



Lucia Hrubalová¹

Analyses of Tourism Development in Southern Slovakia

ABSTRACT

The aim of the article is to analyse the development of tourism in the southern regions of Slovakia. It deals with 17 districts of southern Slovakia, which due to the location and geomorphological character of the country have other attractions and potential for tourism development than the other regions of Slovakia. It analyses tourist attractions and assumptions for tourism development in selected regions. It also compares the development of tourism demand and supply according to the secondary data on accommodation establishments from 2008 to 2012. At the end, it proposes some recommendations on the improvement of tourism development in the southern regions of Slovakia.

ABSZTRAKT

A tanulmány célja a turizmus fejlődésének vizsgálata Szlovákia déli régióiban. Az elemzés Szlovákia 17 déli járására terjed ki, amelyek elhelyezkedésük és geomorfológiai jellegük révén a vonzerők és turisztikai fejlesztési lehetőségek tekintetében különböznek Szlovákia egyéb területeitől. Bemutásra kerülnek a vizsgált régiók turisztikai vonzerői, valamint a bennük rejlő lehetőségek a turizmus fejlesztése számára. A szálláshelyek szekunder adatain keresztül a tanulmány összeveti a turizmuson belüli kereslet és kínálat változásait 2008 és 2012 között, végezetül pedig javaslatokat fogalmaz meg a Szlovákia déli régióinak turizmusát érintő fejlesztések számára.

Keywords: accommodation establishments, attractions, southern Slovakia, tourism development

1. INTRODUCTION

Slovakia is a diverse country and in relation to tourism development we should take into account many factors that affect the ability of a particular region to develop tourism. “80% of tourism is affected by the country and its natural environment” (BERNECKER in KONEČNÁ, A. 1999, p. 69). Analysis

¹ Ing. Lucia Hrubalová, PhD., Faculty of Central European Studies, Constantine the Philosopher University in Nitra, Dražovská 4, 949 74 Nitra; e-mail: lhrubalova@ukf.sk

of the natural environment determines suitability of the territory for tourism, indicates its basic orientation and indicates the boundaries of tourism development (KONEČNÁ, A. 1999). The primary supply associated with the natural, cultural and historical conditions of the country generates tourism attractions that are the basis for tourism demand and determines potential for tourism development. Different types of attraction indicates quite clearly different forms of tourism, which have distinctive requirements for growth, and certain sites, regions or countries are more favourable for development than others (BONIFACE, B., COOPER, C., COOPER, J. 2012). To develop tourism and support its different forms it is inevitable to match specific locations in an area to suitable types of recreation use.

The secondary supply consisting of infrastructure in the tourist destinations creates conditions for the demand and use of the primary supply. Coppock and Duffield (1975) acknowledge the interrelationship between human demand as participation or a desire to engage in recreation and tourism, and primary and secondary supply of resources, facilities and opportunities which enable such demand to be fulfilled (In HALL, C. M., PAGE, S. J. 2014). In order to develop tourism it is needed to analyse supply and demand, its structure, to know visitors and their preferences, needs and the way to satisfy them. Equally important is the assessment of conditions, opportunities and potential of the region for tourism development, which expresses capability of territory to offer conditions appropriate for tourism development and comprises all disposable resources in a certain region (HAMARNEHOVÁ, I. 2008). Potential for tourism development is objective category presenting opportunities for development of different forms of tourism (HRALA, V. 2013). Assessment of territory in terms of the preconditions for tourism is of great importance also for regional development (HAMARNEHOVÁ, I. 2008).

2. OBJECTIVES AND METHODOLOGY

The aim of the paper is to analyse the districts of southern Slovakia in terms of tourism development. The analysis focuses on the 17 southern districts of Slovakia, which, given the location and geomorphological character of the country have other attractions and potential for tourism development than the other regions of Slovakia.

We conducted secondary research to get data. From secondary sources, we used statistical data on the capacity of accommodation establishments and the number of guests, the number of overnight stays and the structure of foreign guests in accommodation establishments in selected districts of southern Slovakia published by the Statistical Office of the Slovak Republic between 2008 and 2012. To determine the main tourist attractions in the studied areas, we used the official delimitation from the publication entitled “Regionalisation of tourism in the Slovak Republic” (2005).

3. RESULTS

Southern Slovakia possesses a lowland character along the Slovakian-Hungarian border. There is the Danubian Lowland in the western part and the Eastern Slovak Lowland in the eastern part of Slovakia. In the middle there is the Southern Slovak Basin. The area includes highlands such as the Cerová Highlands and the Slovak Karst. The area extends significantly also the Slovak Ore Mountains and Slanec Mountains. The climate is warm and dry. There are mostly floodplain and

oak forests and the pertinent fauna. Districts to the east of the Danubian Lowland have problems with high unemployment, especially Rožňava, Revúca and Rimavská Sobota Districts which are called as “hungry valley” (<http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/>, 2014).

3.1 Potential of the selected southern regions of Slovakia for tourism development

Potential of particular regions for tourism development is assessed by the “Regionalization of tourism in the Slovak Republic” (2005), which sorts 21 regions into four categories by relevance - regions of international, national, supra-regional and regional importance. The studied districts can be sorted into 8 regions, but only districts of Danube, Gemer and Košice region coincides with the studied districts (Table 1, Map 1). Most of them have supra-regional importance in the medium-term. Only the Košice region has national importance. The regions have a potential to increase their importance in the long-term.

Table 1: Districts according to the Regionalization of tourism in the Slovak Republic

Region	Medium-term importance	Long-term importance	Studied districts	Other districts
Danube	Supra-regional	National	Dunajská Streda, Komárno, Nové Zámky, Senec	-
Dolné Považie	Supra-regional	National	Galanta, Šaľa	Hlohovec, Nové Mesto nad Váhom, Piešťany, Trnava
Nitra	Supra-regional	National	Levice, Nitra, Nové Zámky	Zlaté Moravce
Ipeľ	regional	Supra-regional	Levice, Lučenec, Veľký Krtíš, Krupina	Poltár
Gemer	Supra-regional	National	Revúca, Rimavská Sobota, Rožňava	-
Spiš	Supra-regional	International	Rožňava	Gelnica, Levoča, Spišská Nová Ves
Košice	National	National	Košice I, II, III, IV, okolie	-
Dolný Zemplín	Regional	Supra-regional	Michalovce, Trebišov	Sobrance

Source: Self-elaboration according to Regionalization of tourism in the Slovak Republic, 2005.

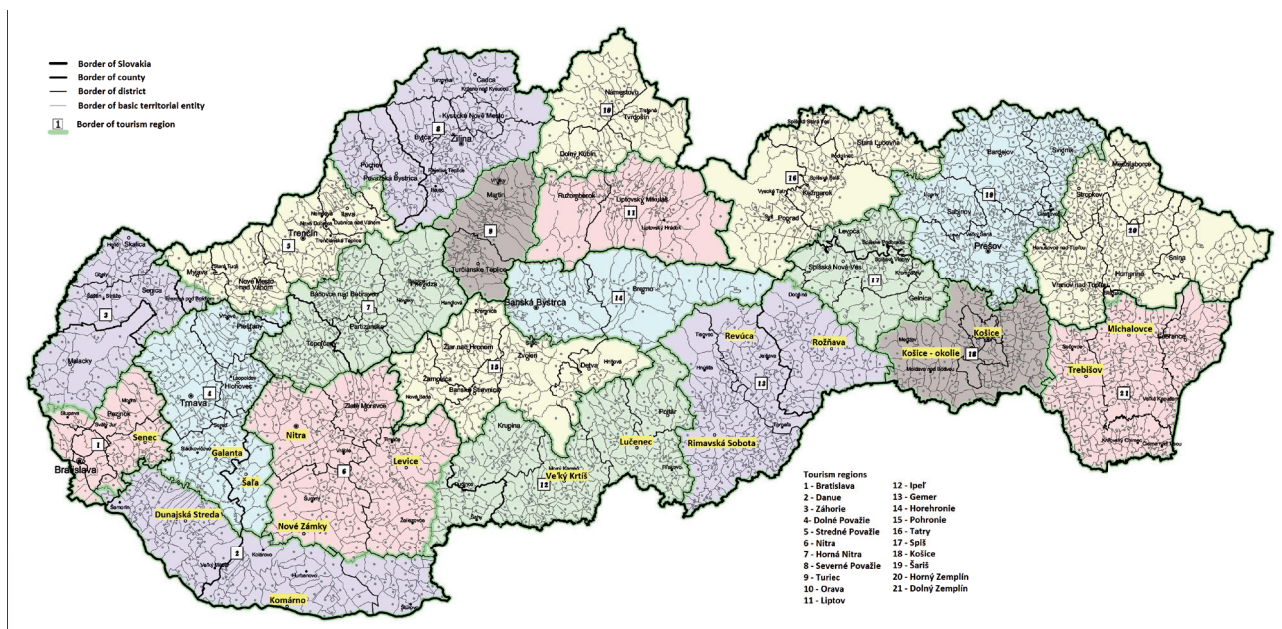
Districts Košice and Košice-okolie offer visitors exploring of the cultural and historical monuments, stay near water and forest, business and shopping tourism. We consider the city of Košice and the Slovak Karst National Park to be the sub-regions of the Košice region with qualitatively better conditions for tourism development. Košice is rich in cultural and historical monuments, but one can also visit the zoo and botanical garden. Košice was the European Capital of Culture 2013 and there are regularly organized numerous events (International Peace Marathon, Košice Music Spring Festival, Days of Košice, Central European Theatre Festival, Festival of Nations and Nationalities).

From the studied districts the Danube, Nitra and Gemer region considered to be the most important for tourism development. The sub-region of the Danube region is the Small Rye Island, Gabčíkovo Water Dam, cities Dunajská Streda, Veľký Meder, Komárno and Štúrovo thanks to the thermal parks. This region has a good potential for the development of summer tourism with the presence of the near water and thermal water, water sports, cultural tourism and it has also a potential for cycling and rural tourism in the long-term. There are good links to Esztergom and Szigetköz in Hungary as well.

In Nitra region, taking into account the studied districts, there is the sub-region Nitra and the thermal spa Podhájska. Nitra attracts visitors especially with cultural heritage. It is also a place for

many cultural and religious events, for example the Nitra Theatre Festival and annual celebration of the arrival of St. Cyril and Methodius to Great Moravia. This region has a potential especially for developing of cultural, religious, business and summer tourism near water and thermal water. The organizing of exhibitions, hunting and horse riding is also important.

Map 1: Districts and tourism regions according to the Regionalization of tourism in the Slovak Republic



Source: Self-elaboration according to Regionalization of tourism in the Slovak Republic, 2005.

The main attraction of the Gemer region is the UNESCO World Natural Heritage Site Domica cave with an overlap to the Aggtelek Karst in Hungary, then Rožňava town, the Krásna Hôrka castle and the Betliar castle, the Slovak Karst National Park, also with overlap to the Hungary and the Muran Plateau National Park. For this region cultural tourism, summer tourism in the forests mountains and countryside and spa tourism are typical. The activities with the greatest long-term potential also include hiking, cycling, visiting caves and rural tourism.

The Dolné Považie and the Spiš region have supra-regional importance, but in terms of the studied districts the Dolné Považie region includes only Galanta and Šaľa District which compared to other districts of the region does not have a lot of attractions. The analysed part of the Spiš region includes the only area of the Slovak Paradise. The Dolný Zemplín and the Ipel' region are categorized as regions of regional importance, but especially the Dolný Zemplín region has sub-regions with significant potential for tourism development, for example the water reservoir at Zemplínska Šírava, the Tokaj wine region, the Tokaj hills and Zadobrožie. In this area, therefore summer tourism near water, cultural and shopping tourism are in priority. The highest potential for long-term tourism development is staying near water with also water sports, wine tourism and gastronomy. The Ipel'ský region has opportunities for summer tourism near thermal water and in the nature. Rural tourism and stay in a forest or mountains are important in the long-term.

The studied districts have particular potential for the development of summer tourism associated with bathing in water and thermal water, water sports and cycling, cultural and rural tourism.

3.2. Analyses of tourism demand in selected southern regions of Slovakia

According to the regionalisation of tourism, the Košice region comprising Košice and Košice – okolie District, had the greatest potential for tourism development compared to the other studied districts. Primary offer corresponds to the demand is expressed by the number of guests in accommodation establishments. From 2008 to 2012 it was the highest in Košice District, then in Nitra, Nové Zámky, Senec and Dunajská Streda District. The City of Košice and Nitra are also administrative centres of autonomous regions and centres of economic development, therefore they are largely visited by business travellers. The least number of guests was accommodated in Šaľa District (Table 2) with the low number of tourist attractions.

Table 2: Number of guests in accommodation establishments in selected districts of southern Slovakia

Districts	2008	2009	2010	2011	2012	Index 09/08	Index 10/09	Index 11/10	Index 12/11
Senec	77 793	55 978	40 025	44 318	58 922	0,7196	0,7150	1,1073	1,3295
Dunajská Streda	52 335	37 213	40 952	43 018	59 799	0,7111	1,1005	1,0504	1,3901
Galanta	16 733	11 741	10 183	12 490	17 413	0,7017	0,8673	1,2266	1,3942
Šaľa	4 332	2 222	2 057	2 320	2 147	0,5129	0,9257	1,1279	0,9254
Nitra	84 919	76 446	76 909	73 405	73 696	0,9002	1,0061	0,9544	1,0040
Komárno	25 490	25 497	26 440	23 217	23 769	1,0003	1,0370	0,8781	1,0238
Nové Zámky	84 286	72 061	71 233	69 612	66 200	0,8550	0,9885	0,9772	0,9510
Levice	32 043	29 844	33 400	31 662	29 800	0,9314	1,1192	0,9480	0,9412
Veľký Krtíš	8 808	7 656	6 800	6 639	5 270	0,8692	0,8882	0,9763	0,7938
Lučenec	17 733	11 860	12 893	12 316	15 113	0,6688	1,0871	0,9552	1,2271
Rimavská Sobota	26 639	25 696	26 594	21 502	23 870	0,9646	1,0349	0,8085	1,1101
Revúca	10 257	6 403	6 396	7 395	11 439	0,6243	0,9989	1,1562	1,5469
Rožňava	38 507	27 236	22 473	20 461	19 092	0,7073	0,8251	0,9105	0,9331
Košice	141 758	115 550	135 188	129 526	118 662	0,8151	1,1700	0,9581	0,9161
Košice - okolie	23 904	21 469	19 170	24 205	24 454	0,8981	0,8929	1,2626	1,0103
Trebišov	22 143	22 833	17 392	17 423	13 972	1,0312	0,7617	1,0018	0,8019
Michalovce	49 052	39 273	33 732	32 794	32 118	0,8006	0,8589	0,9722	0,9794

Source: Self-elaboration according to www.statistics.sk, 2014.

From 2008 to 2012 the number of guests in accommodation establishments in the selected districts of Slovakia has been fluctuating. In 2009 the development of accommodation establishments in Slovakia was interrupted by the world economic crisis and its consequences are still visible. The depreciation of neighbouring districts currencies in relation to the euro contributed to the negative development of tourism in Slovakia in 2009. For visitors from Poland, Czech and Hungary, representing the source markets, the staying in Slovakia has become too expensive. The crisis also affected the corporate sector, which started to save on expenses for business trips, causing loss of business guests in accommodation establishments.

In 2009 compared to 2008 the number of guests decreased in almost all districts, while the largest decrease was in the districts Šaľa, Revúca and Lučenec. There was the most significant decrease in the number of foreign guests in 2009 comparing 2008 in those districts, especially from Czech Republic, Poland and Hungary. A slight increase was in those years only in Trebišov and Komárno District. In 2010 and 2011 the number of guests increased in 7 districts. Interestingly, in those districts, where there was a growth in the number of guests in 2010, in 2011 the number of guests declined. In 2012

compared to 2011, the number of guests increased in 9 of the 17 studied districts. In Revúca District the number of guests increased by almost 55%, in Dunajská Streda and Galanta by about 39% also thanks to guests from Hungary whose number increased significantly in 2012. Districts in which the number of guests from 2008 to 2012 decreased were Nové Zámky, Veľký Krtíš, Rožňava and Michalovce. To the negative development in Rožňava District contributed the closure of the Krásna Hôrka Castle because of fire in March 2012.

Regarding the structure of the foreign guests, the Czech guests were the most numerous group and from 2008 to 2012 they were on the first place in the number of guests in accommodation establishments in all the studied districts. In 2009 compared to 2008 the number of guests decreased from the Czech Republic in all districts with the exception of Nitra District. The strongest decline was in Šaľa District (54.7%) and Košice - okolie District (43.3%). In 2010 the situation was better, the growth occurred in 6 studied districts. In 2011 compared to 2010 the development was the most favourable. There was a growth in the number of Czech guests in 13 of the 17 surveyed districts. The following year the number of Czech guests in accommodation establishments decreased again. In 2012 only 5 districts recorded growth (Senec, Dunajská Streda, Revúca, Košice, Košice - okolie). Despite the favourable development at the end of the reporting period, in 2012 the majority of the accommodation establishments had fewer guests from the Czech Republic than in 2008.

The second largest group was made by the guests from Germany, Poland and Hungary. In Nitra, Galanta and Veľký Krtíš District there were also guests from Italy in higher number. It should be noted that this is a tourist statistics that does not include visitors staying by relatives and friends, or tourists traveling to Slovakia without an overnight stay. This phenomenon is characteristic of the Slovakian-Hungarian border, so it can be assumed that the number of Hungarian visitors was higher.

In 2009 Slovakia adopted the euro as the national currency and was particularly influenced by the world economic crisis. The number of guests from neighbouring countries decreased significantly because of the effort to cut costs, the preference of domestic tourism and the rise of neighbouring countries currencies in relation to the euro. Even within the studied districts, we can observe more significant impact of these factors on the V4 countries compared to Germany or Italy.

From 2008 to 2012 the structure of source markets for the first three places changed in every region except for Senec, Rožňava, Košice, Trebišov and Michalovce District. In Komárno, Nové Zámky, Lučenec and Košice – okolie District the same structure remained, the order was changed only on the 2nd and 3rd place. In other districts there have been significant changes in the structure of source markets. Interesting were the guests from China on the 2nd place in 2009 in Rožňava District, guests from the Republic of Korea on the 2nd place in 2012 in Šaľa District, and guests from the United States, who were on the 2nd place in Revúca District in 2011 (Table 3).

Number of overnight stays in the years 2010 to 2012 was the highest in Košice District, in 2008 and 2009 in Nové Zámky District. The following ones were districts of Nitra, Dunajská Streda, Senec and Michalovce (Table 4). If we compare the number of guests with the number of overnight stays, we find that in Nové Zámky District the number of guests was significantly lower than in Košice District. The number of overnight stays was almost the same, i.e. the length of the guests' stay was higher in Nové Zámky District than in Košice. Similarly, compared with Nitra District, guests stayed longer in Nové

Zámky District. We assume that the motivation for guests to stay longer in Nove Zámky District can be the Thermal Park Štúrovo and Nové Zámky.

Table 3: Structure of foreign guests in selected districts of southern Slovakia (first 3 places)

District	State	2008	State	2009	State	2010	State	2011	State	2012
Senec	CZ	22 141	CZ	18 668	CZ	9 918	CZ	13 566	CZ	20 013
	PL	5 014	PL	2 044	PL	1 215	PL	1 299	PL	1 374
	DE	1 384	DE	1 100	DE	790	DE	761	DE	1 051
Dunajská Streda	CZ	20 272	CZ	14 208	CZ	16 142	CZ	17 859	CZ	23 065
	PL	1 867	RUM	1 426	DE	1 151	DE	1 143	HU	1 566
	HU	1 710	DE	1 121	HU	972	PL	990	DE	1 487
Galanta	CZ	3 591	CZ	2 448	CZ	2 129	CZ	2 685	CZ	2 604
	IT	392	HU	394	HU	423	IT	462	HU	757
	DE	387	IT	308	IT	363	DE	313	DE	618
Šaľa	CZ	1 354	CZ	613	CZ	589	CZ	624	CZ	622
	AT	130	DE	42	DE	52	PL	65	KR	44
	DE	101	HU	41	PL, AT	49	JK	48	DE	39
Nitra	CZ	9 405	CZ	9 509	CZ	9 751	CZ	10 306	CZ	9 269
	DE	3 010	DE	3 217	DE	2 852	IT	2 508	IT	2 957
	PL	2 078	IT	2 247	IT	2 155	DE	2 928	DE	2 686
Komárno	CZ	3 817	CZ	2 979	CZ	2 512	CZ	2 458	CZ	2 365
	HU	1 896	DE	1 142	DE	937	DE	864	DE	856
	DE	972	HU	1 021	HU	799	HU	624	HU	453
Nové Zámky	CZ	33 303	CZ	24 986	CZ	25 741	CZ	25 872	CZ	23 653
	HU	3 504	HU	1 654	PL	1 884	PL	2 653	PL	2 010
	PL	2 764	PL	1 353	HU	1 880	HU	1 950	HU	1 563
Levice	CZ	6 713	CZ	5 070	CZ	6 494	CZ	6 919	CZ	5 237
	DE	1 760	DE	1 140	DE	1 683	PL	1 237	PL	1 025
	IT	874	PL	785	PL	931	DE	851	HU	917
Veľký Krtíš	CZ	794	CZ	542	CZ	404	CZ	704	CZ	597
	IT	294	IT	324	IT	338	PL	133	UK	159
	HU	249	HU	184	HU	172	HU	104	DE	146
Lučenec	CZ	1 618	CZ	1 074	CZ	1 159	CZ	1 627	CZ	1 347
	HU	821	DE	337	HU	788	HU	885	HU	720
	DE	361	HU	215	DE	226	DE	338	DE	288
Rimavská Sobota	CZ	1 376	CZ	1 280	CZ	1 211	CZ	1 171	CZ	881
	HU	797	HU	516	RO	845	HU	646	HU	402
	PL	269	PL	238	HU	550	RO	590	RO	364
Revúca	CZ	459	CZ	281	CZ	237	CZ	282	CZ	497
	PL	187	CN	85	HU	65	HU	129	HU	204
	HU	139	HU	54	PL	39	US	69	PL	108
Rožňava	CZ	4 272	CZ	2 714	CZ	1 949	CZ	1 692	CZ	1 220
	HU	4 031	HU	2 134	HU	1 836	HU	1 426	HU	1 177
	PL	2 627	PL	882	PL	979	PL	791	PL	691
Košice	CZ	13 365	CZ	11 739	CZ	13 347	CZ	14 316	CZ	15 303
	DE	6 883	DE	4 592	DE	6 030	DE	6 170	DE	5 671
	PL	5 784	PL	4 011	PL	4 472	PL	5 012	PL	4 632
Košice - okolie	CZ	1 812	CZ	1 027	CZ	558	CZ	981	CZ	1 122
	HU	924	HU	443	PL	510	HU	600	HU	625
	PL	438	PL	408	HU	466	PL	274	PL	473
Trebíšov	CZ	1 266	CZ	1 136	CZ	835	CZ	941	CZ	845
	PL	405	PL	609	PL	526	PL	350	PL	293
	HU	324	HU	310	HU	424	HU	346	HU	182
Michalovce	CZ	4 326	CZ	3 426	CZ	2 716	CZ	2 132	CZ	2 061
	PL	3 036	PL	1 539	PL	1 149	PL	1 248	PL	989
	DE	1 195	DE	1 019	DE	939	DE	773	DE	778

Note: CZ – Czech Republic, HU – Hungary, PL – Poland, DE – Germany, IT – Italy, UK – Great Britain, RO – Romania, CN – China, AT – Austria, US – USA, KR – South Korea.

Source: Self-elaboration according to data provided by the Statistical Office of SR, 2014.

Table 4: Number of overnight stays in accommodation establishments in selected districts of southern Slovakia

Districts	2008	2009	2010	2011	2012	Index 09/08	Index 10/09	Index 11/10	Index 12/11
Senec	158 657	121 282	79 793	99 406	129 393	0,7644	0,6579	1,2458	1,3017
Dunajská Streda	151 843	101 892	105 746	108 639	145 587	0,6710	1,0378	1,0274	1,3401
Galanta	56 290	38 205	32 140	33 560	41 814	0,6787	0,8413	1,0442	1,2459
Šaľa	12 110	5 201	5 611	5 160	5 470	0,4295	1,0788	0,9196	1,0601
Nitra	226 889	180 075	227 009	203 288	173 151	0,7937	1,2606	0,8955	0,8518
Komárno	61 746	56 388	57 596	49 542	51 135	0,9132	1,0214	0,8602	1,0322
Nové Zámky	289 487	242 029	231 894	220 822	212 098	0,8361	0,9581	0,9523	0,9605
Levice	92 926	80 847	90 469	92 934	83 608	0,8700	1,1190	1,0272	0,8996
Veľký Krtíš	41 812	39 850	38 446	35 742	16 018	0,9531	0,9648	0,9297	0,4482
Lučenec	40 566	25 292	27 456	33 690	30 046	0,6235	1,0856	1,2271	0,8918
Rimavská Sobota	112 421	131 885	123 760	108 023	97 039	1,1731	0,9384	0,8728	0,8983
Revúca	25 659	14 974	15 427	18 344	23 469	0,5836	1,0303	1,1891	1,2794
Rožňava	88 955	60 148	46 387	43 736	39 804	0,6762	0,7712	0,9429	0,9101
Košice	283 225	220 178	262 660	254 233	228 309	0,7774	1,1929	0,9679	0,8980
Košice - okolie	65 703	60 144	50 980	54 346	53 417	0,9154	0,8476	1,0660	0,9829
Trebišov	46 824	48 001	33 610	35 615	26 848	1,0251	0,7002	1,0597	0,7538
Michalovce	126 369	111 951	94 267	86 020	74 677	0,8859	0,8420	0,9125	0,8681

Source: Self-elaboration according to www.statistics.sk, 2014.

Development of the number of overnight stays in accommodation establishments was from 2008 to 2012 unstable in selected districts. We can say that it corresponded to the development of the number of guests in hotels. In 2009 compared to 2008 there was a decrease in the number of overnight stays in accommodation establishments with the exception of Rimavská Sobota and Trebišov District. In 2010 and 2011 the number of overnight stays grew in 8 districts, in 2012 only in 6 districts. Although Nové Zámky District was concerning the number of overnight stays on the second place after Košice, year by year the number of overnight stays during the studied period declined. Other districts where the number of overnight stays from 2008 to 2012 continuously declining were Veľký Krtíš, Rožňava and Michalovce District. While the number of guests in Veľký Krtíš District decreased in 2012 compared to 2011 by 55%. These districts suffer from high unemployment and decrease in the number of domestic and foreign tourists.

3.3. Analysis of tourism supply in the selected southern regions of Slovakia

In a destination the existence of infrastructure is inevitable for tourism development. From 2008 to 2012 the number of accommodation establishments was the highest in Nové Zámky District, Rožňava, Dunajská Streda and Košice District, where the main tourist attractions and subregions with better potential for tourism development are located. The lowest number of accommodation establishments was in Revúca and Šaľa District. The situation of tourism supply correspondents with the demand expressed by the number of guests in accommodation establishments. In the annual comparison, the development was more or less stable. In 2012 compared to 2011 there was a significant increase in the number of accommodation establishments. In 14 districts their number increased, only in one remained unchanged. The most significant growth was recorded in Galanta (80%), Dunajská Streda (69%) and Revúca District (57%) where was the highest increase in the number of guests in 2012 comparing 2011 (Table 5).

Table 5: Number of accommodation establishments in selected southern districts of Slovakia

Districts	2008	2009	2010	2011	2012	Index 09/08	Index 10/09	Index 11/10	Index 12/11
Senec	37	32	29	29	39	0,8649	0,9063	1,0000	1,3448
Dunajská Streda	66	65	62	58	98	0,9848	0,9538	0,9355	1,6897
Galanta	16	14	15	15	27	0,8750	1,0714	1,0000	1,8000
Šaľa	9	9	9	9	9	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
Nitra	38	46	45	44	52	1,2105	0,9783	0,9778	1,1818
Komárno	47	46	44	40	47	0,9787	0,9565	0,9091	1,1750
Nové Zámky	107	112	105	102	126	1,0467	0,9375	0,9714	1,2353
Levice	33	36	35	34	41	1,0909	0,9722	0,9714	1,2059
Veľký Krtíš	18	20	15	14	15	1,1111	0,7500	0,9333	1,0714
Lučenec	21	19	17	18	22	0,9048	0,8947	1,0588	1,2222
Rimavská Sobota	27	27	26	25	31	1,0000	0,9630	0,9615	1,2400
Revúca	12	8	7	7	11	0,6667	0,8750	1,0000	1,5714
Rožňava	95	81	77	74	73	0,8526	0,9506	0,9610	0,9865
Košice	59	62	63	64	56	1,0508	1,0161	1,0159	0,8750
Košice - okolie	40	36	36	36	39	0,9000	1,0000	1,0000	1,0833
Trebišov	24	23	24	24	26	0,9583	1,0435	1,0000	1,0833
Michalovce	48	46	51	50	52	0,9583	1,1087	0,9804	1,0400

Source: Self-elaboration according to www.statistics.sk, 2014.

The number of beds was the highest in Michalovce District, which two times exceeded the number of beds in Senec District that was on the second place. The comparison with the number of accommodation establishments in Michalovce District shows that compared to other districts there were less accommodation establishments but with large capacity. This was the same in Senec District. In contrast, in the districts of Nové Zámky, Košice, Rožňava and Dunajská Streda there were rather more accommodation establishments with smaller capacity (Table 6).

Table 6: Number of beds in accommodation establishments in selected districts of southern Slovakia

Districts	2008	2009	2010	2011	2012	Index 09/08	Index 10/09	Index 11/10	Index 12/11
Senec	6 193	6 047	5 811	5 757	6 350	0,9764	0,9610	0,9907	1,1030
Dunajská Streda	3 496	3 439	3 218	3 117	4 160	0,9837	0,9357	0,9686	1,3346
Galanta	1 003	985	982	984	1 281	0,9821	0,9970	1,0020	1,3018
Šaľa	452	440	419	423	438	0,9735	0,9523	1,0095	1,0355
Nitra	2 510	2 779	2 876	2 928	3 930	1,1072	1,0349	1,0181	1,3422
Komárno	1 520	1 630	1 543	1 437	1 435	1,0724	0,9466	0,9313	0,9986
Nové Zámky	4 827	5 145	5 022	4 865	5 345	1,0659	0,9761	0,9687	1,0987
Levice	1 901	2 041	2 034	2 033	2 721	1,0736	0,9966	0,9995	1,3384
Veľký Krtíš	1 071	1 068	985	995	1 003	0,9972	0,9223	1,0102	1,0080
Lučenec	1 217	1 047	951	962	1 046	0,8603	0,9083	1,0116	1,0873
Rimavská Sobota	1 473	1 474	1 445	1 357	1 339	1,0007	0,9803	0,9391	0,9867
Revúca	602	524	533	386	456	0,8704	1,0172	0,7242	1,1813
Rožňava	2 327	2 056	1 977	1 958	1 922	0,8835	0,9616	0,9904	0,9816
Košice	3 604	4 348	4 158	4 157	3 296	1,2064	0,9563	0,9998	0,7929
Košice - okolie	1 358	1 177	1 179	1 288	1 348	0,8667	1,0017	1,0925	1,0466
Trebišov	1 536	1 534	1 554	1 557	1 600	0,9987	1,0130	1,0019	1,0276
Michalovce	13 169	12 835	13 292	13 389	13 521	0,9746	1,0356	1,0073	1,0099

Source: Self-elaboration according to www.statistics.sk, 2014.

The number of beds in accommodation establishments was more or less in line with the development of accommodation establishments in the studied period. In Nitra District the number of beds from 2008 to 2012 increased, on the contrary, in Rožňava District declined.

3.4. Improvement of tourism development in the southern regions of Slovakia

Southern Slovakia has different character than the northern regions of Slovakia. Most tourist regions in this area have supra-regional importance and despite the lowland region they have attractions, which have long-term potential to increase the importance of the regions to the national level. We consider the development of summer tourism associated with water sports and bathing in water and thermal water in Danubian lowland, business and religious tourism in Nitra and Košice, cycling, cultural, wine and rural tourism to be the most perspective.

Popular in the past decades became the tourism attractions with a thematic character. Common and interconnected themes may have synergy with several positive effects. Thematic routes concerning castles have potential to develop in Veľký Krtíš, Lučenec, Rimavská Sobota and Rožňava District. Wine routes can develop in all the southern districts of Slovakia. Especially important are the attractions of Tokaj wine region with connection to Hungary.

Forasmuch as it is a border area, the cooperation with Hungary appears to be very important. This is proved by the number of Hungarian guests in accommodation establishments in southern districts of Slovakia, who have stable position in the structure of foreign visitors. Some municipalities have already been engaged in cross-border cooperation programs and through various grant schemes received funding to build cycling and nature trails along the Danube, or to link Hungary and Slovakia by ferry. Slovakia and Hungary can create and offer complex tourism products transcending boundaries aimed at natural and cultural heritage of Slovak Karst and Aggtelek National park, Muran Plateau National Park, Duna – Ipoly National park and other valuable boarder areas.

Danube and its tributaries can be considered as one of the most important attractions of this area. For its international importance and links with other countries in its catchment area, the Danube also provides many opportunities for tourism development.

4. CONCLUSION

A comparison of the supply and demand of accommodation establishments shows that in some districts the number of accommodation establishments far exceeded their visit rate. Košice District is the only studied region of national importance and had the highest number of guests, which greatly exceeded the number of guests in other districts. Košice District was followed by Nové Zámky, Nitra, Senec and Dunajská Streda District. According to the number of accommodation establishments Nové Zámky District was the first, followed by Rožňava, Košice, Dunajská Streda and Michalovce District. Since districts Rožňava, Nové Zámky and Dunajská Streda reached a lower number of guests than Košice and Nitra District, but had a higher number of accommodation establishments, we can conclude that these districts are oversized in the number of accommodation establishments.

Potential to improve the tourism development in the southern regions of Slovakia have according to tourism attractions several forms of tourism. The most appropriate seems to be summer tourism associated with water sports and bathing. Perspective is also cycling, business and rural tourism, wine and cultural routes, spa and wellness tourism, cave visiting and natural treasure of national parks and Danube River especially in collaboration with Hungary.

5. REFERENCES

- BONIFACE, B., COOPER, C., COOPER, R. 2012: *Worldwide Destinations: The geography of travel and tourism*. 6th Edition. Oxon : Routledge. 610 p. ISBN 978-0-415-52277-9.
- HALL, C. M., PAGE, S. J., 2014: *The Geography of Tourism and Recreation*. 4th Edition. Oxon : Routledge. 458 p. ISBN 978-0-415-83398-1.
- HAMARNEHOVÁ I. 2008: *Geography of Tourism. Europe*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2008. 271 p. ISBN 978-80-7380-093-2.
- HRALA, I. 2013: *Geography of tourism*. Prague : Idea Service, 2013. 197 p. ISBN 978-80-85970-79-1.
- KONEČNÁ A. 1999: *Regional tourism development. Conception of tourism development in tourist destination*. Bratislava : Ekonóm, 1999. 193 p. ISBN 80-225-1149-8.
- Regionalization of Tourism in the Slovak Republic*. 2005. Bratislava : Ministry of Economy of the Slovak republic, 2005. 114 p.
- Unemployment rate*. [online]. RegDat [cit. 2014-07-14]. Available on internet: <<http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/>>
- Visitors in tourist accommodation establishments by districts since the beginning of the year to the end of December 2012 by country of residence*. Order from the Statistical Office of the Slovak Republic. 2014.
- Visitors in tourist accommodation establishments by districts since the beginning of the year to the end of December 2011 by country of residence*. Order from the Statistical Office of the Slovak Republic. 2014.
- Visitors in tourist accommodation establishments by districts since the beginning of the year to the end of December 2010 by country of residence*. Order from the Statistical Office of the Slovak Republic. 2014.
- Visitors in tourist accommodation establishments by districts since the beginning of the year to the end of December 2009 by country of residence*. Order from the Statistical Office of the Slovak Republic. 2014.
- Visitors in tourist accommodation establishments by districts since the beginning of the year to the end of December 2008 by country of residence*. Order from the Statistical Office of the Slovak Republic. 2014.
- Author:** Ing. Lucia Hrubalová, PhD., Faculty of Central European Studies, Constantine the Philosopher University in Nitra, Dražovská 4, 949 74 Nitra; e-mail: lhrubalova@ukf.sk



Tömöri Mihály

A KISKERESKEDELEM NAGY JÁTÉKOSAI,

AVAGY TRANZNACIONÁLIS VÁLLALATOK A KISKERESKEDELEMBEN

ABSZTRAKT

A globális világgazdaságban a termelés, a fogyasztás és a kereskedelem is globális léptékű hálózatokba szerveződik, melyek fókuszában a transznacionális vállalatok állnak. A jelen tanulmány célja, hogy bemutassa a transznacionális vállalatok kialakulását, különböző típusait, majd a kiskereskedelemben érdekelt transznacionális cégek speciális jellemzőire koncentrálva kiemelje azokat a sajátos működésükből fakadó térfolyamatokat, amelyek dinamikus kölcsönhatásrendszereken keresztül egyszerre strukturálják át a globális és lokális szintek gazdasági, társadalmi, politikai rendszereit és magukat a transznacionális vállalatokat is. A tanulmány amellett érvel, hogy a transznacionális kiskereskedelmi vállalatok az utóbbi évtizedekben a világgazdaság globalizálódásának egyik meghatározó hajtóerői lettek, amiben a nemzetközi befektetésekben rejlő előnyök (gyorsabb növekedés, nagyobb profit) kihasználása jelentette a fő mozgatórugót. A transznacionális kiskereskedelmi vállalatok a rendszerváltást követően gyorsan és alapvetően alakították át a hazai kiskereskedelem ágazati és területi folyamatait, amelyben a 2008-2009-es gazdasági válság és az állam erőteljesebb piaci szabályozásra való törekvése 2010 után további fontos változásokat eredményeztek.

ABSTRACT

In the globalized world economy production, consumption and trade are organized in global-scale networks which are centred around transnational corporations. The present study aims to introduce the evolution and the different types of transnational companies and focusing on the special characteristic features of retail TNCs it highlights spatial processes inherent in their operating mechanisms which are restructuring (through dynamic interrelationships) the economic, social and political systems on global and local scale as well as the retail TNCs themselves. The study argues that retail TNCs have become one of the major driving forces behind economic globalization in the past few decades, wherein the exploitation of the advantages of foreign investments (faster growth opportunities, higher profits) has been the most important factor. Following the regime change (1990) retail TNCs

transformed quickly and fundamentally the organizational and geographical structure of retailing in Hungary, wherein the 2008-2009 financial and economic crisis and government efforts to introduce stronger market regulation after 2010 have led to further important changes.

Kulcsszavak: kiskereskedelem, transznacionális vállalatok, gazdasági válság, Magyarország
Keywords: retailing, transnational corporations, economic crisis, Hungary

BEVEZETÉS

Az utóbbi évtizedekben a gazdaság és a társadalom világméretű szerveződésében jelentős mértékű átalakulási folyamat játszódott le, amit legátfogóbb módon a globalizáció fogalomkörével tudunk megragadni. A globalizáció egyik legfontosabb következménye, hogy átértékelte a különböző területi szintek (pl. országok, régiók, települések) szerepét és elmélyítette, illetve bonyolultabbá, összetettebbé tette a közöttük lévő kapcsolatokat. Az országok, illetve nemzetgazdaságok elvesztették azt az egyed-uralkodó szerepüket, amit korábban a gazdaságban betöltöttek, és ezzel párhuzamosan felértékelődtek a globális és lokális szintek valamint az ott zajló folyamatok. A globális világgazdaságban a termelés, a fogyasztás és a kereskedelem is globális léptékű hálózatokba szerveződik, melyek fókuszában a transznacionális vállalatok állnak (Cséfalvay 2004; Dicken 2003; Bernek 2000). Nem véletlen, hogy a transznacionális vállalatokat a globalizáció egyik legemblematikusabb tényezőiként tartjuk számon, amelyek nem csak a gazdaság, hanem immár a társadalom és a politika térfolyamatainak egyik legfontosabb alakítóivá is előléptek. A jelen tanulmány célja, hogy bemutassa a transznacionális vállalatok kialakulását, különböző típusait, majd a kiskereskedelemben érdekelt transznacionális cégek speciális jellemzőire koncentrálna kiemelve azokat a sajátos működésükből fakadó térfolyamatokat, amelyek dinamikus kölcsönhatásrendszereken keresztül egyszerre strukturálják át a globális és lokális szintek gazdasági, társadalmi, politikai rendszereit és magukat a transznacionális vállalatokat is.

A TRANSZNACIONÁLIS VÁLLALAT FOGALMA, MŰKÖDÉSI SAJÁTOSSÁGAI, TÍPUSAI

A transznacionális vállalat (angolul transnational corporation, rövidítve TNC) fogalma egy speciális módon működő, szerveződő vállalat típust takar. Az elnevezésben a latin eredetű „transz” jelentése valamin túl, át, keresztül, míg a „nacionális” nemzetit jelent. Vagyis az elnevezés arra utal, hogy egy olyan vállalat típusról beszélünk, ami nem nemzetállami kereteken belül működik, hanem tevékenységei átszelik, keresztezik egy vagy több ország határait. A transznacionális vállalat fogalma alatt ezért leggyakrabban egy olyan vállalatot értünk, amely több országban tevékenykedik, több országban van telephelye, ugyanakkor ezek a vállalati egységek egy egységet alkotnak, mert irányításuk és működésük egy egységes és közös stratégiai elvek mentén történő döntéshozatal keretében valósul meg. A transznacionális vállalatok különböző egységei, telephelyei egymással kapcsolatban állnak, ezek a kapcsolatok lehetnek tulajdonosi, beszállítói, vagy egyéb jellegűek, amelyek lehetővé teszik, hogy a vállalat egy vagy több egysége jelentősen befolyásolja a többi egység, telephely működését¹. A transznacionális vállalatokra tulajdonképpen úgy tekinthetünk, mint sokrétű kapcsolatrendszerek

¹ <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-Corporations-Statistics.aspx>

hálózatára, amelyek a vállalaton belül (anya- és leányvállalatok közötti kapcsolatrendszer; intra-firm) és azon kívül (ágazaton belüli és azok közötti kapcsolatrendszer; inter-firm) is megjelennek. Napjaink globális gazdasági rendszere tulajdonképpen e vállalatok és telephelyeik közötti bonyolult területi és funkcionális munkamegosztási hálózatokból tevődik össze. Ez a munkamegosztási rendszer teszi lehetővé a transznacionális vállalatok tevékenységeinek globális léptékű optimalizálását, vagyis azt, hogy minden folyamatot a lehető legjobb feltételeket kínáló telephelyen végezzenek el. Természetesen a globális vállalatok folyamatosan figyelemmel kísérik saját, valamint vetélytársaik működésének hatékonyságát és ennek függvényében időről-időre felülvizsgálják és átalakítják hálózataikat, ami azt eredményezi, hogy a létező és potenciális telephelyek folyamatosan versenyben állnak egymással (Bernek 2000; Barta et al. 2003; Dicken 2003).

A transznacionális vállalatok fogalmát alapvetően kétféle módon értelmezhetjük (Dicken 2003; Cséfalvay 2004). Az egyik hagyományos, szűkebb meghatározás egy viszonylag jól megragadható tényezőt, a vállalatok vagyoni eszközeinek (aktíva) tulajdonlását veszi alapul, melynek értelmében egy (anya)vállalatnak legalább 10%-os részesedéssel kell rendelkeznie egy külföldi üzemben, (leány)vállalatban ahhoz, hogy érdemi befolyást tudjon gyakorolni annak működésére². Ennek az értelmezésnek kétségtelen előnye, hogy egy statisztikailag jól mérhető, meghatározható adaton alapul, ugyanakkor nem képes arra, hogy megragadja azokat az egyre összetettebb beszállítói, együttműködési kapcsolatokat, amelyek lehetővé teszik a transznacionális vállalatok számára a globális termelési és értékesítési hálózatok működtetését, összehangolását és irányítását. Ezért ha ezt a komplex működési mechanizmust szeretnénk megragadni, akkor az előző meghatározáshoz képest egy tágabb – ezzel együtt kevésbé megfogható, számszerűsíthető – értelmezést kell adnunk, melynek értelmében a transznacionális vállalat egy olyan vállalatípusnak tekinthető, amely képes arra, hogy a saját anyaországán kívül is koordináljon, ellenőrizzen termelési folyamatokat, anélkül, hogy az illető országban működő cégben tulajdonosi részesedéssel rendelkezne. Ennek értelmében egy transznacionális vállalat nem csak a saját belső működését (leányvállalatokkal való kapcsolat) képes befolyásolni, hanem a külső (tehát kvázi önálló, független) vállalatokra is hatást gyakorol. A transznacionális tehát ebben az esetben azt fejezi ki, hogy egy vállalatot egy stratégiai döntési központból (földrajzi helyről) irányítanak (Bernek 2001), ami a nemzetállamok határain átívelő, azokat keresztező folyamatra utal.

A fentiek tekintetében a transznacionális vállalatok három sajátossága emelhető ki (Dicken 2003):

- Képesek arra, hogy egy adott országon belül, vagy különböző országok között zajló termelési folyamatokat összehangolják, azok fölött ellenőrzést gyakoroljanak.
- A termelési tényezők (nyersanyagok, tőke, munkaerő) földrajzi elhelyezkedésében, koncentrációjában megfigyelhető különbségeket saját hasznukra tudják fordítani.
- Telephelyi hálózatukat nemzetközi, vagy akár globális léptékben is rendkívül rugalmasan tudják alakítani (új beszerzési források és telephelyek léphetnek be, vagy kerülhetnek ki), azaz a létező és potenciális telephelyek folyamatosan versenyben állnak egymással.

Bár a globális lépték közös nevezőnek tekinthető, a transznacionális vállalatok azonban sok tekintetben különböznek egymástól (pl. méretükben, tevékenységeikben, működésük földrajzi

² [http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-corporations-\(TNC\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-corporations-(TNC).aspx)

kiterjedtségében), ráadásul anyaországi „beágyazódottságuk” (bizonyos értelemben függésük a helyi viszonyoktól) a nemzetközi működési keretek ellenére is erős. A „globális vállalat” kifejezés mögött tehát a transznacionális vállalatok számos típusa húzódik meg (1. táblázat). A vállalatok csoportosítása a szervezeti felépítésben, az irányításban és a menedzsmentben megfigyelhető különbségek alapján végezhető el.

1. táblázat A transznacionális vállalatok típusai
Table 1. Different types of transnational corporations

	multinacionális	nemzetközi	globális
szervezeti felépítés (döntések, felelősség, ellenőrzés)	decentralizált	decentralizált, fokozottabb ellenőrzés mellett	centralizált
irányítás (kontroll) (a vállalat irányítási központja (Headquarter) és a leányvállalatok közötti kapcsolat)	nincs intézményesült kapcsolat, egyszerű pénzügyi kontroll	intézményesült, szorosabb kapcsolat	erős és központosított ellenőrzés
menedzsment (külföldi tevékenységek megítélése)	egymástól függetlennek, önállóknak tekinti (országoként)	kiegészítő jellegűek egy központi (irányító) szerepet játszó vállalatban	a globális piachoz hozzáférést biztosító eszközként kezeli

Forrás: Dicken, 1994

A multinacionális vállalatokat a döntési, felelősségi és ellenőrzési jogkörök tekintetében a decentralizált szervezeti felépítés jellemzi, melynek következtében a vállalat irányítási központja (Headquarter) és a leányvállalatok között csak egy laza, informális kapcsolat valósul meg, egyszerű pénzügyi kontroll keretében. Ebből fakadóan az egyes országokban működő vállalati egységek nagyfokú önállósággal rendelkeznek és tevékenységük döntő részben annak az országnak a piacára irányul, amelyben működnek. A nemzetközi vállalatok esetében már jóval nagyobb a vállalati központ ellenőrző, irányító szerepe a külföldi egységek felett, ennek következtében a leányvállalatok nagyobb mértékben függenek a központtól, mint a multinacionális típusban. A globális vállalatokban gyakorlatilag teljes centralizáció valósul meg, vagyis a leányvállalatok a vállalati központban meghatározott tervek, stratégiák végrehajtását biztosítják, erős függésben vannak, önálló hatáskörökkel szinte egyáltalán nem rendelkeznek (Dicken 1994).

A TRANSZNACIONÁLIS KISKERESKEDELMI VÁLLALATOK KIALAKULÁSA, SAJÁTOSÁGAI

Az utóbbi néhány évtizedben jelentősen nőtt a transznacionális vállalatok száma, világgazdasági jelentősége. Az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Szervezete (UNCTAD) az 1960-as évek végén mintegy 10 ezer transznacionális vállalatot tartott nyilván, melyek száma 1990-re körülbelül 35 ezerre, az ezredfordulóra 63 ezerre, míg 2008-ra már 82 ezer fölé emelkedett. A transznacionális vállalatok számának emelkedésével együtt nőtt a leányvállalatok száma is, az 1990-ben regisztrált 150 ezerről 2008-ra több mint 800 ezerre, míg a vállalatok által világszerte foglalkoztatottak száma 1982 és 2008 között megnégyszereződött, elérve a 77 millió főt, azaz a világ munkavállalóinak mintegy 4%-át³.

A kiskereskedelemben érdekelt transznacionális vállalatok előretörése viszonylag új jelenség, de a folyamat gyorsaságát mutatja, hogy míg 1993-ban egyetlen kiskereskedelemmel foglalkozó transzna-

³ <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52629/transnationale-unternehmen>

cionális vállalat sem volt a 100 legnagyobb között, addig 1999-re már négy ilyen vállalat is felkerült a listára (Dickens 2003; Wrigley et al. 2005). Az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Szervezetének (UNCTAD) adatai⁴ szerint 2012-ben három kiskereskedelemmel foglalkozó transznacionális vállalat tudott bekerülni a top 100-as listába, amelyen az amerikai Wal-Mart a külföldi aktívák⁵ alapján a 27-ik, a brit Tesco a 78-ik és a francia Carrefour a 90-ik helyet foglalta el.

A kiskereskedelmi szektor 1990-es években tapasztalt erőteljes transznacionalizálódási hullámában (melyet vállalati összeolvadások és akvizíciók jellemeztek) az európai és egyesült államokbeli vezető kiskereskedelmi vállalatok játszották a főszerepet. Ezek a vállalatok a hazai piacokon képződött tőkéjüket a feltörekvő piacokon (Kelet-, Délkelet-Ázsia, Latin-Amerika, Kelet-Közép-Európa) fektették be, így egyre újabb és újabb piacokon jelentek meg, tevékenységük egyre nagyobb mértékben nemzetközi léptékűvé vált és mindeközben mélyrehatóan átformálták a feltörekvő országok kiskereskedelmi viszonyait (Currah-Wrigley, 2004). A kiskereskedelem nemzetköziesedése szoros összefüggésben áll azzal a mélyreható átalakulási folyamattal, amely a fejlett országok (Nyugat-Európa, Egyesült Államok) kiskereskedelmi szektorában az 1980-as, '90-es évek folyamán következett be (Wrigley-Lowe, 2010). Ennek egyik meghatározó elemét a koncentráció képezte, azaz egyre kevesebb számú, ugyanakkor egyre nagyobb és tőkeerősebb szereplő kezében egyre nagyobb piaci részesedés összpontosult. Az erősödő tőkekoncentráció megteremtette a külföldi befektetések finanszírozásának alapját, de emellett más tényezők is szerepet játszottak a nemzetközi terjeszkedésben. Mindenekelőtt a fejlett országok piacai ekkorra már telítetteké váltak, vagyis sokkal rosszabb növekedési kilátásokkal és befektetési lehetőségekkel rendelkeztek, mint a feltörekvő piacok. Másrészt a fejlett országokra jellemző szigorú szabályozással szemben a feltörekvő piacú országokban (részben a tapasztalatok hiánya okán) a befektetőknek gyakorlatilag alig kellett a működésüket korlátozó szabályozásokkal számolniuk. Harmadrészt, a vállalatok nemzetközi terjeszkedését az is gyorsította, hogy a befektetési versenyben a cégek egymást megelőzve, elsőként próbáltak az új piacokon megjeleníteni, így próbálva versenyelőnyt szerezni a később lépő szereplőkkel szemben. Mindezek mellett egyes térségekben az urbanizáció felerősödése, a gyors gazdasági növekedés és az ennek következtében emelkedő jövedelmek (vásárlóerő) is fontos vonzó tényezőt jelentettek a külföldi kiskereskedelmi vállalatok számára (Reardon 2003). Végül, de nem utolsósorban, az új infó-kommunikációs technológiák megjelenése hozzájárult ahhoz, hogy a transznacionális kiskereskedelmi vállalatok egyre nagyobbá terebélyesedő hálózatait hatékonyabban lehessen menedzselni (Dawson 2007).

A transznacionális kiskereskedelmi vállalatok nemzetközi terjeszkedésében – amely az 1990-es évektől a világgazdaság globalizálódásának egyik meghatározó hajtóerejévé lépett elő – Reardon nyomán (2007) négy szakaszt lehet elkülöníteni⁶. Az első szakaszban, amely az 1990-es évek első felét takarja, Dél-Amerika, Kelet-Ázsia (Japán és Kína kivételével) és Közép-Európa északi felének (pl. Lengyelország, Baltikum) országai voltak a legfontosabb befektetési célpontok. A második hullámban

⁴ http://www.unctad.org/Sections/dite_dir/docs/WIR2013/WIR13_webtab28.xls

⁵ A vállalkozás külföldi vagyonának nagysága

⁶ A szerző által meghatározott szakaszok idő- és térbeli jellemzőivel nagy vonalakban egyetértünk, azonban Magyarország kapcsán meg kell említenünk, hogy a külföldi befektetők már az 1990-es évek elején megjelentek a hazai kiskereskedelmi szektorban (ahogy ezt a dolgot későbbi részében tárgyaljuk), jóllehet a nagy alapterületű, modern hipermarketek, bevásárlóközpontok csak az 1990-es évek második felétől nyíltak meg, vagyis a hazai kiskereskedelem látványos ágazati és térszerkezeti átalakulása valóban csak ekkortól vált igazán érzékelhetővé.

(1990-es évek második fele) következett be a kiskereskedelmi szektor átalakulása Közép-Amerika (pl. Mexikó), Délkelet-Ázsia (pl. Indonézia) és Közép-Európa déli felének országaiban (köztük Magyarországon), míg a harmadik hullámban (2000-es évek eleje) Kelet Európa (pl. Oroszország), Kína, Dél- és Délkelet-Ázsia egyes országai (pl. India, Vietnám) voltak érintettek. Végül, a negyedik szakaszban (a 2000-es évek második fele) Dél- és Délkelet-Ázsia (pl. Kambodzsa), Dél-Amerika (pl. Bolívia) és Fekete-Afrika szegényebb országai találhatók.

