. Össze kell hangolni a régió dolgait. Vannak innovatív emberek a régióban, akik segítségünkre lehetnének. Minden városnak meg van a saját törés vonala, amin ellehetne indulni.”

11.2 Melléklet, képgaléria



1. kép: Pécs-Pogányi Repülőtér látképe



2. kép: A reptér ma



3.kép: Pécs-Pogány Repülőtér – kis utas szállító gép



4. kép: a 2000 éves Pécs főtere: Széchenyi-tér a dzsámival



5.kép: Több, mint 1000 éves pécsi székesegyház



6. kép: Pécs legnagyobb büszkesége: Az ókori római birodalom öröksége



7. kép: Cella Septichora egyik belső látványa



8. kép: Síremlék a Cella Septichora-ból



8. kép: A Zsolnay- kulturális negyed főépülete: a Zsolnay-manufaktúra tövében



9. kép: A felújított mauzóleum épülete: lejárata a szarkofághoz



10. kép: Pécsi török kori minaret



11. kép: Török kori sírhely, Idrisz Baba türbéje



12. kép: II. Szulejmán szultán és Zrínyi Miklós emlékműve nem messze a szigetvári vártól



13. kép: II. Szulejmán szultán török zarándok helye Szigetvár közelében



14. kép: Zsigmond Vilmos Harkányi Gyógyfürdőkórház látképe



15. kép: Harkányi Gyógyfürdőkórház rehabilitációs medencéje

16. kép: Harkányi Gyógyfürdő egyik medencéje



17. kép: Villányi borvidék

18. kép: Siklós vára – egyik legépebb állapotú középkori magyar vár