Bár a transznacionális kiskereskedelmi vállalatok sok szempontból hasonlítanak a más ágazatokban tevékenykedő társaikhoz, mégis van néhány olyan sajátosságuk, melyek figyelmet érdemelnek. Ezek a sajátosságok leginkább abból fakadnak, hogy a transznacionális kiskereskedelmi vállalatoknak sokkal nagyobb a helyi társadalmi-gazdasági közegbe, adottságokba való beágyazódottsága, más szóval függősége, mint a termelő, összeszerelő cégeknek, ami alapvetően három tényezővel magyarázható. Egyrészt a kiskereskedelmi vállalatoknak tekintettel kell lenniük a helyi (országos, regionális) sajátosságokra, amelyek például a fogyasztók eltérő értékrendjében, ízlésvilágában jelennek meg. Másrészt jelentős tőkét kell befektetniük az adott országban, hiszen üzleteket és elosztó központokat kell létrehozniuk, aminek következtében erőteljessé válik a helyi ingatlanpiaci viszonyoktól, valamint a várostervezési és építészeti előírásoktól való függésük. Harmadrészt, annak ellenére, hogy a transznacionális kiskereskedelmi vállalatok globális beszerzési hálózatokat (global sourcing) működtetnek, különösen az élelmiszer forgalmazással foglalkozó cégek esetében termékeik jelentős részét mégis helyi szállítóktól szerzik be, ami tovább erősíti a helyi adottságoktól való függésüket (Wrigley et al. 2005). A transznacionális kiskereskedelmi vállalatok erős beágyazódottságából ugyanakkor az is következik, hogy a befogadó területek (piacok) és a vállalatok között egy dinamikus kölcsönhatásrendszer alakul ki, melynek következtében a nemzetközi kereskedelmi láncok átformálják a helyi piacokat (pl. új fogyasztói kultúrát honosítanak meg), de mindeközben a helyi működési környezet visszahat rájuk (pl. lokális fogyasztói sajátosságok), ami a vállalat szervezeti felépítésében, működési stratégiájában is változásokat eredményezhet. A vállalat szervezeti felépítése és területi szerkezete tehát folyamatosan formálódik, (át)alakul, ami a telephelyek közötti kapcsolatok révén a vállalat teljes globális hálózatára hatással lehet (Lowe-Wrigley 2010).

A transznacionális vállalatok tehát erőteljesen beágyazódnak, függnek a helyi viszonyok, körülmények alakulásától, vagyis területi expanziójuk nem csak előnyökkel, hanem bizonyos kockázatokkal is jár. Felmerül tehát a kérdés, hogy mi az oka, melyek lehetnek a legfontosabb magyarázó tényezői a transznacionális vállalatok terjeszkedésének? A kérdésre a válasz a transznacionális vállalatok természetében és működési környezetében rejlik, ami alapvetően kapitalista jellegű, és ebből egyenesen következik, hogy e cégek legfontosabb célja a profit termelése (Dicken 2003). A kapitalista gazdaságban egy vállalat eredményességének legfontosabb mérőszáma a nyereség, ill. annak nagysága, ami megalapozza egy vállalat sikerét, míg a veszteséges vállalatok előbb-utóbb eltűnnek a piacról. A vállalatok tehát mindig profitra, illetve profitjuk növelésére törekednek, amit napjainkban többek között tevékenységeik globálissá, vagy nemzetközivé tételén keresztül valósítanak meg, melynek keretében immár globálisan törekednek bevételeik növelésére, illetve ezzel szemben kiadásaik csökkentésére. Természetesen a profitok növelése mellett a transznacionális vállalatok térhódításában egyéb tényezők is szerepet játszanak, mint például új piacok szerzése, piaci részesedésük növelése, új

beszerzési források felkutatása, de mindezek jelentősége másodlagosnak tekinthető a nyereség növeléséből fakadó hajtóerő mögött. Arról sem feledkezhetünk meg, hogy a helyi működési környezettől való függőség bár kockázatokat jelent a transznacionális vállalatok számára, azonban gyors reagálási képességük (a telephelyek hálózatának gyors átstrukturálása) egyfajta védelmet is biztosít számukra, hiszen a több lábbon álló hálózat kevésbé sérülékeny, jobban ki tudja védeni a helyi szinten jelentkező esetleges negatív hatásokat. Végül, de nem utolsó sorban a vállalatok nemzetköziesedése működésüket is hatékonyabbá teheti, hiszen a cégek ennek során egy sajátos tudástökére⁷ is szert tesznek, ami a vállalaton belüli tudástranzfer révén előnyt jelenthet számukra a versenytársakkal szemben és sikeresebbé teheti őket az új piacokon való megjelenésben is (Currah-Wrigley 2004; Lowe-Wrigley 2010; Wrigley-Currah 2006).

A VILÁG LEGNAGYOBB KISKERESKEDELMI VÁLLALATAI NAPJAINKBAN

A londoni alapítású, de mára globálissá vált Deloitte cégcsoport – amely többek között könyvvizsgálattal, adó- és pénzügyi tanácsadással foglalkozik – ausztrál leányvállalata évről-évre megjelenteti kiadványát⁸ (Global Powers of Retailing⁹ címmel), melyben a világ 250 legnagyobb árbevételű kiskereskedelmi vállalatának adatait mutatják be. A világ (árbevétel szerint) legnagyobb kiskereskedelmi vállalatai és a legnagyobb transznacionális kiskereskedelmi cégek között természetesen nem tehetünk egyenlőség jelet, hiszen közöttük számos olyan is található, amely kizárólag egy országban működik, ennek ellenére mégis szembeűnő, hogy a legnagyobb kiskereskedelmi vállalatok és a transznacionális kiskereskedelmi cégek köre között számottevő átfedés tapasztalható (Currah-Wrigley 2004). Ez utóbbi megállapítást látszik alátámasztani, hogy a Deloitte által közölt adatok elemzése alapján (2. táblázat) a világ legnagyobb kiskereskedelmi vállalatai között az első ötven legnagyobb árbevételű cég volt jelen átlagosan a legtöbb országban. Hasonlóan magas szám jellemzi a top 100 második felét (51-100. hely) is, az ettől kisebb árbevételű vállalatok azonban már átlagosan kevesebb országban tevékenykedtek. Ezek az adatok tehát arra engednek következtetni, hogy van bizonyos mértékű összefüggés a vállalatok árbevétel szerinti nagysága és nemzetköziesedettség között. Nyilvánvaló, hogy a két tényező kölcsönösen hat egymásra, hiszen a nagyobb árbevétel tőkét biztosíthat a vállalat külföldi befektetései, terjeszkedése számára, ugyanakkor a külföldi tevékenységekből származó bevételek tovább növelhetik a vállalat forgalmát. Az adatok azonban azt is mutatják, hogy a nagy árbevétel eléréséhez nem feltétlenül szükséges külföldi piacokra lépni (illetve a vállalatok nem feltétlenül látják szükségesnek a nemzetközi terjeszkedést), hiszen a 250 cég között minden kategóriában előfordulnak olyanok, amelyek csak belföldön tevékenykednek. Ráadásul éppen a 100 legnagyobb árbevételű cég esetében a legnagyobb az adatok szórása, illetve terjedelme, ami azt mutatja, hogy ebben a kategóriában a legváltozatosabb a kép, hiszen egyaránt előfordul olyan vállalat, amely a Föld 90 országában van jelen és olyan is, amely csak saját székhelyeként szolgáló országában működik.

⁷ Ez a tudástőke a terjeszkedési folyamattal együtt járó folyamatos tanulásból származik (pl. a logisztikában, a beszállítókkal való tárgyalásokban stb.).

⁸ http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Australia/Local%20Assets/Documents/Industries/Consumer%20business/Deloitte_Global_Powers_of_Retail_2013.pdf

⁹ A kiskereskedelem globális hatalmai

2. táblázat A világ 250 legnagyobb árbevételű kiskereskedelmi vállalatai működési helyeül szolgáló országok számának statisztikai jellemzői a cégek árbevétel szerint képzett rangsora szerint (2011-es adatok)
 Table 2. Statistical characteristics of the number of countries where the world's top 250 retail TNCs (ranked by total revenues) are present (2011 data)

		A cégek árbevétel szerint elfoglalt pozíciói					
		1-50	51-100	101-150	151-200	201-250	1-250
Az országok száma, ahol jelen vannak	átlag	12,34	12	6,1	5,52	8,72	8,92
	medián	5	4	2	1	2	2,5
	minimum	1	1	1	1	1	1
	maximum	87	90	55	68	72	90
	szórás	18,52	18,09	9,93	12,87	13,41	14,89

Forrás: Deloitte – Global Powers of Retailing, 2013 alapján saját számítás

A 10 legnagyobb árbevételű cég (3. táblázat) részletes elemzése is azt mutatja, hogy a legnagyobbak egyben a leginkább globálisak is, hiszen azon országok átlagos száma, ahol jelen vannak esetükben majdnem eléri a 17-et, míg a 250 vállalatra számított átlag „csak” 8,9. A 10 legnagyobb kiskereskedelmi vállalat közül mindössze egy olyan van (Kroger), amely nem transznacionális vállalat, hiszen csak az Egyesült Államokban van jelen, ezzel szemben a német Metro és a francia Carrefour jelentik a másik végétet, ők egyaránt 33 országban végeznek kereskedelmi tevékenységet. A külföldi tevékenységből származó bevételek aránya a top 10-ben átlagosan majdnem eléri az egyharmadot, míg a 250 vállalat bevételeinek átlagosan kevesebb mint egynegyede származik külföldről. A külföldi bevételek aránya a német Metro, Lidl és Aldi, valamint a francia érdekeltségű Carrefour esetében volt a legmagasabb, mindegyiküknél 50% fölötti részesedéssel.

3. táblázat A világ 10 legnagyobb árbevételű kiskereskedelmi vállalatának néhány jellemzője
 Table 3. Some characteristics of the world's top 10 retail TNCs ranked by total revenues

vállalat	kiskereskedelmi árbevétel (mrd dollár)	külföldi értékesítés aránya	országok száma, ahol jelen van	székhely
Wal-Mart	447	28,4%	28	Egyesült Államok
Carrefour	113	56,7%	33	Franciaország
Tesco	102	34,5%	13	Egyesült Királyság
Metro	93	61,1%	33	Németország
Kroger	90	-	1	Egyesült Államok
Costco	89	27%	9	Egyesült Államok
Lidl	88	55,8%	26	Németország
Aldi	73	57,1%	17	Németország
Walgreen	72	1,5%	2	Egyesült Államok
Home Depot	70	11,4%	5	Egyesült Államok

Forrás: Deloitte – Global Powers of Retailing, 2013

A legnagyobb árbevételű cégek nemzetköziesedésében azonban számottevő különbség mutatkozik aszerint, hogy hol található a székhelyük (4. táblázat). Az európai székhellyel rendelkező vállalatok működnek leginkább nemzetközi keretek között, hiszen átlagosan csaknem 15 országban vannak jelen, közöttük található azok, amelyek a legtöbb országban végeznek tevékenységet, ugyanakkor ebben a csoportban a legnagyobb az adatok szórása. Az európai cégek magas fokú nemzetköziesedtségét mutatja az is, hogy amennyiben a vállalatokat nem árbevételük nagysága, hanem azon országok száma szerint rangsoroljuk, akkor az első tizenben 8 európai székhelyű vállalat található és

csak egy-egy észak-amerikai és ázsiai. Az észak-amerikai székhelyű vállalatok átlagosan alig több mint 6 országban vannak jelen és a legnagyobb mértékben nemzetköziesedett cég is „mindössze” 5 országban végez tevékenységet. Az ázsiai székhellyel működő cégek átlagosan valamivel több mint 5 országban vannak jelen, míg a többi kontinensen (Latin-Amerika, Afrika, Ausztrália) székelő cégek tekinthetők a legkevésbé globalizáltak.

4. táblázat A világ 250 legnagyobb árbevételű kiskereskedelmi vállalatai működési helyeül szolgáló országok számának statisztikai jellemzői a cégek székhelye szerint (2011-es adatok)

Table 4. Statistical characteristics of the number of countries where the world's top 250 retail TNCs (ranked by total revenues) are present according to the location of their headquarters (2011 data)

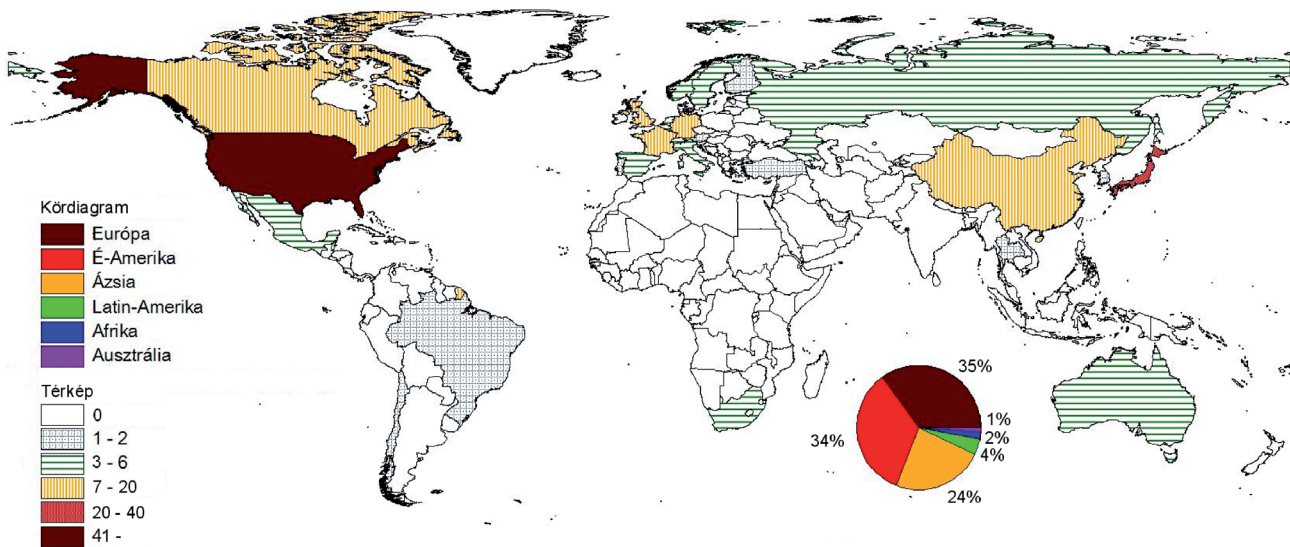
	átlag	medián	minimum	maximum	szórás
Európa	14,9	7	1	90	20
Észak-Amerika	6,2	2	1	50	10,1
Ázsia	5,2	1	1	72	11
Többi kontinens	4,8	2	1	18	5,5

Forrás: Deloitte – Global Powers of Retailing, 2013 alapján saját számítás

A legnagyobb kiskereskedelmi vállalatok földrajzi elhelyezkedésében és árbevételében igen jelentős koncentráció figyelhető meg. Ez már abból az adatból is kitűnik, hogy a legnagyobb vállalat, a Wal-Mart árbevétele önmagában is több mint 10%-át adta a 250 legnagyobb cég összes árbevételének. A tíz legnagyobb árbevételű vállalat pedig a 250 vállalat összes bevételeinek a 29%-át tette ki. A területi koncentrációt jól jelzi, hogy a 10 legnagyobb kiskereskedelmi vállalat felének az Amerikai Egyesült Államokban van a székhelye, háromnak Németországban, egynek Franciaországban, egynek pedig az Egyesült Királyságban.

Amennyiben vizsgálatunkat a 10 legnagyobb árbevétellel rendelkező kiskereskedelmi vállalatról kiterjesztjük a 250 legnagyobbra, akkor azt tapasztaljuk, hogy 35%-uknak Európában, 34%-uknak Észak-Amerikában, 24%-uknak pedig Ázsiában található a székhelye, ezzel szemben Latin-Amerika (4%), Afrika (2%) és Ausztrália (1%) részesedése elhanyagolható (*I. ábra*). Szintén beszédes adat, hogy a 250 legnagyobb vállalat több mint felének a székhelye a világ három gazdasági és politikai szempontból meghatározó szerepet betöltő országában (Egyesült Államok, Japán, Németország) található. Európában Németország mellett az Egyesült Királyság és Franciaország tölt be meghatározó szerepet, Észak-Amerikában az Egyesült Államok mellett Kanada szerepe számottevő, míg Ázsiában Japán arnyékában Kína (Hong Konggal és Tajvannal együtt) foglalja el a második pozíciót. Latin-Amerikában Mexikó, Brazília és Chile adnak otthont a legnagyobb kiskereskedelmi vállalatoknak, míg Afrikában egyedül a Dél-Afrikai Köztársaságban található globális léptékkel mérve jelentős kiskereskedelmi vállalati központok. A jelenlegi földrajzi kép az általános társadalmi-gazdasági fejlettség mellett annak a kiskereskedelmi átalakulási folyamatnak (koncentráció) az eredményét is visszatükrözi, amely (az előzőekben ismertett módon) az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában az 1990-es évektől fokozatosan létrehozta a napjainkig meghatározó szerepet játszó kiskereskedelmi „vállalatbirodalmakat”.

1. ábra A világ 250 legnagyobb (árbevétel szerint) kiskereskedelmi vállalati székhelyének földrajzi megoszlása
 Figure 1. Geographical distribution of the headquarters of the world's top 250 retail TNCs (ranked by total revenues)



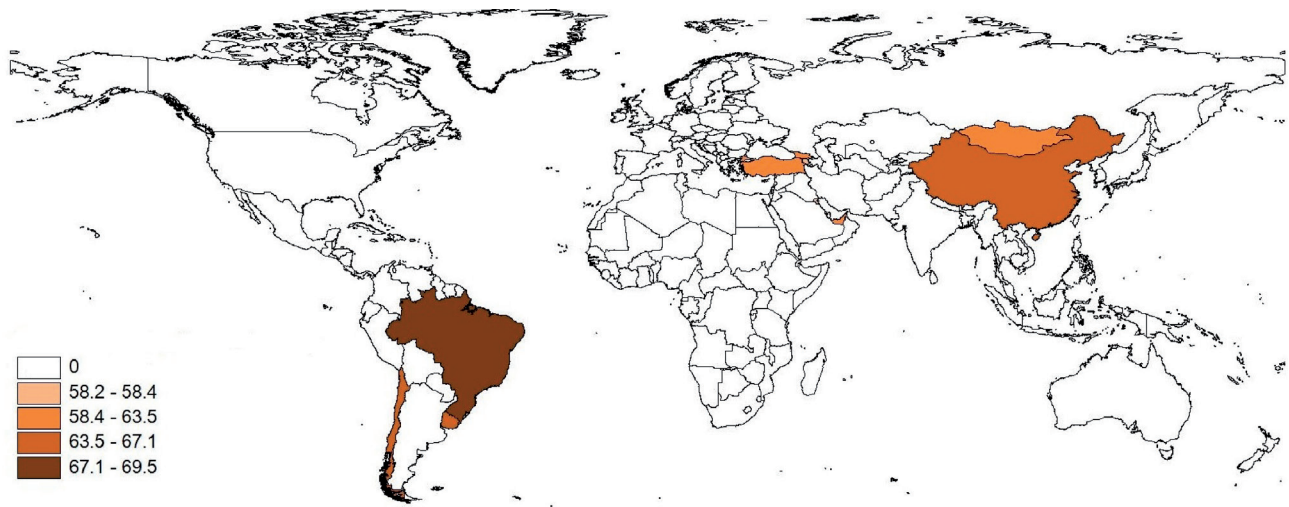
Forrás: Deloitte – Global Powers of Retailing, 2013 alapján saját szerkesztés

Az előző fejezetben rámutattunk, hogy az 1990-es évektől a kiskereskedelmi vállalatok nemzetközi terjeszkedésében a feltörekvő országok által kínált nagyobb profitot, gyorsabb megtérülést ígérő befektetési lehetőségek játszották az egyik legmeghatározóbb szerepet. Ráadásul a globális szereplők számának emelkedésével párhuzamosan a vállalatok közötti globális verseny is erősödött, ami tovább emelte a telephelyválasztás jelentőségét a vállalatok üzletpolitikájában (Bernek 2001). Az amerikai székhelyű globális tanácsadó cég, az A. T. Kearney, által évente publikált globális kiskereskedelem fejlődési index (Global Retail Development Index¹⁰), amelyben a világ 30 leggyorsabban fejlődő kiskereskedelmi piacát rangsorolják, 2013-as kiadásának tanúsága szerint napjainkban is a feltörekvő piacú országok kínálják a legkedvezőbb befektetési lehetőségeket, hiszen Latin-Amerika és Ázsia áll az élen (2. ábra) e tekintetben. Brazília és Kína esetében a jelentős méretű és folyamatosan növekvő belső piac a legfontosabb tényező, a Közel-Keleten (Kuvait, Egyesült Arab Emírségek) az olajexportból származó bevételek következtében a luxus-kiskereskedők találhatják meg a számításaikat, míg néhány kisebb népességű ország esetében (pl. Mongólia, Örményország, Grúzia) a viszonylag korán lépő befektetők szerezhettek versenyelőnyt vetélytársaikkal szemben, illetve használhatják „ugródeszkaként” ezeket az országokat ahhoz, hogy megalapozzák további terjeszkedésüket a régió többi országában.

¹⁰ <http://www.atkearney.com/consumer-products-retail/global-retail-development-index>. Az index értékének kiszámításakor összesen 25 makrogazdasági és kiskereskedelem specifikus mutatószámot vesznek alapul, amelynek célja, hogy hozzájáruljon a vállalatokat globális üzletpolitikájának a sikerességéhez és felhívja a figyelmet azokra a piacokra, amelyek a legjobb potenciális befektetési célpontoknak számítanak.

2. ábra A 10 legjobb befektetési lehetőséget kínáló ország a kiskereskedelmi vállalatok számára 2013-ban
(pontérték: 100: legjobb 0: legrosszabb)

Figure 2. The top 10 countries providing the best opportunities for retail expansion in 2013
(points: 100: best 0: worst)

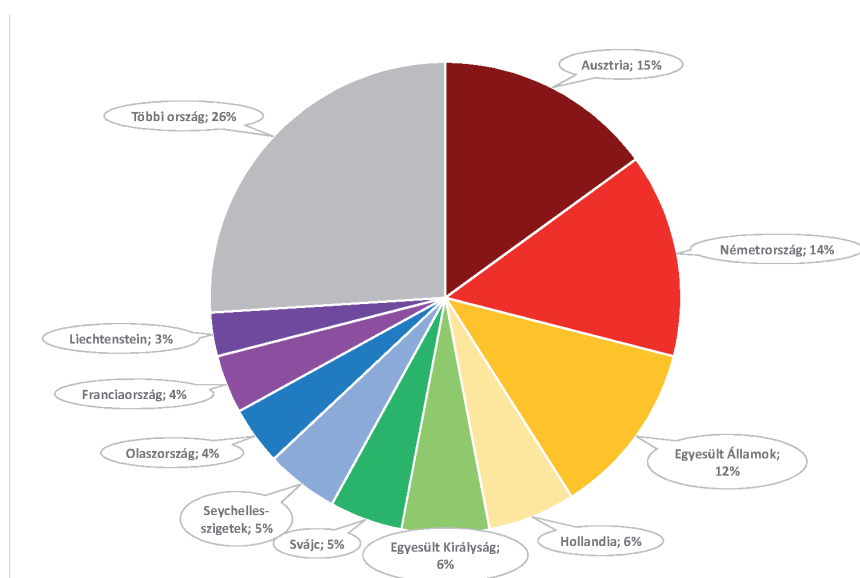


Forrás: A. T. Kearney Global Retail Development Index 2013 alapján saját szerkesztés

MAGYARORSZÁG ÉS A „MULTIK”

A transznacionális vállalatok, pontosabban azok leányvállalatainak megjelenése a rendszerváltást követően vett nagy lendületet Magyarországon köszönhetően a privatizációnak és a külföldi tőkebefektetéseknek. A Központi Statisztikai Hivatal adatai (KSH, 2012a) szerint 2009-ben Magyarországon összesen (a mezőgazdasági és a pénzügyi nemzetgazdasági ágak adatai nélkül) több mint 18 ezer külföldi irányítású vállalkozás (leányvállalat) működött, ami az összes Magyarországon működő vállalkozás 3,3%-ának felelt meg. Gazdasági jelentőségük azonban messze felülmúlta számarányukat, hiszen ugyanekkor az ország teljes éves termelési értékének több mint a felét állították elő. A Magyarországon működő külföldi irányítás alá tartozó vállalkozások legtöbbször (33,9%) kereskedelemmel foglalkozott és a kiskereskedelmi vállalatok voltak a legnagyobb foglalkoztatók körükben. A Magyarországon működő külföldi leányvállalatok irányításában 2009-ben mintegy száz országban lévő tulajdonosi/irányító szervezet vett részt, ezek többségének (61,4%) székhelye az Európai Unió valamely tagállamában helyezkedett el. A stratégiai döntések meghozatalában tehát erős területi koncentráció figyelhető meg, hiszen a hazánkban működő leányvállalatok székhelyének csaknem háromnegyede mindössze 10 országban volt (3. ábra). Ezek közül legjelentősebb az Európai Unión belül Németország, Ausztria, Hollandia, Egyesült Királyság, Franciaország és Olaszország, az EU-n kívül pedig az Egyesült Államok, Svájc, Liechtenstein és a Seychelles-szigetek. A bolti kiskereskedelemben a legtöbb külföldi irányítású vállalat székhelye Németországhoz, Ausztriához, Nagy-Britanniához és Franciaországhoz kötődött.

3. ábra A Magyarországon működő külföldi irányítású vállalatok irányító központjainak földrajzi megoszlása, 2009
 Figure 3. Geographical distribution of the headquarters of corporations in Hungary under foreign control in 2009



Forrás: KSH, 2012a

A külföldi tőkebefektetések az 1990-es évektől a hazai kiskereskedelmi szektort is elérték (Nagy 1996), melynek eredményeképpen az ágazat szervezeti és térszerkezeti felépítése alapvetően átalakult (Nagy 2010), új kiskereskedelmi csatornák (bevásárlóközpontok, hiper- és szupermarketek, diszkont áruházak) jelentek meg, megváltoztak a fogyasztói igények és szokások (Sikos-Hoffmann 2004). A változások következtében a hazai kiskereskedelmi forgalom egyre nagyobb hányada koncentrálódik a sokszor transznacionális vállalatok irányítása alatt álló üzletláncokba, bevásárlóközpontokba. Napjainkban a külföldi ellenőrzés alatt álló Magyarországon működő kiskereskedelmi vállalkozások szerepét jól mutatja, hogy míg számarányuk a hazai vállalkozásokhoz viszonyítva csak 1,9%, addig a foglalkoztatottak számából 24,9%-kal, az árbevételből 46,8%-kal, a beruházásokból 64,2%-kal, az ágazat összes jegyzett tőkéjéből pedig 72%-kal részesednek (KSH 2012b).

A 2013-as adatok alapján Magyarország tíz legnagyobb árbevételrel rendelkező kiskereskedelmi hálózata között hét külföldi érdekeltségű és három hazai található (5. táblázat). A külföldi érdekeltségű transznacionális kiskereskedelmi vállalatok döntő része még az 1990-es évek első felében jelent meg a magyarországi piacon, ami egybeesett e cégek (korábban ismertetett) nemzetköziesedésének első jelentős hullámával, illetve a magyarországi rendszerváltás és piacnyitás (privatizáció, liberalizáció) időszakával. Az ezredforduló után a legnagyobbak közé már csak három új külföldi szereplő – az Auchan és a Lidl (2004), valamint a válság időszakában (2008) terjeszkedésbe fogó Aldi – tudott betörni. Az adatokból kitűnik, hogy a külföldiek között kizárólag nyugat-európai székhellyel rendelkező cégeket találunk, melyek közül a német érdekeltségűek száma (4) a legnagyobb, vagyis a magyar gazdaság más szektoraihoz hasonlóan a német befektetések a kiskereskedelemben is meghatározóak. Ennek ellenére a forgalom nagysága alapján mégsem a német érdekeltségű láncok állnak az élen a külföldiek között, hanem a brit székhellyel rendelkező Tesco, a hollandiai központú Spar és a francia érdekeltségű Auchan.

5. táblázat A 10 legnagyobb árbevételű Magyarországon (is) működő FMCG¹¹ lánc néhány jellemzője
Table 5. Some characteristics of the top 10 (ranked by total revenues) FMCG retailers in Hungary

	Rangsor az összes bruttó magyarországi forgalom alapján			Magyarországi összes bruttó forgalom (mrd Ft)		Magyarországi üzletszám			székhely ország*	országok száma, ahol jelen van (2013)	Magyarországi jelenlét
	2013	2007	változás (2007-13)	2013	2007	2013 (db)	2007 (db)	változás 2007=100%			
Tesco	1	1	0	704,7	554,9	220	122	180,3%	UK	12	1994 -
COOP	2	3	1	550	440	5480	5283	103,7%	H	1	1995 -
CBA	3	2	-1	521,4	525	2538	2924	86,8%	H	7	1992 -
Spar	4	5	1	453,7	284,5	401	204	196,6%	NL	35	1990 -
Reál	5	4	-1	370	331	2314	2310	100,2%	H	1	2001 -
Auchan	6	6	0	275,7	212	19	10	190,0%	F	12	2004 -
Lidl	7	8	1	262,9	124,1	159	90	176,7%	D	28	2004 -
Penny Market	8	7	-1	196,2	145,1	193	163	118,4%	D	7	1996 -
Aldi	9	-	-	97,8	-	93	-	-	D	17	2008 -
DM	10	12	2	67	53,1	258	206	125,2%	D	12	1993 -
Cora	-	9	-	-	118,8	-	7	-	B	4	1995 - 2012
Plus	-	10	-	-	106,8	-	172	-	D	-**	1992 - 2008

Magyarázat: *B: Belgium, D: Németország, F: Franciaország, H: Magyarország, NL: Hollandia, UK: Egyesült Királyság

**A Plus lánc 2010-ben megszűnt.

Headquarter: B: Belgium, D: Germany, F: France, H: Hungary, NL: Netherlands, UK: United Kingdom

**Plus discount chain was dissolved in 2010.

Forrás: Nielsen piackutató, Trade magazin, vállalati honlapok, egyéb internetes források

A legnagyobb magyarországi láncok között három hazai tulajdonú is található, jól mutatja, hogy a nemzetközi terjeszkedést folytató kiskereskedelmi vállalatoknak a belföldi tulajdonú láncok is komoly kihívói lehetnek, ezért üzletpolitikájukban a nemzetközi (olykor globális) versenytársak mellett őket sem hagyhatják figyelmen kívül. A legnagyobb hazai láncok (COOP, CBA) az 1990-es évek elején jöttek létre, melyek kis beszerzési szövetségekként indultak, majd fokozatosan egyre nagyobb láncokká váltak. Tulajdonképpen ezeken az alapokon jött létre 2001-ben a CBA-ból kivált cégek által megalapított Reál Hungária beszerzési és értékesítési társaság, amely 2013-ban az ötödik legnagyobb forgalmú lánc volt. A hazai tulajdonú láncok a „sok kicsi sokra megy” elve alapján működnek, azaz a kis boltok összefogásában, a közös beszerzésben és értékesítésben rejlik erejük, amit jól mutat, hogy míg külföldi vetélytársaik néhány száz üzletből álló hálózattal érnek el nagyságrendileg hozzájuk hasonló forgalmat, addig a hazai láncoknak ehhez több ezres üzletszámra van szükségük. A három hazai lánc közül egyedül a CBA működik nemzetközi szinten is, amely az ezredforduló után kezdett terjeszkedésbe Magyarország határain túl is, miután felvette a kapcsolatot Európa egyik legnagyobb

¹¹ Az FMCG az angol Fast-Moving Consumer Goods rövidítése, ami magyarul gyorsan forgó, vagy napi fogyasztási cikket jelent, ide tartoznak például a tejtermékek, húskészítmények, testápolási szerek, üdítőitalok.

kereskedelmi szövetségével, a németországi EDEKA-val, amely jelentősen elősegítette ezt a folyamatot. Ennek eredményeképpen napjainkban a CBA hat külföldi országban (Bulgária, Csehország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Szerbia) van jelen. A hazai láncok nélkülözhetetlen szerepet töltenek be a kis lélekszámú települések, vidékies jellegű térségek ellátásában, mivel az üzlethálózatok eltérő felépítéséből, terjeszkedési stratégiájából fakadóan a külföldi érdekeltségű láncok elsősorban a településhierarchia magasabb fokán álló városokban jelennek meg (Tiner 2010; Tömöri 2008, 2009)

Magyarországon a válság éveitől a napi fogyasztási cikkek forgalmazó legnagyobb üzletláncok élmezőnye viszonylag stabil maradt, mindazonáltal az ágazat nem maradt mentes az átrendeződésektől sem (5. táblázat). A lista első nyolc helyén számottevő változás nem történt, hiszen 2013-ban is ugyanazok a láncok szerepeltek az élen, amelyek már 2007-ben is a legnagyobbaknak számítottak. Ebben a körben csupán egy-egy lánc egymáshoz viszonyított pozíciójában következett be elmozdulás. A 2007-es adatokhoz képest egy helyet rontott pozícióján a CBA, a Reál és a Penny Market, ezzel szemben a COOP, a Spar és a Lidl egy hellyel előbbre tudott kerülni, míg a Tesco és az Auchan megőrizték korábbi helyezését. Az adatok alapján megfigyelhető, hogy azok a láncok, amelyek javítottak korábbi helyezésükön általában jelentős mértékben bővítették üzlethálózatukat, míg a hátrább sorolódott láncokat mérsékeltebb bővítési ütem jellemezte, sőt a CBA üzleteinek száma csökkent a vizsgált időszakban. A lista utolsó helyein nagyobb átrendeződések következtek be, amelyek más üzletláncokra is hatással voltak. Ezek közül az egyik legfontosabb a német Aldi diszkontáruházláncnak a megjelenése, amely 2008-ban új szereplőként lépett a magyarországi piacra és igen intenzív terjeszkedésének köszönhetően 2013-ra a kilencedik legnagyobb forgalmú üzletláncává vált. 2008-ban egy másik jelentős esemény is bekövetkezett, a német érdekeltségű Plus üzletlánc – amely 1992 óta volt jelen a hazai piacon – megszűnt és beintegrálódott a Spar csoport üzleteibe. Az integráció fontos szerepet játszott abban, hogy a Spar csoport üzleteinek száma és forgalma jelentősen bővült, így egy helyet javítva 2007-es pozícióján Magyarország negyedik legnagyobb láncává vált. A gazdasági válság következtében csökkenő kereslet és a láncok között élesedő verseny hatására a Cora üzletlánc is beszüntette magyarországi tevékenységét, áruházait 2012-től az Auchan vette át, amely ennek köszönhetően hét egységgel bővítette üzlethálózatát. A Cora áruházak átvétele ugyanakkor csak mérsékelt forgalomnövekedést eredményezett, így az Auchan megőrizte hatodik pozícióját. Az átrendeződések eredményeképpen a DM - Drogerie Markt két pozíciót tudott javítani, hiszen a közvetlenül előtte álló két lánc (Cora, Plus) az előbb említett folyamatok következtében megszűnt, ill. beolvadt más láncokba. Megemlítjük még, hogy a válság előtt (2007) számottevő forgalmat bonyolító Match és Profi üzletláncok ugyancsak megszűntek, üzleteik egy részét 2012 őszétől a CBA, Coop és Spar vették át, ami tovább erősítette a hazai kiskereskedelemben már a válság előtt is folyamatban lévő koncentrációs tendenciákat.

KÖVETKEZTETÉSEK

Az 1980-as, 1990-es évektől a fejlett országok kiskereskedelmi szektora jelentős átalakuláson ment keresztül, ami az erősödő koncentráció következtében egyre nagyobb vállalatok létrejöttét eredményezte. Ezt a folyamatot a legnagyobb kiskereskedelmi vállalatok irányító központjainak földrajzi elhelyezkedése is visszatükrözi, melyet mind a mai napig erős területi koncentráció jellemez, hiszen

többségük Nyugat-Európában, Észak-Amerikában és Japánban található. A nagyvállalatok külföldi befektetései révén egyre terebélyesedő nemzetközi, illetve globális (értékesítési, beszállítói) hálózatok formálódtak, melyek eredményeképpen az 1990-es évekre a kiskereskedelem, illetve a transznacionális kiskereskedelmi vállalatok a világgazdaság globalizálódásának egyik meghatározó hajtóerői lettek. A kiskereskedelmi vállalatok nemzetközi terjeszkedésének fő mozgatórugóját a globalizálódásban rejlő előnyök kihasználásában találhatjuk meg, ami leginkább a feltörekvő piacú országokban végrehajtott – a fejlett országokhoz képest magasabb profitot ígérő – befektetéseken keresztül valósult meg. Magyarországot a rendszerváltást követő években érte el kiskereskedelemben realizálódó külföldi tőkebefektetések első hulláma, amely megindította a szektor átalakulását és napjainkra alapvetően megváltoztatta az ágazat erőviszonyait, a fogyasztói szokásokat és igényeket. Napjainkra a külföldi irányítás alatt álló kiskereskedelmi hálózatok Magyarországon is meghatározó szerepre tettek szert a napi fogyasztási cikkek kereskedelméből, jóllehet az elmúlt évek során három hazai tulajdonú lánc sikeresen be tudott integrálódni az erőteljesen koncentrálódó kiskereskedelmi rendszerbe. A gazdasági válság, a csökkenő kereslet és a mindezek következtében még inkább élesedő verseny a vállalati kivonulások, felvásárlások és összeolvadások révén további átalakulások sorozatát eredményezte a hazai kiskereskedelemben, folytatva, illetve erősítve az előző évek koncentrációs tendenciáit.

A 2008-2009-es pénzügyi-gazdasági világválság hatására bekövetkezett események tanulmányozása mellett, azonban ugyanolyan érdekes és fontos kérdés, hogy hosszú távon milyen változások következhetnek be a globális világgazdaságban és ezek hogyan befolyásolhatják a transznacionális vállalatokat. Erre a kérdésre nyilvánvalóan csak a jövőbeli kutatások adhatnak választ, mindenesetre egyes vélemények szerint (Simai 2010), a transznacionális vállalatok szerepe a nemzetközi gazdaságban – az őket ért jelentős veszteségek (különösen a pénzügyi szférában) ellenére – továbbra is olyan jelentős, hogy aligha képzelhető el, hogy a válság következtében a globális piacgazdaságnak olyan modellje alakuljon ki, ami ellentétes lenne a nemzetközi társaságok érdekeivel.

Véleményünk szerint a kiskereskedelem és a transznacionális vállalatok jövőbeli fejlődését három fő tényező határozhatja meg leginkább. Egyrészt az, hogy a válságot követően a világgazdaság képes lesz-e tartós, hosszú távon fenntartható relatíve magas növekedési pályára állni, amely alapot teremthet a fogyasztás bővülésére. Másrészt, a hagyományos kiskereskedelmi formáknak várhatóan egyre jelentősebb kihívással kell szembenézniük a dinamikus növekvő online vásárlási lehetőségek és az ezek hatására megváltozó fogyasztói igények és elvárások következtében (Sikos 2013). Harmadrészt, kérdésként merül fel, hogy a válság idején a gazdaság működésébe való állami beavatkozások (pl. bankmentő csomagok, autóiipar támogatása, válságadók), vajon csak átmeneti, a válság idejére szóló intézkedések maradnak-e, vagy egy alapvető trendfordulót jeleznek, ami az állam szabályozó szerepének hosszú távú erősödését eredményezheti (Egedy 2012, Boros-Pál 2011), azaz a deregulációval jellemzett neoliberális gazdaságpolitikát ismételten egy erőteljesebb szabályozásra épülő rendszer követheti-e. A fent említett tényezők mindegyike rendkívül összetett, melyek feltárása jövőbeli tudományos kutatások feladatául szolgálhat, ugyanakkor a megfelelő, gyors és hatékony válaszok, alkalmazkodási stratégiák megtalálása, kidolgozása a kiskereskedelem szereplőinek is elemi érdekét képezi, hiszen jövőbeli sikerességük alapvetően ettől függ.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A kutatás a TÁMOP-4.2.4.A/2-11/1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

IRODALOM

- Berneke Á. (2001): A stratégiai földrajzi hely fogalma a transznacionális vállalatok nemzetközi üzletpolitikájában. *Tér és Társadalom* 15. (3-4): 1-9.
- Berneke Á. (2000): A globális világ „új gazdaságföldrajza”. *Tér és Társadalom* 14 (4): 87-107.
- Barta Gy., Berneke Á., Nagy G. (2003) A külföldi működőtőke- befektetések jelenlegi tendenciái és területi elmozdulásának esélyei Magyarországon. *Tér és Társadalom* 17 (4): 173-190.
- Boros L. – Pál V. (2011): A gazdasági válság hatásai és a rá adott válaszok különböző földrajzi léptékeken. In: *Földrajzi közlemények* 135 (1): 17-32.
- Currah, A. – Wrigley, N. (2004) Networks of organizational learning and adaptation in retail TNCs. *Global Networks* 4 (1): 1–23.
- Cséfalvay Z. (2004): *Globalizáció 2.0.* Nemzetközi Tankönyvkiadó, Budapest.
- Dawson, J.A. (2007) Scoping and conceptualising retailer internationalisation. *Journal of Economic Geography* 7: 373- 397
- Dicken, P. (2003): *Global shift.* Sage, London. pp. 198-237.
- Dicken, P. (1994): The Roepke Lecture in Economic Geography Global-Local Tensions: Firms and States in the Global Space-Economy. *Economic Geography* 70 (2): 101-128.
- Egedy T. (2012): A gazdasági válság hatásai városon innen és túl. *Területi statisztika*, 15. (4): 335-352.
- Humphrey, J. (2007): The supermarket revolution in developing countries: tidal wave or tough competitive struggle. *Journal of Economic Geography* 7: 433–450.
- Lowe, M. – Wrigley, N. (2010) The “Continuously Morphing” Retail TNC During Market Entry: Interpreting Tesco’s Expansion into the United States. *Economic Geography* 86 (4): 381-408.
- Nagy E. (1996): A kiskereskedelem terei Győrben. *Tér és Társadalom* (2-3):141-147.
- Nagy, E. (2010) Változó erőviszonyok – átalakuló terek. A kereskedelmi tőke térszerkezet-alkító szerepe az élelmiszer-ágazatban. In: Sikos T. T. szerk. *Fenntartható fogyasztás és növekedés határai – új trendek a kereskedelemben.* Selye János Egyetem Kutatóintézete, Gödöllő-Komárom, pp. 177-194.
- Reardon, T., Timmer, C. P., Barrett, C. B., Berdegue’, J. A. (2003): The rise of supermarkets in Africa, Asia and Latin America. *American Journal of Agricultural Economics* 85: 1140-1146.
- Reardon, T., Henson, S., Berdegue’, J. (2007): Proactive fast-tracking’ diffusion of supermarkets in developing countries: implications for market institutions and trade. *Journal of Economic Geography* 7: 399-431.
- Sikos T. T. (2013) Szükség van-e paradigmaváltásra a bevásárlóközpontok piacán? In: Sikos T Tamás (szerk.) *A válság hatása a kiskereskedelemre.* Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő. pp. 33-44.

- Sikos T. T. – Hoffmann I-né (2004): A fogyasztás új katedrálisai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest.
- Simai M. (2010): A világvállalatok és a globális válság: a multik jelene és jövője. *História* 32: 20-24.
- Tiner T. (2010) Kereskedelmi nagylétesítmények telephelyválasztási kritériumai Magyarországon. In: Sikos T. T. (szerk.) Fenntartható fogyasztás és növekedés határai – új trendek a kereskedelemben. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Gödöllő-Komárom. pp. 69-86.
- Tömöri M. (2009): Hipermarketek a magyarországi városhálózatban. In: Bajmócy P, Józsa K, Pócsi G (szerk.) Geográfus Doktoranduszok IX. Országos Konferenciája: társadalomföldrajzi előadások. CD-ROM
- Tömöri M. (2008): A magyarországi hipermarketek térbeli terjedésének vizsgálata. In: Szabó V, Orosz Z, Nagy R, Fazekas I (szerk.) IV. Magyar Földrajzi Konferencia. Debreceni Egyetem, Debrecen. pp. 375-381.
- Wrigley, N. – Coe, N. M. – Currah, A. (2005): Globalizing retail: conceptualizing the distribution-based transnational corporation (TNC). *Progress in Human Geography* 29. (4): 437-457.
- Wrigley, N – Currah, A. (2006): Globalizing retail and the ‘new e-economy’: The organizational challenge of e-commerce for the retail TNCs. *Geoforum* 37 pp. 340–351.
- Wrigley, N. – Lowe, M. (2010) The Globalization of Trade in Retail Services. Report commissioned by the OECD Trade Policy Linkages and Services Division for the OECD Experts Meeting on Distribution Services, Paris 17 November 2010. 39 p.

Adatok, statisztikák, fogalmak

- KSH (2012a): A Magyarországon működő külföldi irányítású leányvállalatok, 2008–2009. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- KSH (2012b): Jelentés a kiskereskedelem 2009-2011. évi teljesítményéről. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- [http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-corporations-\(TNC\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-corporations-(TNC).aspx)
- <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/Transnational-Corporations-Statistics.aspx>
- <http://www.atkearney.com/consumer-products-retail/global-retail-development-index>
- <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52629/transnationale-unternehmen>
- http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Australia/Local%20Assets/Documents/Industries/Consumer%20business/Deloitte_Global_Powers_of_Retail_2013.pdf
- http://www.unctad.org/Sections/dite_dir/docs/WIR2013/WIR13_webtab28.xls



Prokos Hedvig

Életnyomok a Lapisi Mészke Formációból

ABSZTRAKT

A bükkösi „Bükköskő” kőfejtőjének felhagyott részében 2010 tavaszán – sziklaomlás következtében – olyan nagyméretű réteglapok táródtak fel, amelyeken tömegesen fordulnak elő jó megtartású életnyomok. A leomlott blokkok rétegsorbeli helyzete rekonstruálható volt, így a leletek tudományos értékű feldolgozására nyílt lehetőség. További gyűjtést végeztem a Lapisi Mészke közeli, goricaivölgyi feltárásaiból. Mivel a közelmúltban olyan publikáció jelent meg (JAGLARZ & UCHMAN 2010), amely a hasonló életnyomokból újszerű fáciesértékelést adott, célul tűztem ki, hogy a bükkösi leleteket az újabb szempontok szerint értékelem.

Az értékelés során figyelembe vettem az egyes életnyomok jellemző képződési körülményeit, az előforduló életnyomok mennyiségét és rétegenkénti megoszlását. Tekintve, hogy hasonló életnyomegyüttesek találhatóak egyes német, lengyel és szardíniai területeken, az ott előforduló mintákat is összehasonlítottam a mecsekivel, valamint általános sztratigráfiai leírást követően azokat értékeltem. Ezek hasonló helyzete az elzárt lagunális helyzettől egészen külső rámpa fáciesig húzódik. Vizsgálataim és értékelésem alapján a négy helyről származó életnyomegyüttes karbonátos rámpán való helyzete egymással összefüggésben is viszonylag jól rekonstruálható. Mivel a vizsgált és összehasonlított területeken talált életnyomok összetétele igen hasonló, és tudomásom szerint az ilyen jellegű eredményeket bemutató munka még nem született, a tanulmányt időszerűnek tekintem.

ABSTRACT

After a rockfall in the abandoned part of the Bükköskő quarry (Mecsek Mountains, SW Hungary), in spring 2010 an approx. 2 meter tall section of the Lapis Limestone was revealed. The outcrop itself is referred to the Middle Triassic Muschelkalk lithofacies group. Even after the fall, it was possible to correlate the fallen beds with the succession. Due to the abundant trace fossil content found in the revealed beds, the rockfall provided an excellent opportunity for the paleoenvironmental reconstruction of the ichnoassemblages found. The other outcrop is located closely to the similarly abandoned Gorica-quarry.

The concept of this study lays on a recently published paper in which JAGLARZ & UCHMAN (2010) describe a quite similar Middle Triassic lithofacies group from the Tatricum, of which the trace fossils can be related to those found in the Lapis Limestone. They found that the studied ichnoassemblage can be related to a hypersaline environment. All of the compared outcrops – Mecsek, Tatricum, Sardinia, German Basin – were deposited on a carbonate ramp, with a transition from lagoonal to outer ramp position. Due to the very high similarity of the paleoenvironmental positions in which they were deposited, the comparison of the two ichnoassemblages and their correlation to other German-basin originated Middle Triassic Muschelkalk successions is offered. As there is no previous work analyzing the trace fossils of the Lapis Limestone, the correlation based on trace fossils, thus this work is accurate.

Kulcsszavak: karbonátrámpa, középső-triász, Muschelkalk, életnyomok, Magyarország
Key words: carbonate ramp, Middle Triassic, Muschelkalk, trace fossils, Hungary

BEVEZETÉS

A tanulmányban leírt életnyomegyüttes elsősorban a Bükkösd területéhez közel eső vasúti sínek melletti feltárásból került leírásra. A másik terület a gorikai kőfejtő területéről származik, azonban az e területről származó életnyomok rétegsorbeli helyzete nem rekonstruálható.

A vizsgált feltárások a Lapis Mészövet, annak a középső-triász sekély karbonátos rámpáján lerakódott üledéksorát tárják fel. JAGLARZ & UCHMAN (2010) egy rendkívül hasonló középső-triász mészkő (Nyugati-Kárpátok, Tátrikum) fáciesét – elsősorban az életnyomok alapján – túlsóvízinek tartja. A cikkben értékelt terület a Lapis Mésző képződési környezetéhez igen hasonló körülmények között, a Neotethys nyugati ágánál, annak északi oldalán, a középső-triász idején, sekélytengeri rámpán keletkezett. Részletesebben a két képződmény életnyomegyüttesének hasonlóságait vizsgáltam és értékeltem, továbbá az általános sztratigráfiai leírást követően összehasonlító elemzést írtam másik két területet is figyelembe véve. Az előfordulni vélt életnyomokról rövid leírást adtam, jelezve fáciesjelző szerepüket. Mivel az életnyomok jó fáciesjelzők, ezért egy ilyen jellegű munka további támpontokat adhat a képződési környezet pontosabb meghatározásához.

KUTATÁSTÖRTÉNET

Az életnyomok vizsgálata a környezeti rekonstrukció során hasznosítható leginkább. Meg kell említeni SEILACHER és REINECK nevét, akik a nyomfossziliák értékelésének és csoportosításának úttörői voltak. Magyarországon újabban BABINSZKI (2002, 2003) foglalkozik a témakörrel és gyakorlati alkalmazásával (BABINSZKI et al. 2003, KONRÁD et al. 2010). A Lapis Mésző életnyomaival említés szintjén foglalkoztak eddig, illetve a Tiszai-főegység és a germán kifejlődési terület összehasonlító vizsgálatában kaptak szerepet (BÉRCZINÉ et al. 2004, NAGY 1968, TÖRÖK 1993, 1997, 1998, 2000). A vizsgált bükkösdi kőfejtő részletes ismertetését KONRÁD & SEBE (2007) adta, a gorikai-völgyi feltárást környékének földtani felépítését KONRÁD & BUDAI (2009) vizsgálta.

MÓDSZERTAN

Az életnyomok földtani jelentőségét az adja, hogy mindig helyben keletkeztek (autochton helyezték), és gyakran jelzik szűk tartományát a környezeti tényezőknek. Az életnyomok jó fáciesjelző tulajdonsága következtében számos körülményre tudunk következtetni, amelyek az egykori élőlények életkörülményeit, s ezzel együtt az üledékképződés környezetét is meghatározták. Ilyenek például az aljzat keménysége, a vízmélység, hőmérséklet, sótartalom, oxigénellátottság, vízmozgatottság. E nyomoknak egyes szervezetcsoportokhoz kötése, sekély- vagy mélyvízi eredetüknek az eldöntése a jelenkori szervezetek életmódjának alapos ismeretén kívül a befogadó rétegek és rétegsorok részletes petrográfiai–faciológiai elemzését követeli meg (BALOGH et al. 1991). És noha sziliciklasztos üledékekben igen elterjedt az életnyomok alapján történő korreláció, karbonátos üledékekben ez viszonylag ritka (KNAUST & COSTAMAGNA 2012). A határozást és értékelést elsősorban BENTON & HARPER (1997), BROMLEY (1996) és DOYLE (1996) (<http://www.es.ucl.ac.uk/tf/tracefl.html>. /2013-03-11/) és COLLINSON & THOMPSON (1982) munkái alapján végeztem. Kisebb mértékben hagyatkoztam JAGLARZ & UCHMAN (2010), KNAUST (2013) és KNAUST & COSTAMAGNA (2012) releváns publikációira is; valamint HASIOTIS (2013) összegzésére.

A LAPISI MÉSZŐ LITOLÓGIÁJA, FÁCIESE ÉS RÉTEGTANI HELYZETE

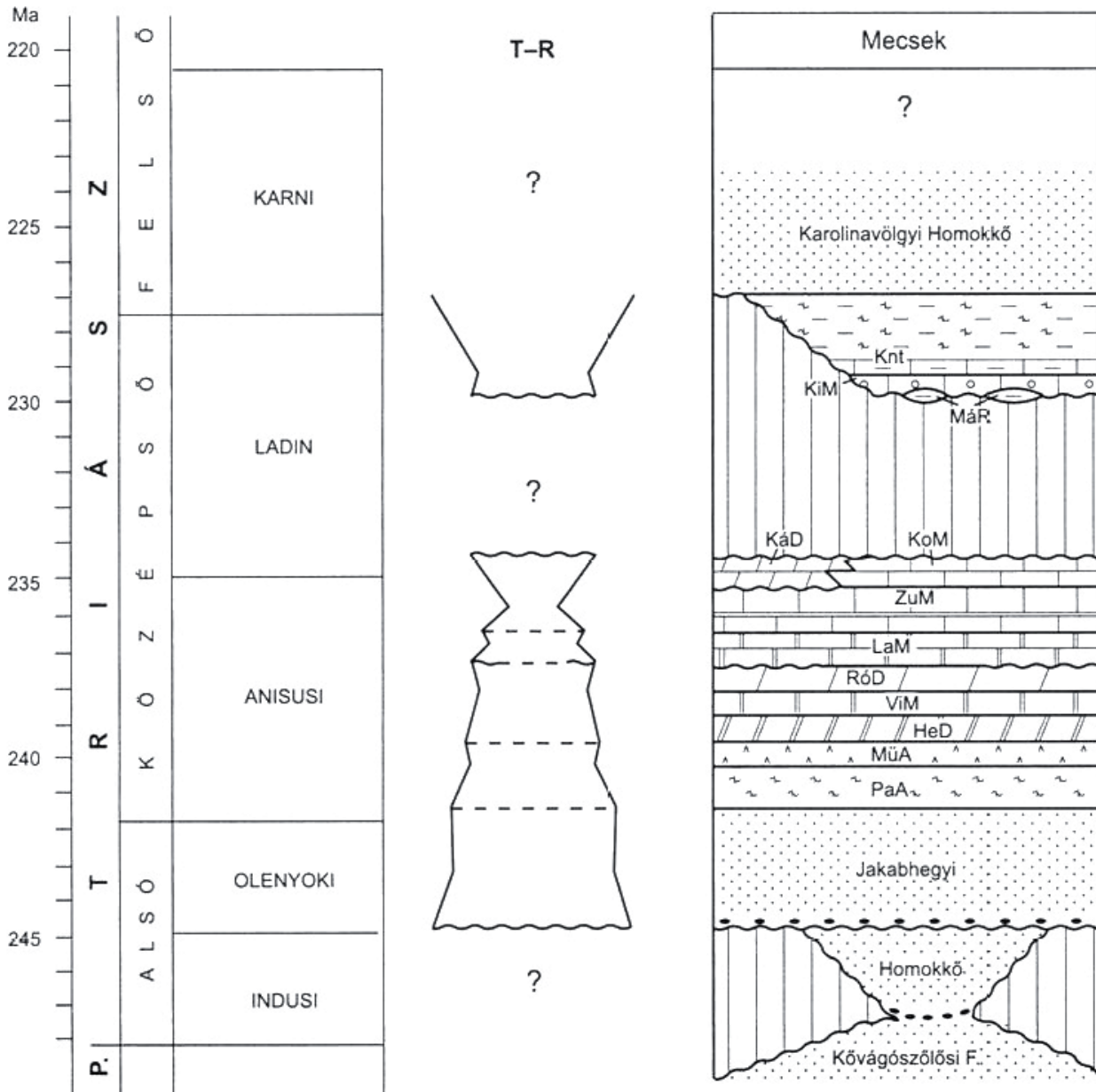
A Lapis Mésző Formáció a DK-dunántúli triász kifejlődés transzgressziós szakasza sekélytengeri karbonátos rétegsorának jellegzetes alkotója, amely uralkodóan szürke, sötétszürke színű, aprógumós, feregjáratos, esetenként laminált, korábban gutensteini típusúnak nevezett (RAKUSZ & STRAUZ 1953) mésző rétegekből áll. Alsó részében vékonyréteges és tömzsökben dolomitos, felfelé fokozatosan vastagpadossá válik (RÁLISCHNÉ et al. 1993). Első részletes leírását NAGY (1968) adta. A formációt jól elkülöníthető rétegtípusok jellemzik, ezek színe szürke, sötétszürke. Az aprógumós, feregjáratos, sötétszürke színű mésző a leggyakoribb. A gumók nagysága centiméteres. A vékonyabb, hullámos-lemezes rétegzésű mésző a germán típusú „wellenkalk” kifejlődés megfelelője. Gyakoriak a főként *crinoidea* illetve kagyló vázelemekből-töredékekből álló, néhány centiméter vagy deciméter vastagságú viharüledék-rétegek (TÖRÖK 1993, TÖRÖK & RÁLISCH-FELGENHAUER 1990) és a szeizmitnek tekinthető haránthasadásos rétegek (BÉRCZINÉ et al. 2004). A formáció korrelációját a távolabbi hasonló kifejlődésekkel HAAS et al. 2002 és GÖTZ et al. (2003) szekvenciasztratigráfiai módszerekkel finomította. A germán típusú triász kifejlődés Muschelkalkjának Wellenkalk mészőkövével azonosítható, amit SCHWARZ (1975) az alsó Muschelkalk legtípusosabb megjelenésének tekint és alulról felfelé a finomabbtól az erősebben laminált rétegződésbe való átmenet jellemzi. Megfelel a sziléziai kifejlődés Gogolin rétegeinek.

A Lapis Mésző Formáció képződése a kora-anisusi idejére tehető, meleg és egyre szárazabbá váló éghajlaton, amikor a korábbi sziliciklasztos rámpa karbonátos rámpává alakult át (BLEAHU et al. 1994, BÉRCZINÉ et al. 2004, KONRÁD 1998, KONRÁD et al. 2010). Viszonylag pontos kort csak a fedő Zuhányai Mészőre lehet meghatározni, ami a conodonta és ammonites fauna alapján a pelsoi alemelethez tartozik.

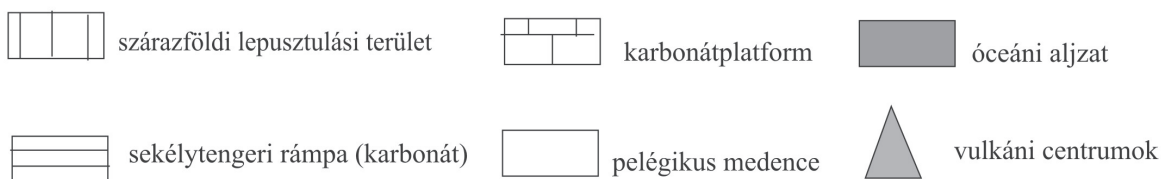
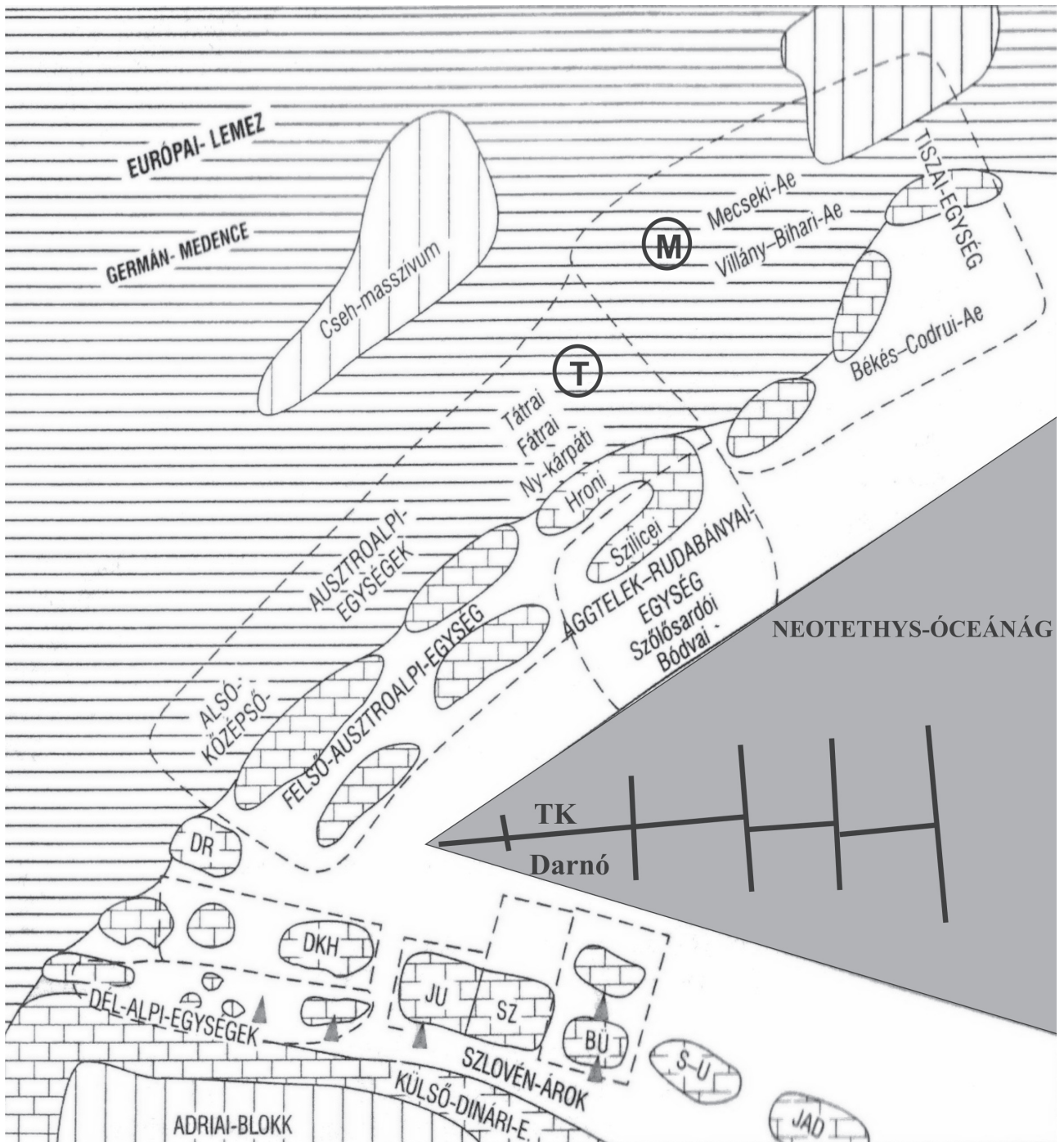
A formáció a Misinai Formációcsoport tagja (1-2. ábra), fekszik a Rókahegyi Dolomit, fedője a Zuhányai Mészke Formáció. Felső, vastagpados részét Tubesi Mészke Tagozat néven különítjük el. Kora alsó-anisusi, HAGDORN et al. (1997) *Dadocrinus crinoidea*-zónákat határoztak meg.

1. és 2. ábra. A Mecsek triász litosztratigráfiai egységei a transzgressziós-regressziós ciklusok (T-R) feltüntetésével (HAAS et al. 2002). Rövidítések: PaA – Patácsi Aleurolit; MüA – Magyarürögi Anhidrit; HeD - Hetvehelyi Dolomit F.; ViM – Viganvári Mészke; RóD – Rókahegyi Dolomit; LaM – Lapsi Mészke, ZuM – Zuhányai Mészke; KoM – Kozári M. F.; KáD - Káni Dolomit F.; KiM - „Kisréti Mészke”; Knt – Kantavári F.

Figure 1-2. Lithostratigraphic units of the Mecsek Triassic showing the transgressive-regressive cycles (T – R) (HAAS et al. 2002).



3. ábra. Középső-triász ösföldrajzi vázlat a Kárpát-medence aljzatát alkotó egységek rekonstruált helyzetével
(T: Tátrai egység; M: Mecseki egység) (HAAS J. 2004)
Figure 3. Paleoenvironmental sketch with the reconstructed units forming the ground of the Carpathian basin in the
Middle Triassic (T: Tatricum unit, M: Mecsek unit) (HAAS, J. 2004)



A LAPISI MÉSzkŐ ÉLETNYOMAI

Két közeli feltárás életnyomait tanulmányoztam: a Goricához vezető út melletti felhagyott kőfejtő (4. ábra) rétegsorát (7. ábra) és a felhagyott bükkösi kőfejtőben egy omlás során feltárt rétegsort (6. ábra).

4. ábra. A gyűjtési helyek és környezetük. 1: Bükkösdkő kőfejtő. 2: Goricai-völgy felhagyott kőfejtő
 Figure 4. Places from where the trace fossils were collected.



A Bükkösdkő kőfejtőben feltárt életnyomok

A kőfejtő déli, évtizedek óta felhagyott részében kőomlással tárult fel a gazdag ichnofosszília-együttes (5. ábra).

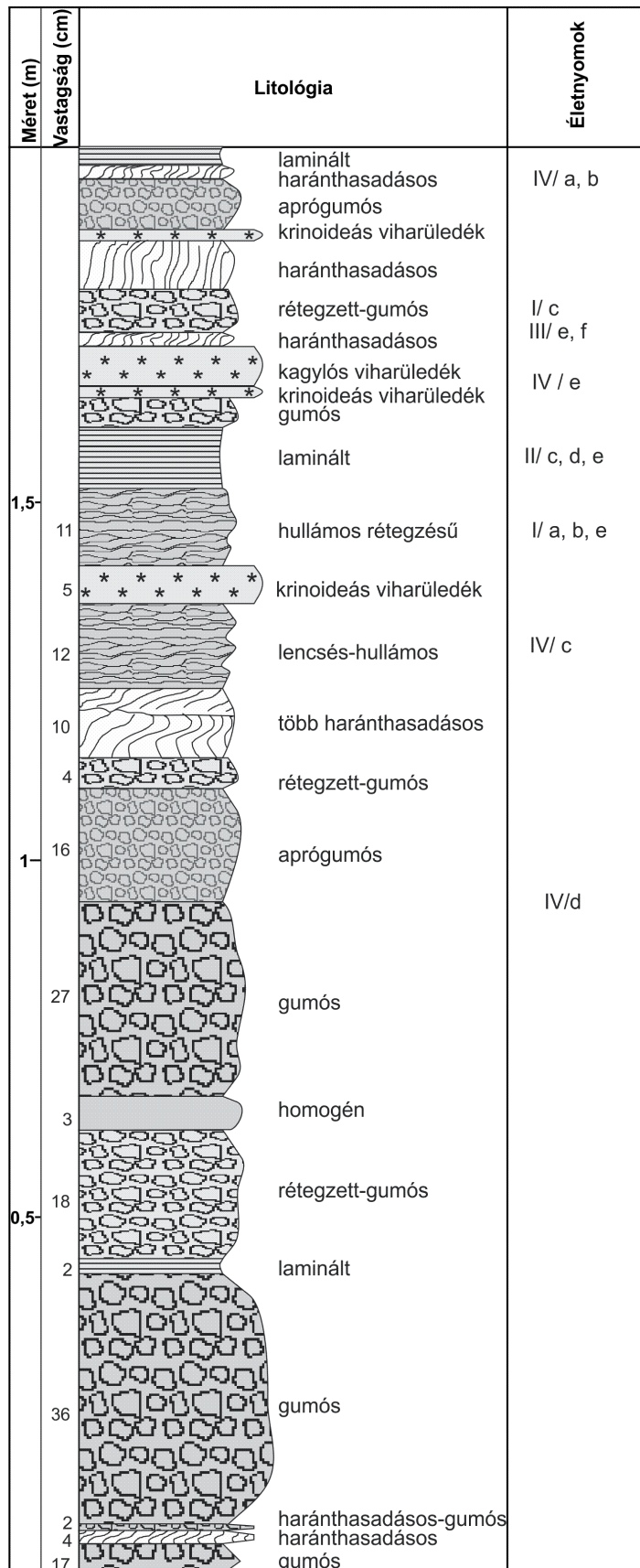
5. ábra. A Bükkösdkő kőfejtő területén található Lapis Mésző Formáció a 2010. évi tavaszi sziklaomlás előtt, illetve után, a leomlott tömb feltüntetésével (Fotó: KONRÁD Gy. 2008, 2010)

Figure 5. The Lapis Limestone Formation in the Bükkösdkő quarry before and after the rockfall in spring 2010 (Photo: KONRÁD, Gy. 2008, 2010)



A kőomlással feltárt rétegsor helyzete jól rekonstruálható volt (6. ábra). A leírás az eredeti rétegsorrend szerint történt.

6. ábra. A bükkösi kőfejtőben feltárt rétegsor a talált és részletezett életnyomok jelölésével (KONRÁD, Gy. 2015).
Figure 6. Graphic log of the Bükkösd quarry indicating the detailed trace fossils (KONRÁD, Gy. 2015)



1. réteg: A *Rhizocorallium* jellemző formája U-alakú. A vizsgált rétegfelületen látható életnyom baloldali szárának hossza 14,5 cm, a jobboldali 13,5 cm, az ív 4,5 cm, a száruk szélessége 1-1 cm, rétegbeli mélysége kb. 1 cm. Az életnyom mellett, baloldalon három darab 7 cm-es íves fosszília látható. Szélességük néhány mm, hosszuk 8 ill., 7-3 (felső-alsó szár) cm, rétegbeli mélységük 0,5-1 cm. Ezekhez hasonló, de ezekkel ellentétesen szétágazó nyom is látható, aminek hossza 3,5 cm. A *Rhizocorallium* alsó, szétnyíló szakaszán az életnyomot keresztezve, egy további maradvány látható, hossza 4,5 és 2,5 cm (I. tábla/c).

2. réteg: A megmaradt *Rhizocorallium* életnyom nem teljes, de folytonossága valószínűsíthető. A réteget keresztül metszi, majd eltűnik a kissé eltérő réteglapok között. U-alakú, a kanyarnál szélessége 2 cm, felső szárrész 4 cm, alsó 3 cm, köztük lévő távolság 5 cm. A száruk szélessége 1-1 cm. Az alsó szárrész kanyarog, hullámos megjelenésű. Kb. 15 – 16 cm-el jobbra, ahonnan eltűnik az egyik szár, több vékony réteglapot, összesen mintegy 4,5 cm magasságban átívelve egy újabb kis szártöredék jelenik meg, vastagsága 1 cm.

3. réteg: A rétegvastagság változó, 5 – 7 cm, színe sötétszürke. U-alakú *Rhizocorallium* formák találhatók itt is, 3 nagyobb, 3 kisebb valamint néhány nem teljes forma. A feltárt réteglap a többihez képest nagyméretű, sok életnyommal. Az életnyomokon nem találhatók elágazások. Méreteikről összességében elmondható, hogy a száruk különböző mértékben – többnyire 3–7 cm, de akad 20 cm-es is – maradtak meg. A két szár közti távolság a kanyarnál 2,3–4,5 cm, valamint, a száruk szélessége 0,5–1,4 cm közt változik. Az adatokat az 1. táblázat foglalja össze.

- a) Szélessége 3,8 cm, szárhosszúság 19 cm, a két szár közti távolság 9,2 cm. A még látható szárvégéknél a szártávolság 3,5 cm. Mintegy 7 cm hosszan folytatódik a nyom, vagy annak lenyomata. A száruk között domború, íves kitöltés figyelhető meg, jól láthatóan csak 4 cm szélesen. A baloldali szár kitöltöttnek (+), a jobboldali és a felső üregesnek (-) mondható, viszont az említett kitérésnél ez nem látszik. Környezetében több kisebb-nagyobb +/- nyom látható (I. tábla/e).
- b) Kanyarszélesség 4 cm, száruk hosszúsága 20 cm, száruk látható végénél távolság szintén 4 cm, szárszélesség 1-1 cm. A nyom egy része pozitív, a többi negatív. (I. tábla/a, b)
- c) Elhelyezkedését tekintve mintha rajta lenne a b nyom baloldali szárán, azzal nagyjából derékszöveget bezárva. Szárszélesség 0,6 cm, kanyartávolság 2,3 cm, a száruk hossz 3,5 cm. A száruk elhelyezkedését tekintve két oldalról kívülről kissé befelé hajlanak. (I. tábla/a, b).
- d) Kanyarszélesség 3,5 cm, szárhosszúság 7 cm, a szárvégződésnél szártávolság 3,8 cm, szárszélesség 0,7 cm. Mint ahogy az a-pontnál, itt is megfigyelhető egy enyhe ívezettség a száruk között. (I. tábla/a, b).
- e) Az életnyom meglehetősen hosszú, nem vehető ki egy határozott alakzat sem, kisebb-nagyobb kanyarok, pozitív formák jellemzik. A *Rhizocorallium*ra emlékeztető jellegzetes kanyarulat nem látszik. A két szár hosszúsága 15, ill. 17 cm, szárszélesség 17 cm, az elkeskenyedő résznél a száruk távolsága 3,1 cm. (IV. tábla/c).
- f-j) Nem részletezett, töredékes maradványok.

1. táblázat. A Bükkösdkő kőfejtőjében feltárt rétegsor 3. réteglapján található életnyomok, maradványok méretei cm-ben, (x = nem mérhető). Az esetleges eltérések a szöveges leíró részben olvashatók

	szárhossz (cm)	kanyartávolság (cm)	szárszélesség (cm)
a	19 - 19	3,8	1
b	20 - 20	4	1
c	3,5 - 3,5	2,3	0,6
d	7 - 7	3,5	0,7
e	8 - 8	3,8	0,5
f	3,7 - 3,7	3	0,5
g	bal 3 - x	3	x
h	bal 7,2 - x	2,8	0,6 - 0,7
i	3,5 - 3,5	3	0,7
j	x - jobboldali 4	4,5	1,4

4. réteg: A rétegen egy enyhén kanyarodó nyom látható: hossz 27 cm, szélesség 0,8 cm, elágazások nincsenek. Valamint egy fordított U-alakra hasonlító életnyom: hossz 9,5 cm, szártávolság 4 cm, szárszélesség 1 cm., a felső kanyarulat hiányzik.

5. réteg: Aprógumós réteg. amin egy jobban kivehető, elágazás nélküli, kanyarodó forma, melynek hossza 6 cm, nyomszélesség 0,3 cm. A másik nyom egy egyenes vonalúnak mondható, amelyből 1 - 2 db található a felszínen. Ezek szélessége 1 - 2 mm, hosszúságuk 5 - 6 cm.

6. réteg: Életnyomokkal, maradványokkal bőségesen tarkított rétegfelszín. Szélességük, hosszuk is változó. A mért példányok szélessége 1,3 - 1,5 - 2 cm; hosszúságuk 6,5 - 7,8 - 8 - 10,5 cm. Elhelyezkedésüket tekintve enyhén kanyarodnak, kisebb-nagyobb mértékben íveltek, többnyire egymáshoz kapcsolódva, összefonódva jelennek meg. Mélységük, ahol látható, kb. 1 cm, pozitív formák. Szomszédos réteglapon már más típusú, kisebb nyomok is találhatóak. A kisebb nyomok vékonyabbak, hosszúságuk kb. 4 cm, az előbbi típusú pedig 17 cm (IV. tábla/e).

7. réteg: Vastagpados réteg. Az életnyomok szerteágaznak, néhol keresztezik egymást. Ezek szélessége 2 - 3 mm, látható hosszuk 4 - 5 cm. a rétegbeli mélységüket nem lehet látni. Továbbá kisebb, fűrésnyomszerű lyukakat is lehet látni helyenként, ezek átmérője 4 - 6 mm; becsülhető mélységük megközelítőleg 2 - 3 mm. (II. tábla/e).

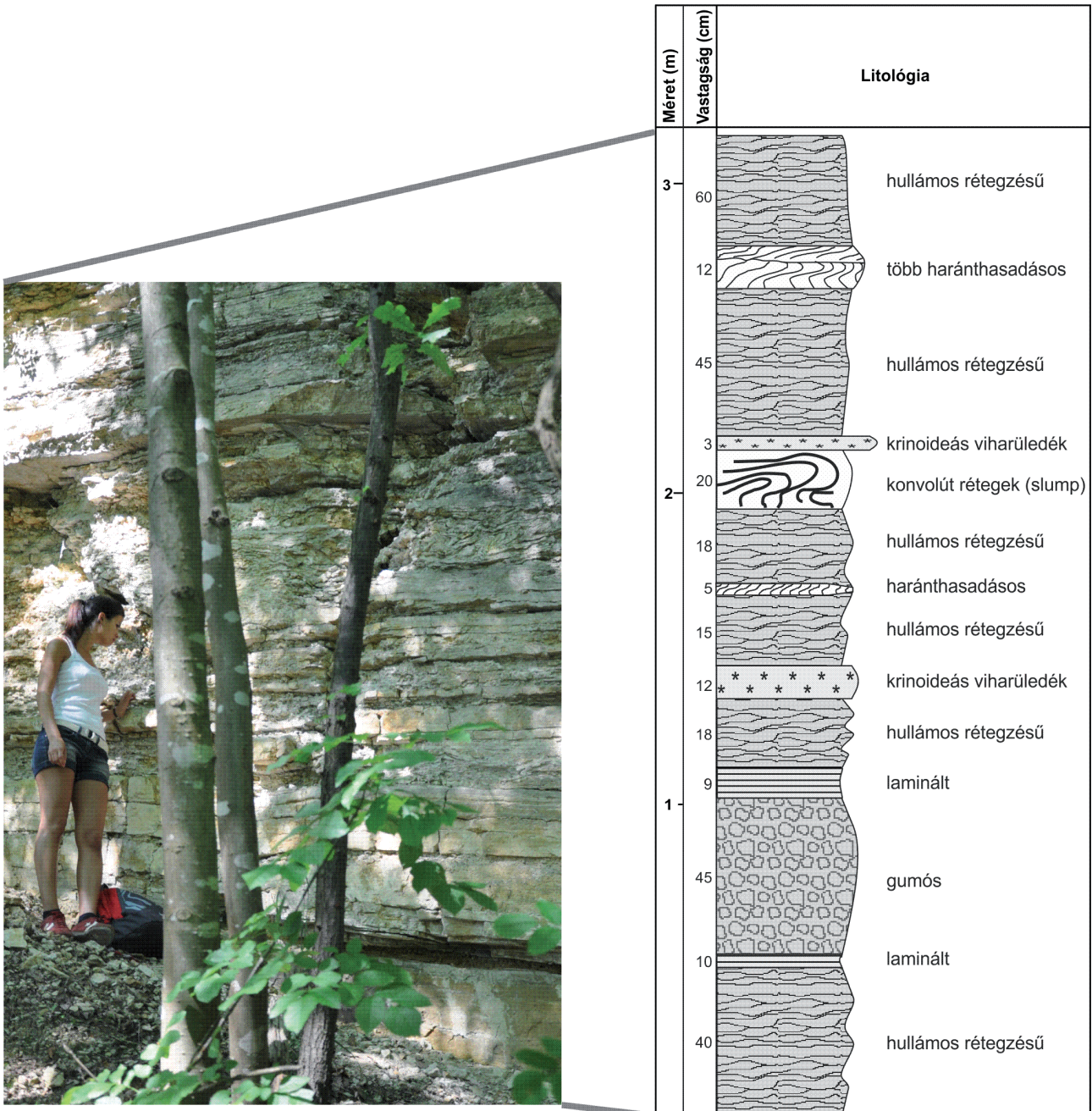
8. réteg: Viszonylag sok életnyom található rajta, helyenként egymást keresztezve is. A nyomok töredezettnek tűnnek, hosszúságuk igen változó, szélességük 3 - 4 mm, megjelenési formájuk ágszerű. Helyenként kisebb, gömbszerű, ill. ovális darabokat is találni. Ezek hosszúsága 5 - 7 cm, de van amelyik maradvány csak kb. 3 cm (II. tábla/e).

9. réteg: A párhuzamosan elhelyezkedő, kidudorodó nyomok helyenként magasabbak, akár max. 1 cm-rel is kiemelkednek a kőzetfelszínből. Rétegbeli mélységük nem látszik, csak egy helyen, ott kb. 1 cm (IV. tábla/a, b). A felszínen látható *Rhizocorallium* (IV. tábla/a), hossza 7,5 cm, a száruk távolsága 3,5 cm. A száruk mindkét oldalról, kívülről kissé „benyomottnak” tűnnek. Mélysége a rétegben max. 1 cm.

A Goricai-völgyben található életnyomok

Az egykori kőfejtőben talált és dokumentált életnyomok uralkodóan két nagyobb csoportba sorolhatók, ezen kívül alárendelten további 2–3 típus is előfordul. Az egykori kőfejtőben feltárt rétegsort mutatja be a 7. ábra. A maradványok pontos helyének azonosítása a rosszul feltárt kőfejtőben már nem lehetséges.

7. ábra. A goricai kőfejtő rétegsora (KONRÁD, Gy. 2015)
Figure 7. Geological log of the Gorica quarry (KONRÁD, Gy. 2015)



1. Néhány mm (2–3) vastag, a másikkal képest határozottabban kiemelkedik a réteglapról. Hossza 2–6 cm. A másik típus kb. 1 cm széles, kevésbé élesen különül el.
2. Egy határozottan kiemelkedő, 6,2 cm hosszú, kb. 5 mm magas és széles, formáját tekintve egyenes nyom. Egyéb, kisebb nyomok is találhatóak, amelyek ettől eltérnek, a felszínen már csak gömbhöz hasonlóan jelennek meg.
3. Környezetéből kiemelkedően egy típus jelenik meg, ez a *Rhizocorallium*-hoz hasonlatos. A réteg felszínén kisebb, nagy számban előforduló egyéb formák - melyek azonosítása bizonytalan (I. tábla/d).
4. A réteglap felszínén egy enyhén íves forma rajzolódik ki, ami feltehetően *Rhizocorallium*, de további, kisebb, rövidebb, hasonló megjelenésű formák is fellelhetők rajta. Méreteit tekintve, hossza kb. 5 cm, szélessége pedig nagyjából 2,5 cm.
5. Y-alakú *Thalassinoides*. A réteglap felszíne más, jól kivehető életnyomot nem tartalmaz. Hossza kb. 7 cm, szélessége 30–50 mm. Az egyik elágazás jobban kiemelkedik a réteglapból. (II. tábla/b).
6. A réteg felszínéből több helyen, eltérő módon kiemelkedő nyomok. Néhány csak dudorszerű, de van íves, hosszabb részen meglévő is. Szélességük kb. 0,5 cm, hossza változó, a leghosszabb 6,5 – 7 cm. (III. tábla/a).

FÁCIÉS ÉS KORRELÁCIÓ

A Lapisi Formáció fáciesértékelése az életnyomok tükrében

Rhizocorallium commune isp., Zenker, 1836

KNAUST (2013) tanulmánya alapján megkülönböztetünk két fő csoportot a *Rhizocorallium* isp.-en belül, amelyek közül a Lapisi Mészköben a *R. commune* faj fordul elő. Neritikus övet jelöl, a *Cruziana* társulás részeként. Horizontális U-alakú nyelvforma, a száruk közt ívezettség, ún. spreite-szerkezet (laminált üledék az U-alakú életnyomok két ága között) figyelhető meg. A *Diplocraterion*tól annak vertikális megjelenése különbözteti meg. Ásásnyom; iszapfaló szervezetek (főként rákok) általi módszeres előrehaladás nyomaként értelmezik. Méreteit tekintve, min. 30–55 mm széles és 65–120 mm hosszú (I. tábla).

Thalassinoides isp., Ehrenberg, 1944

Árapály öv, a *Skolithos* és *Glossifungites* társulások jellemzője. Horizontálisan elágazó (Y vagy T) ásásnyom, az elágazások közti rész lehet egyenes vagy görbe, lágy fallal vagy anélkül. Táplálék- és lakásnyomként, de néhány esetben fúrásnyomként is megfigyelhető. Valószínűsíthetően ízeltlábú hagyta nyom, rák, esetleg 10 lábú rák. Szélessége 5–15 mm közötti (II. tábla).

Planolites isp., Nicholson 1873

Horizontális, egyenes, vagy kissé kigyózó, hengeres, fal nélküli forma. Elágazások nem, vagy csak kis mértékben jellemzik. Szélessége 2,5–5 mm. JAGLARZ & UCHMAN (2010) néhány helyen az üledékben a lamináció megszakadását ennek az életnyomnak tulajdonítják. Sokféle környezetben megjelenik, az

egyik leggyakoribb életnyom-típus. Tápláléknyom esetében készítői valószínűleg féregszerű állatok, de másik forrás szerint erősen kitöltött járat volta mászásnyomként is értelmezhető (*III. tábla*).

Teichichnus, Seilacher, 1955

Neritikus öv, *Cruziana* társulás jellemzője. Falszerű, belül laminált nyom, a horizontális hengerszerű járatok vertikális vándorlásának eredménye (WARME et al. 2007). A *Rhizocorallium*hoz U-alakú megjelenésében, valamint az itt is látható spreite-szerkezetben hasonlít, azonban attól eltérően vertikális irányban növekszik. Sekélytengeri parti fáciestól egészen a mélytengeri hordalékkúpokig megtalálható. Üledékfalók táplálkozásnyomaként határozták meg őket, de mint lakásnyom sem kizárt. Készítői feltételezhetően gyűrűsférgesek (*IV. tábla*).

Balanoglossites, Mägdefrau, 1932

Keményebb aljzatban jellemző, igen komplex életnyom, meglehetősen változó szabálytalan formában jelenik meg. Néhány hasonlít a *Thalassinoides*re is, de csőszerű formájának átmérője igencsak változik.

Arenicolites, Salter, 1857

Sekélytengeri parti környezet, árapály öv, a *Skolithos* és *Glossifungites* társulások jellemzője. Vertikális, esetleg kissé ferde megjelenésű, U-alakú hengeres csőszerű forma, spreite-szerkezet nélkül. Üledékfaló és lakásnyomként értelmezik (*III. tábla*).

A *Cruziana* ichnofácies közepes és távoli kontinentális selfhelyzetre jellemző, a normál hullám-bázis alatti szinten, de vihartevékenységek befolyásolhatják. Életnyomai sokfélék, változatosak. Funkciók alapján horizontális csúszás-mászásnyomok (repichnia), mint pl. *Cruziana* és *Aulichnites*, pihenésnyomok (cubichnia), pl. *Asteriacites*, és vertikális ásatok jellemzőek. Ebbe a fáciescsoportba tartozik a *Rhizocorallium*, a *Thalassinoides*, a *Teichichnus*, *Planolites*, *Arenicolites* stb.

A *Skolithos* ichnofácies árapály övi helyzetet jelez, ahol az élőlények környezeti változásokhoz gyorsan alkalmazkodni tudnak. Lágú, vagy szilárd, de még nem diagenizálódott aljzatra jellemzőek. Főként függőleges megjelenésű életnyomok (néhány cm mélyen az aljzatban), nagy sűrűségben. Ide sorolandó lakásnyomok (domichnia) közül a *Skolithos* és a *Diplocraterion*, táplálkozásnyomok (fodinichnia) közül az *Ophiomorpha*; valamint, az árapályövezet-beli helyzetből adódóan menekülésnyomok (fugichnia) is jellemzőek. Gyakran a *Glossifungites* együttessel együtt jelenik meg.

Az előbbieken bemutatott csoportok alapján megállapítható, hogy a Lapsi Mésző életnyomai a *Cruziana* ichnofácieshez tartoznak. Erre abból következtettek, hogy a másik két csoporttal ellentétben, többféle életnyom volt található. Igaz, hogy uralkodóan csak 2–3, de merthogy ezek jellemzően a *Planolites*, *Rhizocorallium* és *Thalassinoides* félék voltak, a besorolást egyértelműnek tartom. Másik ok, ami miatt ide sorolom, hogy itt horizontális és vertikális megjelenésű életnyomok egyaránt előfordulnak, mint ahogy a bükkösi kőfejtőnél lévő Lapsi Mészőben is – bár azok sem mélyülnek tovább néhány cm-nél, ahol éppen a törési felület látni engedi. Ezek mellett még feltételezhetően *Arenicolitest*, *Balanoglossitest* és *Teichichnust* is látni véltem, de, ez utóbbiakat egyértelműen nem tudtam azonosítani.

A tátrai előfordulásban a dolomitos kalcilutitkőzetekben a bioturbáció mértéke csekély (<30%), valószínűleg az intenzív evaporáció okozta szinszediment dolomitosodás következtében (JAGLARZ & UCHMAN 2010). A Lapis Mészövet vizsgálva ennek az ellenkezője állapítható meg: a rétegfelszínnek, réteglapok változó mértékben, de nagyrészt ásásnyomok által átjártak. Oxigénellátottság szempontjából a *Pascichnia* (mászásnyom) növekvő oxigénellátottságot, és a növekvő oxigéntartalommal együtt járó közepes-világosszürke közetszint jelent. Erre az életnyomok megjelenési helyzetéből következtek. Néhány réteglapon, ahol *Skolithos* található, hullámmozgás nyomai figyelhetők meg. A *Skolithos*, megjelenéséből adódóan, még nagyobb oxigénellátottságot jelez, mint az előbb említett legelésnyom. Az életnyom-típusok közül a *Domichnia* (lakásnyom) kategóriát képviseli. Az oxigénellátottságból a vízmélységre is következtetni lehet, tehát nagyobb energiájú, sekélyebb környezetet jelez a *Skolithos*, mint a *Cruziana* társulás. Ez jól összeegyeztethető azzal a megállapítással, amely szerint a Lapis Mész kő képződési környezete magában foglalja a hullám által mozgatott, illetve a hullámverés öve alatti területek egy részét is (TÖRÖK 1993); ugyanakkor – mivel a *Cruziana* a dominánsabb – úgy tűnik, hogy gyakran a mélyebb helyzet volt jellemzőbb.

A világosszürke, viszonylag sima rétegfelszínen a hengeres, hosszúkás alakú nyomok vannak jelen. Általánosságban is elmondható, hogy azokon a felszíneken, ahol uralkodóan egyfajta életnyom jelentkezett, a felszín inkább sima és a világosszürkéhez közelít. Sötétebb (dolomitosabb?), nagyobb arányban bioturbált felszínen nagyobb a diverzitás, többféle forma fordul elő egyszerre. A sárgás, márgás rétegeken inkább *Rhizocorallium* (I. tábla), *Arenicolites* (III. tábla, e-f); a szürke réteglapokon pedig a többi életnyom vegyesen fordul elő. A túlsós környezetet a szegényes aljzatfelszín és a gazdagabb inbentosz jellemzi. A Lapis Mész kőben többnyire a réteglapok felszínén találhatók életnyomok, de mivel ezek mennyisége helyenként számottevően eltér, ezért semmiképpen sem sorolnám őket ugyanabba a fáciesbe. Minthogy a *Rhizocorallium*, mint a *Cruziana* társulás képviselője a *Teichichnus*on kívül nagyrészt nem jelenik meg másik típussal, ezért ezeket a rétegeket tartom a leginkább távoli selfhelyzetben lévőeknek. A vizsgált életnyomok tükrében, és azoknak az egyes ichnofáciésekhöz tartozását figyelembe véve, a Lapis Mész kő réteglapjait egy átmeneti zónának vélem, amit a *Skolithos* és a *Cruziana* ichnofáciések jellemeznek, nem túlsós, hanem fokozatosan mélyülő.

Korreláció a germán kifejlődésű rétegsorokkal

- a) A németországi korreláció a germán típusú alsó Muschelkalk-kal, annak „M” egységeként (SCHWARZ 1975) meghatározott Wellenkalk-jával azonosítható, amely egyben a germán-típusú alsó Muschelkalk legjellemzőbb megjelenése is: laminált, finoman kevert-rétegzett, hullámos és flázeres közbetelepülésekkel. SCHWARZ (1975) az alsó Muschelkalkot a közép-európai triász ABCBCBA¹ ciklusa BCB részének feleltette meg. A karbonátos alsó Muschelkalkban található nagy mennyiségű életnyom általában néhány domináns típus által meghatározott (I. Müller 1956, 1959), mint pl egyszerű, alig strukturált hajlított járatok és „spreite”-szerkezetek, amit általában a *Rhizocorallium*mal azonosítanak (SCHWARZ 1975). A Muschelkalk alsó tagozata főként kis energiájú környezetet jelző márgás kőzetekből (Wellenkalk) épül fel, amelyeket nagyobb energiájú környezetben lerakódott mészkőpadok szakítanak meg (KNAUST 1998). Ezeket a felszíneket együtt

¹ A: szárazföldi – B: evaporitok – C: sekély tengeri – B; sós – C: sekély tengeri – B: evaporitok – A: szárazföldi.

tal eseményjelzőknek is tartják, és jól reprezentálják az uralkodó tengerszint-változásokat. Ennek megfelelően a Muschelkalk alsó szakaszán belül is meg tudjuk különböztetni a transzgresszív-regresszív események fáciéseit; így a Wellenkalk is három formációra osztható: a) kora (korai transzgresszív szakasz), b) középső (késői transzgresszív szakasz), c) késő (magas vízszint). Ahogy arra már SCHWARZ (1975) is utalt, a Muschelkalk ezen szakaszára a *Cruziana* ichnofácies a leginkább jellemző, ahol az említett réteglapok inkább csak enyhén bioturbáltak (BI²=1-2) és a korábban már említett spreite-szerkezet jelenik meg. Ezt KNAUST (1998) is alátámasztja, kiegészítve azzal, hogy általában háromféle uralkodó életnyomegyüttes jelenik meg, amelyből a másik kettő a *Glossifungites* és a *Trypanites*.

- b) JAGLARZ & UCHMAN (2010) a Nyugati-Kárpátokban a Tátrikum hasonló kifejlődését vizsgálták, fáciését a litológiai jellemzők, Sr-Mn tartalom és az életnyomok illetve azok hiánya alapján túlsóvízinek tartják. Vizsgált területük a Lapis Mésző képződési környezetéhez igen hasonló körülmények között, a Neotethys nyugati ágánál, annak északi oldalán, sekélytengeri rámpán keletkezett a középső-triász idején (2. ábra). A középső-triász rétegsorban is korreláció vonható a mecseki területekkel. Az egyetlen ok, ami miatt kétségbe vonják a túlsós-vízi környezetet, a *Cruziana* ichnofáciesben jellegzetes *Chondrites* hiánya, ami pedig gyakori az oxigén-szegény, finoman gradált üledékekben (BROMLEY & EKDALE, 1984; SAVRDA & BOTTJER, 1986, 1991; JAGLARZ & UCHMAN 2010). A lengyel magas-tátrai területtel összevetve elmondható, hogy az ichnofácies részben megegyezik, inkább csak diverzitás és mennyiségbeli eltérések vannak. Ott a *Planolites* a legnagyobb arányban előforduló életnyom – az összes feltárásban, kibúvásban előfordul, míg *Rhizocorallium* csak kevesebb, mint 10 helyen és a *Thalassinoides* sem túl gyakori. Összesen hétféle életnyomot írtak le. Ebből a hétből négy található meg a Lapis Mészőben, amelyek közül az egyik a *Helminthopsis* bizonytalan előfordulása. Ugyanakkor *Balanoglossites*, *Phycosiphon* és *Taenidium* nyomok nem fordulnak elő.

Egy másik, az Északi-Szudéták alsó Muschelkalk rétegeiben vizsgált életnyomok öskörnyezeti rekonstrukciójáról írt tanulmányban (2013) szintén igen hasonló életnyom-együttes fordult elő. Nemcsak az életnyom-együttes, hanem a litológiai megjelenés is igen hasonló a mecseki triász rétegsorhoz. A vizsgált formációt öt egységre bontották, ebből az IA1 és IA2, amelyekben bőségesen találni *Rhizocorallium*ot. Egyébként is ezt írják le, mint a leginkább jelenlevő életnyomot, helyzetét tekintve belső, illetve középső-rámpa helyzetben. Sótartalomra vonatkozóan normálsónak írják le a fáciéseket, kivéve a formáció kezdeti B egységét, amelynek felső határát az alsó Muschelkalk kezdetével korrelálták.

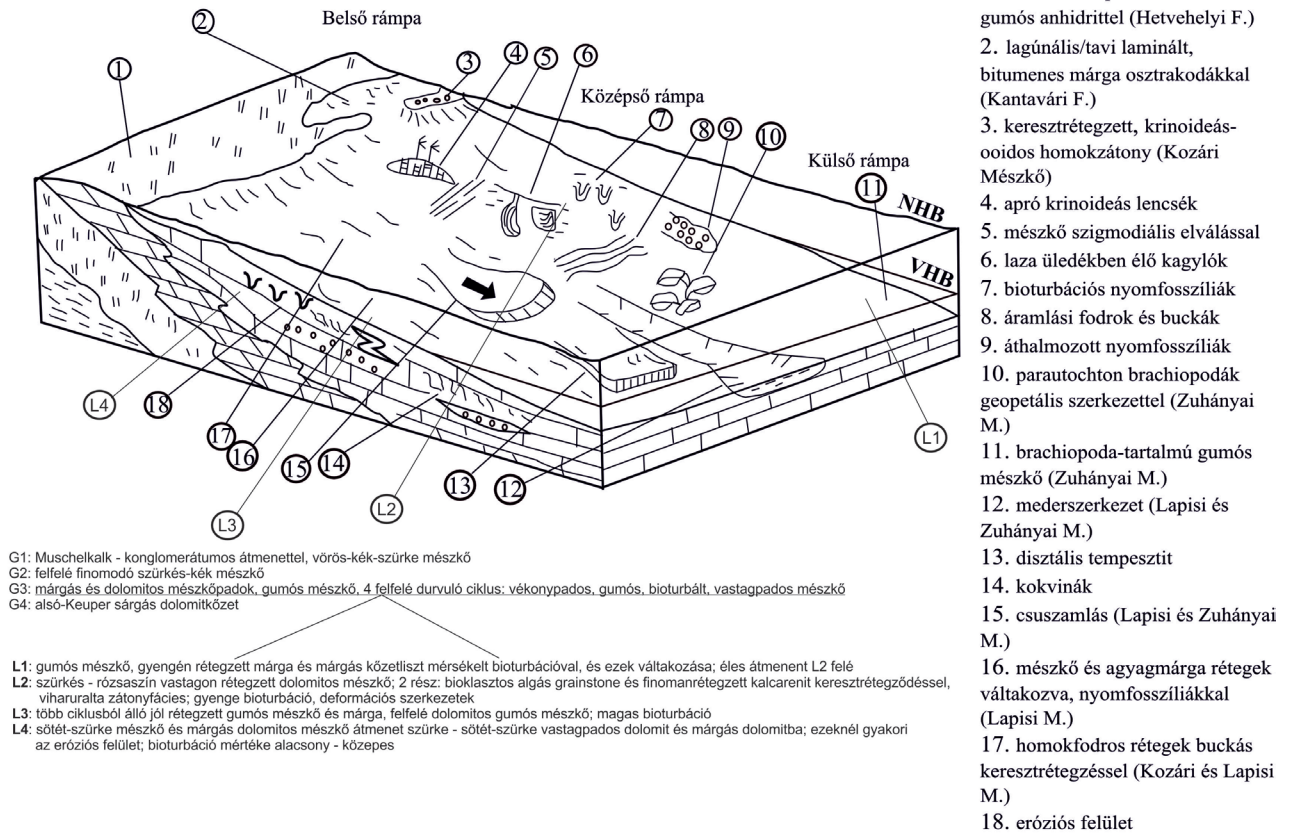
Az életnyomok alapján az É-Szudétákban tanulmányozott rétegek leginkább a német Thüringia területén található feltárásokkal állnak összhangban (KNAUST 1998; KNAUST 2007A; KNAUST ET AL. 2012; CHRZĄSTEK 2013). Vizsgálataik alapján igen sok a hasonlóság a következő alfejezetben bemutatott szardíniai területtel is.

- c) Említést érdemel egy másik, az említett tátrai területtel szintén párhuzamba vont tanulmány (KNAUST & COSTAMAGNA, 2012) is. Az ÉNy-Szardínia területén található Punta del Lavatoio formációból, két középső-triász (késő-anisusi – karni) kifejlődés rétegsorában található életnyo-

² BI: bioturbációs index, 0 – 6-ig terjed (6=100%)

mokat mutat be, elsődlegesen az aljzatkeménységre – így az eltérő fáciesterületre - vonatkozó csoportosítás alapján. A puha aljzatú egységet a *Cruziana* ichnofáciessel, a keményebb aljzatú a *Glossifungites*-szel asszociálják, melyek a késő-anisusi – ladin során homoklinális karbonátrámpán képződtek. A két egység bemutatását a hivatkozott cikk alapján végzem. A Monte Santa Guiste feltárásból leírt rétegsorban a litofációs és az életnyomfosszíliák előfordulása alapján 4 különböző sztratigráfiai egységet különítettek el (G1 – G4). Ezek képződési környezetét leginkább a mecseki triász konglomerátumos Jakabhegyi Homokkő Formációcsoport – Kantavári Mészmarga Formáció kifejlődéseihez lehet hasonlítani. A G1 éles átmenettel kezdődik a Buntsandsteintől a Muschelkalk felé. A bioturbált és bioerodált konglomerátum és mészkőklasztokban többnyire *Balanoglossites triadicus* nyomok fedezhetők fel. A G2 egység szürkétől kék felé áttűnő mészkő, felfelé finomodó trenddel (KNAUST & COSTAMAGNA 2012), a mészkőpadok helyenként lamináltak. Felfelé haladva egyre gyakoribb a *Balanoglossites t.* A G3 egység márgás és dolomitos mészkőpadokból áll, helyenként a bioturbáció jelei is megjelennek. Ezek főként *Protovirgularia* isp. A és B, *Lockeia siliquaria*, *Planolites* és *Rhizocorallium commune*. A G4-es egység már a Keuper alsó megjelenésével asszociálható, életnyomok csak igen kis mértékben vannak jelen (*Balanoglossites*, *Protovirgularia*). A Punta del Lavatoio L1 – 4 egységeinek rétegeit tekintve, itt a *Protovirgularia* isp. A és B az elsődlegesen előforduló életnyom. A G egységekkel ellentétben itt már változatosabb életnyom-együttesek találhatók, – megjelenik többek között a *Lockeia*, *Thalassionoides*, *Rhizocorallium* és *Planolites* is. Megjelenésük főként az alsóbb rétegekben számottevő. A feltárt rétegsorban az L3 egység (marga - márgás-féregjáratos mészkő – márgás-féregjáratos dolomitos mészkő – mészkő) a leginkább megfeleltethető a Lapsi Mészkővel, mint tipikus Muschelkalk megjelenés, mind a réteglapokat, mind az életnyomok hasonlóságát figyelembe véve (8. ábra).

8. ábra. Középső-anisusi viharuralta karbonátos rámpa üledékképződési modellje a jellemző fáciesek feltüntetésével és a szardíniai L1 – L4 rétegek besorolása (TÖRÖK 1997, 1998, BUDAI et al. 2008, módosítva PROKOS 2010, 2014)
Figure 8. Depositional model of a storm-dominated carbonate ramp in the Middle-Anisian, indicating the typical lithofacies groups of the Lapis Limestone and the Sardinian L1 – L4 beds (TÖRÖK 1997, 1998, BUDAI et al. 2008, modified by PROKOS 2010, 2014)



A két szardíniai mintaterületen a *Protovulgaria*, *Lockeia* és *Balanoglossites* az uralkodó életnyomok, a *Rhizocorallium* és a *Thalassinoides* alárendelt szerepben vannak (KNAUST & COSTAMAGNA 2012).

AZ EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A fentiekben bemutatott eltérő helyzetű germán-triász rétegsorok öskörnyezeti rekonstrukciója után a következtetéseket az alábbiakban lehet összefoglalni. Tekintve, hogy mindegyik terület életnyom-együttese igen hasonló, az összevetés indokolt. Amint azt JAGLARZ & UCHMAN (2010) is feltételezik, a tátrai kifejlődés egy elzáródó, ebből adódóan túlsóságnak tekinthető környezetet jelez. Ezt jelzi az életnyomok viszonylag alacsony diverzitása is. Ezzel szemben mind az Észak-Szudétából leírt, mind a szardíniai területen vizsgált rétegsorban lévő életnyomok már sokkal nagyobb variációban vannak jelen. Ez részben a sokkal nagyobb területet átfogó rétegsorból, másrészt pedig a belső – középső (G1 – 4), középső – külső rámpa, lagúna (L1 – 4) helyzetből adódik. A Lapis Mészőnek életnyomok tekintetében leginkább az L4 egység feleltethető meg. A hazai feltárásokban talált életnyomok tátráinál való nagyobb diverzitása utal egyrészt az élhetőbb körülményekre, másrészt pedig a karbonátrámpán való nagyobb energiájú selfközeli fáciesekre.

Mindhárom hivatkozott terület a germán-típusú triász kifejlődés egy-egy sajátos példája. A Lapsi Mészkö Formáció, a szardíniai Punte del Lavatoio Formáció két rétegsora és a Magas-Tátra középső-triász mészkövének ichnofáciasei tükrözik a hasonló képződési környezetet, de sem a Tiszai-főegység kifejlődésében, sem a dél-olasz terület megegyező rétegeiben nem mutathatók ki a hipersalin környezet bélyegei. A bükkösi és gorikai területen talált leggyakoribb életnyom a *Rhizocorallium*, de előfordul *Planolites*, továbbá egy-két réteglapon *Thalassinoides*, *Arenicolites* és kérdőjelesen *Balanoglossites*. A magas-tátrai területen a leggyakoribb életnyom a *Planolites*, a többi életnyom – mint pl *Rhizocorallium*, *Thalassinoides* és *Balanoglossites* – ritka. A Monte Guista kifejlődésében főként *Balanoglossites triadicus*, *Protovirgularia* isp. A és B., helyenként *Rhizocorallium commune*, *Lockeia*, *Planolites*; a Punta del Lavatoio feltárásban pedig legnagyobb arányban *Protovirgularia*, *Lockeia*, kisebb mértékben *Balanoglossites* és *Rhizocorallium* fordulnak elő. A német kifejlődéssel ellentétben a szardíniai és a lengyel életnyom-együttesek is kisebb mértékű diverzitást mutatnak. A jellemző életnyomokat illetően, a tátrai területen a *Planolites* az, amelyet mindegyik rétegben megtaláltak; a szardíniai területen – ha nem is minden rétegben, de leginkább – a *Balanoglossites* és a *Protovirgularia*; míg a mecseki területen a *Rhizocorallium commune*, *Thalassinoides* és *Planolites*. Fontos megjegyezni azonban, hogy a vizsgált rétegsorok igen eltérő vastagságából adódóan, nem biztos, hogy azok megfelelően reprezentatívak a korrelációhoz. A Lapsi Mészköben az életnyomok többnyire a réteglapok felszínén találhatóak – ami inkább normál sótartalmú környezetet jelez –, továbbá főként a mázsnymok jellemzőek. A tátrai kifejlődés tehát feltehetően helyi jellegű üledékgyűjtő-elzáródás és bepárlódás következménye, a szardíniai példák inkább egy-egy átmeneti szakaszt reprezentálnak, miközben a Tiszai-főegység Lapsi Mészköve valószínűleg egy egyenletesen lejtő, normál-sós rámpán rakódott le – a Punta del Lavatoio Formáció megfelelő rétegegyütteséhez hasonlóan.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A tanácsokért és a terepi segítségért köszönettel tartozom Babinszki Editnek, Halász Amadénak, Konrád Gyulának, Kovács Jánosnak és Sebe Krisztinának.

IRODALOM

- BABINSZKI E. – SZTANÓ O. – MAGYARI Á. (2003): Epizodikus üledékképződés a Pannon-tó Kállai-öblében: a Kállai Homok nyomfosszíliai és szedimentológiai bélyegei. (Episodic deposition in the Källa bay of Lake Pannon: sedimentology and trace fossils of Källa Sand.) – Földtani Közlöny 133/3, pp. 363–382.
- BABINSZKI E. (2002): A nyomfosszíliaák szerepe az öskörnyezeti értelmezésben: áttekintés. (Trace fossils in environmental reconstructions: a review.) – Földtani Közlöny 132/3–4, pp. 423–447.
- BABINSZKI E. (2003): Ősi nyomok, modern nyomkeresők. Természet Világa. 134/8. Budapest.
- BALOGH K. – BÉRCZI I. – HAAS J. – JÁMBOR Á. (1991): Szedimentológia I. – Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 326 – 328.
- BENTON, M., – HARPER, D. (1997): Basic Palaeontology (Chapter 12 - Trace Fossils). Longman.

- BÉRCZINÉ M. A. – KONRÁD GY. – RÁLISCHNÉ F. E. – TÖRÖK Á. (2004): Tiszai egység. In Haas J. 2004: Magyarország geológiája. Triász. - ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. pp. 303 – 360.
- BLEAHU, M. – MANTEA, GH. – BORDEA, S. – PANIN, ST. – STEFANESCU, M. – SIKIC, K. – KOVÁCS, S. – PÉRO, Cs. – HAAS, J. – BÉRCZI-MAKK, A. – NAGY, E. – KONRÁD, GY. – RÁLISCH-FELGENHAUER, E. – TÖRÖK, Á. (1994): Triassic facies types, evolution and paleogeographic relations of the Tisza Megaunit. *Acta Geologica Hungarica*, 37., 3-4., pp. 187-234.
- BROMLEY, R.G. (1996): Trace Fossils. Biology, Taphonomy and Applications - Second edition. Chapman & Hall
- CHRZĄSTEK, A. (2013): Trace fossils from the Lower Muschelkalk of Raciborovice Górne (North Sudetic Synclinorium, SW Poland) and their paleoenvironmental interpretation. *Acta Geologica Polonica* Vol. 63, 3, pp. 315 – 353.
- COLLINSON, J. D. – THOMPSON, D. B. (1982): Sedimentary Structures. – Boston-Sidney: Allen & Unwin, 194 p.
- DOYLE, P. (1996): Understanding Fossils. An introduction to Invertebrate Palaeontology. (Chapter 18 - Trace Fossils). Willey.
- GÖTZ A.E. – TÖRÖK Á. – FEIST-BURKHARDT, S. – KONRÁD GY. (2003): Palynofacies patterns of Middle Triassic ramp deposits (Mecsek Mts., S Hungary): A powerful tool for high-resolution sequence stratigraphy. *Mitt. Ges. Geol. Bergbaustud. Österr.*, 46, Innsbruck., pp. 77-90.
- HAAS J. – BUDAI T. – HIPS K. – KONRÁD GY. – TÖRÖK Á. (2002): Magyarországi triász fáciesterületek szekvenciaregétani elemzése. *Földtani Közlöny* 132/1. pp.17 – 43. Budapest
- HAAS J. (szerk.) (2004): Fejlődéstörténet, ösföldrajz. In Haas J. 2004: Magyarország geológiája. Triász. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. pp. 361 – 373.
- HAGDORN, H. – KONRÁD, GY. – TÖRÖK, Á. (1997): Crinoids from the Muschelkalk of the Mecsek Mountains and their stratigraphic significance. *Acta Geologica Hungarica*, 40, 4, pp. 391-410.
- JAGLARZ, P. – UCHMAN, A. (2010): A hypersaline ichnoassemblage from the Middle Triassic carbonate ramp of the Tatricum domain in the Tatra Mountains, Southern Poland. *Paleogeography, Paleoclimatology, Paleoecology* 292. pp. 71 – 81.
- KNAUST, D. (1998): Trace fossils and ichnofabrics on the Lower Muschelkalk carbonate ramp (Triassic) of Germany: tool for high-resolution sequence stratigraphy. *Geologische Rundschau* 87, pp. 21 – 31.
- KNAUST, D. – COSTAMAGNA, L. C. (2012): Ichnology and sedimentology of the Triassic Carbonates of North-west Sardinia, Italy. *Sedimentology* 59. pp. 1190 – 1207.
- KNAUST, D. (2013): The ichnogenus *Rhizocorallium*: Classification, trace makers, paleoenvironments and evolution. *Earth - Science Reviews* 126 (2013) pp. 1 – 47.
- KONRÁD GY. – BUDAI T. (2009): A nyugat-mecseki középső-triász kifejlődési sajátosságai. *Földtani Közlöny* 139/2. pp. 119 – 130.
- KONRÁD GY. – SEBE K. – HALÁSZ A. – HALMAI Á. (2010): A Délkelet-Dunántúl földtani fejlődéstörténete – recens analógiák. *Földrajzi Közlemények*, 134. köt. 3. sz. pp. 251–265.
- KONRÁD GY. – SEBE K. (2007): Bükkösd. Középső-triász, Lapisi és Zuhányai Mésző formációk. In: *Öslénytani kirándulások Magyarországon és Erdélyben*. Szerk.: Pálffy J., Pazonyi P. Budapest, Hantken Kiadó. pp. 140–147.

- KONRÁD, GY. – SEBE, K. – HALÁSZ, A. – BABINSZKI, E. (2010): Sedimentology of a Permian playa lake: the Boda Claystone Formation, Hungary. *Geologos*, 16 (1): pp. 27–41.
- KONRÁD, GY. (1998): Synsedimentary tectonic events in the Middle Triassic evolution of the SE Transdanubian part of the Tisza Unit. *Acta Geologica Hungarica*, Vol. 41/3, pp. 327-341.
- NAGY E. (1968): A Mecsek hegység triász időszaki képződményei. *M. Áll. Földt. Int. Évkönyve*, LI. 1., p. 198. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- RAKUSZ GY. – STRAUZS L. (1953): A Villányi-hegység földtana. *M. Áll. Földt. Int. Évkönyve*, 41, (2), pp. 3-27.
- RÁLISCHNÉ FELGENHAUER E. – TÖRÖK Á. – BARABÁSNÉ STUHL Á. – NAGY E. (1993): Mecseki és Villányi egység. In: Haas j. (szerk.). *Magyarország litosztratigráfiai alapegységei. Triász.* – MÁFI, Budapest. pp. 223 – 264.
- SCHWARZ, H. U. (1975): Sedimentary structures and facies analyses of shallow marine carbonates (Lower Muschelkalk, Middle Triassic, Southwestern Germany). In: FÜCHTBAUER, H., LISITZYN, A. P., MILLIMAN, J. D., SEIBOLD, E (eds.): *Contributions to Sedimentology (3).* E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, p. 100.
- TÖRÖK Á. – RÁLISCH-FELGENHAUER E. (1990): Germano-type Middle Triassic carbonates from Mecsek Mountains, Hungary. In: SZULC J., BODZIOCH A., KWIATKOWSKI S., MICHALIK M., MORYCOWA E.: *International Workshop-Field Seminar, the Muschelkalk, Abstracts*, 54-55, Krakow (Institute of Geological Sciences and IAS).
- TÖRÖK, Á. (1993): Storm influenced sedimentation in the Hungarian Muschelkalk. In: HAGDORN, H., SEILACHER, A.: *Muschelkalk Schöntaler Symposium 1991.* Stuttgart, Korb (Goldschneck), pp. 133-142.
- TÖRÖK, Á. (1997): Triassic ramp evolution in Southern Hungary and its similarities to Germano-type Triassic. - *Acta Geol. Hung.* Vol. 40/4, pp. 367-390.
- TÖRÖK, Á. (1998): Controls on development of Mid-Triassic ramps: examples from southern Hungary. In: Wright, V. P., Burchette, T. P. (eds.): *Carbonate Ramps.* Geol. Scol, London, Spec. Publ., 149, pp. 339-367.
- TÖRÖK, Á. (2000): Muschelkalk carbonates in southern Hungary: an overview and comparison to German Muschelkalk. *Zentralblatt für Geologie und Paläontologie*, Teil I, 1998 (9/10), pp. 1085-1103.
- WARME, J. E. – KENNEDY, W. J. – SCHNEIDERMAN, N. (2007): Biogenic sedimentary structures (trace fossils) in LEG 15 cores. In: *Deep Sea Drilling Project Vol. XV., Part II: Special Studies (23).* pp. 813 – 831. (doi:10.2973/dsdp.proc.15.123.1973)

Internetes hivatkozás

<http://www.es.ucl.ac.uk/tf/tracefl.html>. (2013-03-11)

HASIoTIS, S. (IBGS Research Group) 2013):

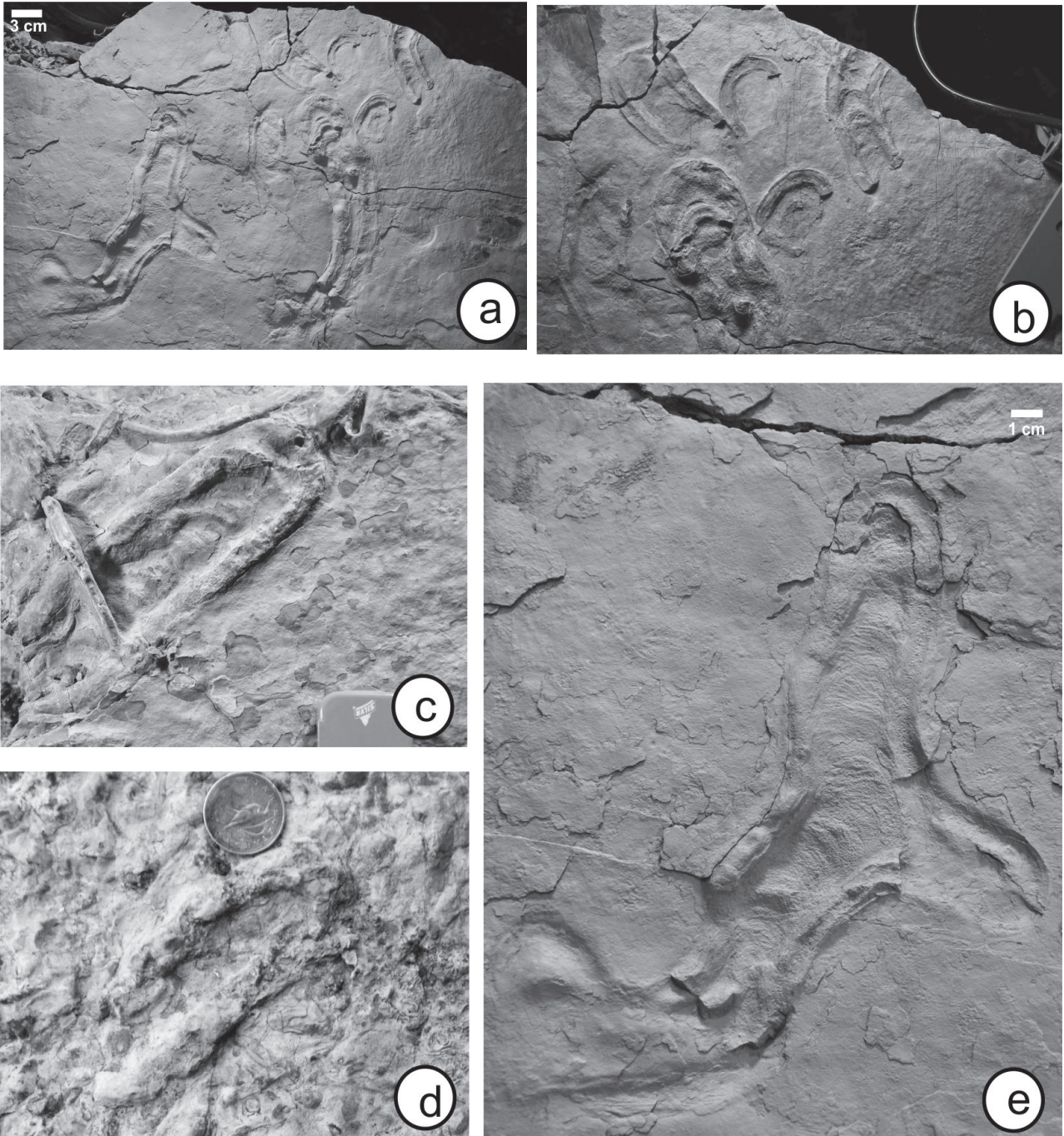
Ichnofacies models <http://ichnology.ku.edu/poi/poi/models.html> (2014-11-17)

Trace fossils <http://ichnology.ku.edu/tracefossils.html> (2014-11-17)

FÉNYKÉPTÁBLÁK

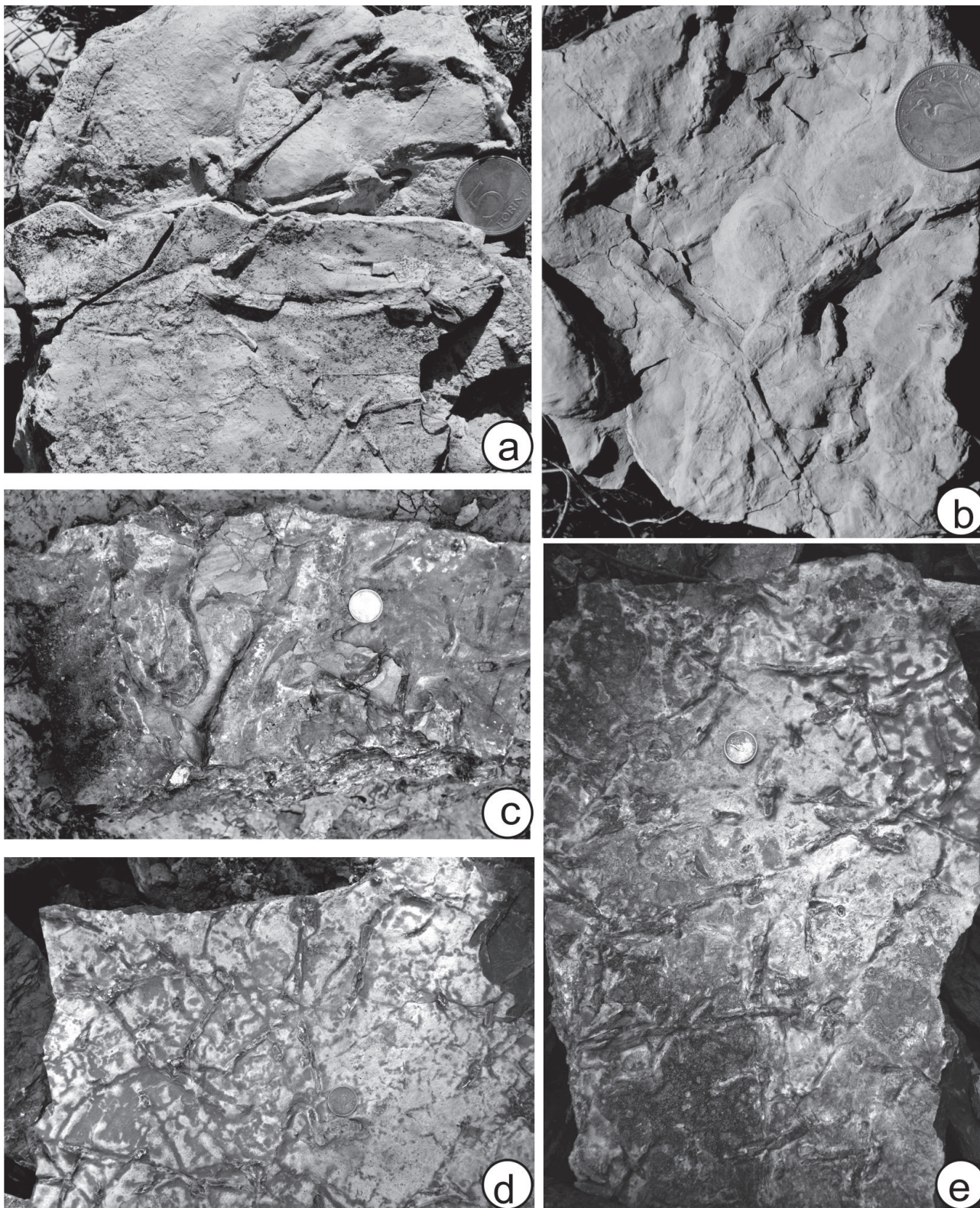
I. tábla. A két gyűjtési helyről származó Rhizocorallium előfordulások (a, b, c, e fotók a Bükkösd kőfejtőből, d fotó pedig a gorikai-völgyi kőfejtőből származik). Az a=b+e nyomok ugyanarról a réteglapról származnak, láthatóan igen jó megtartású példányok. A c ábrán Rhizocorallium és ?Teichichnus?. A méretarányként használt pénzérme átmérője 21 mm (Fotó: KONRÁD 2010).

Table I. Rhizocorallium (a, b, c, e) from Bükkösd and from Gorica quarry (d). D= 21 mm. (Photo: KONRÁD 2010)



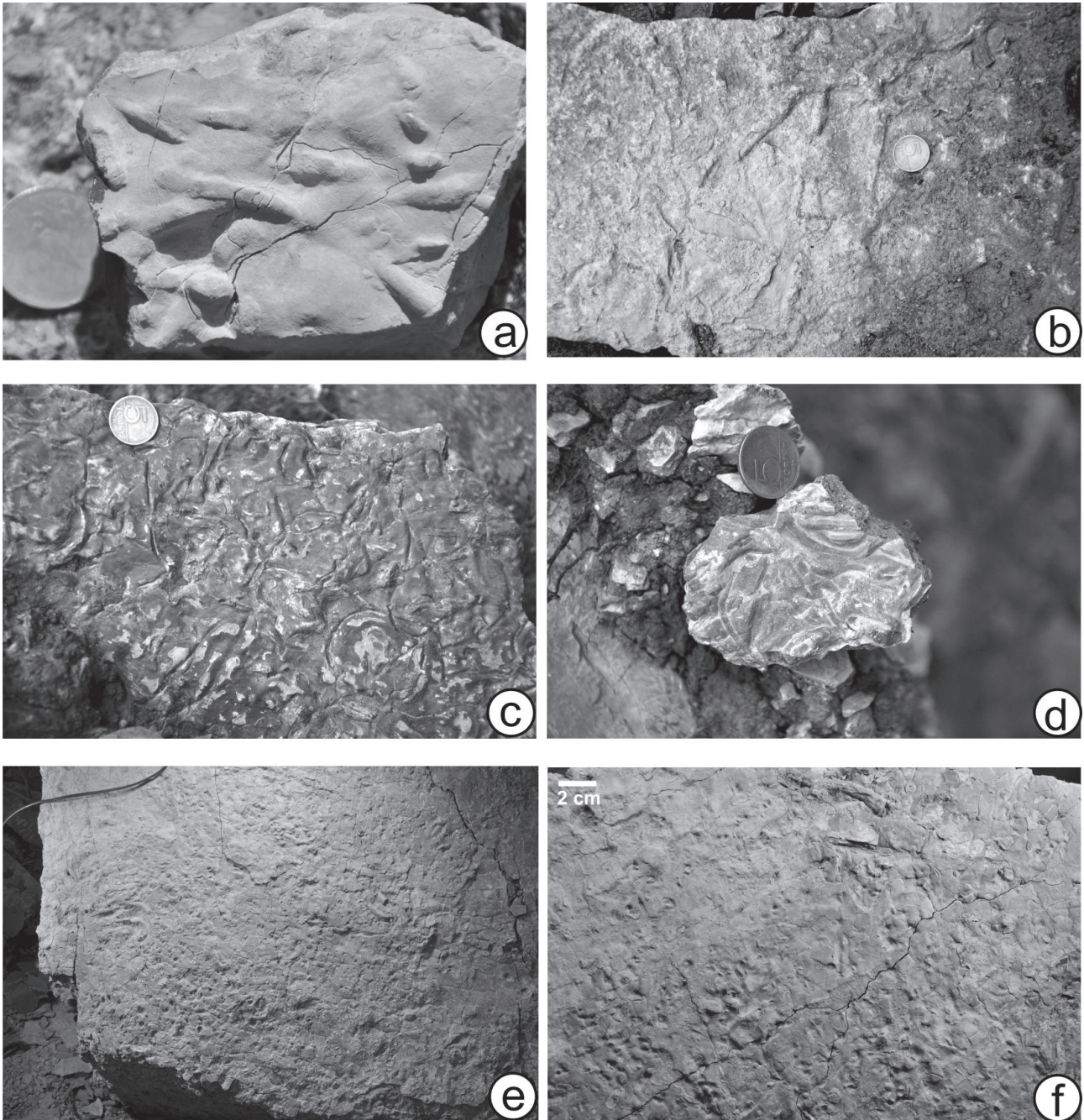
II. tábla. A két gyűjtési helyről származó Thalassinoides (illetve annak vélt) életnyomok. Gorikai völgy: a, b; Bükkösdkő kőfejtő: c, d, e. A Bükkösdkő kőfejtő területéről származó életnyomok jobb megtartásúak, egy területen nagyobb mennyiségben fordulnak elő. A c ábrán az általam Thalassinoidesnek vélt életnyomok mellett egy Rhizocorallium is található. A pénzérme átmérője 21 mm (Fotó: KONRÁD 2010).

Table II. Thalassinoides (supposed) from Gorica (a, b) and from Bükkösdkő (c, d, e). Trace fossils from Bükkösdkő are better preserved, and are more abundant at Bükkösdkő. D= 21 mm. (Photo: KONRÁD 2010).



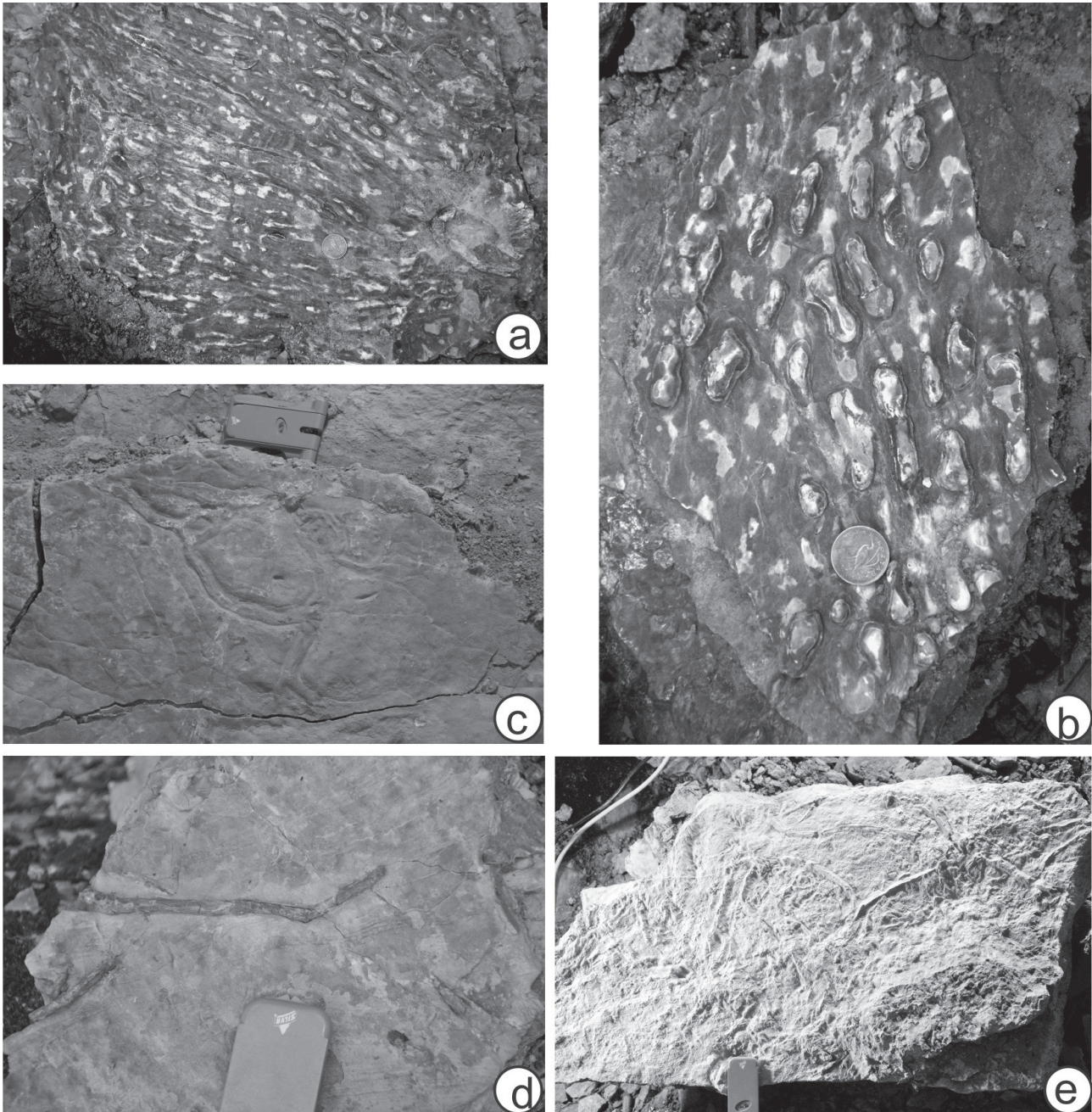
III. tábla. ?Planolites (a-d) és ?Arenicolites (e-f) előfordulások. A fotók közül az a és d jelű származik a gorikai völgyből. A ?Planolitesek esetében láthatóan homogén a rétegfelszín, viszont a ?Arenicolitest ábrázoló e és f fotókon más, azonosítatlan életnyom is található. Az érme átmérője 21 mm (Fotó: KONRÁD 2010).

Table III. ?Planolites? (a-d) and ?Arenicolites? (e-f) appearance. Photos a and d are from Gorica quarry. D= 21 mm.
(Photo: KONRÁD 2010).



IV. tábla. A fotók a bükkösdi területen készültek. Az a és b egyazon életnyomtípust ábrázolják, az a fotón egy Rhizocorallium is látható. Ez a nyom a vizsgált területen csak itt volt felszínén, tehát megjelenését tekintve egyedinek mondható. A c típus kanyarolatai a Rhizocoralliuméra hasonlítanak, de a laminált üledékszerkezet hiányzik, valamint az U-alakú szerkezet sem elkülönült, inkább csak hurokszerű. A d típus (?Teichichnus) mélysége kb. 2–3 cm, megjelenésében az e fotón látható, hosszúkás életnyomra hasonlít (?Teichichnus), ám ott egyszerre több van jelen, és kissé kanyarodva jelenik meg. Ez a típus az I. tábla c fotóján is megtalálható, egy Rhizocoralliumot keresztezve (Fotó: KONRÁD 2010).

Table IV. Photos were taken at Bükkösdkő quarry. Photos a and b shows the same trace fossils, on photo a a Rhizocorallium is also present. On photo c, traces are similar to those of the Rhizocorallium but the spreite-structure is missing. The trace fossil on photo d is supposed to be a Teichichnus, with a ca. 2–3 cm depth, and is similar to the one on photo e and the one on photo I/c crossing the Rhizocorallium. (Photo: KONRÁD 2010).





Tar Ferenc

Képviselők vagy szószólók?

Kisebbségi képviseléválasztás Magyarországon

ABSZTRAKT

Magyarország lakosai 2014. április 6-án országgyűlési képviseléválasztáson vettek részt. Ezen a választáson már egy új alkotmány és ezzel együtt egy új választási törvény is bemutatkozott. Az új választási törvény lehetőséget adott a magyarországi kisebbségeknek arra, hogy képviselőket küldjenek a magyar országgyűlésbe. Sajnos ez nem sikerült, a kisebbségek továbbra is képviselők nélkül maradtak. Jelen pillanatban csak szószólóik vannak a magyar országgyűlésben, szavazati jog nélkül. Ez a tanulmány a képviselők választásának tanulságait mutatja be. Az írás néhány kisebbségi önkormányzat véleményét és tapasztalatait is összegzi.

REPRESENTATIVES OR SPOKESMEN? MINORITY ELECTION IN HUNGARY

Citizens of Hungary attended the latest parliamentary election held in Hungary on 6 April 2014. It was the first election to follow the country's new constitution and electoral rules. Although the electoral rules gives the opportunity for the minorities in Hungary to send representatives to the National Assembly. Unfortunately they did not manage to do so and they were left without representation. At the moment they only have minority spokesmen in the National Assembly, who has right only to speak but not to vote. This study presents the conclusions of the minority representatives' election. Present study also reveals and summarises the opinions and experinces of some minority governments'.

kulcsszavak: kisebbség, nemzetiség, országgyűlési választás, szószóló

keywords: minority, nationality, parliamentary elections, spokesman

BEVEZETÉS

Magyarország története során számos nemzetiségnek adott otthont. Az I. világháborút lezáró béke-rendszer megszüntette a soknemzetiségű, történelmi Magyarországot és új politikai kereteket hozott létre. Ennek köszönhetően a Kárpát-medencében élő magyarság harmada (kb.: 3,3 millió fő) az

utódállamok fennhatósága alá, kisebbségi sorba került. Magyarország területe a harmadára csökkent, és ezzel együtt egynemzetiségű országgá vált, a nemzetiségek aránya 10% körüli értékre csökkent. Innentől kezdve a magyar társadalom évtizedeken keresztül a határon túli magyarság helyzetére fordított nagyobb figyelmet, míg a hazai nemzetiségek jogaival kapcsolatos problémakör háttérbe szorult.

Így a 2014-es országgyűlési képviselő-választások során is lényegesen nagyobb figyelmet kapott a határon túli magyarok szavazati jogával kapcsolatos politikai vita, mint a határainkon belül élő nem magyar nemzetiségű honfitársaink országgyűlési képvisellete. De maga a választójogi rendszer 2011-es átalakítása és ennek a rendszernek az első „próbája”, a 2014-es országgyűlési képviselő választás minden más választójogi résztémáról – így a kisebbségek képviselétéről szólóról is – elvonta a figyelmet.

Jelen írás arra a kérdésre keresi a választ, hogy milyen megállapítások fogalmazhatók meg a kisebbségi képviselők választásának eredményei kapcsán. Vajon sikerült-e a hazai kisebbségeket hatékony képviselőhöz juttatni, sikerült-e a kisebbségek aktivitását megnyerni az új szisztémához, illetve milyen választási eredmények születtek és milyen következtetéseket lehet az eredményekből levonni. Írásomban be kívánom mutatni a hazai nemzetiségek, kisebbségek önkormányzati és parlamenti képviselétének történetét és kitérni nemzetközi példákra is.

MAGYARORSZÁGI NEMZETISÉGEK, SZÁMUK ÉS ELHELYEZKEDÉSÜK

Magyarország népessége 1980 óta csökkenő tendenciát mutat. Az 1980-as népszámlálás 10,7 milliós népességszáma napjainkra, a 2011-es népszámlálás mérése szerint 9,9 millióra csökkent. A nemzetiségek számának, arányának változásában ezzel éppen ellenkező irányú folyamatot figyelhetünk meg. Míg 1980-ban alig több mint 54 ezren vallották magukat valamely nemzetiséghez tartozónak, addig 2011-ben már jócskán több mint félmillióan. A növekedésnek több összetevője is volt, például a roma népesség magas természetes szaporulata (HABLICSEK L. 2007), illetve az, hogy mára már egyre többen vallják meg nemzetiségi kötődésüket, – ám még mindig jelentős a kisebbségek rejtőzködése – de nagyban befolyásolja számukat a bel-, és külpolitikai környezet is. Továbbá a 2011-es népszámlálás esetében lehetőség nyílt arra, hogy a többes identitásukat is megvallhassák az emberek, azaz egynél több nemzetiséget is a sajátjuknak vallhattak¹. A magyarországi nemzetiségek közül 2011-ben a legnépesebb csoport a romák/cigányok közössége (több mint 300 ezren vallották magukat romának/cigánynak), majd a németek következnek mintegy 130 ezer fővel. Egy nagyságrenddel kisebb csoportot képviselnek a szlovákok, románok és a horvátok (29, 26, illetve 23 ezer fővel), utánuk következnek a 10 ezer főt meg nem haladó népességű nemzetiségek: szerbek, lengyelek, ukránok (7-5 ezer), valamint a 2-3 ezer fős közösségek: görögök, bolgárok, ruszinok, örmények, és szlovének. (1. táblázat)

A hazai nemzetiségek már csak lélekszámuk miatt sem tudnak egyetlen megyében vagy járásban sem többségbe kerülni. Kisebbségeink közül csak a romáknak/cigányoknak, németeknek, illetve a szlovákoknak vannak nagyobb kiterjedésű, esetleg több megyére vagy több járásra kiterjedő területeik, ahol nagyobb számban, arányban vannak jelen. A romák/cigányok főleg az Észak-Alföldön,

¹ Népszámlálás 2011, Módszertani megjegyzések, fogalmak, <http://www.ksh.hu/nepszamlalas/docs/modszertan.pdf>

Észak-Magyarországon, Dél-Dunántúlon és Budapesten, a németek Dél-Dunántúlon és Pest megyében, míg a szlovákok főleg Békés megyében élnek sűrűbben.

Összesített létszámuk meghaladja a félmilliót, az ország lakosságának több mint 5%-át, ami mindenképpen indokolná az országgyűlési képviselőket is.

1. táblázat Magyarország népessége nemzetiségek szerint (1941-2011)
Table 1. Hungary's population according to nationalities (1941-2011)

	1941	1949	1960	1980	1990	2001	2011
Népesség	9316074	9204799	9961044	10709463	10374823	10198315	9937628
Ebből							
magyar	8918868	9104640	9837275	10638974	10142072	9416045	8314029
hazai nemzetiségek							
bolgár	..	..	..	..	..	1358	3556
cigány(roma)	27033	37598	56121	6404	142683	189984	308957
görög	..	..	..	..	..	2509	3916
horvát	4177	4106	14710	13895	13570	15597	23561
lengyel	..	..	..	..	..	2962	5730
német	302198	2617	8640	11310	30824	62105	131951
örmény	..	..	..	..	..	620	3293
román	7565	8500	12326	8874	10740	7995	26345
ruszin	..	..	..	..	..	1098	3323
szerb	3629	4190	3888	2805	2905	3816	7210
szlovák	16677	7808	14340	9101	10459	17693	29647
szlovén	..	..	..	1731	1930	3025	2385
ukrán	..	..	..	..	..	5070	5633
összesen	361279	64819	110025	54120	213111	313832	555507

Forrás: www.ksh.hu, saját szerkesztés

MIÉRT VAN SZÜKSÉG A NEMZETISÉGEK PARLAMENTI KÉPVISELETÉRE?

Magyarország a szomszédos országok többségéhez képest nem számít soknemzetiségű államnak. Lakosságának több mint 90%-a magyarnak vagy magyar nemzetiséghez tartozónak vallotta magát, így ennek köszönhetően, ha a nemzetiségek politikai képviseléről, illetve annak céljairól van szó, a magyar közvélemény rögtön a határon túl élő magyarok politikai képviselőire, céljaira asszociál. A hazai kisebbségek, nemzetiségek (bármelyik kifejezést is használjuk) céljai hasonlóak a határon túli magyarok célkitűzéseivel, azonban asszimilációjuk, számuk és elhelyezkedésük sajátosságai miatt el is térnek attól. Gondolok itt a roma népesség nagy arányú nyelvi asszimilációjára (KEMÉNY I. 2001), illetve a többi nemzetiség szórt elhelyezkedésére. Mindenesetre nem árt összefoglalni azt, hogy melyek is azok a témák, amelyek mindenképpen igénylik a kisebbségek, nemzetiségek önkormányzati vagy akár parlamenti jelenlétét.

Az egyik fontos kérdés az anyanyelv használatával kapcsolódik össze (KÁLLAI P. 2012), ami már önmagában is indokoltá teheti részvételüket az önkormányzatokban és a parlamentben. A magyarországi hivatalokban minden kisebbség élhet azzal a jogával, hogy anyanyelvén intézhesse ügyeit. Ezzel a joggal egyébként az Európai Unió állampolgárai is rendelkeznek hazánkban (KÁNTÁS P. – TÓTH J. 2005). Az anyanyelvi ügyintézés azonban plusz kiadásokkal is jár (tolmácsok, hivatalos fordítások stb.), aminek a fedezetét a minden évben megalkotott költségvetések (állami, önkormányzati) kell,

hogy tartalmazzák. A kisebbségi képviselők hatásos és teljes jogú jelenléte lenne az egyik legfőbb biztosítéka annak, hogy ez a jog mindig megjelenjen a költségvetéssel és önkormányzatisággal kapcsolatos törvényekben.

A másik hasonlóan fajsúlyos kérdés az anyanyelvi oktatás kérdése (KÁLLAI P. 2012). Az anyanyelvi oktatás működtetésének, hasonlóan a hivatali nyelvhasználathoz, vannak anyagi vonzatai, amelyek nagy mértékben befolyásolják ezeknek a jogoknak az érvényesülését. Nem mindegy, hogy mennyi kisebbségi iskolát és osztályt indítanak, hány fős osztályoktól lehet kisebbségi nyelvű osztályt indítani, milyen áron lehet a számukra szükséges könyveket, tananyagokat beszerezni vagy éppen tanárokat alkalmazni. Nagy hatással van ennek a jognak az érvényesülésére a költségvetési, oktatási törvénykezés, amely törvények, rendeletek és szabályok kialakításánál feltétlenül szükséges, hogy a kisebbségi képviselők hallassák hangjukat, érvényesíthessék érdekeiket. Fontos megjegyezni, hogy ez az a téma, kérdés ami a legnagyobb indulatokat szokta kiváltani, hiszen ebben a kisebbség a saját fennmaradásának, megmaradásának zálogát látja. Ez természetesen olyan jog, amellyel a kisebbségek csakis közösen, kollektívan tudnak élni, amihez mindenképpen valamilyen kollektív fellépésre van szükség.

A harmadik kérdés, ami a kisebbségek, nemzetiségek számára kiemelt fontosságú lehet, a közigazgatásé (KÁLLAI P. 2012). Ebbe a problémakörbe beletartozik a közigazgatási rendszer megválasztása, a közigazgatási egységek, választókerületek határainak kijelölése, a kisebbségek önkormányzati rendszerének kialakítása. Magyarországon, mivel a kisebbségek szórtan helyezkednek el és sehol nincsenek többségben, a területi autonómia igénye nem merült fel, ez a kérdéskör főleg a kisebbségi önkormányzati rendszer működésével, működtetésével kapcsolatban szokott megjelenni.

KISEBBSÉGI ÖNKORMÁNYZATOK RENDSZERE A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN

1990-et megelőzően a magyarországi közigazgatási rendszerben és a kisebbségek képviseletében az önkormányzatiság elve egyáltalán nem volt jelen. A rendszerváltást előtt az erősen hierarchikus tanácsrendszer erre lehetőséget sem biztosított. Sem a települések, sem a megyék, sem pedig a hazai kisebbségek nem rendelkeztek olyan jogokkal, amely önállóságot biztosított volna ügyeik intézésében. Maga az önkormányzatiság elve, gondolata is a rendszerváltással jelent meg a magyar társadalom egészében, illetve jelent meg politikai követelésként. Ennek oka elsősorban az erősen központosított tanácsrendszerrel való szembenállás, annak elutasítása volt. Az önkormányzatiság gondolata természetesen nemcsak Magyarországon tett szert népszerűsége, hanem az ugyanakkor hasonló változásokon áteső közép-, és kelet-európai országokban is. De erősítette ezeket a gondolatokat az is, hogy az akkor még Európai Gazdasági Közösség (későbbi Európai Unió) egyik fontos alapelve közé tartozik a mai napig az, hogy a döntések azokhoz a lehető legközelebb szülessenek meg, akiket az a döntés érint (szubszidiaritás elve) (PÁLNÉ KOVÁCS I. - TUKA Á. - SCHMIDT A. - VADÁL I. - KÁKAI L 2011).

Ezzel együtt született meg hazánkban az az elképzelés, hogy ez a fajta önkormányzatiság illesse meg a kisebbségeinket is. A nemzetiségi kérdés - természetesen ekkor is elsősorban a határon túli magyarok helyzete - az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején óriási érdeklődésre tartott számot. Ehhez kapcsolódva merült fel a hazai kisebbségek képviseletének, önkormányzatiságának kérdése,

nem titkoltan azzal a szándékkal, hogy valamilyen kölcsönösség alapján a szomszéd országok hasonlóan járnak el az ottani magyar kisebbséggel kapcsolatban. Az 1993-ban elfogadott LXXVII. törvény a nemzetiségi és etnikai kisebbségek jogairól² kollektív jogokkal ruházta fel a hazai kisebbségeket, azonban ennek példáját a szomszéd országok nem követték, hasonló önkormányzatisággal a magyar kisebbségek nem rendelkeznek a mai napig sem. A törvény létrejöttében komoly szerepet játszottak a hazai kisebbségek képviselői, akik az Ellenzéki Kerekasztal mintájára az úgynevezett kisebbségi kerekasztal munkájában fejthették ki véleményüket. A törvény lehetőséget biztosított arra, hogy a magyarországi kisebbségek kiépítsék önkormányzataikat és a lakóhelyük ügyeiben aktívan részt vegyenek. Az 1993-as törvényt 2005-ben (2005. évi CXIV. törvény³), majd pedig 2010-ben (2010. évi LXII. törvény⁴) módosították, amelyekben a kisebbségi önkormányzatok működését (három szintű, települési, terület, országos önkormányzatok létrehozása) pontosították, majd a kisebbségi önkormányzatok tagjainak számát csökkentették.

A 2011-ben új törvény váltotta fel az 1993-ast, összhangban az új Alaptörvénnyel. Innentől kezdve általánosan a nemzetiség váltja a kisebbség, és roma a korábbi cigány kifejezéseket. A kisebbségi képviselők száma tükrözni fogja a kisebbségi névjegyzékben szereplő választópolgárok számát (száznál több illetve száznál kevesebb), hasonlóképpen az országos nemzetiségi önkormányzatok képviselőinek a száma is. A törvény nagyfokú önállósággal ruházta fel a nemzetiségi önkormányzatokat, nincsenek a települési önkormányzatok alá rendelve.

NEMZETKÖZI AJÁNLÁSOK A PARLAMENTI KÉPVISELETRE

A kisebbségek parlamenti képviseletével kapcsolatban – ami a képviseletnek már egy magasabb szintje – mindenképpen érdemes körbenézni kontinensünkön, és azon belül is az Európai Unióban, vajon közelebbi, távolabbi szomszédainkat milyen mértékben érinti a kisebbségek képviseletének problematikája, illetve milyen módon próbálják ezt megoldani.

Először is azt kell tisztázni, hogy Magyarország egyáltalán nem képez kivételt ebből a szempontból Európában, illetve az Európai Unióban. A magyar átlagpolgár nagymértékben hajlamos arra, hogy úgy gondolja, a kisebbségi jogok kérdése csakis egyedül minket, magyarokat érint a határon túli magyarokkal összefüggésben. Ez koránt sincs így, hiszen napjainkban az Európai Unió állampolgárai közül több mint 50 millió ember (az összlakosság kb. 10%-a) tartozik valamilyen nemzeti kisebbséghez (EPLÉNYI K. 2013). Tehát ezen problémával egyáltalán nem számítunk kivételnek. Viszont azt is rögtön meg lehet állapítani, hogy a kisebbségek képviseletét a történelmi hagyományaik, a kisebbségek számaránya, a kisebbségek elhelyezkedése, a kisebbségek érdekérvényesítő-képessége alapján országonként másképpen oldják meg.

Ami azonban mindenképpen közös mindenhol, az az, hogy ez egy igen érzékeny téma (PÁLNÉ KOVÁCS I. 2001), mind a kisebbség, mind a többség számára. A többségnek a nemzetállam megterem-

² 1993. évi LXXVII. törvény: A nemzeti és etnikai kisebbségek jogairól 1993. évi LXXVII. törvény A nemzeti és etnikai kisebbségek jogairól, <http://www.complex.hu/kzldat/t9300077.htm/t9300077.htm>

³ 2005. évi CXIV. törvény a kisebbségi önkormányzati képviselők választásáról, valamint a nemzeti és etnikai kisebbségekre vonatkozó egyes törvények módosításáról, <http://www.complex.hu/kzldat/t0500114.htm/t0500114.htm>

⁴ 2010. évi LXII. törvény a kisebbségi önkormányzati képviselők számának csökkentése érdekében szükséges törvények módosításáról, <http://www.complex.hu/kzldat/t1000062.htm/t1000062.htm>

tésének, a területi egység megőrzésének szándéka miatt, a kisebbség számára pedig az asszimiláció lassítása, a megmaradás szándéka miatt.

Európában azonban nemcsak egységes képviseleti rendszere nincsen a kisebbségeknek, hanem igazán a kisebbségek fogalmának meghatározásában, értelmezésében is eltéréseket lehet tapasztalni (VARGA P. 2014). Az egyik ilyen leginkább szembevetendő eltérés, hogy Európa nyugati részén mást értenek kisebbségek alatt, mint Európa keleti felén.

Nyugat-Európában elsősorban az elmúlt évtizedekben bevándorolt, fekete-afrikai, arab, török nemzetiségű lakosságot értik a fogalom alatt, addig keleten elsősorban a hagyományos, úgymond őshonos, a történelem során létrejött, kialakult kisebbségi csoportokat értik alatta (EPLÉNYI K. 2013). De eltérés van abban is, hogy milyen jogok illetik meg a kisebbségeket, ebben az esetben a kollektív jogok biztosítása szokta a legtöbbször a problémákat okozni.

Tény, hogy lélekszámuk mindenképpen indokolná parlamenti képviseletük minél hatékonyabb megvalósítását, de egységes, kötelező európai előírások ebben a témakörben nem léteznek. Az Európai Unió ezt a kérdést továbbra is a tagországok belügyének tekinti.

Ez viszont nem jelenti azt, hogy nincsenek olyan dokumentumok, okiratok, amik ne adnának fogódzót ebben az ügyben. Ezen dokumentumok között mindenképpen meg kell említeni az ENSZ Közgyűlésének 47/135. számú határozatát, az Európa Tanács Nemzeti Kisebbségek Védelmének Európai Keretegyezményét, az Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet 1990-es, koppenhágai záródokumentumát, vagy az 1999-es lundi ajánlását (ekkor már EBESZ), illetve a 2001-es varsói dokumentumát és a Velencei Bizottság 2008-as jelentését (KOVÁCS P. 2014). Ezek azonban nem kötelező érvényűek, hanem egy esetleges későbbi egységes szabályozás korai előfutáraként ajánlásokkal, javaslatokkal élnek. A fentemlített dokumentumok alapvetően a kisebbségekhez tartozó személyek jogait nevesíti valamint alkalmazható módszereket, mintákat kívánnak az érintett országok számára felvázolni.

KISEBBSÉGEK PARLAMENTI KÉPVISELETÉNEK MÓDJAI EURÓPÁBAN

A nemzeti kisebbségek parlamenti képviseletének nincsen egységes rendszere, módszere Európában. A parlamenti képviselet módját nagy mértékben befolyásolja az adott kisebbség lélekszáma, aránya, elhelyezkedése, szervezettsége, de a törvényhozás felépítése, szerkezete, történelmi hagyományai is. Nagyobb valószínűséggel jutnak parlamenti képviselethez azok a kisebbségek, amelyek jelentős számban, arányban, egy földrajzi területen belül élnek, és történelmük során már jelentős érdekvédelmi szervezettségre tettek szert, valamint azokban az országokban könnyebben lehet megoldani teljes jogú képviseletüket, ahol a kétkamarás törvényhozásnak vannak hagyományai. A kisebbségek parlamenti képviseletének - amennyiben megvan hozzá a kellő politikai elszántság - két módja is lehetséges.

Az első módja ennek az, amikor a kisebbség számára nem biztosítanak külön kedvezményt, pozitív diszkriminációt a parlamenti képviselet megszerzéséhez (KOVÁCS P. 2014). A különböző választási rendszerekben, a listás vagy éppen egyéni képviselők megválasztására az adott kisebbség ezek nélkül a kedvezmények igénybevétele nélkül is képes képviselőket juttatni a parlamentbe, de csak akkor, ha kellően nagy a létszámuk, vagy egy vagy több választásókerületen belül többségben vannak és

a kisebbség az adott kisebbségi szervezetre vagy képviselőre szavaz (így juthatnak be a román parlamentbe az RMDSZ képviselői, vagy éppen a szlovákiai magyar kisebbség képviselői a pozsonyi törvényhozásba). De járható út az is, ha valamelyik politikai párt a listáján helyet biztosít az adott kisebbség képviselőjének számára, azonban ez a képviselő függetlenségének problémakörét veti fel a későbbiekben.

A kisebbségi parlamenti képviselet megvalósításának másik módja az, amikor a kisebbség vagy kisebbségek számára kedvezményeket biztosítanak, azaz preferenciális választási szabályok érvényesek rájuk (KOVÁCS P. 2014). Ilyen könnyítés lehet a parlamenti hely biztosítása (Finnországban így jutnak szavazathoz az Åland szigetén élő svédok), a bejutási küszöb leszállítása, vagy megszüntetése az esetükben (például Németországban, Szerbiában és Lengyelországban nem érvényes rájuk az 5%-os bejutási küszöb, valamint Romániában a nem magyar kisebbségek is csak így lehetnek jelen a parlamentben), illetve a már meglévő autonóm területeik számára hely biztosítása a törvényhozásban vagy éppen a kisebbség regisztrált tagjainak biztosított plusz szavazat (erre példa Szlovénia, ahol a magyar és az olasz kisebbségeket illeti meg ez a jog). (CSAPÓ Zs. 2011)

A VÁLTOZÁSOK ELŐZMÉNYEI

A nemzetiségeink parlamenti képviseletével kapcsolatban a magyar törvényhozás egy régi adósságát kívánta rendezni. 1990 előtt a magyar országgyűlésben négy nemzetiségi képviselő (német, szlovák, délszláv, román) volt beemelve meghívásos alapon (MAJTÉNYI B. 2009). Ezt igazán hatékony és legitim képviseletnek nem lehetett nevezni. 1990 után ez a lehetőség is megszűnt, azonban a magyar politikai élet több vezető személye, de maga az országgyűlés is elkötelezte magát, hogy a nemzetiségek számára megoldják a parlamenti képviseletet. Azonban ez hosszú ideig csak ígéret maradt. Az új évezred első évtizedében számos politikai erő fogalmazott meg a magyar alkotmánnyal kapcsolatban kritikákat, amely előrevetítette annak a lehetőségét, hogy egy alkotmánymódosítás vagy egy új alkotmány esetében rendezni lehetne ezt a régi adósságot. 2008-ban ennek a diskurzusnak a részeként a kisebbségek országgyűlési biztosa is megnyilatkozott, összefoglalva a kisebbségi kerekasztal által megfogalmazott elképzeléseket. Ezen elképzelések közül több meg is valósult a 2011-ben elfogadott új választójogi törvényben, viszont több ponton el is tértek tőle (KÁLLAI E. 2008).

NEMZETI KISEBBSÉGEK PARLAMENTI KÉPVISELETE MAGYARORSZÁGON 2014-TŐL

Az új választási törvény (az országgyűlési képviselők választásáról szóló 2011. évi CCIII. törvény)⁵ a hazai kisebbségek életében is komoly változásokat hozott. Egyrészt megszüntette az eddig használatban volt kisebbség, illetve etnikum kifejezéseket, helyére az egységesen használt nemzetiség kifejezés került, másrészt rendelkezett a nemzetiségek országgyűlési képviseletének lehetőségéről. A közbeszédben már évek óta komoly vitákat generált a hazai nem magyar lakosság parlamenti képviseletének ügye, hiszen erről a magyar országgyűlés még a kilencvenes években határozatot

⁵ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1100203.TV , Letöltés: 2014. május 31.

fogadott el, hogy a kisebbségeket parlamenti képviselőnek kell juttatni⁶. De természetesen ez a téma számos esetben előkerült a szomszédos országokkal, a határon túli magyarok jogaival kapcsolatban is. A szomszédos országok, elsősorban Románia, Szlovákia, Szerbia, illetve Ukrajna számos esetben sérelmezte, hogy amíg a magyar diplomácia számon kéri rajtuk a területükön élő kisebbségek, köztük a magyarok parlamenti képviselőinek ügyét, addig ez nálunk nem megoldott. Az új törvény ennek a hiányosságnak a rendezésére is vállalkozott.

Az országgyűlési képviselők választásáról szóló 2011. évi CCIII. törvény értelmében hazánkban a 2014-es választásoktól kezdődően lehetősége van a nemzetiségekhez tartozó személyeknek arra, hogy teljes jogállású képviselőt delegáljanak a magyar törvényhozásba. Ez a jog a 13 hazai, – köznapi nevén államalkotó vagy történelmi – nemzetiséget illeti meg.

Ahhoz viszont, hogy valaki nemzetiségi jelöltre, pontosabban listára adhassa le a voksát, előzetesen regisztrálnia kell magát, mint az adott nemzetiséghez tartozó személyt. Ez a rendszer nem számít újnak, hiszen 2005-től kezdve az kisebbségi önkormányzati választásokon való szavazás is ilyen feltételhez volt kötve. Azonban a listára való felkerülés továbbra is önbevallás alapján történik. Viszont azzal, hogy valaki regisztrálta magát, automatikusan elveszítette a jogát arra, hogy az országos pártlistákra leadhassa a szavazatát. Természetesen az egyéni választókerületi jelöltekre továbbra is ugyanúgy szavazhat. A leadott szavazatok azonban nem eredményeznek automatikusan nemzetiségi képviselőt a parlamentben. Ahhoz mindenképpen el kell érni az összesített listás szavazatok egykilencvenharmad részének negyedét (mivel a listán bekerülő képviselők száma a parlamentben 93, a négyvel való osztás pedig lényegében a nemzetiségek számára nyújtott kedvezmény). Amennyiben ezt az értéket egy adott nemzetiség listájára leadott szavazatok elérik, úgy jár a nemzetiségnek a parlamenti hely. Amennyiben nem, úgy a szavazataik a töredékszavazatok mennyiségét növelik. Ilyenkor az adott nemzetiség szószólót delegálhat a törvényhozásba, aki ebben a minőségében próbálja nemzetiségének érdekeit képviselni, de szavazati joga nincs (PAP A.L. 2012).

Mindenképpen szólni kell arról, hogy kiből lehet egy nemzetiség képviselője, szószólója. Az adott nemzetiségek országos önkormányzata ugyanúgy listát állít, mint egy párt, természetesen itt is ajánlásokat kell összegyűjteni a nemzetiségi lista állításához, akár csak a hagyományos pártoknak.

A TÖRVÉNY KRITIKÁJA

A törvény megszületésének körülménye és tartalma óriási vihart kavart az érintettek körében, amely a választások után bár csillapodott, de nem szűnt meg teljesen. A képviselőválasztásról szóló törvény nemzetiségeket érintő passzusaival kapcsolatban elsősorban a nemzetiségek különböző önkormányzatai, illetve képviselői fogalmaztak meg kritikákat. Ezek során számos problémára hívták fel a figyelmet, amelyeket remélhetőleg a nemzetiségek szószólóival kiegészült parlamentben orvosolni fognak. A 2014-es országgyűlési képviselő választáson ugyanis egyik magyarországi nemzetiségnek sem sikerült a kellő számú szavazatot összegyűjtenie. Így, bár a törvényalkotó egyik legfontosabb szándéka a magyarországi nemzetiségek parlamenti képviselőnek juttatása volt, ezt a célt nem sikerült megvalósítani. Természetesen nem csak emiatt érte, éri kritika a nemzetiségek képviselői rendszerét.

⁶ 35/1992. (VI.10.) AB-határozat és 24/1994. (V.6.) AB-végzés

Ilyen komoly vitát kiváltó elem az, hogy aki regisztrálja magát, mint valamelyik nemzetiséghez tartozó, nem szavazhat az országos listát állítani tudó pártok listájára, csak az adott nemzetiségi listára. Ez akkor is így marad, ha már a regisztrációk számából előre látható, hogy nem lesz elegendő szavazó a nemzetiségi képviselő megválasztásához. Így a nemzetiségi listára leadott szavazat nem is eredményezhet képviseletet, ebből következik, hogy a nemzetiségi listára leadott szavazat kevesebbet ér, mint egy országos pártlistára leadott szavazat. De az is kérdéses, hogy a nemzetiségek tagjai fel kívánják-e adni azon jogukat, hogy képviselve legyen valamilyen módon akaratum a parlamentben. Vajon számukra melyik listára leadott szavazat az értékesebb? (KOVÁCS L. I. 2011)

Kritikával illették a kisebbségi szervezetek a nemzetiségi képviselőkre leadott szavazatok kiszámítási módját, amelynek eredményeképpen – bár a törvény 13 nemzetiség számára biztosítja a jogot a parlamenti képviselő állítására – már előre látható volt, hogy mindösszesen két nemzetiségnek, a roma/cigány és a német nemzetiségnek van esélye arra, hogy képviselője ott legyen a törvényhozásban (PÉRO, L. 2013).

Szintén komoly bírálat érte a törvény azon elemét, amely szerint a nemzetiségi listára csakis az adott nemzetiség országos önkormányzata által jelölt ember kerülhet, azaz a nemzetiségek valójában nem választanak, hanem csak jóváhagynak, igazi döntési helyzetben nincsenek, nem választhatnak több jelölt közül (FUHL, I. 2014).

De abból a szempontból is aggályos lehet a törvény, hogy az önkormányzati választások során létrejött települési nemzetiségi önkormányzatok által létrehozott megyei, majd országos önkormányzat által vannak a jelöltek kiválasztva, azaz a választói akarattól többszörösen elválasztott jelöltekkel kellett volna megerősíteniük a nemzetiségi választóknak. Szintén problémás az is, hogy amikor települési nemzetiségi képviselőket választottak 2010-ben, a választók nem tudhatták, hogy ezzel a döntéssel valamilyen szinten a parlamenti képviselőjükről is döntöttek egyben.

A számos kritika ellenére a nemzetiségek országos önkormányzatai nem kívántak távol maradni a választásoktól, és a nemzetiségi választópolgárokat igyekeztek rábírni a regisztrációra, amely például a 2010-es önkormányzati választásokon is működött. Akkor Magyarországon 228 038 fő kérte a regisztrációját. Ennek alapján sejthető volt, hogy valójában a 13 hazai nemzetiség közül csak a romáknak/cigányoknak és a németeknek van reális esélyük a parlamentbe képviselőt küldeni, a többi nemzetiség egyenként nem érte el a 13 ezer fős regisztrációs létszámot (KOVÁCS L. I. 2011). (2. táblázat)

Összefoglalva: a nemzetiségek képviseletéről szóló törvénycikkelyek számos kérdést vetnek fel, amelyekre a nemzetiségek számára is megnyugtató válaszoknak kell születniük. De az erre adandó válaszoknak mindenképpen a nemzetközi elvárásokkal összhangban kell lenniük, hiszen áttételesen ez komolyan befolyásolja a határon túli magyarok életkörülményeit, valamint Magyarország külpolitikáját szomszédjaival, és ami a legfontosabb több százezer polgártársunk mindennapi életkörülményeit.

2. táblázat A 2010-es kisebbségi önkormányzati választásokon országosan kisebbségi névjegyzékbe felvettek száma nemzetiségenként
 Table 2. The number of voters recorded by nationality in the minority register throughout the country during 2010 minority municipal elections

	kisebbségi névjegyzékbe felvettek száma 2010-ben
német	46629
roma/cigány	133492
horvát	11571
szlovák	12282
ruszin	4228
román	5277
ukrán	1338
szerb	2432
szlovén	1025
örmény	2357
görög	2267
lengyel	3052
bolgár	2088
összes	228038

Forrás: www.valasztas.hu, saját szerkesztés

A TÖRVÉNY PRÓBÁJA

A köztársasági elnök a választások napját legutóbb 2014. április 6-ra tűzte ki, így ezen a napon debütált az új választási rendszer, valamint a nemzetiségi képviselő választási rendszer is. Aznap 8 241 488 főt vártak a szavazóhelyiségekben, illetve várták a határon túlról, levélben érkező szavazataikat. Ebből a létszámból 5 096 524 fő élt választójogával, ami a választójoggal rendelkező állampolgárok 61,8%-a. A pártlistákra leadott szavazatok száma összesen 5 027 820 darab volt. Az eltérés a be nem dobott listás szavazólapokból illetve a hibásan kitöltött szavazólapok számából adódik. A 13 hazai nemzetiség listáira összesen 35 289 fő regisztrált állampolgár szavazhatott, ebből 19 543 fő élt is szavazati jogával. Ez az összes leadott listás szavazat 0,39%-a, míg a regisztrált, nemzetiségi névjegyzékben szereplő szavazópolgárok 55,4%-a, ami az országos részvételi eredményektől valamivel több mint 6 százalékponttal maradt el⁷.

A regisztrációban a legaktívabbak a hazai németek voltak, összesen 15 209-en iratkoztak fel a névjegyzékbe, őket a romák/cigányok követték 14 271 fővel, majd a horvátok (1 623 fő) és a szlovákok (1 317 fő) jönnek. A többi kilenc nemzetiségnek nem sikerült a regisztrációra ezernél több személyt aktivizálni. A legkevesebb regisztráltat a hazai bolgár nemzetiségnek sikerült mozgósítani. (3. táblázat)

⁷ <http://valasztas.hu/hu/onkval2010/index.html> , Letöltés: 2014. május 31.

3. táblázat A 2014-es országgyűlési választáson nemzetiségi listára regisztráltak és a leadott szavazatok száma
Table 3. The number of voters registered by nationality, and the number of the passed votes during the 2014 parliamentary elections

nemzetiség	regisztráltak száma	leadott szavazatok száma
német	15209	11415
roma/cigány	14271	4048
horvát	1623	1212
szlovák	1317	995
ruszin	611	463
román	647	362
ukrán	502	293
szerb	349	236
szlovén	199	134
örmény	184	110
görög	140	102
lengyel	133	99
bolgár	104	74
összesen	35289	19543

Forrás: www.valasztas.hu, saját szerkesztés

A nemzetiségekre leadott szavazatok megoszlása hasonló sorrendet mutat a regisztrációban tapasztaltnak. A leadott nemzetiségi listás szavazatok közül messze a legtöbbet, 11 415-öt a németek listájára adták le, őket jócskán elmaradva a németek eredményétől követik a romák/cigányok listájára leadott szavazatok száma, 4 048 darab, míg a harmadik legtöbb nemzetiségi voksot, 1 212 darabot a horvátok listája kapta. A többi nemzetiségnek nem sikerült ezernél több voksot begyűjteni. Ez a három nemzetiség gyűjtötte be a nemzetiségi szavazatok több mint 85%-át, de kiemelkedő a németek eredménye is, bár nem ők a legnépesebb nemzetiségi népcsoport az országban, szervezettségüknek köszönhetően a legtöbb nemzetiségi voksot kapták. Mindenképpen érdekes és egyben csalódást keltő tény, hogy a hazai roma/cigány népesség egyrészt ennyire kevés embert tudott meggyőzni a regisztráció fontosságáról, de az is, hogy a regisztrált szavazóiknak kevesebb, mint 30%-a vett részt a választáson. A többi nemzetiség névjegyzékbe vett szavazóinak több mint 55%-a elment és leadta a voksát.

Az összes mandátumszerzésre jogosult pártlistás szavazat és az összes nemzetiségi listára leadott érvényes szavazatok együttes száma 8 192 414 volt - és mivel összesen 93 listás hely van a parlamentben – ezt kellett elosztani 93-mal. Így kapjuk meg azt a szavazatszámot, ami egy pártlistás mandátum megszerzéséhez kell a pártoknak, ez 88 088 darab voks. De a nemzetiségek számára elegendő 22 022 darabot megszerezni, a számukra biztosított kedvezménynek köszönhetően⁸. Azonban ezt az értéket sem külön-külön, sem pedig együtt nem érték el a nemzetiségek országos önkormányzatai által állított listák. Így a magyarországi nemzetiségek tényleges parlamenti képviselet helyett csak

⁸ http://www.valasztas.hu/hu/ogyv2014/861/861_0_index.html letöltés: 2014. május 31.

szószóló útján hallathatják hangjukat a magyar törvényhozásban. A 93 listás helyen a parlamentben az országos listával rendelkező politikai pártok osztoznak, a nemzetiségek képviselő általi részvétele a parlamenti munkában csak úgy lehetséges, ha valamelyik párt egyéni, vagy listás helyeinek egyiken helyet biztosít számukra. Ez viszont a nemzetiségek önállóságának, függetlenségének sérülése lehetőségét is magában rejti.

NEMZETISÉGEK SZEMÉVEL

A legtöbb nemzetiségi szervezet, akár települési, területi, vagy országos szervezetről van szó, üdvözölte azt, hogy akár a legfelső szinten beleszólhassanak a törvényalkotásba, azonban a rendszer ellentmondásait ők is szóvá tették. Az országos kisebbségi önkormányzatok természetesen igyekeztek az adott nemzetiséget mozgósítani a regisztráció érdekében, hiszen ez az alapja annak, hogy szervezetük parlamenti helyhez jusson. A regisztrációra való mozgósítás, köszönhetően az igen lanyha, mondhatni unalmas kampánynak, nagyobb részt nem ért cél. Figyelemfelkeltő és ötletesnek mondható megmozdulásokat, akciókat talán csak a hazai németek tudtak szervezni, gondolok itt a Pécs főterén tartott flashmobjukra⁹. Valószínűleg ennek is köszönhető az, hogy bár közel sem ők a legnagyobb létszámú nemzetiség az országban, mégis nekik sikerült a legtöbb embert rávenni a regisztrációra. Honlapjukon büszkén tették közzé német nyelvű tájékoztató anyagukat, hogy több mint 15 ezren regisztráltak a németek listáján, de azt már ekkor lehetett sejteni, ahhoz, hogy képviselőjük a parlamentbe bekerülhessen, extrém alacsony részvételre lenne szükség a választásokon. Másokat az a nem elhanyagolható szempont tartott vissza a regisztrációtól, hogy így megfosztják magukat az országos pártlistán való szavazás lehetőségétől.

De voltak olyan nemzetiségi szervezetek, amelyek a választási rendszer ellentmondásaira a választások bojkottjával próbálták felhívni a figyelmet. Ilyen közlemény született például az egyik szlovák kisebbségi szervezet képviselőjétől, hiszen nekik eleve semmilyen esélyük nem volt átlépni a bejutási küszöböt (FUHL, I. 2014).

A lakóhelyemen, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében működő kisebbségi szervezetek néhány képviselőjével folytatott beszélgetések tanulságaként egyértelműen megfogalmazható, hogy az elgondolással – miszerint parlamenti képviselőhez jussanak a nemzetiségek – egyetértenek. Azonban ők is megfogalmaztak számos észrevételt. A velük folytatott beszélgetéseim alapján világos volt számomra, hogy a regisztráció hátrányaival teljesen tisztában voltak.

Mindenképpen csalódottan vették tudomásul, hogy még a legnagyobb lélekszámú nemzetiségek sem tudtak képviselőt küldeni a parlamentbe, de magának a választásnak a szisztémájával sem minden ponton értenek egyet. Volt olyan nemzetiségi képviselő, aki a regisztráció tényét is kifogásolta, mivel olyan információk is eljutottak hozzájuk, hogy egyes települések jegyzői, például a szintén hatáskörükbe tartozó közmunka elosztással nyomást gyakoroltak a regisztrálni kívánókra. Elmondták, hogy több helyen így sokan visszarettentek a regisztrációtól. Más településeken pedig ezzel éppenséggel ellentétes irányú tendenciákat lehetett tapasztalni, volt, ahol a nemzetiségek mozgósításában maga a települési önkormányzat is nagy szerepet vállalt. A regisztráció helyett inkább azt javasolták, hogy a választás napján dönthesse el mindenki, kíván-e nemzetiségi jelöltre is szavazni. Szintén kritikaként

⁹ Magyarországi Németek Országos Önkormányzatának honlapja, <http://www.ldu.hu/page/270> letöltés :2014.május 31.

említették, azt a korábbiakban már megfogalmazott tényt, hogy igazi választásról nem beszélhetnek, hiszen csak egy nemzetiségi listára szavazhatnak. Viszont mindenképpen fontosnak tartanak azt, hogy rögzített, fix képviselettel rendelkezzenek végre a magyar törvényhozásban. Ennek fontosságát elsősorban a munkahelyteremtés, a munkához juttatás, valamint az anyanyelvi oktatáson túli, identitást is ápoló iskolahálózat létrehozásában és működtetésében látnák a megyei képviselők. Javaslatként fogalmazódott meg még a nemzetiségek számára a bejutási küszöb lejjebb szállítása is. A települési és a megyei kisebbségek képviselői természetesen nyomon követték a regisztráció állásának menetét, így már a választások előtt tisztában voltak azzal, hogy a nemzetiségi voksok csak töredékszavazatként fognak csak hasznosulni. Sajnos ekkor már lehetetlen volt az így feleslegesen regisztráltak értesítése és mozgósítása annak érdekében, hogy jelezzék a jegyzőknek, inkább országos pártlistákra kívánnak szavazni.

4. táblázat A 2014-es nemzetiségi önkormányzati választáson regisztráltak, a megjelentek és a nemzetiségi önkormányzatok száma

Table 4. The number of voters recorded by nationality in the minority register throughout the county, the number of the passed votes, and the number of minority municipals during the 2014 municipal elections

	névjegyzékben szereplő állampolgárok száma	országos nemzetiségi választáson megjelentek száma	kisebbségi önkormányzatok száma 2014
Bolgár	1355	837	33
Görög	1744	1304	35
Horvát	10637	7563	112
Lengyel	2246	1596	41
Német	40906	28523	406
Örmény	2399	1477	32
Roma	157902	96985	1197
Román	5088	3515	61
Ruszin	3107	2348	43
Szerb	1689	1133	45
Szlovák	12211	8771	112
Szlovén	692	468	10
Ukrán	1012	429	16
	240988	154949	

Forrás: www.valasztas.hu, saját szerkesztés

A kisebbségek parlamenti képviseletéről is szóló 2014 tavaszán megtartott választás során feltűnően nagy arányban maradtak távol a nemzetiségek attól, hogy kisebbségi képviselőkre szavazzanak. A fentiekben már kitértem arra, hogy a távolmaradás oka elsősorban a választási törvényben keresendő, erről tanúskodtak az igen alacsony regisztrációs számok és részvételi adatok. A kisebbségek tagjainak fontosabb volt a az országos pártlistákra történő szavazás, mint az országos kisebbségi szervezet jelöltjére leadni a voksukat, ahol igazán nincs is választási lehetőségük, és a jelölt szószólóként úgyis részt vehet a parlament munkájában. Ezt a véleményemet erősítették meg a megyém

kisebbségi képviselőivel folytatott beszélgetéseim is, de ezt erősítette meg az azóta már lezajlott 2014-es önkormányzati választás és azon belül a kisebbségi önkormányzati választás eredményei is (4. táblázat). Nagyságrendekkel többen vettek részt ezen a választáson és lényegesen aktívabbak voltak a regisztráció során is a hazai kisebbségek, mint tavasszal. Tehát vagy azt feltételezzük, hogy a magyarországi kisebbségek ennyire látványosan nem kívánnak parlamenti képviselethez jutni (amit a fentiek fényében nehezen lehet elképzelni) és csak az önkormányzatokban tudják hatásos képviseletüket elképzelni, vagy pedig azt kell megállapítanunk, hogy ilyen törvényi rendelkezések mellett nem kívánnak az országos listás szavazatukról feleslegesen lemondani.

12. ÖSSZEGRZÉS

Összegzésképpen megállapítható, hogy a nemzetiségek számára a 2014-es országgyűlési képviselőválasztás, amely számukra egyben nemzetiségi képviselőválasztás is volt, komoly csalódást okozott. A magyarországi nemzetiségek parlamenti képviselete, úgy néz ki, legalább négy évet vár magára, hiszen azzal mindenki tisztában van, hogy egy nemzetiségi szószóló politikai érdekérvényesítő képessége messze áll egy szavazati joggal rendelkező országgyűlési képviselőétől. A választási eredmények fényében pedig igen komoly eszközt jelenthetett volna akár csak egy mandátum is a hazai kisebbségek számára. Ez a kiélezett helyzet a parlamentben és a magyar politikában sajnos egyáltalán nem kedvez a nemzetiségeket érintő kérdések rendezésének, nem valószínű, hogy bármelyik politikai párt szeretne komoly befolyással rendelkező nemzetiségi képviselőt, képviselőket a parlamentben. A nemzetiségi képviselők választásáról szóló törvény, bár számos hibás elemet tartalmaz, még jó ideig szabályozza majd nemzetiségi polgártársaink jogainak gyakorlását.

Így leszögezhetjük, hogy a magyarországi nemzetiségeket nem sikerült hatékony képviselethez juttatni és ezzel együtt az is kijelenthető, hogy ehhez a választási rendszerhez nem is sikerült a támogatásukat megszerezni. Maga a kisebbségi képviselők választásának rendszere számos olyan elemet magába foglal, amiket más országokban is alkalmaznak és összhangban vannak a nemzetközi ajánlásokkal, azonban összességében nem tudta elnyerni a kisebbségeink, nemzetiségeink bizalmát. Távolmaradásuk a regisztrációtól jól mutatja, hogy a nemzetiségekhez tartozó szavazók nem kívántak lemondani arról a jogukról, hogy országos pártlistákra is leadhassák szavazatukat. Véleményem szerint érdemes lenne a törvényalkotóknak más, egyéb pozitív diszkriminációk alkalmazásán elgondolkodniuk.

Ezzel azonban továbbra is megoldatlan maradt az a hiányosság, amivel indokolták a választójogi törvény módosítását: a nemzetiségek tényleges képviselethez juttatását. A magyar országgyűlés több mint 22 éves adósságát még mindig nem rendezte.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- CSAPÓ Zs. 2011: *A kisebbségek parlamenti képviselőinek kérdése az „Új Alkotmány” küszöbén.* Kül-Világ - a nemzetközi kapcsolatok folyóirata, VIII. évfolyam, 2011/1-2. p. 82-101. <http://www.kul-vilag.hu/2011/0102/csapo.pdf>, letöltés: 2014. április 26.
- EPLÉNYI K. 2013: *A nemzeti kisebbségek védelme az Európai Unióban.* Létünk 2013/különszám, p. 44–54. http://epa.oszk.hu/00900/00997/00028/pdf/EPA00997_letunk_2013_k_044-054.pdf, letöltés: 2014. április 26.
- FUHL, I. 2014: *Bojkottáljuk a nemzetiségi parlamenti képviselők választását.* <http://www.oslovma.hu/index.php/hu/magyarul/172-magyarul3-magyarul3/1126-bojkottaljuk-a-nemzetisegi-parlament-i-kepviselok-valasztasat>, 2014. 03.22., letöltés: 2014. április 26.
- HABLICSEK L. 2007: *A roma népesség iskolázottságának területi alakulása: tények és becslések.* Kisebbségkutatás, 2007/4. http://www.hhrf.org/kisebbssegkutatas/kk_2007_04/cikk.php?id=1511, letöltés: 2014. április 26.
- KÁLLAI E. 2008: *A nemzeti és etnikai kisebbségek országgyűlési képviselőit szabályozó törvény koncepciója, 2008. február 5.,* http://www.kisebbségiombudsman.hu/word/04-08-2008_11_35_07/koncepcio.html, letöltés: 2014. április 26.
- KÁLLAI P. 2012: *Az alkotmányos patriotizmustól a nemzeti és etnikai kisebbségek parlamenti képviselőiig.* Fundamentum, 2012.4. szám, p. 43-64. http://epa.oszk.hu/02300/02334/00059/pdf/EPA02334_Fundamentum_2012_04_043-064.pdf, letöltés: 2014. április 26.
- KÁNTÁS P. – TÓTH J. 2005: *Nyelvhasználati jogok a hatósági eljárásban.* Kisebbségkutatás, 2005./2. http://www.hhrf.org/kisebbssegkutatas/kk_2005_02/cikk.php?id=1262, letöltés: 2014. április 26.
- KEMÉNY I. 2001: *A nyelvcsereéről és a roma/cigány gyerekeknyelvi hátrányairól az iskolában.* In.: Sisák Gábor (szerk.), *Nemzeti és etnikai kisebbségek Magyarországon a 20. század végén.* Osiris Kiadó, Budapest
- KOVÁCS L. I. 2011: *A nemzetiségi képviselő az új választási rendszerben.* <http://www.valasztasirendszer.hu/?p=1940340>, 2011.12.02., letöltés 2014. április 26.
- KOVÁCS P. 2014: *A kisebbségek parlamenti képviselője – nemzetközi kitekintésben.* Kisebbségkutatás 2014/1, p. 15-29. http://bgazrt.hu/_dbfiles/blog_files/7/0000006317/kovacs%20peter.pdf, letöltés: 2014. április 26.
- MAJTÉNYI B. 2009: *A kisebbségek preferenciális képviselője, autonómiája a magyar Alkotmányban.* In: Szarka László, Vizi Balázs, Tóth Norbert, Kántor Zoltán, Majtényi Balázs (szerk.), *Etnopolitikai modellek a gyakorlatban.* 373 p. Gondolat Kiadó, Budapest pp. 155-171. <http://kisebbssegkutato.tk.mta.hu/uploads/files/archive/86.pdf>, letöltés: 2014. április 26.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. 2001: *A kisebbségi önkormányzatok szabályozása és működési tapasztalatai.* In.: Sisák Gábor (szerk.), *Nemzeti és etnikai kisebbségek Magyarországon a 20. század végén.* Osiris Kiadó, Budapest
- PÁLNÉ KOVÁCS I. - TUKA Á. - SCHMIDT A. - VADÁL I. - KÁKAI L 2011. : *Regionalizmus és területi kormányzás - A magyar önkormányzati rendszer szabályozási sajátosságai és szerkezetének formálódása 1990 után.* PTE Bölcsészettudományi Kar Politikai Tanulmányok Tanszék <http://>

www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0050_13_regionalizmus/ch01s10.html, letöltés: 2014. április 26.

PAP A.L. 2012: *Még egyszer a kisebbségek parlamenti képviseléről*. <http://www.commmunity.eu/2012/02/08/meg-egyszer-a-kisebbségek-parlamenti-kepviseleterol/>, letöltés: 2014. április 26.

PÉRÓ, L. 2013: *Lesznek-e nemzetiségek a parlamentben?* <http://www.komment.hu/tartalom/20130103-essze-a-nemzetisegek-parlamenti-kepviseleterol-es-az-elozetes-regisztracirol.html>, 2013. jan. 03., letöltés: 2014. április 26.

VARGA P. 2014: *A Kalmár-jelentés: újra napirenden a kisebbségi jogok*. Kisebbségkutatás 2014/2, p. 60-80. http://bgazrt.hu/_dbfiles/blog_files/1/0000008611/Kisebbségkutatás-2014-2-2sz.60-80.pdf, letöltés: 2014. április 26.

Magyarországi Németek Országos Önkormányzatának honlapja, <http://www.ldu.hu>

Központi Statisztikai Hivatal honlapja, Népszámlálás 2011, Módszertani megjegyzések, fogalmak, <http://www.ksh.hu>

Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye, <http://net.jogtar.hu>

Nemzeti Választási Iroda honlapja, <http://valasztas.hu>

CompLex Kiadó honlapja, <http://www.complex.hu>



RIPUDAMAN SINGH¹

Regional disparities in the post reform India

ABSTRACT

Regional disparities in the levels of development have once again ignited the debate on the existing inequalities between the developed and underdeveloped countries in general and between different regions within these countries in particular. In case of a developing country like India, it becomes more important to study these disparities as the new economic policies have further widened the gap between the rich and the poor states. The present study intends to analyse the patterns of the regional disparities in the levels of development in India. Considering this, four indicators have been selected to identify the spatial patterns of regional disparities in India. The Human Development Report technique is used to work out the deprivations score of each district and to convert it into a development score. The development scores of each district on four indicators have been summed up to arrive at the district's composite development index.

Keywords: India, districts, new economic policy, regional disparities

INTRODUCTION

It is a proven fact that in a large economy, different regions with varying resource bases and endowments support dissimilar growth paths over time (Williamson, J. G. 1965). India, not being any exception, is facing and resolving the issue of regional disparities. Centralized planning was advocated and adopted after Independence to manage the problem. However, despite several efforts, the situation remained unresolved. The emergence of the maoist affected 'red corridor' in poverty stricken areas of the country is a manifestation of consequences which tend to flow from persistent backwardness experienced in parts of the country.

The New Economic Policy, which was implemented in the early 1990's and gave a broad based boost to the Indian economy, is being questioned now for the deepening inequalities in different spheres. A number of recent studies (Kant, S. 1999; Nagaraj, R.A. et al., 1998; Rao, M.G. et al.,

¹ Lovely Professional University, Department of Geography, School of Social Sciences, Phagwara, Punjab, India.
E-mail: ripudaman.17178@lpu.co.in and ripudaman1@hotmail.com

1999; Shand, R. and Bhide, S. 2000; Ahluwalia, M.S. 2000 and 2002; Krishan, G. 2001; Deaton, A. and Dreze, J. 2002; Singh, N. et al., 2003; Dholakia, R. H. 2003; Ghosh, P.P. and Narayana, N.S.S. 2005; Kumar, N. 2005; Mazumdar, T. 2005; Nayyar, G. 2005; Ghosh, M. 2006; Balakrishnan, P. and Parmeswaran, M. 2007; Jayadev, A. et al. 2007; Kar, S. and Sakthivel, S. 2007 among others.) brought forth the observation that regional disparity in India widened during the 1990's, causing serious concern. The States like Maharashtra, Gujarat, Tamil Nadu, West Bengal, Karnataka and Delhi, having better infrastructure, received higher investments and the regional disparities situation aggravated further (Kant, S. 1999). The prime objective of the present research exercise is to test the above observation.

Looking into the trends of the Indian economy, one finds that the growth rate of gross domestic product (GDP) has accelerated since the 1980s. From the 1950s to the 1980s the average annual GDP growth rate was only 3.6 per cent, which increased to 5.6 per cent in the 1980s. After the initiation of economic reforms in the 1990s, it accelerated to 6.0 per cent and more (Bhattacharya, B.B. and Sakthivel, S. 2004). The Foreign Direct Investment which was merely US dollars 155 million in 1991 increased to US dollars 4.3 billion by the year 2003 (Kumar, N. 2005). On the other hand, public sector investment witnessed a sharp decline due to fiscal constraints.

Before examining the patterns of regional disparity, as revealed by an analysis of district level data, it is imperative to draw a sketch of the new economic policy adopted by India in the early 1990's.

NEW ECONOMIC POLICY

The fact that 1991 was a critical year in India's recent economic history is well known. In this turbulent year of monsoon failure, chaotic politics and a severe balance of payments crisis, the Indian government introduced the "*New Economic Policy*" (NEP) that signaled a break away from the past (Sengupta, A. et al., 2008). It marked a major turning point for the Indian economy. Not only did it affect the economy in terms of output but also brought structural changes to various macroeconomic relationships (Ghosh, P.P. and Narayana, N.S.S. 2005). It carried the promise of a systemic and multi-arena approach to liberalization, privatization and globalization.

Prior to economic reforms, the main thrust of the government policies was to make provisions for social services, subsidization of basic and essential items and to regulate the economy through various administrative controls. The provision of social services and subsidization of basic and essential items ended up in the siphoning off of public funds into the hands of a few well-off people.

Two broad components of the New Economic Policy included stabilization programmes and structural adjustments (*Table 1*). These were initiated to amend failures of the past. The main features of stabilization were the curtailment of public expenditure, reduction in subsidies and free convertibility of the rupee. On the other hand, structural adjustments covered trade policy, industrial policy, agricultural policy, human resource and energy issues. Herein involved are the policies of liberalization, privatization and globalization.

With the passage of time, these reforms have provoked a debate wherein its proponents complained that its pace was slow (Ahluwalia, M.S. 2002); others were worried over its role in increasing poverty

and inequalities (Jha, P. and Negre, M. 2007). It will be pertinent here to review the studies on regional disparities published since 2000.

Tendulkar, S.D. and Bhavani, T.A. (2007) observed that economic reforms strengthened the Indian economy. They improved growth rates without adversely affecting the trends in reduction of poverty (Nagaraj, R. 2000) and comparatively Dasgupta, D. (2000) found some divergences during the reference period. Jha, R. (2000) suggested that examining the dynamics of growth, inequality and poverty from an aggregate of perspectives can be misleading because there is divergence in some cases and convergence in others. Ahluwalia, M.S. (2000), while investigating the economic performance of states in the post-reform period, found that Punjab was five times better off than Bihar, on the parameter of per capita income.

Kant, S. (1999) believed that with the impact of the new sectoral policies, increased economic growth would polarize towards a few favorable locations, having the advantage of economies of agglomeration. The spatial structure of the Indian economy may retreat to the colonial pattern wherein port cities flourished at the cost of their hinterlands. The suction process would increase and regional and urban-rural inequalities would be accentuated. He confirmed the widening regional disparities in the post-reform period. Coastal states, along with high income states, have benefited more from the flow of foreign direct investments (FDI) as compared to states having a peripheral location, disturbed law and order situation and poor economic and social infrastructure.

Dev, M.S. and Mooij, J. (2002) found that during the 1990's India's social sector expenditure was lower than that in the 1980's and also less than that of most of the developing countries. Particularly in the three states of Bihar, Uttar Pradesh and West Bengal, the expenditure in the social sector is the least and these were gradually drifting away from the high income states. Kurian, N.J. (2001) observed that bigger investments in rich states would further aggravate the problem of disparities. He added that the stabilization of population in the BIMARU (Bihar, Madhya Pradesh, Rajasthan and Uttar Pradesh) states was important for their sustained economic growth.

Mukhopadhyay, H. and Das, K.K. (2003) found fiscal mismanagement resulting in horizontal imbalances which could have been reduced with the development of the poor states. Sundram, K. and Tendulkar, S.D. (2003) noted that amongst the 15 major states, 12 recorded improvement in the poverty ratio while Assam, Madhya Pradesh and Orissa stagnated. Noorbakhsh, F. (2003) found evidence of increased regional disparities in India at the state level. Debroy, B. and Bhandari, L. (2003) identified 69 of the most backward districts of India, a majority of which were concentrated in Bihar (including Jharkhand), Uttar Pradesh, Madhya Pradesh (including Chhattisgarh), Orissa and West Bengal. On the other hand, convergence was found in some variables of economic growth at the state level during the 1976-77 to 2000-01 period, including the post-reform era (Adabar, K. 2004).

Bhattacharya, B.B. and Sakthivel, S. (2004), while attempting a comparative picture of the pre and post-reforms period, observed that growth of the agricultural sector was outpaced by the service sector during the nineties. It enabled urban areas and advanced states to get ahead of the rural and backward states. Kar, S. and Sakthivel, S. (2007) found that in the Indian context, there was no fixed relationship between the high growth rates and trends in regional inequality. While the high growth

rates during the eighties, led to a diminishing inequality between the industrial and service sectors, the reverse took place after the reforms.

Table 1. Spatial implications of new economic policy

Component	Policy parameters	Spatial implications
Stabilisation	Curtailment of public expenditure	Will have an adverse effect on social expenditure, employment generation and poverty alleviation in hill, tribal, drought prone and other backward areas.
	Reduction in subsidies	Will affect negatively the agricultural development in Bihar, Orissa, Madhya Pradesh, West Bengal and Uttar Pradesh and disparities in agricultural development would widen.
	Devaluation and convertibility of rupee	Will benefit states like Punjab, Kerala, Gujarat, Tamil Nadu and Goa, where the flow of remittances is large.
Structural adjustment	Trade policy	Will enhance investment attraction of big urban industrial centres; cause acceleration in rural-urban migration; and sharpen core-periphery contrast.
	Industrial policy	Mineral rich backward states, such as Bihar, Orissa and Madhya Pradesh, to benefit from abolition of freight equalization policy and foreign direct investment in mines and minerals.
	Agricultural policy	Export orientation in agriculture to benefit the rice and cotton producing states of eastern and southern India; sugarcane producing states of Uttar Pradesh, Bihar, and Maharashtra and oilseeds producing states of Rajasthan, Karnataka, and Madhya Pradesh will be the losers due to competition in imports; cropping pattern likely to change in favour of export crops and may cause damage to ecology.
	Human resource	Rural-urban and regional disparities in social development and infrastructural facilities will increase; privatization policy in education and health care to hit rural and backward areas harder.
	Energy policy	Higher electricity tariff rates in the wake of privatization to hit small-scale industry, particularly in states like Punjab and Haryana; and tube-well irrigation to suffer especially in poor states like Orissa, Bihar and Madhya Pradesh.

Source: Kant, S. 1999. Spatial Implications of India's New Economic Policy. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 90. (1): 80-96.

Ghosh, P.P. and Narayana, N.S.S (2005) found that economic reforms have affected the Indian economy in a big way. The private final consumption expenditure (PFCE), investment (GCF) and all the GDP variables, except that of services, were found to be substantially higher during the post-reforms period than what they would have been in the absence of reforms. While, in contrast, reforms made a marginal impact on investment in the agricultural sector, which has led to the widening of

gap between urban and rural areas. Deaton, A. and Kozel, V. (2004) found evidence that the official estimates of poverty reduction during the 1990's were too optimistic, particularly for rural India. Nair, K.R.G. (2004) found increased regional disparities in socio-economic development after the reforms. Nayyar, G. (2005), while analyzing growth and poverty in rural India, observed that high growth was associated with significant poverty reduction in Maharashtra, Tamil Nadu, Karnataka and Haryana. In comparison, the slow growth was responsible for persistent poverty in Assam, Bihar, Orissa, Madhya Pradesh and Uttar Pradesh.

Reddy, G.P. (2006), while criticizing the recommendations of the Twelfth Finance Commission, remarked that fixing borrowing limits based on capacity to service debts and uniform targets for fiscal deficit reduction went against the interests of backward states and further accentuated regional imbalances. Bhaduri, A. (2008) stated that the much hyped story of India's economic growth hid the truth about heightened inequality and blatant biases against the poor.

A two way nexus between economic growth and human development was noted by Ghosh, M. (2006). Evidence of regional convergence in human development despite considerable divergence in real per capita income was seen. It signified that poor states failed to catch up with the rich states, in terms of per capita income, did manage to come closer in terms of human development. Singh, R.D. (2005, 2009), in a district level study of regional disparities in the post-reforms period found that western India was relatively more developed than eastern India.

Pal, P. and Ghosh, J. (2007) analyzed the survey of recent trends in inequality in India, especially after the adoption of the New Economic Policy. They found diverging trends in the levels of development. Dev, S.M. and Ravi, C. (2007) found that inspite of higher overall growth, the extent of decline in poverty in the post-reform period was slow, increasing inequality significantly in the post-reform period. Jayadev, A. et al. (2007) examined the patterns of wealth disparities in India and found an increase in wealth levels in the country across all sections of society, accompanied by a small yet perceptible rise in the level of interpersonal wealth inequality. There was a sharp difference in the growth rate of wealth holdings in the middle income/upper income states vis-à-vis poor states. The faster growing states were noted for a greater increase in wealth inequality.

Nayyar, G. (2008), in a panel study for 16 major states for the period from 1978-79 to 2002-03, found that states were not converging to identical levels of per capita income in the steady-state. He added, however, that once factors which affected steady-state levels of income were controlled, the poorer states showed a faster growth rate than the richer ones. None, the less, inter-state disparities widened due to differing levels of private and public investment and negligible equalizing impact of central financial assistance. The Planning Commission (of India) (2008), while examining the disparity in per capita GSDP found, the gini coefficient between lowest and highest per capita GSDP states have increased from 0.1917 in 1993-94 to 0.2771 in 2002-03 period.

Rangrajan, C. and Srivastava, D.K. (2008) reviewed the fiscal transfer arrangements in India in the context of resolving vertical and horizontal imbalances. In respect of the vertical dimension, it may be considered desirable to continue maintaining stability in the share of the centre and states in combined tax revenues of the system after tax devolution, as long as there were no basic changes in the division of responsibilities between the two. With respect to the horizontal dimension of transfers,

the equalisation approach to transfers, followed by some of the important federal systems like Canada and Australia, is found suitable for India.

Literature on regional disparities in India in the post-reforms period is diverse and written from different perspectives with economists producing more treatise than geographers. Most of the studies found widening disparity during the period (Kant, S. 1999; Krishan, G. 2001; Kar, S. and Sakthivel, S. 2007). Others noticed a converging trend in some parameters. Ghosh, M. (2006) found strong evidence of regional convergence in human development despite considerable divergence in real per capita income. Nagaraj, R. (2000) and Tendulkar, S.D. and Bhavani, T.A. (2007) observed that economic reforms had improved growth rates and strengthened the Indian economy.

The present study is an attempt to look into the emerging patterns of regional disparities in the post-reforms period of India, beginning with the adoption of the New Economic Policy in July 1991. New contours on the development map of India could be attributed to the processes of liberalization, privatization and globalization.

INDICATORS

To represent various dimensions of development encompassing the economic, social and other parameters, it was essential to make a judicious and appropriate selection of indicators. These indicators should capture the spirit of the theme under study in a comprehensive manner. They should be quantifiable, and not overlap. Considering these, the present study selected four indicators to identify spatial patterns and trends of regional disparities in India. These are population above poverty line, female literacy rate, population of non-agricultural rural workers, and degree of urbanization. While data on percentage of population above the poverty line was worked out by reversing the data on the population below poverty line, as given in the book, District Level Deprivation in the New Millennium (Debroy, B. and Bhandari, L. 2003), for the other three indicators, the data was taken from the Census of India.

Population above poverty line represents the economic well being of the people. Female literacy reflects the status of women in society and its level of social development. The proportion of rural non-agricultural workers represents the diversification of rural economy and indicates the level of rural development. Percentage of urban population is a proxy for the modernization of a society. These indicators were selected to represent the economic, social, rural as well as modernization dimensions of development in India at the district level.

Population above poverty line

The World Bank and other agencies of the UN system define the 'poor' as *'those who do not have access to clean drinking water, easy access to facilities for curative and preventive health care and suffer, therefore, from various epidemic diseases. Furthermore, they are ignorant and illiterate for lack of access to or unwillingness to use facilities for education of their children and literacy for adults'*. In India, the poor are *'those who do not get enough calories from cereals, cookery oil, sugar and other foods to maintain themselves in health'*. There is an official poverty line. It is essentially the cost of a basket of commodities (in which share of expenditure on food items is over 80 per cent and

the remaining 20 per cent goes to other essential items like housing and clothing) that could provide 2400 calories to an individual in the rural areas and 2100 calories in an urban place. In 1979, the Planning Commission of India worked this out as Rs. 49.09 per person per day for the rural population and Rs. 56.64 for the urban population, at 1973-74 prices.

The indicator of *population below poverty line* represents the backwardness of a region. Thus, *population above poverty line* can be taken as an indicator of development. In 2001, 342 districts of the 593 districts in India recorded at least 74.01 per cent (national average) of their population to be above the poverty line. *Figure 1* shows the distribution of these districts. Most of these are located in the Northwest India, the Western Coastal region, parts of Eastern Coastal region, the Ganga delta, and parts of the Northeastern region.

Comparatively most districts located in the Ganga plain, North-eastern peninsula and Assam recorded the figure below the national average. About 48 per cent of India's poor are concentrated in three states i.e Uttar Pradesh (including Uttaranchal), Bihar (including Jharkhand) and Madhya Pradesh (including Chhatisgarh). Maharashtra, West Bengal and Orissa account for another 22.5 per cent. Collectively, more than 70 per cent of India's poor belong to these six states (Mehta, A.K. and Shah, A. 2004).

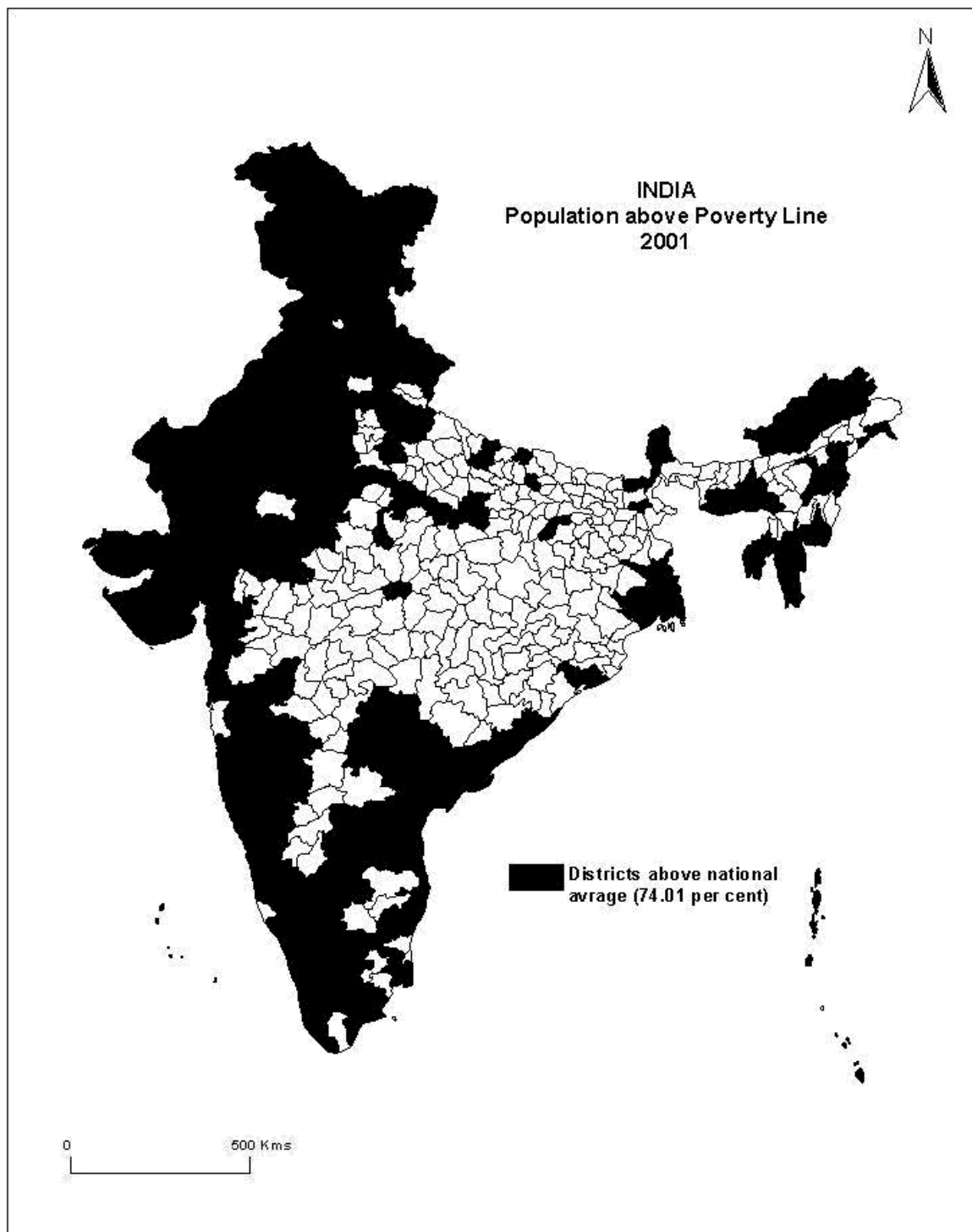
Some districts in Nagaland, Andaman & Nicobar Islands and Jammu & Kashmir have their entire populations above the poverty line. By contrast Koraput, Bolangir and Kalahandi (KBK) districts of Orissa recorded not even one fifth of their population to be above the poverty line. Majority of the districts in the eastern states of Orissa, Bihar, Jharkhand, Chhattisgarh, West Bengal and Assam as also in the Central states of Uttar Pradesh and Madhya Pradesh are placed below the national average on this count.

Female literacy

The role of education in the development process is an established fact. Classical economists like Adam Smith, Alfred Marshall, Engles, John Stuart Mills and Karl Marx, highlighted this association. Many of the modern scholars, including Dreze, J. and Sen, A. (1995) reconfirmed this relationship. Apart from the economic and social benefits of education, female literacy, in particular, greatly improved the ability of a household to manage basic child care, regulate nutrition, and ensure health care. According to a Chinese proverb, "*If you plan for a few years, earn money; for ten years, then plant trees; but if you plan for a hundred years, educate the women*".

Fields, J. (1980), Psachropoulous, G. and Woodhall, M. (1985), and Tilak, J.B.G. (1989) have empirically validated the role of education in reducing absolute poverty. Kerala is a case in point showing how female literacy was impacting on poverty reduction while states like Bihar, low on female literacy, stagnated in poverty.

Fig. 1. India: Population above poverty line in 2001. The national average for Population above poverty line= 74.01%



A close link between female education and family planning is also observed and it is being considered as a positive population management indicator (Government of India, 1993). *Female literacy* is indeed a reliable indicator of the social development of any region.

The Census of India 2001 recorded 65.40 per cent of the country's population in the 7+ age group as literate. A wide gap (about 20 % points) between the male literacy rate (75.65 per cent) and female literacy rate (54.16 per cent) was observed. This pattern is typical of all societies having a strong patriarchal base where progress of the female is a more sensitive index of social change.

At the state level, female literacy rates were recorded as the highest in the coastal regions of Gujarat, Maharashtra, Goa, Kerala and Tamil Nadu and North-Eastern India. On the other hand, Jammu & Kashmir, Rajasthan, Uttar Pradesh, Madhya Pradesh, Chhattisgarh, Bihar and Jharkhand were noted for low female literacy rates.

At the district level, Nainital (91 per cent) in Uttaranchal recorded the highest female literacy rate while the lowest rate was recorded in Kishanganj district (15 per cent) of Bihar.

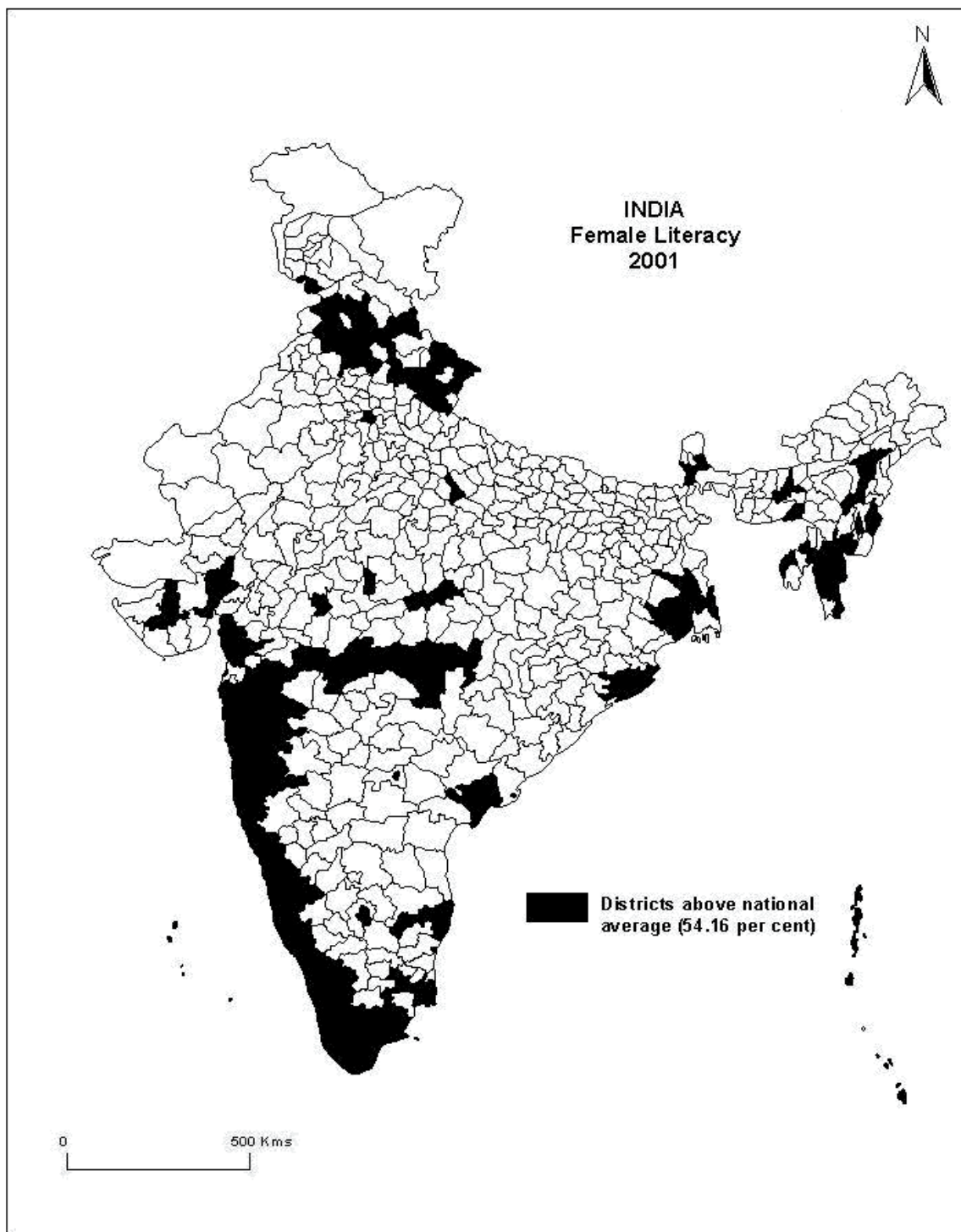
Figure 2 shows that only 159 out of 593 districts of the country recorded a female literacy rate higher than the national average. Such districts find a concentration in the coastal belt, Northwest and Northeast India, besides the major urban concentrations of Kolkata, Delhi, Kanpur and Chennai. The centrally administered union territories of Pondicherry, Chandigarh, Daman and Diu, Andaman and Nicobar Islands and Lakshadweep noted relatively higher female literacy rates.

All districts along the western coast, covering large parts of Gujarat, Maharashtra, Goa, Karnataka and Kerala, and its extension in Tamil Nadu make a compact zone of high female literacy rates. These were areas of early progress of female education (Gosal, G.S. 1979). In North India, Himachal Pradesh, Punjab, Eastern Haryana, Upper Ganga-Yamuna Doab and Uttaranchal make for another contiguous zone of high female literacy rate. These were the areas where a tradition of army service and the Green Revolution based agricultural development led to higher levels of general literacy, including female literacy.

High female literacy rate is also observed in the Christian majority states of Mizoram, Nagaland, and Meghalaya in the North-East Region. In the East, Calcutta (Kolkata) conurbation and the Orissa Coastal plain also display high female literacy rates.

In contrast, the whole of Bihar, Jharkhand, Chattisgarh, Andhra Pradesh, Eastern Uttar Pradesh, Western Rajasthan, Jammu & Kashmir (except Jammu district), Arunachal Pradesh and Assam recorded low levels of female literacy. Extreme poverty, non-Christian tribal concentrations, desert conditions or hilly terrain were constraints to the progress of literacy, especially of the female. Most of these areas are commonly identified as lagging behind the rest of the country in terms of demographic transition, are low on economic development, and slow on diversification of rural economy (Singh, N. 1998). Central India noted for low female literacy rates, has some relatively urbanized districts like Bhopal, Indore, Ujjain, Jabalpur, and Hoshangabad display comparatively high literacy rates.

Fig. 2. India: Female literacy in 2001. The national average for female literacy=54.16%



Rural non-agricultural workers

In a developing country like India, rural areas and agriculture are synonymous to each other. Agricultural development, promotes diversification of the rural economy toward secondary and tertiary sectors. Further, diversification of the rural economy leads to an overall rural development, economically and socially. It is for this reason that the percentage of rural non-agricultural workers, which represents diversification of rural economy, has been taken as an indicator of rural development in the present research.

In 2001, 28.76 per cent of India's rural workforce was engaged in non-agricultural pursuits. There were, of course, vast variations in this proportion, from cent per cent in the case of Lakshdweep to zero in entirely urban districts.

In all, 272 districts among 593 recorded a percentage of rural non-agricultural workers higher than the national average. *Figure 3* depicts the distribution of such districts. Most of these districts are located in Northwest India, Western Uttar Pradesh and Uttaranchal. The districts along the Delhi-Jaipur-Mumbai National highway (NH 8) display high levels of diversification of rural economy.

This belt moves further along the entire Western Coastal Region, and extends to the Tamil Nadu coastal plain. In the North-East, Sikkim, Darjeeling Duars, Lower Brahmaputra Valley, Tripura, and hill districts of Manipur, Mizoram, Nagaland, Meghalaya and Arunachal Pradesh are also marked for high percentage of non-agricultural workers owing to the hilly terrain and large scale flooding. The same holds good for the Ganga delta in West Bengal.

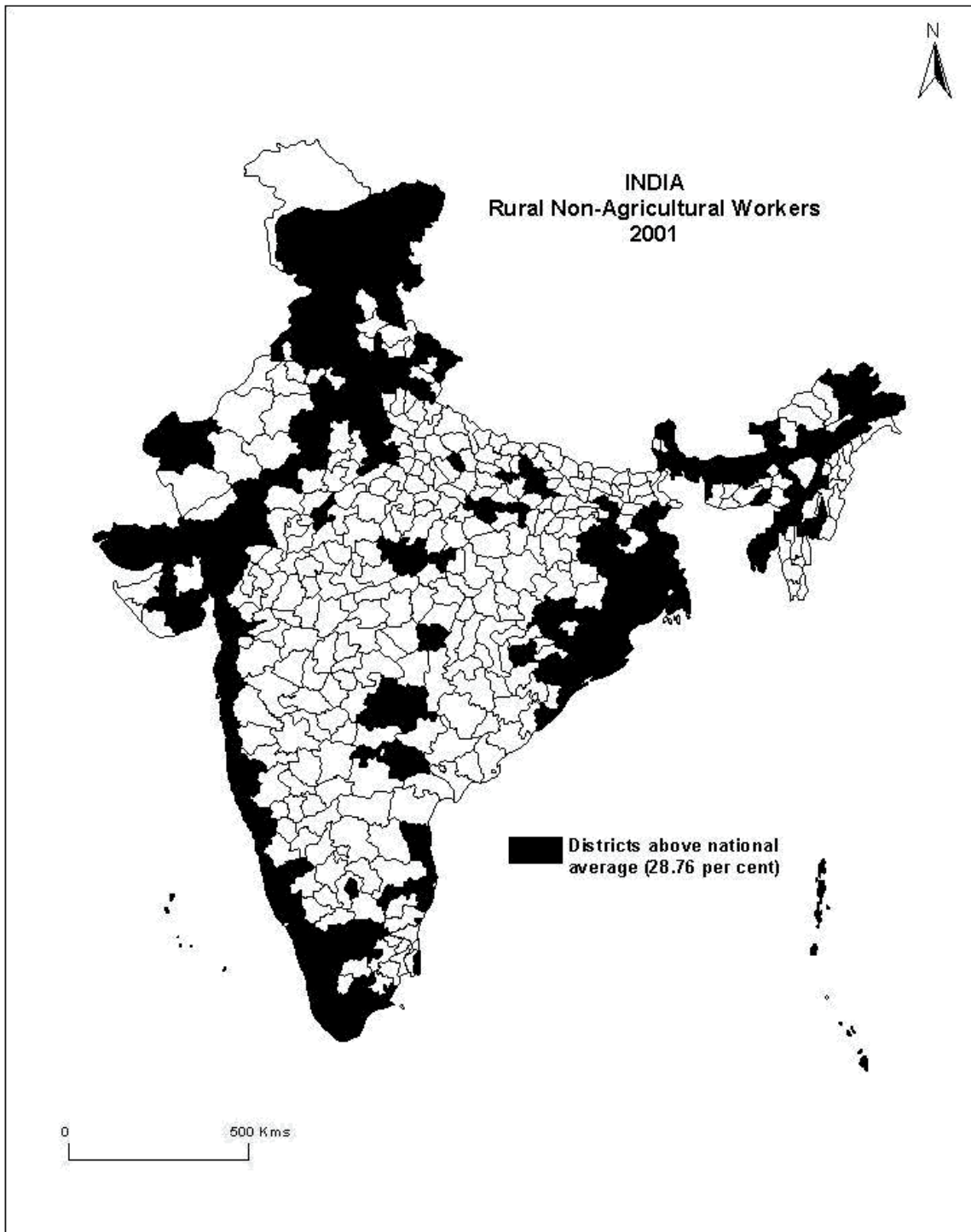
Rural economy persists through subsistence agriculture, with a degree of diversification. Most extensive areas defining this feature include the Middle Ganga Plain, large parts of Central India, Rajasthan desert and interior peninsula. Most represent difficult terrain or arid conditions or concentration of tribal population, and in the case of favorable physical conditions, there is dense concentration of rural slums.

Urbanization

Among different indicators of modernization and socio-economic change, urbanization holds a prime position. It represents the transformation of a society from agricultural to an industrial and a service one. Practically every developed country, like as United States, United Kingdom, Germany, and Japan have shown more than 80 per cent of their population as urban.

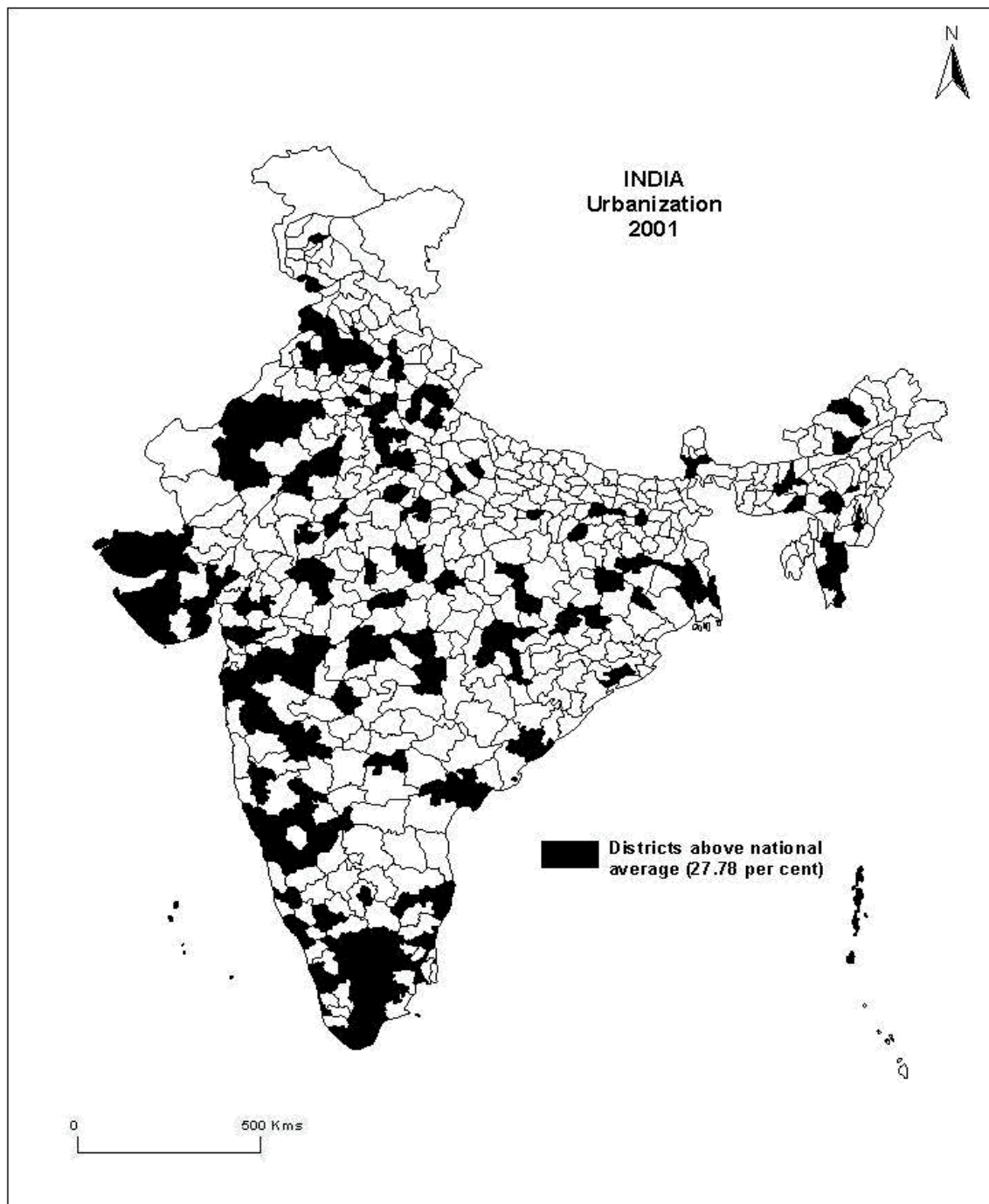
The Census of India designates any settlement having a municipal status, such as municipal committee, municipal corporation or the cantonment board as a town. In addition any settlement, without such a statutory status, is also defined as town if it has a population of at least 5000, carries a population density of at least 400 persons per square kilometer, and has at least 75 per cent of male work force outside agriculture.

Fig. 3. India: Rural non-agricultural workers in 2001. The national average for Rural non-agricultural workers=28.76%



As per the Census of India 2001, 27.78 per cent of India's population is urban, distributed among 5161 urban settlements. This gives an absolute figure of no less than 286 million. Over two-thirds of urban population is concentrated in 393 cities, each with a population of at least 100,000. Among these, 35 are metropolitan cities, having a population of at least one million each.

Fig. 4. India: Urbanization in 2001. The national average for Urbanization=27.68%



There are wide variations in the urbanization level of different parts of India. The districts of Delhi, Kolkatta, Mumbai, Hyderabad, Chennai, Yanam and Mahe are entirely urban while the districts of Lahaul & Spiti, Kinnaur, Upper Siang, Senapati, Tamenglong, Churachandpur, Ukhrul, Lawangtlai, The Dangs and Nicobars are entirely rural.

Goa is the most urbanized state, with virtually one half of its population living in towns. Himachal Pradesh is least urbanized at 9.79 per cent only. A large segment of the urban population is concentrated in six of the most urbanized states of Maharashtra, Gujarat, Tamil Nadu, Karnataka, Punjab and West Bengal.

Only 170 districts among 593 are noted for an urbanization level higher than national average (*Figure 4*). There is a distinct West-East divide on the urbanization map of India. If a rough line is drawn straight from the Coromandal Coast joining up to the eastern border of Uttaranchal, a large majority of such districts find a location to the west of it.

Two corridors of urbanization can be observed along the western coastal districts of Gujarat, Maharashtra, Goa, Karnataka, Kerala and Tamil Nadu and the other along the national highways joining Ahmadabad and Mumbai with Kolkata. Apart from these, million city districts of Kanpur, Lucknow, Patna, Hyderabad, Vishakhapatnam and other regional centres also represent high levels of urbanization. Most districts of Mizoram, the Imphal valley in Manipur, Kamrup and North Cachar Hills districts of Assam, Papum pare and Upper Subansari districts of Arunachal Pradesh and the East Khasi Hills district of Meghalaya in the Northeastern hill states are also relatively urbanized.

TECHNIQUE

Using the four indicators of population above poverty line, female literacy rate, population of non-agricultural rural workers, and degree of urbanization, the development level of each district was identified. Following the style of the Human Development Report, the technique used was a two step exercise: first, to workout the deprivations score of each district and secondly to convert it into a development score. The development scores of each district on four indicators were summed up to arrive at the district's composite development index.

Deprivation score of a district on a specific indicator was computed by using the following formula:

$$\text{Deprivation score} = \frac{\text{Statistic for the first ranking district} - \text{Statistic for the specific district}}{\text{Statistic for the first ranking district} - \text{Statistic for the district at the bottom}}$$

$$\text{Development score} = 1 - \text{Deprivation score}$$

Composite index = Summation of development scores on the four indicators divided by four

The case of Chandigarh illustrates the working of the technique:

For the indicator of population above poverty line, deprivation and development scores were:

$$\text{Deprivation score} = \frac{100 - 97.1}{100 - 19.9} = 0.036$$

Here 100 is the highest statistic for first ranking district of India (Anantnag), 19.9 per cent for bottom ranking district (Malkangiri) and 97.1 per cent for Chandigarh.

$$\text{Development score} = 1 - 0.036 = 0.96$$

For the indicator of female literacy, deprivation and development scores were:

$$\text{Deprivation score} = \frac{90.57 - 66.18}{90.57 - 14.47} = 0.320$$

Here 90.57 is the highest statistic for first ranking district of India (Nainital), 14.47 per cent for bottom ranking district (Kishanganj) and 66.18 per cent for Chandigarh.

$$\text{Development score} = 1 - 0.320 = 0.68$$

For the indicator of rural non-agricultural workers, deprivation and development scores were:

$$\text{Deprivation score} = \frac{100 - 96.27}{100 - 0} = 0.036$$

Here 100 is the highest statistic for first ranking district of India (Lakshdweep), Zero per cent for bottom ranking district (Yanam) and 96.27 per cent for Chandigarh.

$$\text{Development score} = 1 - 0.036 = 0.96$$

For the indicator of Urbanization, deprivation and development scores were:

$$\text{Deprivation score} = \frac{100 - 89.77}{100 - 0} = 0.102$$

Here 100 is the highest statistic for first ranking district of India (New Delhi), Zero per cent for bottom ranking district (Tamenglong) and 89.77 per cent for Chandigarh.

$$\text{Development score} = 1 - 0.102 = 0.89$$

Composite index = Summation of 0.96, 0.68, 0.96 and 0.89 divided by 4 = 0.87

The composite index for Chandigarh is 0.87, the second highest for any district in India. The district of East Delhi has the highest composite score of 0.90 and Malkangiri the lowest of 0.06 only. The figure for India was 0.46. To afford comparability of the districts all the districts were normalized with the national average as 100. The composite index of India (0.46) was given the score of 100 and all other districts were normalized with respect to this figure. Thus, final scores for East Delhi and Malkangiri were worked out as 180 and 12 respectively. For Chandigarh this score is 175.

To assess the impact of the New Economic Policy on regional disparities in India, composite development indices were computed for each district for 2001, following the same technique. The following paragraphs are devoted to a detailed description and interpretation of patterns of development in India in 2001.

PATTERNS OF REGIONAL DISPARITIES IN INDIA, 2001

The spatial contours of regional disparities can be discerned from Map 5.5, representing the composite index of development level. The number of districts having values above the national average was 159 for female literacy, 170 for urbanization, 272 for rural non-agricultural workers and 342 for population above poverty line (*Table 2*). It signifies that the distribution of the female literacy rate is most skewed, followed by degree of urbanization, among the four indicators of development.

At the district level, the highest development index of 180 is noted for East Delhi, followed by Chandigarh and West Delhi at 175 each. Against this, Malkangiri district of Orissa records the lowest score of 12 only with Nabarangpur (14) and Rayagada (22) positioned at second and third from the bottom. These three districts were carved out from Koraput district, which in itself is a part of the most backward KBK (Koraput, Balangir and Kalahandi) region of Orissa (Singh, R.D. 2009).

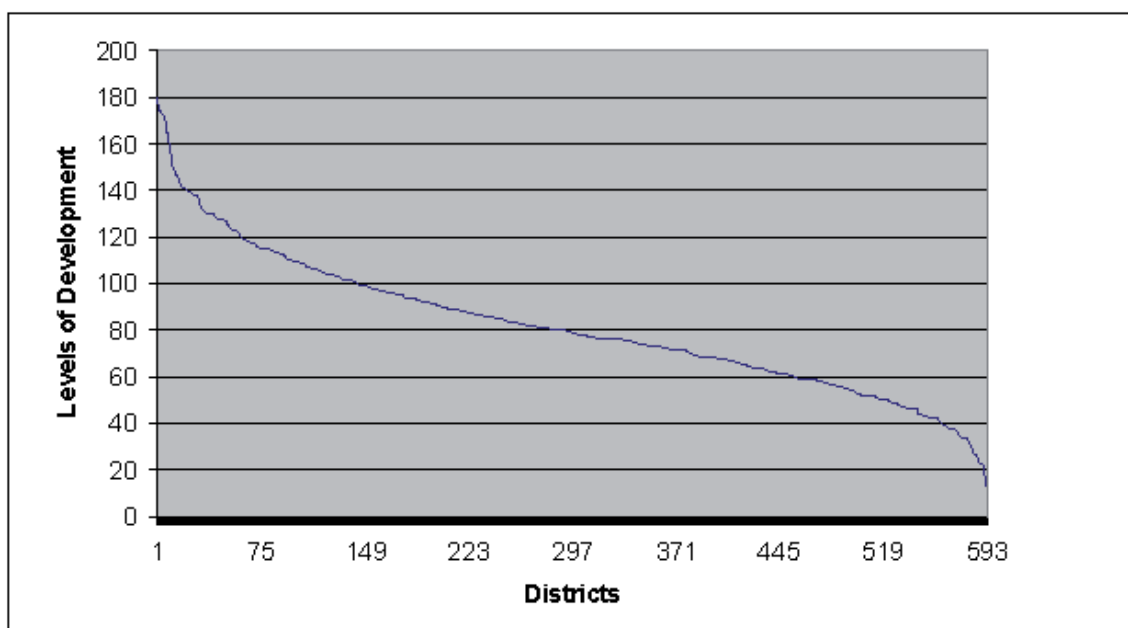
Table 2. India: districts above national average on select indicators, 2001

Indicator	National average (per cent)	Districts above national average	Per cent in total
Female literacy	54.16	159	26.81
Urbanization	27.78	170	28.67
Rural non-agricultural workers	28.76	272	45.87
Population above poverty line	74.01	342	57.67

Source: Census of India, 2001.

Figure 5 depicts the distribution of all the districts with reference to their development level. The concavo-convex shape (S shape) of the graph shows a rapid fall in the development level of districts at the top, a gentle gradient in the middle, and again a quick descent in the development scores of the most backward districts. Such a scenario represents a sharp contrast between the few highly developed districts and the grim poverty of districts at the bottom.

Figure 5. India: distribution of districts by level of development, 2001



On the development map of India, 151 districts are noted for a high level of development, with a composite score of 100 or more in each case (Table 3). These districts form clusters in four corners

of India (*Figure 6*; Singh, R.D. 2009). In the North-west, most of the districts of Punjab, Haryana, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir, and Uttaranchal, along with the union territories of Delhi and Chandigarh, have development levels significantly above the national average. This part of India is noted for its agricultural and agro-industrial advancement. The Southern cluster covers Kerala and Tamil Nadu, with their offshoots in the adjoining state of Karnataka. Social indicators of development are strong in this case. In the West, coastal Gujarat and Maharashtra emerge prominently, due to an extensive industrial base. In the East, the Calcutta (Kolkata) conurbation takes place of pride. This apart, Mizoram and other Christian majority areas in the North-East attract attention for their social development.

The North-West cluster of districts is the most extensive zone of development in India. Among the top ten districts on level of development, eight are found here. The union territories of Delhi and Chandigarh; the Amritsar-Ambala corridor in Punjab; the eastern belt of districts in Haryana; districts of Srinagar, Jammu and Leh (Ladakh) in Jammu & Kashmir; Shimla, Solan and Kangra in Himachal Pradesh and Dehradun, Haridwar and Nainital in Uttaranchal are the most developed in this zone. Delhi and Chandigarh are predominantly urban, Punjab benefited from the Green Revolution and its agro-based industry, Haryana reaped the spread effects of Delhi, and Himachal Pradesh, Uttaranchal and Jammu & Kashmir made strides in power generation, horticulture and tourism respectively (Krishan, G. 1999). Irrigation, electrification, tourism and road connectivity are markedly prominent features of this cluster.

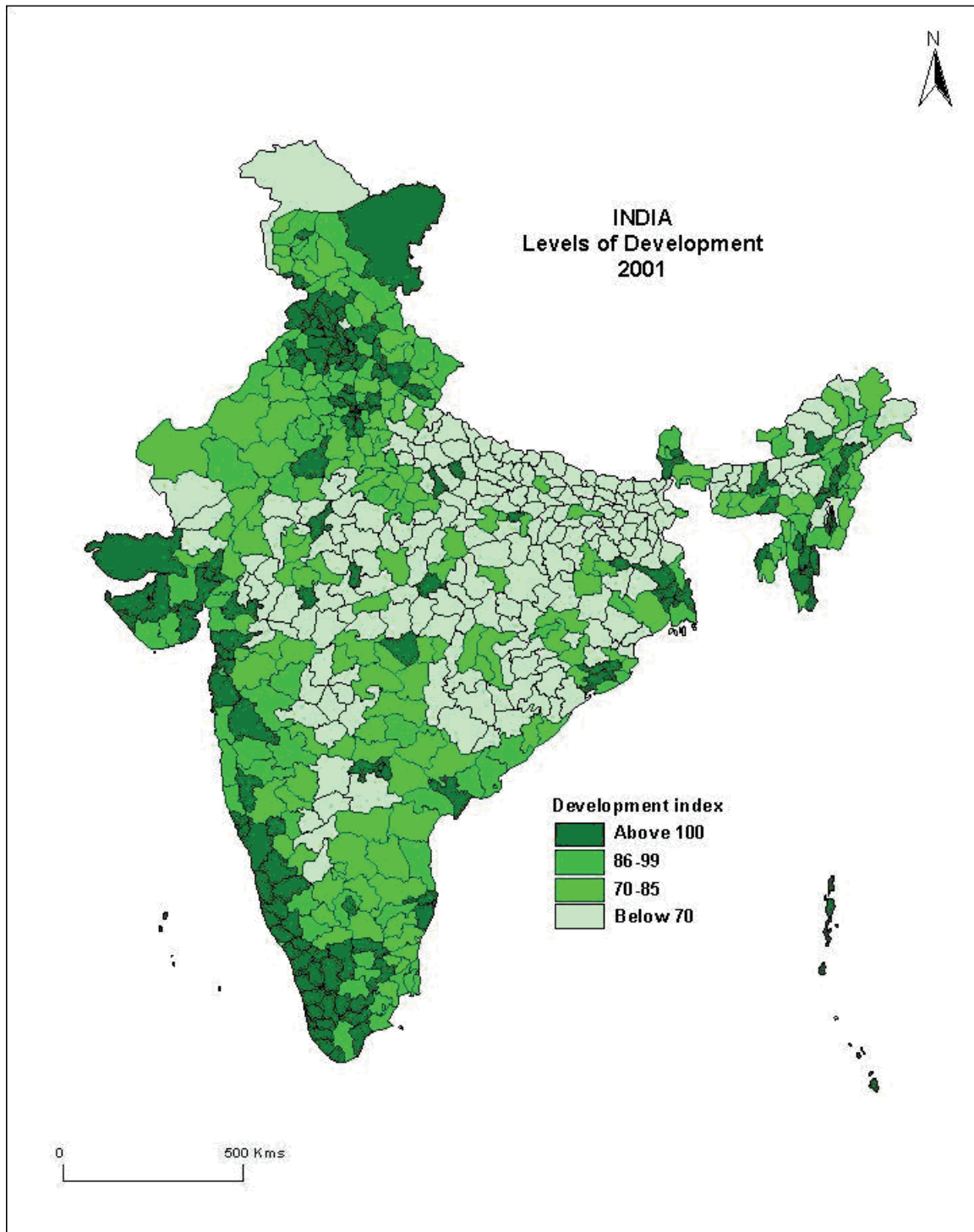
The Western cluster comprises the coastal districts of Gujarat, Maharashtra and the union territory of Daman & Diu. A high level of industrialization and urbanization is a marked feature of this belt. The entire Gujarat sector had trade relations with the Arab, East African and Mediterranean countries for centuries and the Maharashtra sector came into prominence in international trade during the colonial days (Government of India, 1973). Under the British, the Gujarat plain and Maharashtra coastal region were part of the same Bombay province, and contributed to each other's trade and industry. The process of overall development gained momentum after Independence (Rothermund, D. and Saha, S.K. 1993). Emigration was another notable feature of this area.

The Southern cluster covers Kerala, Tamil Nadu and Goa. It also includes the coastal districts of Karnataka, and union territories of Lakshadweep, Pondicherry and Andaman & Nicobar Islands. These are again coastal territories noted for higher level of social development, in particular. Kerala has the distinction of being the most literate state in respect of female literacy in particular. Tamil Nadu has a decentralized pattern of industrialization and urbanization. Goa is famous for tourism. The entire cluster displays an urban-rural continuum. Lakshadweep is also strong in indicators of social development and tourism is emerging as a lucrative industry of these islands. Andaman & Nicobar Islands, located in the heart of the Bay of Bengal, enjoy a strategic location. The Government of India is investing heavily for the development of these islands (National Institute of Public Finance and Policy, 2006).

The developed districts in the East and North-East do not make a contiguous cluster. These are rather scattered group formations of districts. Kolkata conurbation is the most prominent and massive sprawl of urbanization (Dutt, A.K. 1989). Aizawl and its adjoining districts also rank high on development

in association with urbanization, literacy and income level (Gogoi, J.K. 1976). The Imphal valley of Manipur, Kohima-Dimapur tract of Nagaland, Shillong area of Meghalaya and Agartala tract of Tripura are also among the developed parts of the North-East (Singh, N.D. 1988). None of the districts of Assam, however, belong to this category.

Fig. 6. India, Levels of development in 2001. High level of development with above 100 index value; low level with below 70 index value; relatively high level with 86-99 index value and relatively low level of development with 70-85 index value



In addition to the four clusters discussed above, some districts containing million cities also find a place among the developed areas. These include, for instance, the districts of Lucknow, Kanpur and

Allahabad in Uttar Pradesh; Bhopal, Indore and Jabalpur in Madhya Pradesh; Nagpur in Maharashtra; and Hyderabad-Rangareddy in Andhra Pradesh. These are located amidst areas of extensive rural backwardness all around.

Table 3. India: districts at high level of development, 2001

State	Districts
Andaman & Nicobar Islands	Andamans, Nicobar
Andhra Pradesh	Hydrabad, Rangareddy, Krishna,
Arunachal Pradesh	Papum Pare,
Chandigarh	Chandigarh
Daman & Diu	Daman, Diu
Delhi	East Delhi, West Delhi, South Delhi, North Delhi, North East Delhi, North West Delhi, South West Delhi, New Delhi, Central Delhi,
Goa	North Goa, South Goa
Gujarat	Ahmadabad, Surat, Rajkot, Porbandar, Navsari, Gandhinagar, Valsad, Bhavnagar, Jamnagar, Mahesana, Vadodara, Kachchh
Haryana	Panchkula, Ambala, Yamunanagar, Faridabad, Rohtak, Panipat, Kurukshetra, Gurgaon, Sonipat
Himachal Pradesh	Solan, Una, Hamirpur, Shimla, Kangra
Jammu & Kashmir	Srinagar, Jammu, Leh (Ladakh)
Karnataka	Bangalore, Dakshina Kannada, Kodagu, Udupi, Uttara Kannada, Chikmagalur, Shimoga, dharwad
Kerala	Ernakulam, Thiruvananthapuram, Kozhikode, Thrissur, Kottayam, Kannur, Kollam, Alappuzha, Pathanamthitta, Kasaragod, Malappuram, Idukki, Palakkad, Wayanad
Lakshadweep	Lakshadweep
Madhya Pradesh	Indore, Bhopal, Jabalpur
Maharashtra	Mumbai, Mumbai (Suburban), Thane, Pune, Nagpur, Kolhapur
Manipur	Imphal West, Imphal East, Bishnupur, Thoubal
Meghalaya	East Khasi Hills
Mizoram	Aizawl, Kolasib, Serchhip, Champhai, Lunglei, Saiha
Nagaland	Dimapur, Mokokchung, Wokha, Kohima
Orissa	Khordha, Cuttack
Pondicherry	Mahe, Pondicherry, Karaikal, Karaikal, Yanam
Punjab	Ludhiana, Jalandhar, Rupnagar, Kapurthala, Hoshiarpur, Gurdaspur, Fatehgarh Sahib, Nawanshahr, Patiala, Amritsar, Faridkot, Sangrur, Bathinda,
Rajasthan	Jaipur, Kota
Sikkim	East Sikkim
Tamil Nadu	Kaniyakumari, The Nilgiris, Coimbatore, Chennai, Thiruvallur, Thoothukkudi, Kancheepuram, Madurai, Virudhunagar, Erode, Theni, Tiruchirappalli, Salem
Tripura	West Tripura
Uttar Pradesh	Ghaziabad, Ghaziabad, Meerut, Kanpur Nagar, Lucknow, Varanasi
Uttaranchal	Dehradun, Hardwar, Nainital, Garhwal
West Bengal	Haora, Kolkata, North Twenty Four Parganas, Darjeeling, Dhanbad, Hugli, Barddhaman,

One in every six districts in India is at a relatively high level of development. These are on the immediate periphery of the developed districts. The districts in this category make an extensive zone in the northwest, are in elongated belts along the eastern coastal region and are adjacent to the western coastal region. These emerge as a transition between the modern, developed, high-speed India and the traditional, backward, low-speed India (Chapman, G. 1992). *Table 4* lists the districts at relatively high levels of development.

Table 4. India: districts at relatively high level of development, 2001

State	Districts
Andhra Pradesh	West Godavari, Visakhapatnam, Guntur, Nellore, East Godavari, Karimnagar
Arunachal Pradesh	West Kameng, East Siang
Assam	Jorhat, Dibrugarh, Golaghat, Cachar, Tinsukia,
Chhattisgarh	Raigarh
Dadra & Nagar Haveli	Dadra & Nagar Haveli
Haryana	Karnal, Hisar, Rewari, Jhajjar, Kaithal, Sirsa, Mahendragarh, Bhiwani, Jind
Himachal Pradesh	Mandi, Lahul & Spiti, Kinnaur, Sirmaur
Jammu & Kashmir	Kargil, Kathua, Baramula, Badgam, Anantnag, Pulwama
Jharkhand	Purbi Singhbhum
Karnataka	Mysore, Hassan, Bangalore Rural, Gadag
Madhya Pradesh	Gwalior
Maharashtra	Sindhudurg, Ratnagiri, Sangli, Solapur, Ahmadnagar, Aurangabad, Satara
Gujarat	Bharuch, Junagadh, Anand, Amreli, Surendranagar, Kheda
Manipur	Churachandpur
Meghalaya	East Khasi Hills, Ri Bhoi
Mizoram	Mamit
Nagaland	Zunheboto, Phek
Orissa	Jagatsinghapur, Jharsuguda, Puri
Punjab	Moga, Muktsar, Firozpur, Mansa
Rajasthan	Ajmer, Jhunjhunum, Sikar, Ganganagar, Jodhpur
Sikkim	East Sikkim, North Sikkim, South Sikkim
Tamil Nadu	Thanjavur, Nagapattinam, Dindigul, Namakkal, Ramanathapuram, Thiruvarur, Tirunelveli, Karur, Tiruvannamalai, Vellore, Sivaganga
Tripura	North Tripura
Uttar Pradesh	Gautam Buddha Nagar, Baghpat, Saharanpur, Firozabad, Jhansi
Uttaranchal	Udham Singh Nagar, Chamoli, Pithoragarh
West Bengal	South Twenty Four Parganas, Nadia, Medinipur,

Among 593 districts in the country, 140 are at a relatively low level of development (*Table 5*). The frequency of such districts is higher in the Indian states of Andhra Pradesh, Karnataka, Uttar Pradesh, Madhya Pradesh, Rajasthan and Maharashtra. All these states are large in size and their peripheral areas have been victims of administrative neglect in development (Krishan, G. 1999).

Table 5. India: districts at relatively low level of development, 2001

State	District
Andhra Pradesh	Cuddapah, Khammam, Prakasam, Nalgonda, Srikakulam, Adilabad, Nizamabad, Medak, Warangal, Anantapur, Vizianagaram, Kurnool, Chittoor
Arunachal Pradesh	Dibang Valley, West Siang, Tawang, Changlang
Assam	Karimganj, North Cachar Hills, Nalbari, Hailakandi, Lakhimpur
Bihar	Patna, Munger
Chhattisgarh	Durg, Raipur, Dhamtari, Koriya
Gujarat	Patan, Sabar Kantha, Narmada, The Dangs
Haryana	Fatehabad
Himachal Pradesh	Kullu, Chamba
Jammu & Kashmir	Rajauri, Udhampur, Kupwara, Punch, Doda
Jharkhand	Bokaro, Ranchi, Hazaribagh
Karnataka	Tumkur, Kolar, Haveri, Bagalkot, Chamarajanagar, Belgaum, Mandya, Davanagere, Bidar, Bijapur
Madhya Pradesh	Bhind, Ujjain, Neemuch, Mandsaur, Katni, Ratlam, Satna, Hoshangabad, Sagar, Shajapur, Datia, Morena
Maharashtra	Chandrapur, Jalgaon, Akola, Osmanabad, Amravati, Wardha, Nashik, Latur, Bhandara, Gondiya, Dhule, Yavatmal
Manipur	Chandel, Ukhrul
Meghalaya	Jaintia Hills, West Khasi Hills, East Garo Hills, West Garo Hills, South Garo Hills
Mizoram	Lawngtlai
Nagaland	Tuensang, Mon
Orissa	Jajapur, Sambalpur, Nayagarh, Kendrapara, Sundargarh, Anugul
Rajasthan	Bikaner, Churu, Pali, Hanumangarh, Jaisalmer, Sirohi, Dausa, Rajsamand, Udaipur, Nagaur, Alwar, Bharatpur, Dhaulpur, Tonk
Sikkim	West (Sikkim)
Tamil Nadu	Cuddalore, Pudukkottai, Perambalur, Viluppuram,
Tripura	South Tripura, Dhalai
Uttar Pradesh	Agra, Bijnor, Chandauli, Sant Ravidas Nagar Bhadohi, Allahabad, Mathura, Hamirpur, Jalaun, Moradabad, Bareilly, Etawah, Bulandshahar, Muzaffarnagar, Hathras, Aligarh, Auraiya, Deoria, Jyotiba Phule Nagar
Uttaranchal	Tehri Garhwal, Rudraprayag, Champawat, Almora, Uttarkashi, Bageshwar
West Bengal	Jalpaiguri, Dakshin Dinajpur, Koch Bihar

About 200 districts, that is, no less than one in every three in India, are at a distinctly low level of development (*Table 6*). These make an extensive compact zone in Eastern Uttar Pradesh (45 districts), Bihar (36 districts out of 37 districts), Jharkhand (12 districts out of 18 districts), Chhattisgarh (12 districts out of 16 districts), and Orissa (19 districts).

Table 6. India: districts at low level of development, 2001

State	Districts
Andhra Pradesh	Mahbubnagar
Arunachal Pradesh	Upper Siang, Upper Subansiri, Lohit, Lower Subansiri, East Kameng, Tirap
Assam	Sonitpur, Goalpara, Nagaon, Bongaigaon, Darrang, Barpeta, Dhemaji, Karbi Anglong, Dhubri, Kokrajhar, Marigaon
Bihar	Aurangabad, Bhagalpur, Jehanabad, Siwan, Rohtas, Buxar, Gopalganj, Gaya, Vaishali, Pashchimi Singhbhum, Bhojpur, Saran, Katihar, Lakhisarai, Kishanganj, Jamui, Kaimur (Bhabua), Araria, Sheikhpura, Nawada, Purba Champaran, Begusarai, Banka, Madhubani, Darbhanga, Muzaffarpur, Saharsa, Nalanda, Purnia, Pashchim, Champaran, Khagaria, Supaul, Samastipur, Sitamarhi, Madhepura, Sheohar
Chhattisgarh	Raigarh, Bilaspur, Rajnandgaon, Mahasamund, Korba, Jashpur, Kanker, Surguja, Janjgir – Champa, Kawardha, Bastar, Dantewada
Gujarat	Banas Kantha, Panch Mahals, Dohad
Jharkhand	Kodarma, Deoghar, Chatra, Sahibganj, Gumla, Giridih, Lohardaga, Dumka, Pakaur, Godda, Palamu, Garhwa
Karnataka	Chitradurga, Bellary, Gulbarga, Koppal, Raichur
Madhya Pradesh	Dewas, Raisen, Shahdol, Damoh, Rewa, Harda, Umaria, Narsimhapur, Guna, Rajgarh, Chhindwara, Vidisha, Sehore, East Nimar, Shivpuri, Betul, West Nimar, Sheopur, Panna, Chhatarpur, Sidhi, Balaghat, Tikamgarh, Seoni, Dhar, Jhabua, Barwani, Mandla, Dindori
Maharashtra	Parbhani, Bid, Buldana, Nanded, Jalna, Gadchiroli, Washim, Hingoli, Nandurbar
Manipur	Senapati (Excl. 3 sub-divisions), Tamenglong
Orissa	Bhadrak, Dhenkanal, Baleshwar, Ganjam, Bargarh, Debagarh, Balangir, Sonapur, Kendujhar, Gajapati, Mayurbhanj, Kandhamal, Baudh, Kalahandi, Koraput, Nuapada, Rayagada, Nabarangapur, Malkangiri
Rajasthan	Karauli, Bundi, Baran, Chittaurgarh, Bhilwara, Barmer, Dungarpur, Sawai Madhopur, Jhalawar, Jalor, Banswara
Tamil Nadu	Ariyalur, Dharmapuri
Uttar Pradesh	Pilibhit, Shahjahanpur, Mainpuri, Gorakhpur, Chitrakoot, Kaushambi, Pratapgarh, Rampur, Ambedkar Nagar, Etah, Farrukhabad, Mirzapur, Faizabad, Banda, Ballia, Mau, Kanpur Dehat, Sonbhadra, Azamgarh, Budaun, Ghazipur, Lalitpur, Kannauj, Jaunpur, Sultanpur, Mahoba, Fatehpur, Unnao, Kheri, Mahrajganj, Hardoi, Sant Kabir Nagar, Gonda, Basti, Sitapur, Barabanki, Balrampur, Rae Bareli, Bahraich, Kushinagar, Siddharthnagar, Shravasti
West Bengal	Uttar Dinajpur, Birbhum, Murshidabad, Maldah, Bankura, Puruliya

The middle Ganga plain and the northeastern parts of the Peninsular Plateau together constitute the most backward part of the country (Singh, R. L. 1971). Among the 100 most backward districts of India, 80 are located herein. In detail, these two zones mark a contrast to each other.

For example, the Middle Ganga plain is a highly densely populated region, with overwhelmingly rural and agricultural population, and marked by a gross resource-population imbalance. Historically it suffered not only because of the feudalistic system of revenue realization imposed on it, but also because of the backwash effects of Calcutta metropolis during the colonial rule (Dubey, K.N. 1992).

A fate of underdevelopment was a natural corollary of the migration of its youthful workers, skill and capital to Calcutta for at least two centuries.

By comparison, the northeastern segment of the Indian Peninsula owes its backwardness to other factors. Comprising Chhota Nagpur Plateau and Rajmahal hills in the North, Maikala range and Mahadeo hills in the Northwest and the West, Eastern Ghats in the East and Dandkarnaya in the South, this region spreads over the whole or parts of states of Jharkhand, Chhattisgarh, Orissa and Madhya Pradesh and has a significant proportion of its population as tribal. Ironically, this is one of the richest parts of India in natural resource base, but grossly lacks in human resource. Literacy rates are very low, urbanization is sporadic, and infrastructure lacking in most cases. In many districts (KBK region), more than 80 per cent of the population is below the poverty line. Administrative capacity in the provision of basic services and maintenance of law and order leaves much to be desired. No wonder that the naxalite movement was successful in spreading its tentacles here.

Among other backward regions are included firstly the chronic drought prone areas of the Thar desert in Rajasthan, Marathwada in Maharashtra, Talengana plateau in Andhra Pradesh; secondly, the remote, isolated tribal areas in the North-East; thirdly, the rugged topography tracts of Vindhyachal and Satpura hills; and finally the flood prone areas of Assam. The role of inhospitable physical conditions comes to the forefront in all these areas (Krishan, G. 1992).

It follows that the development map of India is characterized by some developed districts and many backward ones. The developed districts form clusters in the Northwest, West, deep South and certain pockets in the East of the country. Relatively developed districts are on the immediate periphery of the highly developed ones. A large part of the mainland, in particular, the Middle Ganga plain, Northeastern peninsula, the interior of the Deccan and the Rajasthan desert are low on the development level.

Backward districts suffer either resource population imbalance or physical constraints of topography, climate and isolation or administrative neglect. At the national level, the development levels found their strongest association with female literacy (0.823), followed by population above poverty line (0.729), urbanization (0.712) and rural non-agricultural workers (0.688). This relationship, however, differs from region to region. Female literacy in the case of South India, urbanization in Western India and economic well being in Northwestern India are dominant factors influencing the development levels. Most of central and Eastern India is low on all the indicators of development with few exceptions.

SUMMARY

The development map of India in 2001 shows a persistence of backward mainland and developed periphery, contrary to expectations. The peripheral location of developed districts is manifest in development clusters occupying various corners of India. The North-western cluster covers districts of Punjab, Haryana, Delhi, Chandigarh, and also some parts of Himachal Pradesh and Jammu and Kashmir. Agricultural development after the success of Green Revolution in this part has raised the overall level of development in this region. Irrigation, electrification, road connectivity and tourism development are the main planks of higher development. The Southern cluster of developed districts

includes the states of Kerala and Tamil Nadu and their offshoots in the adjoining state of Karnataka, where the social indicators of development are very strong. The Western cluster has Gujarat and Maharashtra in its ambit, where industrialization diffused its spread effect. Kolkata-Haora conurbation and the Christianity dominated districts of Mizoram form the Eastern cluster of the higher level of development in India. Colonial legacy of Kolkata and the spread of literacy in the Christian belts lead to the high level of education and development in these pockets.

In brief, widening of regional disparities and declining intra-state disparities, concurrent with a low development level in general are the noticeable features of the development map of India. An emerging concern here is that the already developed areas, favoured by their locational advantages, favourable infrastructure and better law and order situation are attracting large private investments at the cost of backward areas. This is likely to generate social and political areas which have been left behind. The emergence of red corridor in the eastern half of India is a manifestation of such upcoming problems.

The state governments seem to be aware of this. A reduction in the intra-state disparity in every case is a testimony to this. The less developed states are, however, constrained in terms of resources in acquiring a fast pace of development. They require a bigger dose of financial support from the Central government, in addition to improving the quality of their governance. The 73rd and 74th Constitutional amendments, giving birth to a statutory third tier of administration and ensuring decentralization of power to Panchayati Raj Institutions and urban local bodies, is likely to help this process. Ultimately, it all depends upon how the different states, particularly the backward ones, strengthen the local bodies.

Even though the present research has tried to analyze the patterns of regional disparities in India, still there are many questions which have remained unanswered and needs more expanded statistics to be investigated and scrutinized to draw the more real development map of India.

REFERENCES

- Adabar, K. 2004. *Convergence of Standards of Living across Indian States*. Working Paper No. 153. Bangalore, Institute of Social and Economic Change.
- Ahluwalia, M. S. 2000. Economic Reforms: A policy agenda for the future. *Economic Development in India* 25. pp. 19-40.
- Ahluwalia, M. S. 2000a. Economic Performance of States in Post-Reforms Period. *Economic and Political Weekly* XXXV. (19):1637-1648.
- Ahluwalia, M. S. 2002. Economic Reforms in India since 1991: Has graduation worked? *Journal of Economic Perspectives* 16. (3): 67-88.
- Ahluwalia, M. S. 2002a. State Level Performance under Economic Reforms in-India. In *Economic Policy Reforms and the Indian Economy* Ed. Krueger, A. O. New Delhi, Oxford University Press, 191-215.
- Balakrishnan, P. and Parameswaran, M. 2007. Understanding Economic Growth in India: A Prerequisite. *Economic and Political Weekly* XLII. (27): 2915-2922.

- Bhaduri, A. 2008. Development or Developmental Terrorism? *Economic and Political Weekly* XLII. (7): 552-553.
- Bhattacharya, B. B. and Sakthivel, S. 2004. *Regional Growth and Disparity in India. A comparison of Pre and Post Reform Decades*. New Delhi, Institute of Economic Growth.
- Bose, A. 1978. *India's Urbanization: 1901-2001*. New Delhi, Tata McGraw-Hill.
- Census of India, 2001. *Census of India 2001* (Handbooks). New Delhi, Government of India.
- Census of India. 1995. *Census of India Atlas, 1991*. New Delhi, Government of India.
- Chapman, G. 1992. Change in South Asian Core: Patterns of Growth and Stagnation in India. In *The Changing Geography of Asia*. Eds. Chapman, G. and Baker, K. M. London, Routledge, 10-43.
- Dasgupta, D. 2000. Growth and Inter-state Disparities in India. *Economic and Political Weekly* XXXV. (27): 2413-2422.
- Deaton, A. and Dreze, J. 2002. Poverty and Inequality in India: A Re-examination. *Economic and Political Weekly* XXXVII. (36): 3729-3748.
- Deaton, A. and Kozel, V. 2004. *Data and Dogma: The Great Indian Poverty Debate*. The World Bank Research Paper. Washington DC, World Bank.
- Debroy, B. and Bhandari, L. 2003. *District-Level Deprivation in the New Millenium*. New Delhi, Konark Publishers.
- Dev, M. S. and Mooij, J. 2002. Social Sector Expenditures in the 1990's: Analysis of Central and State Budgets. *Economic and Political Weekly* XXXVII. (2): 853-866.
- Dev, S. M. and Ravi, C. 2007. Poverty and Inequality: All-India and States, 1983–2005. *Economic and Political Weekly* XLII. (6): 509–521.
- Dholakia, R. H. 2003. Regional Disparity in Economic and Human Development in India. *Economic and Political Weekly* XXXVIII. (39): 4146-4172.
- Dreze, J. and Sen, A. 1995. *India: Economic Development and Social Oppurtunity*. New Delhi, Oxford University Press.
- Dubey, K. N. 1992. *Process of Socio Economic Development*. Jaipur, Rawat Publications.
- Dutt, A. K. 1989. Factorial Ecology of Calcutta (1981) Revisited. *Geo Journal* 18. (2): 151-162.
- Fields, G. 1980. Education and income distribution in developing countries: a review of literature. In *Education and Income* Ed. King, T. World Bank Staff Working Paper No. 402. Washington DC, World Bank.
- Ghosh, M. 2006. Economic Growth and Human Development in Indian States. *Economic and Political Weekly* XLI. (30): 3321-3329.
- Ghosh, P. P. and Narayana, N. S. S. 2005. Impact of Economic Reforms and Macroeconomic Forecasts: Pulses, Levels and Trends. *Economic and Political Weekly* XL. (22): 2330–2339.
- Gogoi, J. K. 1976. *Identification of Backward Districts of Assam, Meghalaya and Mizoram: An Inter-Temporal Analysis*. M.Phil. Dissertation. New Delhi, Jawaharlal Nehru University.
- Gosal, G. S. 1979. Spatial Perspective on Literacy in India. *Population Geography* 1. (2): 41-67.

- Government of India. 1973. *The Gazetteer of India*. Ministry of Information and Social welfare. New Delhi, Government of India Press.
- Government of India. 1993. *Education for All: The India Scene*. New Delhi, Ministry of Human Resource and Development.
- Jayadev, A. et al. 2007. Patterns of Wealth Disparities in India during the Liberalization Era. *Economic and Political Weekly* XLIII. (38): 3853-3863.
- Jha, P. and Negre, M. 2007. *Indian Economy in the Era of Contemporary Globalization: Some Core Elements of the Balance Sheet*. <http://www.macrosan.org/anl/may07/pdf/indianeconomy/>.
- Jha, R. 2000. Growth, Inequality and Poverty in India: Spatial and Temporal Characteristics. *Economic Political Weekly* XXXV. (11): 921-928.
- Kant, S. 1999. Spatial Implications of India's New Economic Policy. *Tijdschrift, Voor Economische en Sociale Geografie* 90. (1): 80-96.
- Kar, S. and Sakthivel, S. 2007. Reforms and Regional Inequality in India. *Economic and Political Weekly* XLII. (47): 69-77.
- Krishan, G. 1992. Regions of India. In *Geography of India* Eds. Tirtha, R. and Krishan, G. Jaipur, Rawat Publications, 343-428.
- Krishan, G. 1997. Spatial Contrasts in Socio-Demographic Profiles of India. *Population Geography* 19. (1&2): 75-89.
- Krishan, G. 1999. From Centralized Planning to Liberalized Economy: The Development Experience of India since Independence. *Annals NAGI* 19. (1-2): 29-45.
- Krishan, G. 2001. Presidential Address: Development, Environment and Decentralized planning. *Annals NAGI* 21. (1): 3-14.
- Kumar, N. 2005. Liberalisation, Foreign Direct Investment Flows and Development: Indian Experience in the 1990s. *Economic and Political Weekly* XL. (15): 1459-1469.
- Kurian, N. J. 2000. Widening Regional Disparities in India: Some Indicators. *Economic and Political Weekly* XXXV. (7): 736-743.
- Mazumdar, T. 2005. Capital Flows into India: Implication for its Economic Growth. *Economic and Political Weekly* XL. (21): 2183-2189.
- Mehta, A. K. and Shah, A. 2004. *Chronic Poverty in India: An Overview*. CPRC-IIPA Working Paper No. 2. New Delhi, Chronic Poverty Research Centre and Indian Institute of Public Administration.
- Mukhopadhyay, H. and Das, K. K. 2003. Horizontal Imbalances in India. *Economic and Political Weekly* XXXVIII. (14): 1416-1420.
- Nagaraj, R. 2000. Indian Economy since 1980: Virtuous Growth or Polarization. *Economic and Political Weekly* XXXV. (32): 2831-2838.
- Nagaraj, R., Varouadakis, A. and Veganzones, M. 1998. *Long Run Growth Trends and Convergence across Indian States*. OECD Technical Papers, No.131. <http://www.oecd.org/dev/technics>.
- Nair, K. R. G. 2004. *Economic Reforms and Regional Disparities in Economic and Social Development in India*. Project Report: CPR. New Delhi, Centre for Policy Research.

- National Institute of Public Finance and Policy. 2006. *State Development Report of Andaman & Nicobar Islands*. New Delhi, National Institute of Public Finance and Policy.
- Nayyar, G. 2005. Growth and Poverty in Rural India: An Analysis of Inter-State Differences. *Economic and Political Weekly* XL. (16): 1631-1639.
- Nayyar, G. 2008. Economic Growth and Regional Inequality in India. *Economic and Political Weekly* XLIII. (6): 58-67.
- Noorbakhash, F. 2003. *Human Development and Regional Disparities in India*. Working Paper No. 12, Department of Economics. Glasgow, Glasgow University Press.
- Pal, P. and Ghosh, J. 2007. *Inequality in India: A survey of recent trends*. DESA Working Paper No. 45. July 2007. Department of Economic and Social Affairs. New York, United Nations.
- Planning Commission. 2008. Spatial Development and Regional Imbalances. In *Eleventh Five Year Plan: Inclusive Growth*, Planning Commission. New Delhi, Government of India, 137-164.
- Psacharopoulos, G. and Woodhall, M. 1985. *Education for Development: An Analysis of Investment Choices*. Washington DC, World Bank.
- Rangarajan, C. and Srivastava, D. K. 2008. Reforming India's Fiscal Transfer System: Resolving Vertical and Horizontal Imbalances. *Economic and Political Weekly* XLIII. (23): 47-60.
- Rao, M. G., Shand, R. T. and Kalirajan, K. P. 1999. Convergence of Incomes across Indian States-A Divergent View. *Economic and Political Weekly* XXXIV. (12): 769-778.
- Reddy, G. P. 2006. Twelfth Finance Commission and Backward States. *Economic and Political Weekly* XLI. (32): 3513-3520.
- Rothermund, D. and Saha, S. K. Eds. 1993. *Regional Disparities in India: Rural and Industrial Dimensions*. New Delhi, Manohar.
- Schultz, T. 1964. *Transforming Traditional Agriculture*. New Haven, Yale University Press.
- Sengupta, A., Kannan, K. P. and Ravenndran, G. 2008. India's Common People: Who Are They, How Many Are They and How Do They Live? *Economic and Political Weekly* XLIII. (11): 49-63.
- Shand, R. and Bhide, S. 2000. Sources of Economic Growth: Regional Dimensions of Reforms. *Economic and Political Weekly* XXXV. (42): 3747-3757.
- Singh, R. D. 2005. Regional Disparities in India in Levels of Socio-Economic Development in Post Reforms Period: A District Level Analysis. *Annals NAGI* 26. (2): 87-94.
- Singh, R. D. 2009. *Trends in Regional Disparities in India since Independence A Geographical Analysis*, PhD Thesis. Chandigarh, Panjab University.
- Singh, R. L. Ed. 1971. *India: A Regional Geography*. Varanasi, National Geographical Society of India.
- Singh, N. 1998. *Administration and Development in Indian States: Impact of Area Reorganization on Development Process*. New Delhi, Anmol Publications.
- Singh, N. D. 1988. Natural Resources and Disparities in Manipur. *The Deccan Geographer* XXVI. (1): 291-306.
- Singh, N., Bhandari, L., Chen, A. and Khare, A. 2003. Regional Inequality in India: A Fresh Look. *Economic and Political Weekly* XXXVIII. (11): 1069-1073.

- Sundaram, K. and Tendulkar, S. D. 2003. Poverty in India in the 1990s: Revised Estimates. *Economic and Political Weekly* XXXVII. (46): 4865-4872.
- Tendulkar, S. D. and Bhavani, T. A. 2007. *Understanding Reforms: Post 1991 India*. New Delhi, Oxford University Press.
- Tilak, J. B. G. 1989. *Education and its Relation to Economic Growth, Poverty, and Income Distribution: Past Evidence and Further Analysis*. World Bank Discussion Paper No. 46. Washington DC, World Bank.
- Williamson, J. G. 1965. Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns. *Economic Development and Cultural Change* 13. (4): 3-45.



Erzsébet Sztrunga

Horizontal En-Route Efficiency in the European Airspace

ABSTRACT

The dynamically increasing European air traffic, which has economic advantages, has resulted in the gradual saturation of airspace. The quantitative development under the present conditions is not sustainable because of the limited capacity of the airspace. Although during development, for safety reasons, qualitative developments had to be paid attention to continuously, it did not prove to be satisfactory. In certain areas, air traffic control service, which comes very near to the limit of its ability, is only workable because of the recession in the economy and the declining air traffic. But it is expected that traffic will increase again after the end of the economic crisis, which, under present circumstances, might be able to ensure the safe operation of heavy air traffic only with enormous time-lag, and hence it might hinder economic process.

This paper with the data of flights in air traffic assesses the typical flying data regarding space, since the geographical projection of the factors affecting en-route efficiency is closely connected to aeroplanes using European airspace, and their routes, apart from the size of planes and the number of passengers. This study, by exploring the spatial connections, examines the geographical arrangements of route extension and the relation between horizontal en-route efficiency and the social-economical development.

ABSZTRAKT

A dinamikusan növekvő európai légiforgalom, annak gazdasági előnyei mellett a légtér fokozatos telítettségét eredményezte. A légtér korlátozott befogadóképessége miatt a mennyiségi fejlődés jelen körülmények között nem fenntartható. Bár a fejlődés során biztonsági okokból folyamatosan kiemelt figyelmet kellett fordítani a minőségi fejlesztésekre is, az mégsem bizonyult elegendőnek. Az egyes térségekben a teljesítőképességének felső határolót súroló légiforgalmi irányítói szolgáltatás jelenleg csak a gazdasági, és az ennek hatására bekövetkező forgalombeli visszaesés miatt működőképes. Számolni kell azonban a gazdasági válságból történő kilábalás utáni újbóli forgalomművekedéssel,

ami a jelenlegi körülmények között feltehetőleg majd csak hatalmas késéssel fogja tudni biztosítani a nagyszámú forgalom biztonságos üzemeltetését, így komoly hátráltató tényezője lehet a gazdasági folyamatoknak.

A légitforgalom vizsgálata során a járatok adataival foglalkoztam, az egyes járatok jellemző, térbeli vonatkozású repülési adatait értékeltem, ugyanis az útvonalhatékonyságra ható tényezők földrajzi vetületei az európai légtérrel használó légitársaságok közlekedésével, azok útvonalával vannak szoros összefüggésben, függetlenül a járművek méretétől és az utasok számától. A tanulmány a térbeli összefüggések feltárásával az útvonalatöbblet földrajzi elrendeződését, valamint az útvonalhatékonyság és a társadalmi–gazdasági fejlettség közötti összefüggést vizsgálja.

Keywords: air traffic; flight efficiency; horizontal en-route efficiency; airspace

INTRODUCTION

Year after year an increasing number of publications comes out about the topic of en-route efficiency in the international literature. This information serves as a starting point for different researches, but these researches refer to limited geographical area and apply different methods (REYNOLDS, T. G. 2008). Because of the current problems of the European airspace and the increase of air traffic in the future, the role of route efficiency will be more and more significant, so the thorough examination of the problem is essential (BUCUROIU, R. 2014).

En-route efficiency consists of a horizontal and a vertical component. The thorough examination of the spatial dispersion of the horizontal component might reveal the problems of the present airspace and contribute to handling future problems (SZTRUNGA E. 2011). In 2004, the Performance Review Commission (Performance Review Report, 2005) and in 2007, the Directorate Network Management (Flight Efficiency – A Route Extension Analysis, 2007) started examining the horizontal en-route efficiency by working out the proper method. The method has changed a lot during the years but its basic objective has always been to measure the route efficiency of the flights between European cities.

OBJECTIVES

By exploring the spatial connections, the objective of horizontal en-route efficiency examinations is to reveal the geographical arrangements of route extension and to state what the relation is between en-route efficiency and the social-economic development in the European airspace. By this, my aim is to examine what role the number of flights, hence the size of traffic has in the measure of horizontal route extension. Also my aim is to examine seasonality and the effects of the economic crisis on horizontal en-route efficiency.

METHOD

I basically try to assess horizontal en-route efficiency, which is one of the factors of flight efficiency. As a first step to take, I made horizontal en-route efficiency analysis, based on the daily air traffic data of European Civil Aviation Conference (ECAC) member states, which data are stored in the database of EUROCONTROL Demand Data Repository. I made the horizontal en-route efficiency analysis from

these data with the so-called SAAM (System for traffic Assignment and Analysis at a Macroscopic level) software.

According to the daily flight data, I have calculated the route extension regarding the 60 busiest airports in the ECAC area. My calculation was based on the Great Circle distance between city pairs and on the difference between the length of the actual routes. When calculating this, it had to be taken into consideration that between city pairs more than one flight might travel on a daily basis, so these flights had to be calculated more than once.

I have calculated the route extension by weighting, regarding the airports, according to the actual route of the flights. So I have not averaged the route extension of every single flight, but I have calculated the difference between the lengths of Great Circle distance and actual route of each and every flight departing from and arriving at the airport. So the extension of flights with longer distance – in accordance with the facts – is more weighted in the total value.

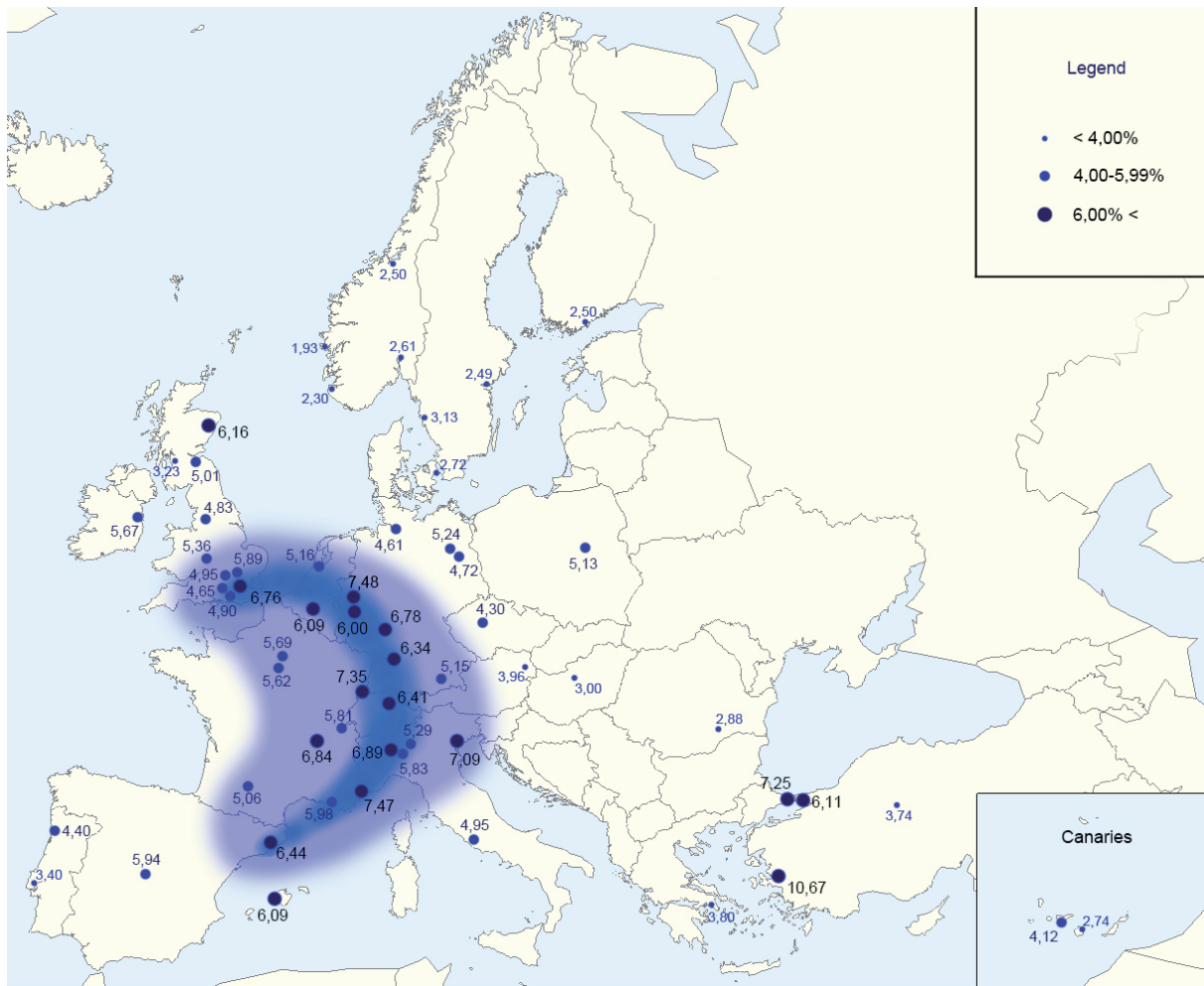
RESULTS REVEALED DURING THE COURSE OF RESEARCH

Geographical arrangements of route extension

The most significant route extensions accumulate in the regions with heavy traffic. For example in the big cities of Europe, in the most developed centers from social and economic point of view, and – in a smaller degree – in the tourist destinations with significant numbers of guests. High route extensions are the most frequent along the Milan-Stuttgart-Brussels line, but higher than average values are typical around London, Paris and Amsterdam and also around Munich and Venice (eastern part of the developed center area) and also around Nice, Marseille and Barcelona (southern part of the developed center area). So cities with heavy traffic and with worse horizontal en-route efficiency completely cover the nuclear area called "blue banana" (*Figure 1*). At newer areas joining to it from the East, the generally higher route extension, which is typical of the overburdened areas, probably will only appear later on. Nevertheless the reversed correlation can be proved; along with the increase of development there are unfavourable factors, in this case the higher route extensions and the process leading to it. In order to improve en-route efficiency around these areas, developments must be carried out around those more remote areas on the continent as well which are affected by air traffic, because flight planning has an effect on each and every section of the routes. Hence, making an effort to reduce route extension is the imperative and interest of every member state.

Moreover, the most developed centers, I also found high route extensions for Aberdeen and for some Turkish cities. The bad outcome in case of Aberdeen is due to the several military airspaces over the North Sea, while in case of Turkey the reason is the old version of route network, on the Asian part of the country there are still airways instead of the ATS routes.

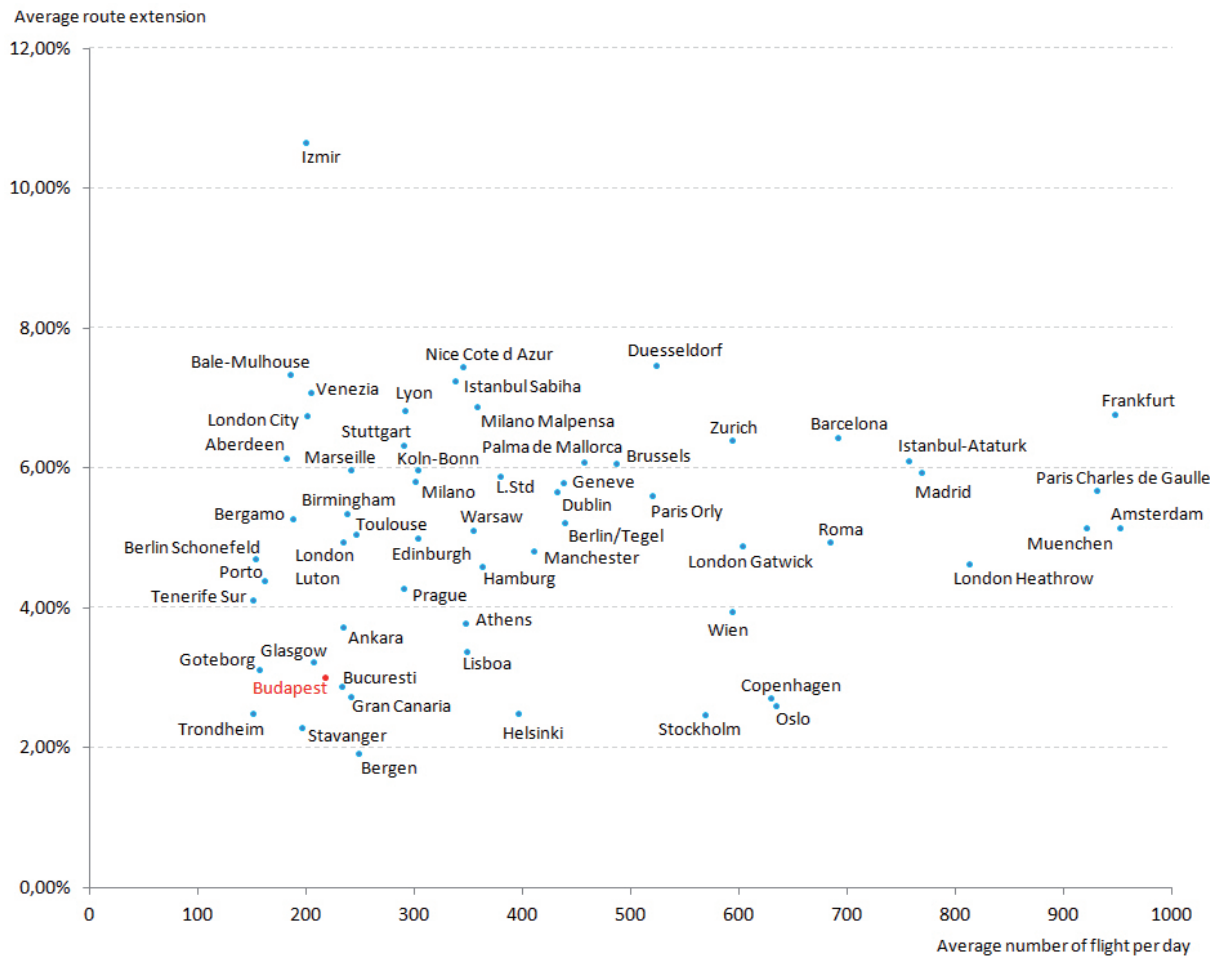
Figure 1. The route extensions of the 60 busiest European airports (ed. by the author)



Seasonality and the effects of the economic crisis

After examining the numerical values of route extensions, I examined if there is detectable association between the daily average number of flights of airports (i.e. airport traffic) and the occurred route extensions (*Figure 2.*). It can be seen in the figure that there is no significant association, because in the case of airports with lower, middle, or higher traffic, there are more than one cities whose route extension is high and there are cities whose route extension is low, although with the increase of the number of flights the deviation of route extension values is smaller. Overall it can be also established that the en-route efficiency of the flights of the airports depends not only on the size of local traffic but on the traffic of the wider environment as well.

Figure 2. Relations between the average route extension and the average number of flights for the 60 busiest European airports (ed. by the author)



After the annual route extension of certain cities, I examined the seasonal trend of route extensions. As it was expected, in many cases, the busier summer season has higher rates, but it is true only for about half of the cities. The composition of those cities which have higher route extension in the winter season, is mixed – similarly to the reverse case –; these cities include Mediterranean tourist destinations (where the favourable weather justifies the busier traffic in winter), Northern cities (where the climatic conditions can cause bigger route extension in winter) and world capitals with heavy traffic, too. Consequently, it cannot be established clearly – as it can be seen in the case of traffic data – that the route extension of flights belonging to certain airports would be directly proportional to the seasonal traffic of the given airport. It also proves that lower efficiency does not depend on exclusively busy traffic but it also depends on organizational, technical, geographical, legal and political factors.

After analysing the year 2013, I examined the data of 2007, which was the last year before the economic crisis. By comparing the two years I wanted to analyse specifically what effect the crises had had on European air traffic. If, in the case of an airport, the route extension decreased but only by equal or less measure than the total length of the number of flights and/or flights, then it cannot be justified that real route extension decrease and at the same time (sustainable) efficiency increase occurred.

I established as a first thing that – as it was expected – there was a huge decrease in the number of flights by 2013 compared to 2007. The downturn regarding the 60 busiest cities was 9% on average, but within it, the deviation was big, because in the case of certain airports (for example Madrid) the downturn reached 40%. In spite of global trends, there are cities whose number of flights increased, and in the case of some airports (all of which are in Norway) it increased sharply by 20-30% (Stravenger, Trondheim, Bergen). In the case of Budapest airport there was a 43% decrease.

On the basis of interrelation I have examined the ratio of decreases. According to it, it can be established that there was a minor decrease, in the value of the distances covered by flights than in the number of flights, hence by 2013 mainly the shorter route had disappeared, and the longer routes remained.

As a result of the detailed examination of route extensions, it can be established that in 2013, compared to the same period in 2007, route extensions decreased by 20% on average. So it was confirmed that the decrease of European air traffic, which was due to the economic crisis, had some beneficial effects too, because route extensions, which are accompanied by significant environmental impact and additional costs, sharply decreased, however it had some other reasons regarding the development of airspaces.

CONCLUSION

On different parts of Europe the saturation of airspace is not the same. Whereas on the western part of the continent the route extension is fairly high and air traffic controllers are on the verge of their potential, on the Northern and Eastern parts of Europe this problem is less significant. At the same time, difficulties related to overload might affect other areas as well. That is why this situation must be managed on a complex European level.

During the second performance reference period of the Single European Sky Initiative, we must be provided with a clever picture of the spatial place of the formation of route extensions. That is why it is no longer sufficient to measure horizontal en-route efficiency only between city pairs, as it is being done nowadays, since a flight crosses several countries, it is only possible to establish exactly what the efficiency is like regarding a given area if we examine the complete route and its lines. That is why I think it is important to examine what the horizontal en-route efficiency of the certain area unit is like, besides city pair analyses. For doing this data are available.

REFERENCES

- BUCUROIU, R. 2014: Sixty Thousand Nautical Miles a Day Wasted. Skyway No. 2. pp. 33-35.
- Flight Efficiency – A Route Extension Analysis. Route Network Development Sup-Group, EUROCONTROL, Brussels, 2007. 12 p
- Performance Review Report. Performance Review Commission, EUROCONTROL, Brussels. 2005. 86 p.
- REYNOLDS, T. G. 2008: Analysis of Lateral Flight Inefficiency in Global Air Traffic Management. 26th International Congress of the Aeronautical Sciences/8th AIAA Aviation Technology, Integration & Operations Conference. Alaska, 11 p.
- SZTRUNGA E. 2011: Útvonal-hatékonyaság fejlesztés az európai légtérben. Közlekedéstudományi Szemle, LXI. évf. 6. sz. pp. 45-55.



Krisztina Osvát

What is known about Australian Aboriginals and New Zealand Maoris social integration?

ABSTRACT

From the European point of view Australia and New Zealand attract attention especially with their natural beauty and natural disaster in the news. In Europe, not too many articles and studies deal with the past or the present of the two countries' Indigenous population. We consider them neighbouring countries, with very similar history. Both lands were colonised by the British and both had significant pre-existing Indigenous population who suffered for many decades from the European settlers and struggled to keep their distinct cultural identity. There are many superficial visitors who believe *Aboriginal* people and Maoris are similar to each other and often treat Maoris as Aboriginals. However, those who have a chance to visit both Australia and New Zealand and explore the Indigenous population of the two countries they feel several differences between them. On the other hand in recent years more media focus on the social problems faced by remote Indigenous communities not only in Australia but in New Zealand, as well. Prominent experts try to analyse what can be the reason of the lower life expectancy and the lower income in these communities. Indigenous people also have a higher crime rate with lower employment and less access to health and education. Indigenous poverty has been not only deep and widespread but persistent. In both countries Indigenous groups are among the poorest populations. Besides these general and common features there is a significant difference between Aborigines and Maoris, the level of social integration. To create a short summary about the present situation of the Indigenous population in Australia and New Zealand this paper provides analysis and comparison on Indigenous and non-Indigenous population of the two countries.

ABSZTRAKT

Ausztrália és Új-Zéland főként természeti szépsége és gyakori természeti katasztrófái miatt kerül az európai híradások élére. Európa szerte viszonylag kevés cikk és tanulmány jelenik meg a két ország őslakosainak történelméről, illetve jelenlegi társadalmi, szociális helyzetéről. E két távoli, szomszédos ország vonatkozásában csak a történelmi hasonlóságokat szokták említeni. Mindkét ország brit fenn-

hatóság alá került, őslakosaik pedig hosszú évtizedeken keresztül folytattak elkeseredett küzdelmet az európai telepésekkel, hogy megőrizték kulturális identitásukat. A felületes ismeretekkel rendelkezők általában nem tesznek különbséget az ausztrál és az új-zélandi őslakosok között és gyakran a Maorikat is Aborigineknek tekintik. Bár azoknak az utazóknak, akiknek lehetőségük nyílik bepillantást nyerni a két ország őslakosainak életébe, számos érdemi különbséget fedezhetnek fel. Az elmúlt pár évben az ausztrál és az új-zélandi média is egyre több figyelmet szentel az ország távoli területein élő őslakosok szociális nehézségeinek bemutatására. Számos kutatás indult annak meghatározására, hogy mi lehet az oka az őslakosok esetében a születéskor várható lényegesen alacsonyabb élettartamnak és a kedvezőtlen jövedelmi viszonyoknak. Mivel magyarázható esetükben a magas munkanélküliség, a magas bűnözési statisztika és a szociális ellátórendszerhez való hozzáférés kedvezőtlen aránya. Az őslakos szegénység nemcsak mély és általános, hanem állandósult jelenség mindkét országban. Ugyanakkor az általános jellemvonások mellett egy markáns eltérés is megfigyelhető, ami a társadalmi integráció eltérő szintjéből adódik. A tanulmány célja, hogy rövid áttekintést és összehasonlítást adjon Ausztrália és Új-Zéland őslakosainak jelenlegi helyzetéről, bemutassa társadalmi integrációjuk eltérő szintjét, elemezve az adott ország nem őslakosokra vonatkozó statisztikáit is.

Keywords: Aborigines, Maoris, level of social integration

Kulcsszavak: Aboriginek, Maorik, a szociális integráció szintje

INTRODUCTION

This paper includes the following information about Aboriginal and Torres Strait Islander peoples in Australia and Maoris in New Zealand:

- population
- demography
- location
- land issues

This paper uses information from the most up-to-date sources:

- reports on key indicators of Indigenous disadvantage produced by the Steering Committee for the Review of Government Service Provision Australia
- reports in the Health and welfare of Australia's Aboriginal and Torres Strait Islander peoples series produced by the Australian Bureau of Statistics (ABS) and the Australian Institute of Health and Welfare (AIHW)
- reports on 2013 Census produced by Statistics New Zealand.

The information about the Indigenous populations is getting better but there are still limitations. It is very difficult to make international comparison in the area of Indigenous affairs because the nature of available data and the history of Indigenous-non-Indigenous relations varies greatly from country to country. The aim of this paper to give a short overview about the history and about the present

situation of these Indigenous communities. It also tries to highlight the main differences in social integration between Aboriginal people and Maoris. It hopes to answer questions such as:

- What can be the reason that Maoris' social integration was more successful than Australian Aboriginals'?
- Why could they represent their interests and traditional values more effectively than Aborigines in Australia?
- What could be the reason behind this great difference?

This article is based on processing studies, reports, articles and literature of national and international research into the topic.

COMPARISON OF ABORIGINAL AUSTRALIA AND NEW ZEALAND MAORIS

If we use the terminology "Aboriginal people" we have to take into consideration that this terminology has been constantly changing in Australian Aboriginal studies. Today two distinct groups of Indigenous Australians are officially recognised – the people of the Torres Strait Islands and the Aboriginal people of mainland Australia and Tasmania.

Each has their own flag, which is flown at official events across the country. Nowadays the term "Indigenous Australians" is used to embrace both Aboriginal Australians and Torres Strait Islanders. Regional names such as Murris or Kooris applied by contemporary Aboriginal groups to themselves are inappropriate to describe the whole of Australia or the deep past (FLOOD, J. 2006).

The indigenous or native population of New Zealand is labeled as Maori. Although Census definitions of Maori have differed over time, The Maori Affairs Restructuring Act 1989¹, The Rununga Iwi Act 1990² and The Maori Land Act 1993³ define a Maori as a person of the Maori race of New Zealand or a descendant of any such person.

Aboriginal society had not been static over the centuries. Aborigines showed themselves able to adapt continuously to the life on the Australian continent. Adaptation, not confrontation, was the keynote of Aboriginal life (PRENTIS, M. D. 2009). Aborigines must have been among the first in very early times to make ocean voyages and settle in a new world. When the Aborigines arrived in Australia men used stone tools and were nomadic hunters and food collectors all over the world, as they had been for hundreds of thousands of years (BROOME, R. 2010). Domestication of animals and cultivation of crops began about 10000 years ago in Europe. Aborigines survived for thousands of years in an often severe environment. To survive in the demanding Australian environment Aborigines needed a vast knowledge and understanding of the land. Although they did not build houses, cultivate the soil or rear animals, Aborigines had an unrivalled ability to find food and water (GIBBS, R. M. 2009). According to the estimations New Zealand was occupied by the Maoris around 1300 AD. They came to the continent from Polynesia. As New Zealand is very far from any other continents it was one of the very last territories that was conquered by the Europeans in the 17th century. As a consequence of New Zealand's more favourable environmental conditions, such as rich soils and reliable rainfall

¹ <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1989/0068/latest/DLM169980.html> last download 19.06.2015.

² <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1991/0034/latest/whole.html> last download 19.06.2015.

³ <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1993/0004/latest/DLM289882.html> last download 19.06.2015.

the Maoris were quick to establish settlements and villages (McLINTOCK, A. H. 2009). Maoris formed vivid trade relationships with whalers and sealers who often visited the islands. Women regularly decorated their dresses with attractive weavings.

To Europeans, civilization meant the European civilization. The European settlers recognized a group if it had a leader and if a group owned and used the land. The Aborigines not only seemed to lack the appearances of „civilization” - such as clothes, reading, writing, agriculture and religion – but also seemed to have no king and in appearance neither owned nor used land. That is why most Europeans could not see the need for agreements with Aborigines before taking the land. Relation between the Aborigines and European settlers of Australia has been harmed from the very beginning (PRENTIS, M. D. 2009). In contrast to the Maoris in New Zealand the Aborigines missed two things which made effective defence possible against the white invaders: developed technology and the capacity for large-scale organized warfare. The Aboriginal tool and weapon kit were made from stone, bone and wood.

The Aborigines did not develop according to the European expectations. They never became food-producers but remained hunters, collectors and makers of stone, bone, shell and wooden implements. The main reasons for it were their unsuitable environment and their isolation. Australia had no Indigenous animals such as cattle, sheep, goats, horses or asses which could be herded for food supplies. It had no Indigenous grain foods which could be cultivated. They were entirely dependent on nature and were constantly on the move in search of food and water. Since there is a limit to the kinds and yields of foods which nature will produce without assistance, they were never a numerous people.

As Aborigines were not counted in the official Australian censuses before 1971 their total population before that date can only be estimated. A figure of about 300 000 for the whole of Australia in 1788 has often been accepted (GIBBS, R. M. 2009). An anthropologist supplied this figure in 1930, when Aboriginal numbers had declined alarmingly. Aborigines were divided into about 500 regional groups or tribes, ranging in size from about 100 to 1500 persons. A tribe has been defined for Australia as a group of Aborigines having in common a language or dialect, a body of similar customs and beliefs and occupying a certain territory. It is still difficult to know how many Aborigines lived in Australia prior to European settlement. Recent research and investigation has led to the acceptance of the strong likelihood that there were between 500 000 and 850 000 people living in Australia before the Europeans arrived (COX, K.-PARISH, S. 2010). Similar to the Australian case the arrival of the white settlers brought rapid population decline (PRENTIS, M. 2009) to the extent that the Maori were also believed to be on the verge of extinction towards the end of the 19th century. Maoris suffered from introduced European diseases (for instance smallpox) ,as well as Aborigines, to which they had no immunity.

Another contrast with Aborigines that the Maori social organisation has a hierarchical structure (ROBINSON, D. 2002). The largest political unit was the iwi (tribe) within Maori society. The main unit was the hapu (sub-tribe) a highly localised group of about 500 people of common descent made up of several inter-related whanau (extended family groups) bound together by a common ancestor⁴. As a

⁴ Maori Social Structures, Ministry of Justice NZ, <http://www.justice.govt.nz/publications/publications-archived/2001/he-hinatore-ki-te-ao-maori-a-glimpse-into-the-maori-world/part-1-traditional-maori-concepts/maori-social-structures> last download 31.01.2015.

result of this they were far more well organised society than the Aboriginals so they had chiefs with whom Europeans could negotiate, trade and make an agreement with. Australian Aboriginals were nomadic people. Traditional Maori society still exists to a large extent in the marae⁵ (Figure 1).

Figure 1. Traditional Maori building in New Zealand



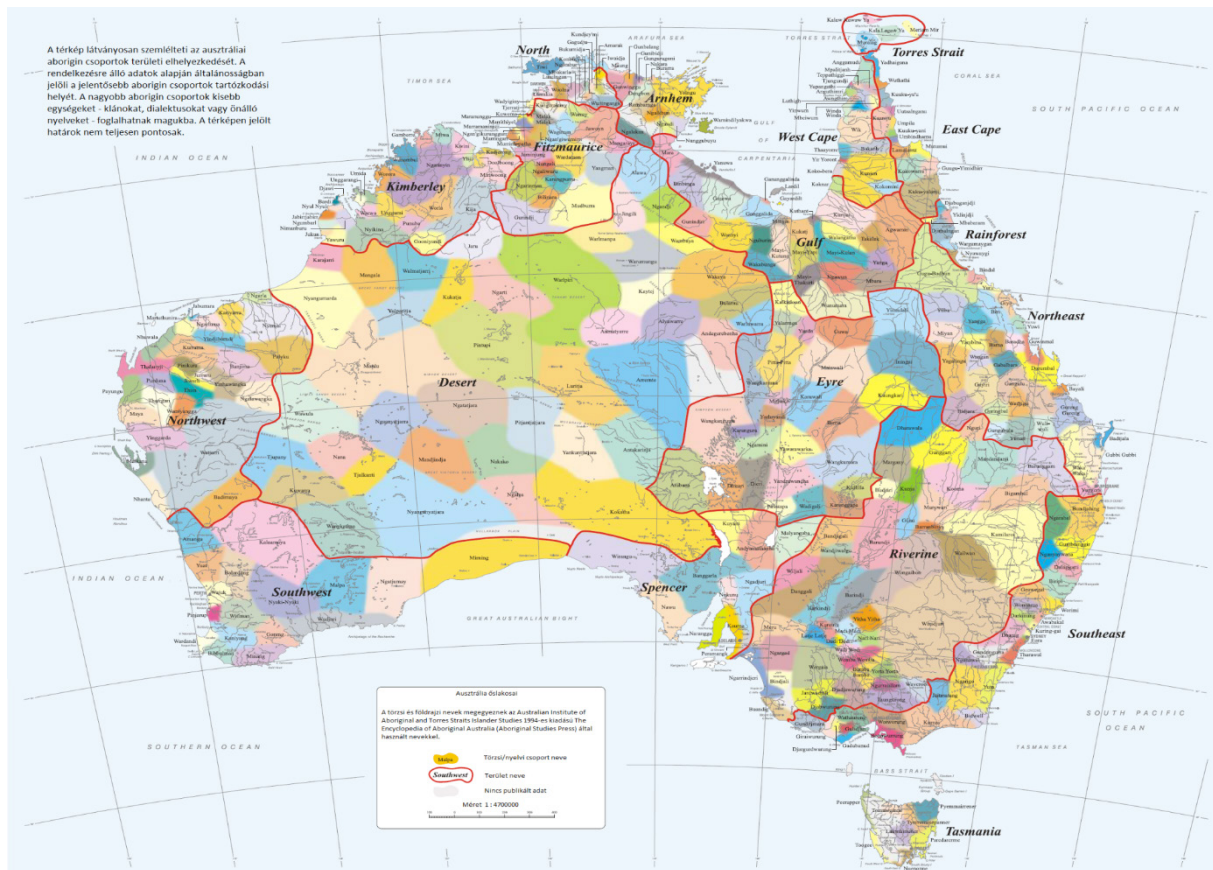
Source: Photo by the author

As a result of a political movement that emerged in the beginning of the 1850s a Maori King was elected in 1858 (MEIJL, T. V. 2003). It meant that the competing tribes managed to unite behind a single Maori King, so they could present a more united interest and work out a common strategy in order to retain control of Maori land. The effective joining of forces was supported by a common language. It is also a significant difference that Maori is an official language of New Zealand.

Compared to Aboriginals, they speak about 250-300 different languages and countless dialects (Figure 2.). Because of this was difficult to unite them against a common threat.

⁵ It is the sacred open meeting area that is associated with a traditional meeting house. The marae is the customary focal point for meetings, discussions, funerals and for welcoming visitors to the area. Social Capital and Philanthropy in Maori Society, 2012 The International Center for Not-for-Profit Law, ISSN:1556-5157

Figure 2. Indigenous Language Map



Source⁶: David R Horton, Aboriginal Studies Press, AIATSIS and Auslig/Sinclair, Knight, Merz, 1996. <http://www.abc.net.au/indigenous/map/>, last download 13.09.2014.

Waitangi Treaty was signed in 1840 which entitled Maoris the same rights as British Subjects (FLOOD, J. 2006). However Maori chiefs were divided over signing the treaty and were uncertain about its provisions. Further attempts to restore the provisions of the Treaty were made at various points in the 20th century and have remained the central issue of Maori history and political affairs. Nevertheless, Maoris had a voice in parliament with the creation of special Maori electoral seats from 1867 (MEIJL, T. V. 2003). For Aborigines in Australia it took about 100 years to get the vote and they still do not have their own electoral representation.

At arrival in New Zealand (Figure 3.) the first thing that everybody notices that every government building has signage not only in English but also in Maori. Newsreaders welcome their listeners with „Kia Ora” instead of Good Evening. They have Maori Television channels and language lessons. Maori party prominently featured in national politics. In contrast to the Australian society in New Zealand nobody wonders at a Maori who has a large tattoo covering his entire face. Maori culture is far more prominent in New Zealand society than Aboriginal cultures are in the Australian society.

⁶ This map indicates only the general location of larger groupings of people, which may include smaller groups such as clans, dialects or individual languages in a group. Boundaries are not intended to be exact.

Figure 3. New Zealand



Source: Edited by the author

DEMOGRAPHY

As a background to considering income poverty among Indigenous people it is useful to compare briefly their demographic characteristics and geographic location in the two countries.

According to 2013 Census there were 598 605 people of Maori ethnicity living in New Zealand which is 33 275 (5.9%) more than at the 2006 Census (MACPHERSON, L.2013). Maori is a youthful population but as a group are growing slightly older. The median age of Maori in the 2013 Census was 24 years – about one year older than at the last census (MACPHERSON, L. 2013). The number of Maori aged under 15 years continued to grow. The largest increase in the Maori population since 2006 was in the working-age group of 15-64 years followed by those aged 65 years and over.

According to the latest statistics of the World Bank, New Zealand's Maori population was estimated to be 670 650 people in 2014, which was 15% of the total population⁷. Australia's Indigenous population was estimated to be 698 583 people in 2014, which was about 3% of the total population⁸. The Indigenous estimated resident population is determined using information from the Census, birth and death registrations and migration data.

Aboriginal and Torres Strait Islander peoples are also a young population with a median age of 20.5 years compared to 36.1 years for the non-Indigenous population. The younger age profile of Indigenous Australians is mostly due to their higher fertility rates and higher mortality rates at all

⁷ World Bank 2014. September, <https://www.data.worldbank.org>. last download 31.12.2014.

⁸ World Bank 2014. September, <https://www.data.worldbank.org>. last download 31.12.2014.

ages compared with non-Indigenous Australians. The fertility rate for Indigenous women in 2011 was 2,74 babies per women compared with 1,92 for all Australian women (AIHW 2011)⁹.

Life expectancy is a broad indicator of a population's long-term health and wellbeing. There is a strong connection between low life expectancy for Indigenous Australians and poor health. According to the 2013 figures of ABS (Table 1.) life expectancy for Indigenous Australians has increased over the past five to seven years and it means that slightly narrowing the gap compared to non-Indigenous people.

Table 1. Life expectancy comparison data Australia

	Life expectancy
Indigenous-Male	69,1,1 years
Non-Indigenous-Male	79,7 years
Indigenous-Female	73,7 years
Non-Indigenous-Female	83,1 years

Source: Edited by the author based on Australian Bureau of Statistics (ABS),194/2013 Aboriginal and Torres Strait Islander Life Expectancy Increases <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/3302.0.55.003?OpenDocument> last download 19.06.2015.

Indigenous Australians experience high levels of chronic illness, preventable diseases, mental and physical disability which results in a reduced quality of life¹⁰. Maoris also have lower life expectancy, as well as lower income than other New Zealanders (Table 2.). In 2011, 19,3% of Indigenous people were living the poverty line compared with 12,4% of other Australians¹¹. The median income for Australian Indigenous households was just over half that of Australian non-Indigenous households in 2011-2013 (465AUD compared with 869AUD)¹². In 2013 Indigenous adults were imprisoned at 13 times the rate for non-Indigenous adults in Australia¹³. Similar to the Australian Indigenous population, Maoris also have a higher crime rate with lower employment and less access to health and education.

⁹ Australian Institute of Health and Welfare, Australia's health series no.14. Cat. no. AUS 178. Canberra, <http://www.aihw.gov.au/australias-health/2014/indigenous-health/#t1> last download 31.01.2015.

¹⁰ Steering Committee for the Review of Government Service Provision 2009, Overcoming Indigenous Disadvantage: Key Indicators 2009, Productivity Commission, Canberra, http://www.pc.gov.au/__data/assets/pdf_file/0003/90129/key-indicators-2009.pdf last download 31.01.2015.

¹¹ 2012 Poverty Report https://www.melbourneinstitute.com/downloads/hilda/Stat_Report/statreport-v9-2014.pdf last download 19.06.2015.

¹² Closing the gap, Prime Minister's report 2014, <http://www.naccho.org.au/download/aboriginal-health/Closing%20the%20Gap%20PM%20Report%20Feb%202014.pdf> last download 19.06.2015.

¹³ Key Indicators Report, http://www.pc.gov.au/__data/assets/pdf_file/0018/111609/key-indicators-2011-report.pdf last download 19.06.2015.

Table 2. Comparison data

	Maoris	Non-Maoris
Life Expectancy	71,13 years	78,84 years
Prison	6 times more likely than Non-Maoris	none available
Unemployment	13,3%	7,3%
Poverty	29,8% of children in poverty, are Maoris	13,25%

Source: Edited by the author based on Statistics New Zealand, 2013 Census

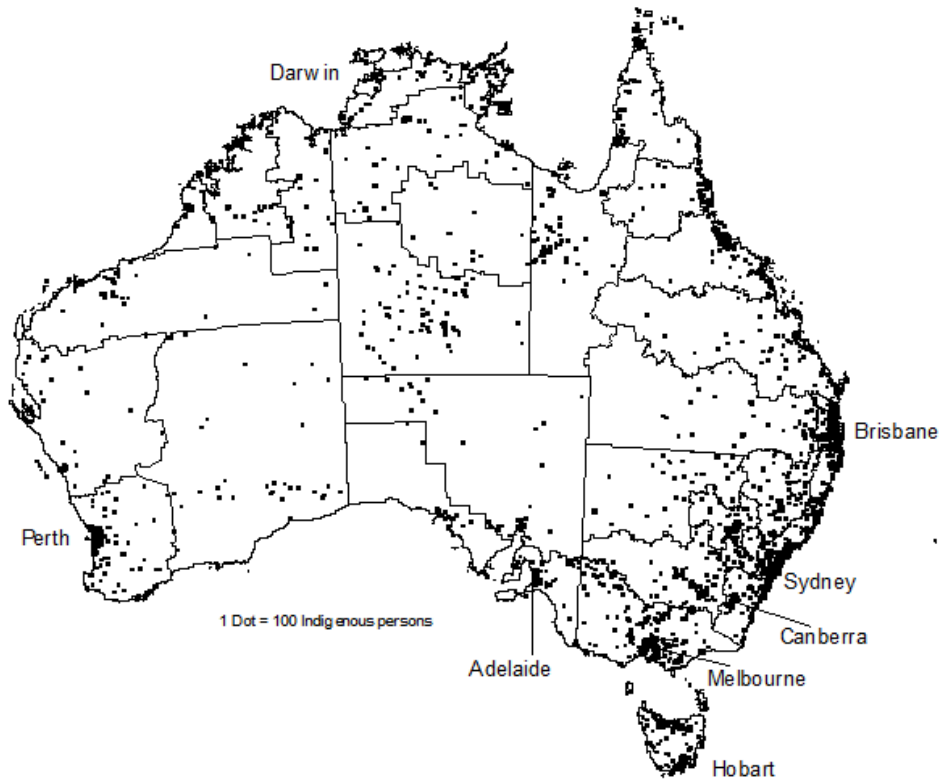
The unemployment rate for Indigenous Australians was around 5 times the rate for non-Indigenous Australians in 2012¹⁴.

¹⁴ Key Indicators Report, http://www.pc.gov.au/__data/assets/pdf_file/0018/111609/key-indicators-2011-report.pdf last download 19.06.2015.

LOCATION

Australia is one of the most urbanised countries in the world, with over two-thirds (69%) of the population living in major cities¹⁵. The Indigenous Australians live in all parts of the nation from major cities to remote tropical coasts and the fringes of the central deserts (Figure 4).

Figure 4. Indigenous population density in 2006

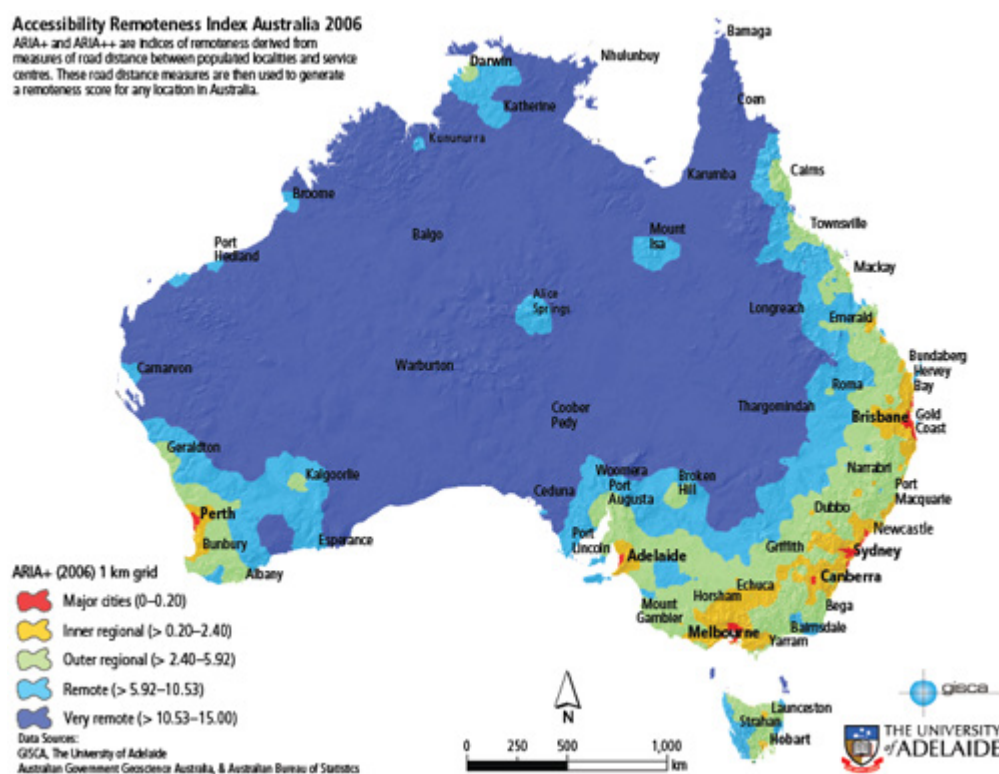


Source: Australian Bureau of Statistics, Population Characteristics, Aboriginal and Torres Strait Islander Australians, Australia, 2006 (cat. no.4713.0)

The majority of them live in metropolitan or regional areas. More than 35% live in *Major cities*, 22% in *Inner regional areas*, also 22% in *Outer regional areas*, 8% in *Remote areas* and about 14% in *Very remote areas* (Figure 5).

¹⁵ Australian Government, Australian Institute of Family Studies, Facts Sheet 2011 March, <http://www.aifs.gov.au/institute/pubs/factsheets/2011/fs201103.pdf> last download 31.01.2015.

Figure 5. Accessibility Remoteness Index Australia 2006



Source: Australian Government, Australian Institute of Family Studies <https://aifs.gov.au/publications/families-regional-rural-and-remote-australia> last download 19.06.2015.

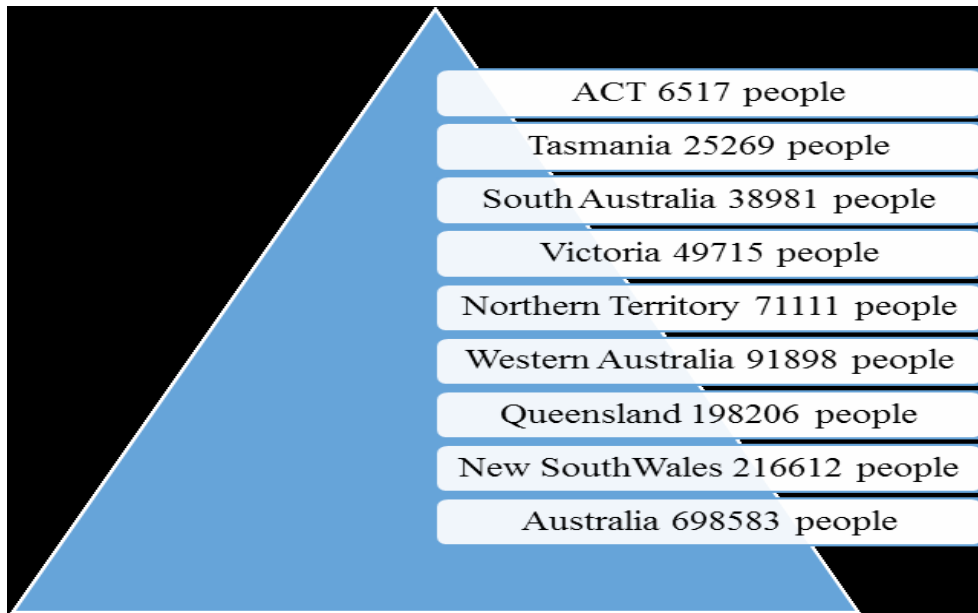
The standard method to define remoteness for statistical purposes in Australia is categorising regions in terms of the road distance from services. One of the defining features of geographic remoteness is that many services are less accessible, communities being cut off on occasion because of flooding or poorer access to healthy food sources. Evidence also shows higher rates of poor housing and overcrowding in remote areas, which have a negative impact on health (AIHV 2011)¹⁶. In 2012–2013, 23% of Indigenous Australians lived in overcrowded households. In very remote areas the proportion was 53–63%¹⁷.

The Northern Territory (Figure 6.) has the highest proportion of Indigenous Australians. In 2011, around 30% of its population identifying as being of Aboriginal or Torres Strait Islander origin. In most other jurisdictions, Indigenous people made up less than 5% of the population, with the lowest proportion (less than 1%) in Victoria.

¹⁶ Australian Institute of Health and Welfare <http://www.aihw.gov.au/australias-health/2014/indigenous-health/#t7> last downloaded 19.06.2015.

¹⁷ Closing the gap, Prime Minister's report 2014, <http://www.naccho.org.au/download/aboriginal-health/Closing%20the%20Gap%20PM%20Report%20Feb%202014.pdf> last download 19.06.2015.

Figure 6. Estimated Aborigin population by states



Source: Edited by the author based on Australian Bureau of Statistics (ABS), Estimates and projections, Aboriginal and Torres State Islander Australians, 2001 to 2026. Canberra 2014. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Products/6D211D3E50EA82E0CA257CC9001438D8?opendocument> last download 31.01.2015.

In comparison with Maoris, according to recently published data from 2013 Census more than 80% of Maori lived in urban environments (MACPHERSON, L. 2013). This fact carries several consequences, such as the tribal connections in the Maori population have lost a great deal of meaning (MAAKA, R. C. A. 1994) and the socio-political organisation of Maori society has also changed radically since the 19th century. One favourable aspect of this situation that health, housing, education services and basic necessities are available for the greater part of the Maori population. While in Australia, the same level of services and basic necessities are not as accessible and user-friendly for Indigenous people as they are for Maoris, in New-Zealand (HUNTER, B. 2001). The another aspect of this issue is the nature of property rights. Under the circumstances who can be considered as the real owners of the land and other resources ? Who can represent the certain Maori population in case of land property issue?

LAND ISSUES

The history of Indigenous land legislation and administration is a very complex one in both countries.

Historically the Tainui were the first Maori group to sign a major settlement of their historic grievances in 1995. The British Monarch, Queen Elizabeth II of England, travelled to New Zealand to sign the Act that passed into law the agreement negotiated between the Tainui leadership and the New Zealand Government. The agreement included a formal apology from the Crown and provided for the return of 3% of the lands originally confiscated. The value of the returned lands was estimated at approximately NZD 170 million (MEIJL, T. V. 2003). The fundamental issue of land return or compensation is at the forefront in New-Zealand as well, most land claims remain outstanding with Maori owning only 5% of the country's land¹⁸. In July 2007 the New Zealand Law Commission

¹⁸ Minority Rights Group International, New Zealand, Maori <http://www.minorityrights.org/4422/new-zealand> January 2015. last download 31.01.2015.

began a project to develop a legal framework for Maoris who want to manage communal resources and responsibilities. Despite the growing differentiation of Maori society and urbanisation of Maori people they still have a substantial economic interest and a very important social interest in land. With the assistance of representative committees, some of the income from these lands goes to the support of Maori education, community centres or marae improvement (McLINTOCK, A. H. 2009).

Similar to New Zealand seeking Indigenous control over their own lands and resources has remained the central theme of Aboriginal history and political affairs (NEATE, G. 2010). When colonists arrived in Australia in 1788 their colonial governments assumed that the land was terra nullius- „the land of no-one”. The progressive colonisation of the Australian continent had created economic wealth for the settlers but at massive human costs for the original inhabitants (BRADFIELD, S. 2003). The indigenous population were removed from their lands to missions, settlements and were marginalised.

Australia has plentiful and diverse energy resources, including significant amounts of coal, gas, uranium and renewable energy. It is one of the few countries belonging to the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) that is a significant net energy exporter, sending nearly 70% of its total energy production overseas, according to data from Australia’s Bureau of Resource and Energy Economics (BREE). These exports provide jobs and income and helped the country withstand the global financial crisis. Energy resources exports contributed 69 billion AUD income¹⁹ and employed around 123 000 people in 2012-2013²⁰. Energy related industries contributed nearly 102 billion AUD (6,7%) to Australia’s Gross Domestic Product (GDP) in the same year²¹.

The story of restitution involves two separate notions, land rights and native title (BRADFIELD, S. 2004). In Australia, the common law doctrine of Aboriginal title is referred to as native title, which is „the recognition by Australian law that some Indigenous people have rights and interest to their land that come from their traditional laws and customs”.²² Indigenous Australians have a strong and abiding attachment to their country. They believe that they are part of their country and it is part of them. They share its spiritual essence. The era of native title gradually continues the process of restitution. It is obvious that social and economic future of Indigenous people are closely associated with the ongoing process of restitution (HOWITT, R. 1998). Nowadays 80% of mining activities in Australia that take place on Aboriginal land²³ and the greater part of Australia’s major tourist destinations can be found also on Aboriginal land.

¹⁹ Bureau of Resources and Energy Economics, 2014 Resources and Energy Quarterly, June Quarter 2014, Canberra http://www.industry.gov.au/industry/Office-of-the-Chief-Economist/Publications/Documents/req/REQ-2014-06_.pdf, last download 31.01.2015.

²⁰ Australian Bureau of Statistics cat. no. 8155.0, Australian Industry <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/8155.0> last download 31.12.2014.

²¹ Australian Bureau of Statistics cat. no. 5204.0, Australian System of National Accounts <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/5204.0> last download 31.12.2014.

²² „Exactly what is native title ?-What is native title?- National Native Title Tribunal <http://www.nnttt.gov.au/Information-about-native-title/Pages/Nativtitlerightsandinterests.aspx>. 19 December 2007. Retrieved 28 January 2011.

²³ Aboriginal culture-Land-Threats to Aboriginal land, Jens Korff 30 December 2014. <http://www.creativespirits.info/aboriginalculture/land/threats-to-aboriginal-land> last download 31.01.2015.

SUMMARY

Nowdays Australian culture cannot be thought of without placing Aboriginal and Torres Strait Island cultures at its core. Aboriginal people themselves play a much greater role in shaping policies than ever before. An emphasis on self-determination and autonomy for local communities has emerged. The multi-cultural Aboriginal populations of Australia try to find that level of social integration that make secure preserving their traditional life-style and values. Besides the relevant achievements Maori population also has to cope with several new challenges in the near future because their tradition is slowly being eroded by modernization and urbanization (BOURASSA, S. C.-STRONG, A. L. 2002). It is generally admitted that Maori population was relatively mono-cultural in comparison to Aboriginal population. This fact helped to reach a higher level of social integration but along with the more general integration into New Zealand society they have to give up the traditional hierarchical structure of the Maori social organisation. The new sets of interests can not be handled with old structure of hapu and iwi. It seems that nowadays the higher level of social integration can be a tool to alleviate Indigenous poverty as the Maori case reflects. On the other hand in Australia the energy resources and mines are inseperable from the Indigenous issues. Naturally, the proportions are different in the case of the two countries but essential from economic point of view. Both Indigenous peoples and the relevant governments that seek to address this issue face several challenges.

BIBLIOGRAPHY

- BOURASSA, STEVEN C –STRONG, ANN LOISE 2002:”Restitution of Land to New Zealand Maori: The Role of Social Structure” in *Pacific Affairs vol.75 no.2 (Summer, 2002)* University of British Columbia, pp. 227-260
- BRADFIELD, STUART 2003:”Treaties and agreements: Towards decolonisation” in *Australian Review of Public Affairs, 20 October 2003*.
- BRADFIELD, STUART 2004: Agreeing to terms:”What is a comprehensive agreement” in *Land, Rights, Laws: Issue of the Native Title vol.2, no.26 2004*.
- BROOME, RICHARD 2010: *Aboriginal Australians; A history since 1788*. Allen & Unwin, Crows Nest, Fourth edition
- COX, KARIN-PARISH, STEVE 2010: *Amazing Facts about Australia*. Steve Parish Publishing Pty Ltd,Queensland p.8
- FLOOD, JOSEPHINE 2006: *The original Australians: Story of the Aboriginal People*. Allen & Unwin, Crows Nest, pp.39-204
- GIBBS, RONALD MALCOLM 2009: *The Aborigines*. Longman, Pearson Education Australia, Port Melbourne, Fourth edition reprinted 2009, pp.12-14
- HOWITT, RICHIE 1998:”Recognition, respect and reconciliation: Steps towards decolonisation?” pp.28-34 in *Australian Aboriginal Studies no. 1*
- HUNTER, BOYD 2001: „Tackling poverty among Indigenous Australian.” in Ruth Fincher – Peter Saunders (edited by): *Creating unequal futures*. Allen & Unwin, Sydney

- MAAKA, ROGER C. A. 1994: "The New Tribe: Conflicts and Continuities in the Social Organization of Urban Maori." *The Contemporary Pacific* 6 (2): pp.36-311, University of Hawai'i Press, Center for Pacific Islands Studies
- MACPHERSON, LIZ 2013: "Steady growth in Maori population continues" *Statistics New Zealand 2013 Census*
- McLINTOCK, A. H. 2009: "Modern Society." Te Ara-An Encyclopaedia of New Zealand, edited by A. H. McLintock, revised edition 2009
- MEIJL, TOON VAN 2003: "Conflicts of Redistribution in Contemporary Maori Society: Leadership and the Tainui settlement" *The Journal of the Polynesian Society*, vol. 112, no.3. pp. 260-279
- NEATE, GRAEME 2010: "Achieving real outcomes from native title claims, Meeting the challenges head on" pp.198-252 in Strelein, Lisa (edited by): *Dialogue about land justice, Papers from the National Native Title Conference*. Aboriginal Studies Press, Canberra, Meeting the challenges: claimants pp. 209-210, Meeting the challenges: governments pp. 218-219, Interest-based approach pp.234-235
- PRENTIS, MALCOLM DAVID 2009: *A study in black & white, the Aborigines in Australian history*. Rosenberg Publishing, Dural, Third edition 2009, pp.67-72
- ROBINSON, DAVID 2002: Introduction to "Building Social Capital" IPS, Victoria University 2002



András Törzsök

Contributions to the Methodology of Tourism History Research

ABSZTRAKT

A XX. század folyamán több releváns turisztikai fogalom komoly tartalmi változáson ment át. Részben ennek is köszönhető, hogy a terminológiák egy jelentős részét szinonimaként is használták. Már a két világháború között történtek kísérletek ezek meghatározására, de egy egységes fogalmi használatra nem került sor a hazai szakirodalomban. A második világháború után a statisztikai adatközlések is változtak és több új – főleg a politika által indukált – társadalmi jelenséggel kellett szembesülni, amelyek tovább bővítették a turisztikai fogalmak variabilitását. Munkámban elsősorban ezen fogalmak egzakt determinációjára és statisztikai alkalmazására teszek kísérletet, illetve a tanulmányban alkalmazott néhány új mutató segítheti a hazai turizmus szélesebb spektrumú vizsgálatát.

ABSTRACT

During the 20th century the meaning of several relevant tourist concepts has undergone major changes. It is partly due to this fact that a significant portion of the terminologies were also used as a synonym. Attempts to define them had already been made between the two World Wars, but a unified conceptual usage has not been happened in the domestic literature. After the World War II, the statistical data releases have changed and with many new – mainly politically induced – social phenomena had to be faced, which further expanded the variability of the terms of tourism. In my work, I make an attempt at exact determining and statistically applying primarily these concepts; and a few new indicators used in the study may help a broader spectrum of investigation of domestic tourism.

Kulcsszavak: turizmus, idegenforgalom, vendégéjszakák minimális száma, minimális tartózkodási idő
Keywords: tourism, the minimum number of guest nights, minimal length of stay

INTRODUCTION

It is fair to say that tourism history may be the subject of several disciplines, with a number of possible perspectives offered by geography, historiography, sociology, and economics. At the same time, the interdisciplinary nature of tourism history means that researchers coming from the different branches of science primarily, if not exclusively, use terms and concepts that are established in their respective areas but their meanings are not necessarily the same.

Another challenge to research, the publication and mainly the comparison of findings, is that certain terms, such as tourism, have considerably changed their meanings in recent decades. While researchers often rely on the data line of the Central Statistical Office to analyse tourist turnover data, the available information resists comparison mostly due to methodological changes in data reporting. The reason is that there are basic differences between the data reports of the Hungarian Royal Central Statistical Office and its legal successor after World War II, with special regard to tourist turnover data. The post-war period did away with the established terms of “permanent and temporary guest” and the mid-1960s gradually introduced a number of indexes that had not been used in previous data reports, such as “number of guest nights”.

RESEARCH GOALS, SOURCES, AND METHODS

This paper aims to spell out the difficulties of interpretation and analysis entailed by some frequent terms of domestic tourism history, the semantic changes observed in a number of terms, and the problems about the comparison of different periods. An attempt is made to clarify some previous terms and the potential changes in their meanings, and the examination of the differences between the ways of statistical data gathering in the past and today. The primary source of this research includes data from the reports of the Hungarian Royal Central Statistical Office (Magyar Statisztikai Zsebkönyv [Hungarian Statistical Pocket Book], Magyar Statisztikai Szemle [Hungarian Statistical Review]) and of course the relevant literature.

Among the works on domestic tourism history as secondary sources I found especially useful for my purposes the 1937 book *Az idegenforgalom elmélete és gyakorlata* [The Theory and Practice of Tourism] by Endre Gundel (GUNDEL E. 1937). Other relevant research sources included the 1941 book *Az idegenforgalom* [Tourism] edited by Béla Markos (MARKOS B. 1941a), the 1942 paper *A magyar idegenforgalom története és jövő elképzelései* [The History of Hungarian Tourism and Ideas for the Future] by Béla Tausz (TAUSZ B. 1942), and the 1961 book *Idegenforgalom* [Tourism] by Béla Markos and András Kolacsek (MARKOS B. – KOLACSEK A. 1961). I also found important data and findings in the books by Oszkár Bársony (BÁRSONY O. 1929, 1933), István Kallós (KALLÓS I. 1934), Béla Marton (MARTON B. 1940), and in the papers by Gusztáv Thirring (THIRRING G. 1929) and János Tihanyi (TIHANYI J. 1983). I received considerable assistance in interpreting terms from tourism journals, including *Idegenforgalom* [Tourism] between 1964 and 1979, the 1970–1987 issues of *Idegenforgalmi Közlemények* [Papers in Tourism], the 1985 *Idegenforgalmi értelmező szótár* [Dictionary of Tourism Terms], and works by Gábor Michalkó (MICHALKÓ G. 2004).

CHARACTERISTICS AND DIFFICULTIES OF STATISTICAL DATA GATHERING UNTIL WORLD WAR II

A characteristic of statistical data until World War II was that data gathering did not record the actual number of guests or guest nights. Instead, guests were registered in the categories of “*permanent and temporary guests*”. People were classified as “permanent guests” who spent at least one week at a resort and those who stayed for less time were “temporary guests”. The statistical yearbooks did not reveal whether “permanent guests” stayed for only one or five weeks at a resort and if “temporary guests” spent only one or five days at a place. Clearly, the data published do not reflect the full number of guests or guest nights, not even the average length of stay. Another challenge to the analysis is posed by the differences between the data gathering methods and their deficiencies, which is why there is no way to know with absolute certainty whether the given resort considered people as permanent guests after spending six or seven guest nights. At the same time, there is an obvious opportunity to compare the data of individual resorts and to follow up the changes in tourist turnover.

At times the analysis of statistical data forces the researcher to conclude that not even the data of the Hungarian Royal Statistical Office are fully reliable, especially concerning Keszthely, due to the deficient and inaccurate data reports of spas. “Visitor statistics do not offer reliable numbers, nevertheless”, Lajos Lóczy claimed in 1920. “Some places regard visitors staying for one or two days as permanent guests while families making an extended holiday in other places fail to report all members to save the treatment fee. Keszthely does not record the number of ‘visitors’ at all. Likewise, there is a difference between data in the Magyar Balneológiai Értesítő [Hungarian Balneological Bulletin] and in the journal Balaton” (LÓCZY L. 1920: 185). Another possible reason for inaccurate data reporting was that the statistical authorities often obtained the required data from secondary sources, typically police records, but those did not serve statistical purposes (THIRRING G. 1929).

DISCOURSE ABOUT BASIC TERMS IN THE INTERWAR PERIOD

In the past, statistics and the literature used the term *idegenforgalom* (literally: *stranger turnover*) instead of the now common *turizmus* (*tourism*), even though domestic statisticians translated both *vendégforgalom* (*guest turnover*) and *idegenforgalom* with the word *tourisme* in the French abstracts of their papers in the Statistical Yearbooks. The Hungarian term *turizmus* probably comes from the French noun *tour* (‘round trip’) (LENGYEL M. 2007), which found its way to the language through German, became a synonym of *travel* across Europe, and occurred in the sense of ‘mass tourism’ in Hungary with a somewhat pejorative overtone as early as the 1930s (REHÁK G. 2011). Earlier, professionals (SÁGI J. 1909; CSÁKY Á. 1909) had noticed “the democratisation and embourgeoisement of tourism”, a phenomenon also known as “social or people’s” tourism (MÁDAY B. 1941). However, they did not necessarily consider this as something negative but often saw it as an opportunity (MARTON B. 1940).

The reason why the term *idegenforgalom* became common in Hungary to denote travel, guest turnover, and even the whole industry is that the Hungarian word *turizmus* was already reserved to mean ‘hiking’ and ‘mountaineering’ (THIRRING G. 1929). In the 1915 Annual Budget, Entry 6 of Title 18 uses the two terms side by side, assigning 30,000 crowns to advertisements, studies, and

investments required for enhancing turisztika and idegenforgalom. (The following Entry 7 assigned another 21,000 crowns to enhancing turizmus in the Tatras.) Today most authors of tourism history use the terms idegenforgalom and turizmus interchangeably despite the two concepts that they originally used to denote. Initially, the term *turizmus* only meant hiking, mainly in the mountains, which now mostly corresponds to *backpacking*. At the same time, the term idegenforgalom now has the same meaning as turizmus.

In the Révai Lexicon, Kálmán Gálos defined idegenforgalom as the turnover of travellers and guests in countries, cities, regions, and spas (GÁLOS K. 1914). “Tourism is mass traveller turnover aimed at a city, region or country at a high level of cultural development, where travellers leave their residence on a temporary basis without the intention to settle in the place designed for travel”, said Dr. Béla Markos in his lecture at the course in tourism (MARKOS B. 1941b: 21). In addition to these criteria, Jenő Czenner defined the term as “the spending of income from one [business] unit in another”, i.e. paying for accommodation, hospitality, and other services (CZENNER J. 1933). Other definitions proposed in the period focused on the lack of intention to reside, the temporary nature of stay, and the possible goals of recreation, recovery, education, study, and business acquisition (FELLNER F.1930). The definition of the term *tourism* mostly depended on the perspective of each author, including travel and rest (GÁLOS), balance of payment (FELLNER), economics (CZENNER), cultural factors and motivations (MARKOS), and statistical data gathering and analysis (THIRRING).

In spite of the diversity of possible approaches, the domestic literature of the period proved to be much more uniform in defining the subjects of tourism (GUNDEL E. 1937). The term *idegenek* (literally: *strangers*) meant pleasure travellers (in German: *Vergnügungsreisende*) and the term *turisták* was deprecated as it was “reserved” for “another type” of people “going to a place for seeing a country, a region or a town that is unknown to them, in other words, people who mostly travel for fun” (THIRRING G. 1929: 1132). As travel necessarily entails a place of departure and arrival, another key criterion was the place that a person left to become the subject of tourism: his or her state, permanent home or last temporary address. The interwar literature and statisticians viewed people as the subjects of tourism upon leaving their permanent residence (GUNDEL E. 1937). Leaving the permanent residence, which of course was much more an indispensable than a sufficient condition by itself, did not automatically mean becoming the *subject of tourism*. The discourse revolved around places of tourism and mainly the goals of travel. The question arose whether the term subjects of tourism included hospital and sanatorium patients, commercial travellers, people on study trip and official commission, and conference participants besides people seeking recreation and fun. At its meeting held in Cairo in December 1927, the International Statistical Institute adopted the position that hospital and sanatorium patients were not called subjects of tourism in Hungary, as opposed to people on study trip or official commission, commercial travellers, exhibition and conference visitors, and even people visiting relatives, as well as the masses of people seeking recreation and rest. Speaking of travellers called “qualified strangers”, i.e. the subjects of tourism, Thirring mentioned two important criteria that he believed were indispensable: the temporary, provisional nature of stay in a stranger place and the lack of intention to make permanent earnings. At the same time, he found that “people making a summer holiday in provincial towns or villages, spas or climatic places often constitute

the majority of tourism” (THIRRING G. 1929: 1133). Thirring’s two criteria combined with Czenner’s condition of spending money produce a definition that is quite close to the modern definition of tourism, by which it is a change of environment resulting in new experiences, where an indispensable condition is consumption by the parties involved (MICHALKÓ G. 2004).

In addition to *idegenforgalom* and *turizmus*, a number of terms have changed their meanings. For instance, the term *spa* has undergone a semantic change. In the early 20th century, the water and sludge of Lake Balaton were thought to have a healing power (SÜMEGI J. 1935) because of the beneficial effects of bathing especially on digestion, appetite, and blood pressure (LENKEI V. D. 1911). Therefore, the Hungarian Royal Central Statistical Office published the guest turnover of spas on the shores of Balaton among the data of domestic “renowned spas”. Interwar statistical reports were already more refined as the heading “Guest turnover in spas, health resorts, and hydropathical establishments” included the separate categories of “thermal waters”, “cold mineral waters” (i.e. “sour”, “sulphate”, “bitter” and “sulphur” waters), “Balaton shore spas”, “alkaline lake” baths, and “hydropathical establishments”. At the same time, the statistical heading of “Renowned spas” remained, including the guest turnover data of the spas at Balaton and Hévíz.

Under the Bath Act 1929, “a spa shall be an institution providing medical treatment alone by using medicinal water or spring water, or river water or lake water in its natural place of occurrence, or in combination with other therapies” (Act XVI of 1929, Sec. 1). The Act also defines the term of *health resort*: “one or more spas or climatic hospitals with the surrounding locality or area that directly serves the purposes of such spa or climatic hospital, especially fit for such purposes due to their equipment that greatly satisfies the needs of public healthcare and medical treatment” (Act XVI of 1929, Sec. 2).

The Act defined *resort* as a locality „which is ideal for recreation purposes due to its riverside or lakeside position or to its otherwise favourable natural position without satisfying all criteria of a health resort” (Act XVI of 1929, Sec. 3). The Statistical Yearbooks were only revised to comply with the Act at a later date. Inspired by the Bath Act, the term *spa* was first defined almost the same as today in the 1935 Statistical Yearbooks, which replaced the previous category “guest turnover in spas” with “guest turnover in renowned spas and resorts”. (Data reports after World War II already separated Hévíz from Balaton side spas within the category “Spas”.)

The term *hotel* also slightly changed its meaning during the 20th century, especially by today. In 19th and early 20th century sources, the terms *szálló* (hostel or lodge) and *szálloda* (hotel) were used interchangeably. In the interwar period *szálló* referred to any accommodation of a lower category. *Turistaszálló* (tourist hotels) did not offer the same service level as mainstream hotels, and neither did post-war *munkásszálló* (workers’ hostels) (TÖRZSÖK A. 2011).

CHALLENGES OF DOMESTIC TOURISM HISTORY RESEARCH IN THE POST-WAR PERIOD

After World War II, Hungary refused tourism as a matter of policy mainly on ideological grounds (REHÁK G. 2011). International tourism lost momentum and domestic tourism was mostly limited to what was called social tourism. When the political leaders decided again to develop domestic and international tourism, the primary and secondary superstructure of tourism was poor, and problems

of definition arose in journals of the period, such as *Idegenforgalom*, and in statistical reports. One of the problems was still related to the name of the industry. Professionals consistently used the term *idegenforgalom* instead of *turizmus*, although often mentioning its subjects by the name *turista* (*tourists*).

The term *turista*, which used to mean ‘hiker’ and ‘mountaineer’, was increasingly replaced by *kiránduló* (*excursionist*). This made excursion a separate category in domestic statistics, defining *excursionist* as a person seeking tourist attractions and natural spots for new experiences, sports, and as a pastime, rather than making money but without spending a single night. As this did not allow for describing excursionist turnover in terms of the number of guest nights, the expression “number of *guest days*” was introduced.

As Hungary found its way back to international tourism, statisticians came to face a new problem: where to classify foreigners that arrive in the country without staying for a single night? People who spent at least one *guest night* in Hungary were considered as tourists and the rest were called *visitors*. Of course, the number of visitors combined with tourists was equivalent to the number of foreigners that crossed the state borders.

Consequently, statistical data on international tourism, the literature and speeches by policy-makers sometimes referred to the number of foreigners arriving in Hungary (number of entrants), at other times to the number of tourists and yet at other times to the separate number of visitors. From 1965, the Statistical Yearbooks also published the number of guest nights beside the number of guests, laying particular stress on the data of foreigners.

Another post-war trend in statistical data reports on international tourism was to state foreign exchange revenues generated by the home countries and tourists broken down to political regime rather than geographic location. Hungarian statistics made separate records of people arriving from “capitalist countries”, “rouble settling countries”, and Yugoslavia. A similar principle was used to take account of revenues. Some tourism revenues were of course reported in forints and foreign exchange forints (the value of the given currency converted to forints), and others were reported in “convertible settlements” (capitalist currencies and Yugoslavian dinars) and “rouble settlements” (Documents of the Zala County Office of Tourism). These statistical terms and categories were used as a matter of course in the relevant domestic literature, so they came to extend the set of basic concepts.

The successive methodological changes in post-war statistical reports make it particularly difficult to analyse tourism turnover data. While the CSO (Central Statistical Office) regularly published county level Statistical Yearbooks, they initially reported only hotel data by locality, such as the number of rooms, beds, overall capacity, domestic and foreign guests, and guest nights. At times, they even included facilities built in the style of workers’ hostels within the category of hotels. This explains why in 1960, to take an example, 4,735 domestic guests were registered in the Palota Hotel in Várpalota, obviously less visited by tourists than a resort by Balaton, whereas only 928 and 924 were registered in the Hullám Hotel in Keszthely and in the Balaton Hotel respectively. Of course, the reason for the difference was that the Palota Hotel in Várpalota was used as a *workers’ hostel*. Workers’ Hostel No. 197 of Hungarian Railways was officially a hotel of Keszthely in 1960, but it was no longer reported in the statistics of the ensuing years except for 1965.

Of course, it makes a substantial difference in interpreting figures if tourist turnover data within places of accommodation include only the facilities that are especially meant for tourism or also the hotels used by workers that are engaged in socialist production and may be viewed as permanent residents. The hotels in Keszthely hosted a total of 17,073 guests in 1964, 19,156 in 1965, and 17,164 in 1966 but it would be a premature conclusion that Keszthely closed a good season in 1965. The main reason for the difference is that Workers' Hostel No. 197 of Hungarian Railways was stated as a hotel, which hosted a total of 2,586 guests. In other words, the number of hotel guests was actually less, specifically 16,570 without this accommodation, absent from the statistics a year before in 1964 and after in 1966.

But there is more to the analysis of the data from 1965. As mentioned before, the hotels in Keszthely, including the railway workers' hostel, hosted slightly more than 19,000 guests, whereas the breakdown by locality in the Statistical Yearbooks reported 18.1 in units of 1,000 people. This difference is even more marked in the 1966 data, where the addition of each hotel's turnover in Keszthely shows that they were visited by a total of 17,164 people. At the same time, the breakdown by locality in units of 1,000 individuals shows 5.2 and not 17.2. This is probably so because the Statistical Office's breakdown by locality only referred to the summer season from 1966.

A separate chapter is dedicated to the methodological challenges of campsite data reporting. As the way of statistical data reporting changed from 1975, it is difficult to compare data with information from the previous period. Before 1975, statistical reports contained the data of 2nd class county campsites rounded up and collapsed with the data of backup campsites, tourist hotels, and schools. The most accurate and hence the most reliable data refer to the period between 1975 and 1978. In these years, the CSO disclosed an accurate report on the data of the 1st and 2nd class campsites of Keszthely (overall capacity, number of guests and guest nights, including foreigners as a separate category) apart from the data of "transit accommodation" as opposed to previous practices. In 1979, the CSO changed its reporting strategy again and, contrary to the period from 1975 to 1978, it already released the data of the two campsites collapsed and not separated.

Perhaps the above examples (not an exhaustive list) illustrate well the research challenges posed by the analysis of data reports after World War II.

CONCLUSIONS

In studying tourism history, it is vital to interpret all terms used in sources of the period, including archive material, daily press, journals of tourism, and statistical reports, according to the meaning they had at the time and not taking the use of terms characteristic of our own discipline as a starting point. Part of the terms considerably changed their meanings over as little as a few decades (perhaps it is enough to think of the terms of spa and tourism) while other terms were introduced, such as *number of visitors* and *number of guest nights* after 1945.

In addition to the semantic changes in the terms, the biggest methodological challenge lies precisely in the appearance and currency of new indexes used for comparing guest turnover data as the researcher should compare data taken from two different reports. Primarily, the problem is that until 1945, the Hungarian Royal Central Statistical Office's data reports did not usually include

some of the indexes that are common today, such as the number of guest nights and the average time spent in one place. In general, statistic reports at the time stated domestic and foreign guests in two categories. Permanent guests were people who spent at least one week at the resort while temporary guests were people who spent at least one night at the resort. By contrast, the Statistical Yearbooks never revealed if permanent guests spent one or more weeks and if temporary guests spent a single night or several days at the resort.

Again, the number of guest nights and the average length of stay cannot be determined with accuracy. At the same time, the existing data allow for calculating the minimum below which no number of guest nights or average length of stay could drop. This already enables the researcher to analyse these segments of guest turnover. To this end, my analysis attempted to create two new indexes. The first is the *minimum number of guest nights*, the number below which the number of nights spent by all guests at the given resort could not drop. This index is the sum total of seven times the number of permanent guests and the number of temporary guests (number of permanent guests \times 7 + number of temporary guests). The second index is the *minimum length of stay*, actually an average number, the quotient of the minimum number of guest nights and the number of guests (minimum number of guest nights / number of guests). These two indexes helped me compare the resorts and revealed the changes in travel habits.

For the analysis of the sources on tourism it is vital to adopt a critical approach, even when examining the data of the Central Statistical Office, not only due to the sometimes inaccurate data reports but also to the methodological changes that have been presented sketchily above.

With discourse in progress concerning the basic terms of tourism, the current definitions were made as a result of both previous domestic debates and the international literature.

REFERENCES

- BÁRSONY O. 1929: *Tallózás az idegenforgalom körül*. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége, Budapest, 1929. 16. p.
- BÁRSONY O. 1933: *Idegenforgalom és itthoni nyaralás*. s.n., s.l., 1933. 15. p.
- CZENNER J. 1933: *Idegenforgalmi gazdaságpolitika*. s.n., Budapest, 151.p.
- CSÁKY Á. 1909: *Rendezzük a balatoni ingyen-fürdőt*. In: Keszthelyi Hírlap 41/1909 p. 1.
- FELLNER F. 1930: *Csonka-Magyarország nemzeti jövedelme*. In: Magyar Statisztikai Szemle 11-12/1930 pp. 999-1008.
- GÁLOS K. 1914: *Idegenforgalom szócikk*. In: Révai lexikon 10. kötet, Budapest
- GUNDEL E. 1937: *Az idegenforgalom elmélete és gyakorlata*. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége, Budapest, 151. p.
- KALLÓS I. 1934: *A magyar idegenforgalom új útjai*. Magyar Cobden Szövetség, Budapest, 16 p.
- LENGYEL M. 2004: *A turizmus általános elmélete*. Budapest, 2004. 509. p.
- LENKEI V.D. 1911: *A Balaton hatása az ember szervezetére*. s.n., Budapest, 37. p.
- LÓCZY L. 1920: *A Balaton földrajzi és társadalmi állapotának leírása*. Hornyánszky, Budapest, 194. p.
- MÁDAY B. 1941: *A szabadidőmozgalmak és az idegenforgalom*. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete, Budapest, 11. p.

- MARKOS B. – KOLACSEK A. 1961: *Idegenforgalom*. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 252. p.
- MARKOS B. (szerk.) 1941a: *Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai*. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete, Budapest, 88.p.
- MARKOS B. 1941b: *Fejezetek az idegenforgalom elméletéből*. In: MARKOS B. (szerk.): *Az idegenforgalom. Az 1941. évi idegenforgalmi közigazgatási szaktanfolyam előadásai*. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete, Budapest, pp. 15-34.
- MARTON B. 1940: *Szabadidőmozgalom, idegenforgalom, munkásnyaraltatás*. s.n., Budapest, 79. p.
- MICHALKÓ G. 2004: *A turizmuselmélet alapjai*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 218. p.
- REHÁK G. 2011: *Turizmuspolitika Magyarországon különös tekintettel a Kádár-korszak első tíz évére*. Doktori (PhD) értekezés, ined, Debrecen, 247. p.
- SÁGI J. 1909: *Külön vonatokat a Balaton mellé!* In: Keszthelyi Hírlap 39/1909. p.1.
- Statisztikai évkönyv, évszám = A magyar királyi kormány ... évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv 1900 és 1910, illetve 1919 és 1941. közötti számai*, Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1901-1911; 1923-1942.; 1900 p. 64.; 1901 p. 66.; 1902 86. p.; 1903 p. 81.; 1904 p. 83.; 1905 p. 70; 1906 p. 81.; 1907 p. 84.; 1908 p. 84.; 1909 p. 84.; 1910. p. 72.; 1919-1922 p. 38.; 1923-1925 pp.45-46.; 1926 p. 45; 1927 p. 36.; 1928 p. 37.; 1929 p. 32.; 1930 p. 29.; 1931 p. 37.; 1932 p. 40.; 1933 p. 43.; 1934 p. 40.; 1935 p. 43.; 1936 p. 39.; 1937 p. 42.; 1938 p. 43.; 1939 p. 45.; 1940 p. 46.; 1941 p. 50.
- SÜMEGI J. 1935: *A Balaton gyógytényezői*. Balatoni Intéző Bizottság, Budapest, 27. p.
- TAUSZ B. 1942: *A magyar idegenforgalom története és jövő elképzelései*. Magyar Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége, Budapest, 24. p.
- THIRRING G. 1929: *Az idegenforgalmi statisztika problémái*. In: Magyar Statisztikai Szemle 11/1929 pp. 1131-1146.
- TIHANYI J. 1983: *A magyar-német idegenforgalom történetéhez (1933-1944)*. In: Századok 1/1983. pp. 124-151.
- TÖRZSÖK A. 2011: *Interjú Lachner Lászlóval, a Zala Megyei Idegenforgalmi Hivatal kereskedelmi Osztályának vezetőjével 2011. február 5.*,
1929. évi XVI. tc. „Fürdőtörvény” Forrás: In: Corpus Juris Hungarici 1929.XVI. tc. Forrás: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7780> (utolsó letöltés: 2015. május 4.)
- Veszprém Megye Statisztikai Évkönyve 1960 és 1978 közötti számai*. Központi Statisztikai Hivatal Veszprém Megyei Igazgatósága, Veszprém
- Zala Megyei Idegenforgalmi Hivatal Iratai*. In: Magyar Nemzeti Levéltár, Zala Megyei Levéltár, XXIX.főfondcsoport, 208.fond iratai
- Zala Megye Statisztikai Évkönyve 1979 és 1990 közötti számai*. Központi Statisztikai Hivatal Zala Megyei Igazgatósága, Zalaegerszeg



BÁRTFAI ENDRE GYÖRGY

A balatoni szállásadás története a XVIII. századtól a II. világháborúig

ABSZTRAKT

A tanulmány a Balatoni szállásadás történetét mutatja be a XVIII. századtól a II. világháborúig. A Balaton rövid földrajzi ismertetése után a vízi-, a vasúti- és a közúti közlekedés szerepét, fejlődését, a tó turizmusára gyakorolt hatását vizsgálja, majd három szakaszra bontva tekinti át a szállásadás kialakulását, problémáit a közel kétszáz éves időszakban.

ABSTRACT

The study presents the history of accommodations around the Lake Balaton from the XVIII century to the II. World War. After a brief description of the geology of the Lake Balaton, the writer investigates the development of the aquatic, rail and road transport; and their impact on the lake's tourism, and divided into three sections, provides an overview of the development and problems of lodging of this nearly two-hundred-year period.

Kulcsszavak: Balaton, szálláshelyek, turisztikai célterület, szálláshelykinálat

Keywords: Lake Balaton; accommodations; tourist destination

BEVEZETÉS

„... ez a Föld legkedvesebb, legszelídebb, legnyugalmasabb tájéka, valóban arra hivatott, hogy a túlnépes Földön a pihenőhely legyen” - írja Magyarországról CHOLNOKY JENŐ a Magyarország földrajza (1929, p. 6.) könyvének bevezetőjében.

A legtöbb hazánkat felkereső külföldi vendég két kiemelt turisztikai vonzerőnket ismeri: Budapestet és a Balatont. A Balaton mai kiemelt turisztikai helyzete egy évszázadokon átívelő folyamat eredményeként alakult ki, melynek gyökereit érdemes megismerni, feltárni.

A Balaton 2014-ben – Budapest után – az ország második legvonzóbb turisztikai területeként növekvő forgalmi adatokat ért el. Az eltöltött éjszakák száma 2014. január-október időszakában a

külföldi vendégeknél 0,6%-al csökkent, a belföldi vendégeknél 4,6%-kal nőtt az előző év hasonló időszakához képest. Az év első tíz hónapjában a külföldi vendégéjszakák száma 1 709 ezer, a belföldi vendégéjszakák száma 2 846 ezer volt (KSH Gyorstájékoztató 2014. sorszám: 158.).

A Balaton területfejlesztési koncepcióját bemutató tanulmány megállapítása szerint: „*A Balaton régió... Magyarország második legjelentősebb turisztikai területe - a hazai turisztikai bevételek 22%-a a Balaton turisztikai régióban keletkezik. A belföldi turizmust vizsgálva pedig a Balaton régió hazánk – mind a vendégek (22,3%), mind a vendégéjszakák (25,6%) részarányát tekintve – legjelentősebb fogadóterülete.*”

A Balaton fő jellemzői napjainkban is sokban hasonlóak a régi időkéhez:

- rövid szezonú (6-8 hét), vízparti fürdőzésre alapozott turizmus;
- a nagyléptékű vonzerőfejlesztés elmaradása, szétszórt fejlesztések;
- gyenge marketing, a turisztikai szolgáltatások elszigetelt megjelenése a piacon, a nemzetközi turisztikai trendekkel szemben szolgáltatásokat, élményeket nem komplex, egységes kínálatként megjelenítő programcsomagokként;
- nincs egységes, naprakész információkat tartalmazó adatbázis;
- nem minden tekintetben megfelelő humán erőforrás-állomány (Balaton Koncepció 2020-ig 2009 pp. 48-49).

A tanulmány célja, hogy bemutassa a Balaton-parti települések szállásadásának történetét, fejlődését, jellemzőit a XVIII. század második felétől a II. világháborúig, valamint azt, hogy hogyan vált hazánk második kiemelt turisztikai célterületévé a „Magyar tenger” és miért itt található az ország szálláshelyeinek több mint fele. Ezek mellett nem titkolt cél, hogy a tanulmány más kutatók számára forrásként szolgáljon a partmenti települések szálláshelyeiről, azok ismert kapacitási adatairól.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

Kutatási módszerem alapvetően a könyvtári kutatás volt, az Országos Széchényi Könyvtár, a Központi Statisztikai Hivatal könyvtára, valamint a BGF KVIK Központi könyvtárának könyvei, korabeli napilapok, folyóiratok (Magyar Fürdőélet és Idegenforgalom, Magyar Szállodás és Vendéglős) példányai szolgáltatják az adatokat. Köszönettel tartozom a KSH és a BGF KVIK Különgyűjteményében található relikviák rendelkezésemre bocsátásáért a könyvtárak vezetőinek.

EREDMÉNYEK

A Balaton rövid, turisztikai szemléletű ismertetése

CHOLNOKY JENŐ Magyarország földrajza című (1929; 2010) művei alapján kerülnek bemutatásra a Balaton turisztikai szempontból meghatározó vidékei, jellegzetességei (1. ábra).

A Balaton árkos besüllyedéssel jött létre, átlagos vízmélysége csak 3 méter, legmélyebb helye a tihanyi szorulatban 11,5 méter. Két medencéjének – keleti és nyugati – legmélyebb részei 4-5 méter mélyek. A déli partot – mintegy 70 km hosszúságban – végigkíséri a 2-2^{1/2} km széles abráziós partszegély, itt a víz nagyon sekély, talaja pannoniai homok, ezért kitűnően alkalmas strandfürdők

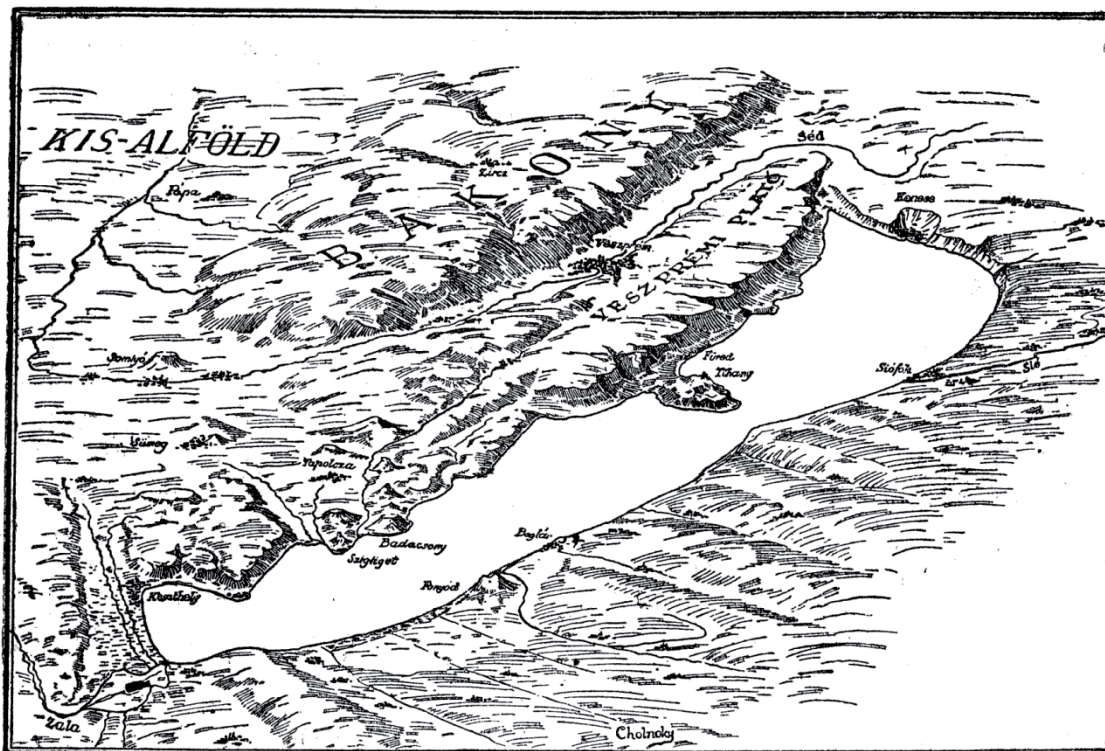
kialakítására. A Sió-csatorna a felesleges víz elvezetését szolgálja. A Balaton vizét a Zala folyó táplálja, de vizet hoznak még a tóba a Balaton-felvidékről lefutó patakok is. A Balaton vize gyenge ásványvíz, különösen alkáli földfémek kénsavas sói vannak benne nagy mennyiségben. A víz mindig halvány palackzöldes színű, homályos. Nagyon sok hal él benne, leghíresebb a „fogas” nevű nagy süllő (*Lucioperca lucioperca* L.), valamint a keszeg. A víz hőmérséklete a levegő hőmérsékletével együtt gyorsan változik, télen a tartós hidegben befagy. *„Nyáron fölmeleg a víz hőmérséklete a felszínen 24° C-ra is, azért nagyon kellemes benne fürdeni s mivel vize iható, sokkal kellemesebb, mint a tengeri fürdő.”* (CHOLNOKY J. 1929, p. 68.) A téli, befagyott Balaton nagyszerű látványt nyújt, és téli sportok üzésére is alkalmas (fakutyázás, korcsolyázás, jégvitorlázás). A jég olvadásakor a kisebb repedések, melyek nagy durranásokkal keletkeztek, a nagy feszültség miatt feltörnek, ezeket hívják népiesen túrolásoknak. Ezeken a helyeken támadnak a nyílt vizek, melyeket rianásnak hív a nép. Tavasszal az északi szél nagy jégtorlaszokat hoz létre a déli parton. A tó déli partján a hajdani deflációs síkság mély öblökkel nyúlik be a somogyi halmok közé, melyek a homokturzások miatt elmocsarasodtak, ezeket hívják a helyiek „berek”-nek. Legnagyobb köztük a Fonyód és Balatonkeresztúr közötti Nagy-Berek. A Balaton-felvidék – mely a Bakony hegység déli része – déli lejtőjét a Pannon tenger hullámai megtámadták s abrázios teraszt hoztak létre. *„A Balaton északi partján ez az a szép, 2-2^{1/2} km széles, lankás lejtő, amely a tó partjától a hegyek lábáig tart s balatoni rivierának nevezzük. Ezen sorakoznak a legkedvesebb üdülő és fürdő helyek, mint Almádi, Alsóörs, Lovas, Paloznak, Köves, Csopak, Arács, Balatonfüred, Aszófő, Örvényes, Akali-Dörgicse, Zánka, Szepezd, Révfülöp, és Ábrahám. Ezen a lejtőn kitűnő bor terem s a szőlők közt sűrűn elszórt pincék és nyaralók hazánk legvonzóbb, legkedvesebb vidékei közé emelik.”* (CHOLNOKY J. 1929, p. 54.) A Balaton-felvidék nyugati részébe mélyen besüllyedt a Tapolcai-medence, két észak-déli irányú törés közt. A Pannon tenger rakta tele homok és agyag rétegekkel, ezeknek a tetején törtek ki a pliocén korszak elején a bazalt-vulkánok. A bazalt takarónak sokszor igen szép, oszlopos elválása van, mint például a Szent-György-hegy északi oldalán. Ilyen csodálatosan szép bazalthegyek: a Badacsony, Szent-György, Haláp, Csobánc, valamint az ebbe a sorba tartozó, közeli Somlyó és Ság-hegy. Az igazi bazaltlávák kitörése után lepusztult a térszín, s amikor a lepusztulás már igen nagy volt, akkor törtek ki a sárvulkánok és gőzkitörések. A sárvulkánok iszapjából jött létre többek között a Szigligeti várhegy, a Vendég-hegy, a Kis-Hegyestő, a boglári Várhegy, Tihany hegyei. A Tapolcai-medence szakítja el a Balaton-felvidéktől a Keszthelyi-hegységet, melynek déli része dolomitból van, északi részein pedig megint bazalt-ömlések vannak (Láz-hegy, Szebike, Sarvaly, Tátika és Kovácsi hegy). Ezek szép típusai a látatakaróval védett mezáknak. Legészakabbra van a dolomitszirtjén várral megkoronázott Sümegi-hegy.

CHOLNOKY JENŐ – felismerve a tó turizmusban betölthető szerepét – az eredetileg a Franklin társulat által kiadott könyvében a Balatont ismertető részében a következőket írja: *„Ma a tónak legnagyobb jelentősége abban van, hogy mint üdülőhely temérdek idegent vonz s a nyaralók száma már minden évben eléri a 100 000-et. A legfontosabb üdülőhelyek az északi parton Almádi, Balatonfüred, Szepezd, Révfülöp, Badacsony és Balatongyörök, nyugati végén Keszthely. A déli parton Balatonberény, Balatonfenyves, Fonyód, Lelle, Boglár, Szárszó, Szemes, Földvár, Zamárdi, Siófok és Világos. Az északkeleti magas partok mentén Aliga, Akarattya, Kenese és Fűzfő. Tihanyban is sokan nyaralnak. A Balaton mellé vonzza még a gyógyulni vágyókat a balatonfüredi szénsavas (savanyú-)*

víz, továbbá a hévízi melegforrás. A Csopak alatt, Füreden és a fürdőtelepen előbukkanó szénsavas vizek, továbbá a tapolcai és hévízi melegforrások utólagos vulkáni jelenségek.” (CHOLNOKY J. 2010, pp. 273-274.)

A Balaton földrajzi adottságainak ismertetésénél nem lehet megfedkezni a Hévízi tóról sem. SÁGI (1902) leírása szerint Keszthelynek nagy nevezetessége Hévíz kénes melegfürdője, melynek gyógyhatásáról csodákról mesélnek az ott meggyógyult betegek. A tó vize nyáron 33-36°C, de télen sem hűl le 23° C alá. Hévíz, mint gyógyfürdő, egyedül álló bő víztartalmával, melynek eredményeként napi 26 ezer hektoliter víz folyik le a Kis-Balatonba egy csatornán keresztül. Hévíz híres nevezetessége, hogy a dr. Lovassy Sándor által honosított lótusz-virág Közép-Európában csak itt tenyészik szabadon. BOLEMANN (1900) könyvében dr. Heller Flórián bécsi tanár 1857. évi analízise szerint a hévízi tó a langyos aktrato-thermákhoz tartozik, kibővülve a tó fenekén található méternyi vastag iszappal. A hévízi fürdő csúsz, köszvény ellen, sérülések vagy lobos kórfolyamatok után visszamaradt izzadmányoknál, számos bőrbetegségnél, fekélyeknél, továbbá idegfájdalmaknál és idegbénulások esetében fejt ki gyógyító hatását.

1. ábra: A Balaton környékének madártávlati képe
1. figure: Bird's eye view picture the outskirts of the Lake Balaton



Forrás: CHOLNOKY J. 1929. p. 64
Source: CHOLNOKY J. 1929. p. 64.

A balatoni közlekedés fejlődése és ennek hatásai a tó turizmusára

A Balaton megközelíthetősége, gyors elérhetősége nagy szerepet játszik abban, hogy a XIX. század második felétől már idegenforgalmi célpontként is szóba jöhet. Ebben a tekintetben a hajózás, a vasúti és a közúti közlekedés szerepét érdemes röviden áttekinteni.

A balatoni hajózás rövid története

A balatoni hajózást 1846 előtt néhány vitorlás, csónakok és három révátkelő (Fenekpuszta és Balaton-szentgyörgy, Boglár és Fülöp, valamint Öszöd és Akali között) jelentette, a nagy áttörést a Széchenyi kezdeményezésére létrejött Balatoni Gőzhajózási Társulat megalapítása és a Kisfaludy gőzhajó megépítése jelentette, melyet 1846. szeptember 21-én, Széchenyi István születésnapján bocsátanak vízre, és nyilvános próbautak után ez év október 19-én köt ki először Keszthelyen (FRISNYÁK Zs. 2001, TÖRZSÖK A.-SIPŐCZ M. 2010). A hajózás ekkor jellemzően csak gazdasági (áruszállítás) és helyi közlekedési célokat szolgált, a turizmus még nem volt igazi szempont. Ebben az időben a balatoni idegenforgalom jórészt Balatonfüredre korlátozódott. A gőzös Keszthelyről, Keneséről és Alsóörsről szállította a vendégeket az északi parti üdülőhelyre. Az 1848-1849-es szabadságharc eseményei után a rendszeres személyforgalom csak 1852-ben indulhatott meg újra. 1861-ben a Déli vasút megépülése közelebb hozta a Balatont a világhoz. 1863-tól a Kisfaludy fokozatosan beszüntette egyéb járatait és már csak Siófok és Balatonfüred között közlekedett. A vasúttal Siófokra, majd onnan Füredre igyekvő vendégsereg elég hamar felismerte a Sió parti település helyzeti előnyeit és sokan ott maradtak. Ezzel indult meg Siófok fejlődése. 1861-től a Révfülöp-Boglár átkelő járaton vitorláskom, majd 1872-től a Zala-Somogy gőzhajó társaság Balaton gőzöse közlekedett. A tó első csavargőzöse a Révfülöp-Boglár-Szepezd útvonalon járt. A Széchenyi által alapított társaság 1876-ban csődbe ment, a Kisfaludy menetrendszerinti járatát leállították, ez hanyatlást hozott a Balaton partján, ami leginkább Füredet és a tihanyi apátságot sújtotta. A Stefánia Yacht Egylet tagjainak és a Déli vasút társaságnak egyaránt érdeke volt a gőzhajózás újbóli megindítása. 1888. október 21-én megalakult a Balatontavi Gőzhajózási Rt., a rendszeres balatoni személy- és teherszállítás lebonyolítására. Az újrakezdést szigorú feltételekkel Baross Gábor miniszter anyagilag is támogatta. A társaság által megrendelt új lapátkerekes hajó – a Kelén, később Baross névre keresztelték – 1889. július 1-én kezdte meg menetrendszerinti járatait az Almádi-Füred-Siófok-Füred-Almádi útvonalon. 1891-ben két új csavargőzöst – a Kelén-t és a Helka-t – helyeztek forgalomba. (FRISNYÁK Zs. 2001) Ez idő tájt a balatoni hajózás rohamos fejlődésnek indult, a korábbi fa kikötőket kőmólók váltották fel, egyes kikötőkből már naponta háromszor indultak gőzhajójáratok. 1909-ben bocsátották vízre a Budapesti Danubius Hajó- és Gépgyárban készült Kisfaludy csavargőzöst, 1913-ban a Jókai gőzhajó csatlakozott a flottához. 1927-ben Balatoni Hajózási Részvénytársaság néven új cég jelent meg a tavon. 1929-ben, már az új társaság égisze alatt kezdte meg menetrendszerű járatait a Szántód-Tihany rév első motoros komphajója, felváltva ezzel az addig közlekedő vitorlás kompot. A hajó kb. 10 gépkocsit és 60 embert szállíthatott egyszerre és 15 perc alatt tette meg az utat a két part között. Az utazási színvonal emelése érdekében a BHRT négy új hajót rendelt meg. A Csobánc és a Szigliget luxuskivitelű motorosok 1927-ben kerültek a Balatonra. Az utasok kényelme érdekében két szalont és két büféfülkét is kialakítottak rajtuk. A Csongor és a Tünde motoros hajók is ebben az évben készültek el Balatonfüreden az IBUSZ hajóépítő üzemében. Két évvel később az elsősorban kirándulóhajóként használt 50 fő szállítására alkalmas Sió motoros hajó is szolgálatba állt a tavon. 1935-ben a balatoni idegenforgalom egyenesletes emelkedése indokolta a Boglár megépítését, majd egy évvel később bocsátották vízre a 30 személy szállítására alkalmas Badacsonyt. 1938-ban újabb két hajóval gyarapodott a balatoni flotta, a Szent István és a Szent Miklós motorosokkal, melyeket főként átkelő- és kirándulóhajóként használtak,

és a vízibuszok elődeinek tekinthetőek. A *jövő* hírnökeként az 1930-as évek végén jelentek meg a hidroplánok.¹

A Balaton vasúti megközelítésének rövid története

A XIX. század első felében Magyarországon a fejlődés egyik kerékkötője a nem megfelelő közlekedés volt. Az áruszállítást a szekér, a tömegközlekedést a postakocsi forgalom jelentette. Hazánkban is nagy lökést adott a közlekedés fejlődésének a gőzgépek megjelenése, elterjedése. Ennek eredményeként 1847-től elindult a Kisfaludy gőzhajó a Kenese-Füred-Keszthely útvonalon, amihez csatlakozott a Buda-Kenese közötti postakocsi járat. A Buda-Nagykanizsa vasútvonal megépítéséről az 1850-es évek közepe után kezdtek beszélni, amely a tervek szerint a Balaton déli partján halad végig. 1861-ben a Déli Vaspálya Társaság már át is adta az új vonalat – március 22-én a teher-, majd április 1-én a közforgalom indult meg –, ezzel a déli parti települések előnyösebb helyzetbe kerültek az északival szemben (FRISNYÁK Zs. 2001, p. 45). Sok – sorra eredménytelen – próbálkozás volt annak érdekében, hogy az északi oldalon is kiépüljön a vasúti pálya. Az 1870-es évek elején elkészült a Magyar Nyugati Vasút Székesfehérvár-Veszprém-Szombathely-Graz vonala és ehhez csatlakozva tervezték a Veszprém-Keszthely vonal kiépítését, de ez pénzhiány miatt nem valósulhatott meg. Az elkövetkező években sorra adták át a kisebb vonalakat: 1883-ban a Balatonszentgyörgy-Keszthely, 1889-ben a Boba-Sümeg, ennek folytatása Tapolcáig 1891-ben, majd a Keszthely-Tapolca vonal 1893-ban. A millennium évében készült el a Dunántúli HÉV Veszprém-Dombóvár vonala. A XIX-XX. század fordulójára szinte mindenhol futott vasúti pálya a Balaton körül, kivéve az Akarattya-Szigliget közötti szakaszt. SÁGI (1902) a Balaton északi-parti településeinek leírásánál mindenhol említést tesz a vasút hiányáról és arról, hogy a községek, városok jövője nagyban függ a vasútvonal megépítésétől. Az időközben megalakult Balatoni Szövetség a vasút kérdését is igyekezett kézbe venni. Szervezésükben 1906. július 22-én egy 3 600 főből álló küldöttség kereste meg a kereskedelemügyi és földművelésügyi minisztereket, ráirányítva a kormány figyelmét a Balaton-parti vasút ügyére. Az északi parti települések lakosai is megmozdultak, 85 000 koronát gyűjtöttek össze a vasút fejlesztéséhez hozzájárulásként, ebből Balatonfüred polgárai 40 000 koronával vették ki részüket. Egy új terv körvonalazódott ennek hatására, mely szerint a vasúti vonal Pusztaszabolcs állomásról kiindulva, Börgönd-Szabadbattyán-Polgárdi települések érintésével érné el a Balatont. Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter ennek hatására határozta el az észak-balatoni vasútvonal megvalósítását. Az építésről szóló törvényt 1907. február 14-én hirdették ki, és 1907. november elején már megkezdődtek a földmunkák a Börgönd-Tapolca vonalon. A 117 km hosszú fővonalat (Börgönd-Tapolca) és a 16 km hosszú mellékvonalat (Veszprém-Alsóörs) alig több, mint másfél év alatt építették meg. 1909. július 1-jén indulhatott meg az északi parton a vasúti forgalom, az utasok 5 óra alatt juthattak el Budapest Keleti pályaudvarról Tapolca állomására. Egy 1912-es gondolat eredményeként Győrön keresztül közvetlen kocsi közlekedett az osztrák fővárosból Balatonfüredig. (FAZEKAS M. 2005)

A Balaton két partján – a forrás és helyhiány miatt – egyvágányos vasútvonalak jöttek létre, így csak a nagyobb állomásokon tudják egymást „kikerülni” a vonatok, és ez a nem éppen ideálisnak nevezhető állapot még napjainkban is komoly feladat elé állítja a vasúti közlekedés szakembereit.

¹ <http://www.hajokanno.hu/tortenelem.html>

Meg kell említeni az 1930-as évek elejének újítását is a vasúti személyszállításban. A turizmus hazai fellendítését célozta a „filléres vonatok” vagy „filléres gyorsok” bevezetése. A MÁV olasz példa mintájára kezdte meg a kedvezményes utazást biztosító filléres vonatok indítását. A vonatok a turistaszezon áprilisi kezdetétől gyakorlatilag év végéig (a téli rossz idő beálltáig) szállították a kikapcsolódni – az akkor divatos kifejezést alkalmazva – „weekendezni” vágyó utasok tömegét az ország több, turisztikailag fontos városába, üdülőkörzetébe. Vonatok indultak többek között Szegedre, Esztergomba, Egerbe, Pécsre, Székesfehérvárra, Sopronba, Győrbe, Miskolcra, illetve a tanulmány célterületére, a Balatonra. 1932-ben már igen népszerűek voltak ezek a vonatok, alkalmanként 500-1000 fő utazott egy-egy szerelvényel.

A közúti közlekedés a Balaton két partján

A hajózás és a vasút mellett a közúti közlekedésről sem felejtkezhetünk el. A római korban már voltak kiépített kereskedelmi utak, melyek nyomait még ma is meg lehet találni Keszthely környékén. A középkorban a Balaton mindkét partján hadi utak vezettek. Az újkorban, a XVIII.-XIX. században a hazai utak minősége jelentősen elmaradt az európai országokétól. Az utak építése, fenntartása a jobbágyok munkáján alapult, a megyék irányításával. Az első javaslatot a hazai közutak kiépítésére is Széchenyi István tette meg, még 1848-ban. Tervei szerint a közutak a vasútvonalak kiegészítéseként inkább a helyi igények kielégítését szolgálják. Az 1850-90 közötti időszakban alakultak ki a közúti hálózattal foglalkozó intézmények, létezett 890 mérföldes „állami közút”, útmesterek és útkaparók végezték a fenntartással kapcsolatos munkákat. 1890-1920 között a makadámburkolatú utak elterjedése volt jellemző. Az 1890-es évek közepén jelentek meg az utakon a gépjárművek, melyek eleinte még csak sporteszközök voltak, de később fontos feladatokat is átvettek, így például a postaszolgálatot, személyszállítást. 1920-tól a II. világháború kitöréséig jellemző volt a gépjárművek elterjedése, a közúti közlekedés volumenének növekedése. Kialakult a verseny a közúti és a vasúti teherszállítás között, a személygépkocsik száma is nagy növekedésnek indult. Ennek megfelelően megindult a makadám burkolatok cseréje, hiszen a pormentes aszfalt és beton burkolatú utak jobban megfeleltek a gépjárművek közlekedésének. 1910-ben 937 személygépkocsit és 110 tehergépkocsit tartottak nyilván hazánkban, a húszas évek végére ez a szám már 13 394, illetve 4 493 darabra nőtt és mellettük 679 autóbusz és tizenegyezernél is több motorkerékpár futott a hazai utakon. (SCHUCHMANN G. – KISGYÖRGY L. 2001) Az 1920-as évek végén a Balaton mindkét partján aszfaltburkolatú utakon voltak megközelíthetőek a vízparti települések, melyeken biztonságosan lehetett a nyaralóknak kerékpározni, motorkerékpározni és autózni.

Végül, de nem utolsósorban meg kell említeni, hogy a légi közlekedés is kezdett beépülni a Balaton gyors megközelítését kínáló közlekedési eszközök sorába. Siófok-Kiliti települése lett a kiszemelt terület, ahol az 1932-es ötlet 1933-ban már meg is valósult. Megnyílt a Balaton első repülőtere – a Magyar Atlétika Club repülő osztályaként –, ahol minden évben repülőpiknik, sportnapok és oktatás is folyt az érdeklődők számára. A motoros repülőgépek mellett a hidroplánok is leszállhattak a Balaton vizére néhány település közelében.

A balatoni szállásadás kialakulása, problémái

A balatoni szállásadás történetét két részre érdemes osztani: a XVIII. század közepétől – ekkortól vannak erről írásos emlékek – a II. világháborúig, valamint a II. világháború befejezésétől napjainkig. Ebben a tanulmányban az első rész ismeretanyaga kerül feldolgozásra három szakaszra bontva. Az első szakasz a XVIII. század közepétől az 1848-49-es forradalom és szabadságharc végéig, a második a Bach-korszaktól az I. világháború befejezéséig és a harmadik szakasz a Trianoni békediktátumtól a II. világháborúig kíséri végig a balatoni szállásadás történetét, főbb eseményeit, jellemzőit.

A XVIII. század közepétől 1848-49-ig

A balatoni szállásadás írásos emlékekkel is alátámasztható története a XVIII. században kezdődik. Érdekes, hogy szinte csak a Balaton északi partján lévő településekről találni anyagokat, pedig a déli parti településeken is lehettek egy-két szobával rendelkező fogadók az úton lévők elszállásolására.

Balatonfüreden már 1748 óta a savanyúvízforrások közelében vendégfogadó van. A szállásadás története szempontjából ki kell emelni az 1795-98 között épült Horváth-házat. A ház nagyon szép, tiszta copf stílusú épület, nála nagyobb ebben a stílusban nincs az egész Balaton-vidéken. Szállóvá alakítása után 105 szobával rendelkezett, a magyar reformkor ismert személyiségei mind vendégei voltak. 1825-ben itt tartották az első Anna-bált. Füreden e mellett az 1837-ben épült új Fürdőépület 12 szobája, az alsó vendéglő 16 szobája, és a felső vendéglő – ez utóbbi 1847-re készült el – 20 szobája biztosított szállást a gyógyulni érkező vendégek számára.

Keszthelyen a XVIII. század végén, 1799-ben, már vendégfogadóról írnak és 1804-ben egy nagy vendégfogadót említenek, melynek a földszinten vendégszobája is van, és emeletén négy szoba bérbeadását hirdetik.

Az 1. ábrán bemutatott térkép alapján a Keszthelyhez közeli Hévíz településén, mely már akkor rendelkezett a meleg vízforrással, 1786-ban egy kastélyhoz hasonló, emeletes vendégfogadót említenek, és 1804-ben egy vendéglőház bérletét hirdetik hat vendégszobával. (BALLAI K. 1943)

Világosan a Gamásza-csárda ismert, ahol néhány szoba állt az úton lévők rendelkezésére (SÁGI J. 1902).

A Balatoni szállásadás kínálatát – korabeli írásos emlékek alapján – ebben az időszakban mindössze ez a néhány fogadó, szálloda jelentette.

A Bach-korszaktól az I. világháború végéig

A reformkorról – az 1930-as évek elején – a következőket írja LIBER ENDRE: „Ebben az időben Magyarországon kezdték már észrevenni a Balatont, de 1880 körül még csak egyetlen egy helyet látogattak: Balatonfüredet, ... ahol élénk és elegáns fürdőélet zajlott.” (LIBER E. 1934 III. kötet pp. 234-236)

Talán fentiek alapján érthető, hogy ILOSVAI HUGÓ az Ezredéves ünnepekre kiadott könyvében nem is említi a Balatont, a balatoni településeket (ILOSVAI H. 1896). BOLEMANN (1900) és SÁGI (1902) azonban már számba veszi a balatoni üdülő- és nyaralóhelyeket, beszámol a már meglévő, működő szálláshelyekről, a telekértékesítésekről, nyaralóépítkezésekről, melyek a XIX. század utolsó éveiben indultak meg a Balaton menti településeken, felismerve a turizmus szerepét, jövőbeni lehetőségeit. A településeken sorra alakuló Fürdőegyletek célja az adott község fürdőéletének kialakítása, fejlesztése.

tése volt. Számos helyen néhány év alatt több tucatnyi üdülő, szálloda épült fel szinte a semmiből, így például Siófok, Balatonföldvár községekben. A fejlesztéseknek köszönhetően gombamód szaporodtak a gyógyhelyként, nyaralóhelyként elismertté váló települések.

Először tekintsük át az északi parti szállásadóhelyeket.

A vasútvonalak megépítése adott lendületet a Balaton északi partján lévő települések szálláshely-fejlesztéseinek, igaz, hogy csak a XX. század első évtizedének derekán. Amíg a vasút meg nem épült, Balatonfüredre a déli parti Siófokról vagy a tó nyugati végén található Keszthelyről hajóval mehettek át a vendégek. 1911-ben Balatonfüreden a Horváth-ház mellett már több szálloda is fogadott vendégeket, így az Eszterházy, a Grand Hotel, az Erzsébet-, Klotild- és Ipoly-udvar, a Mangold-ház, melyekben együttesen mintegy 850 szoba várta a vendégeket (SÁGI, 1902; *Magyar Szent Korona*, 1911). 1914-ben a balatonfüredi szállók között újabb neveket találunk: Gyógyszanatórium, Stefánia-udvar, Terézia-udvar, Döry-villa, Annuska-nyaraló. Balatonfüred a Balaton partnak legkeresettebb és leglátogatottabb fürdőhelye és itt található az összes balatoni fürdők között a legdíszesebb fürdőház (MÁTRAI R. 1914).

A Füredhez közeli Balatonarácson is van egy kis szálláshely, a Patócs vendéglő, ahol 4 szoba 6 ágygal vár vendégeket (FEKETE G. 1941).

Az északi-part másik nagy üdülőközpontja Balatonalmádi, ahol az 1910-es évek elején 300 villa, két szálloda: a Zsákszálló és a Balaton szálló, egy bérház, valamint légsátrak várják az üdülőket, a Kneipp csarnokba gyógyulni érkezőket (SÁGI, 1902; *Magyar Szent Korona*, 1911).

A XIX. század végén nagy lendületet kapott a hazai turista élet. A Balaton-felvidék – ezen belül Badacsony – festői környezete kiváló turistaútvonalakkal várta a turistákat, és ezek mellett turistaházak is épültek: a Rodostó turistaház, melyet a Magyar Turista Egyesület építtetett, és a Szentgyörgyhegyi menedékház, melynek építtetője a Magyarországi Kárpát Egyesület (*Balaton*, 1942).

A Balaton nyugati részén elhelyezkedő – a déli vasúttal az 1880-as évek vége óta szárnyvonalon megközelíthető – Keszthelyen a századforduló idején több szálloda is üzemel. A Hullám, a Balaton, a Vasúti, a Korona, az Amazon, a Hungária, és a Bronner-féle szállodákon kívül az üdülő vendégek magánszállásokon is kaphatnak még elszállásolást (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; MÁTRAI R. 1914). A vendégforgalomnak köszönhetően a városnak a századfordulóra kiépült a Balaton-parti része, az *új gőzhajó-kikötőt* 1891-ben adták át, és 1898-ban megalapítják a Balaton Múzeumot (1898). Ezek a létesítmények mind turisztikai célokból kerültek megvalósításra.²

Az abban az időben „Keszthelyi” Hévízként említett, gyógytaváról híres település is komoly fejlődésen ment át. A tó gyógyvizére alapozva 1907-ben elkészült a Hévíz Szanatórium és Gyógyszálloda. 1911-re Hévíz-gyógyfürdőn ezen felül 10 szállodában közel 300 szoba fogad gyógyulni érkező vendégeket, többek között a Deák Ferencz-ház, Hetes (VII.) ház, Ferencz József-ház, Négyes- és ötös házak, Kettes (II.) ház, Rákóczi-ház, György-ház, Csányi László-ház, Kisfaludy-ház. Érdekesség, hogy ez utóbbi egy speciális vendégekör, az Országos Munkásbiztosító Pénztár beteg tagjai részére van fenntartva (*Magyar Szent Korona*, 1911).

² <http://www.zalaszam.hu/utikonyv/keszth.htm>

Keszthelyről Füred felé haladva Badacsonyan a Hableány szálloda 14 és a Neptun szálloda 18 szobával fogad vendégeket, akiknek már penziós ellátást kínálnak reggelivel, ebéddel, uzsonnával, vacsorával, valamint fürdőhasználatot. Rév-fülöpön a Balaton gyöngye 8, a Rianás 2 és a Vihar szálloda 3 szobával rendelkezik (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

A Balaton déli partja már az 1860-as évek eleje óta rendelkezik vasúttal, ami a települések fejlődését elősegítette. Az első település, Balatonvilágos, mint nyaralótelep van említve egy vendéglővel, ahol 5 szoba kiadó, de a sorban második kis település Balatonaliga is rendelkezett már az 1910-es évek elején két szállodával. A Rákóczi és a Terézia szállodában összesen 42 szoba van, melyekben 74 ágy adható ki (MÁTRAI R. 1914).

A déli part igazi sikertörténete Siófok, Siófok-fürdőtelep. A község „átszállóhelyként” működött Balatonfüred felé, de az ide érkező vendégek jelentős része felismerte, hogy itt is lehet élvezni a Balaton kínálta lehetőségeket, sőt az északi part innen csodálható leginkább! A fordulat éve 1891. Ebben az évben vette meg a Balatonfürdő Rt. a veszprémi káptalantól a partot, kiirtotta a náderdöket, feltöltötte a békás mocsarakat, közvetlenül a tó partjára nagy szállodákat építtetett. Körülbelül 60 holdnyi területre ezer és ezer fát, bokrot, díszcserjét ültetett, a vízbe pedig díszes fürdőházat emeltetett. Ezóta Siófok egyike a leglátogatottabb fürdőhelyeknek (MÁTRAI R. 1914). Ennek ellenére az 1910-es évek elején még külön említik a fürdőtelepet és a községet. Szállodák üzemelnek már mind a két részben, a fürdőtelepen a Hullám szálló (45 szoba), a Központi szálló (50 szoba), a Sió szálló (45 szoba); a községben a Balaton, a Mauer, a Mignon, a Fogas és a Gizella-udvar. A fürdőtelep szállodai szobái villanyvilágítással rendelkeznek, mindenütt vízvezeték és angol WC van (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

Szántódon a rév mellett vendéglő 3-4 vendégszobával üzemel (BOLEMANN I. 1900).

Balatonföldvár 42 nyaralóval, a Kupavezér, a Bendeguz és a Zrínyi szállodákkal, melyekben 95 szoba van – 1905-ben gyógyfürdői besorolást kapott – is a századfordulóra lesz a déli part egyik felkapott üdülőhelye, melyet így írnak le egy tájékoztatóban: *„a Balaton partjának egyik legmodernebb, legelőkelőbb fürdőtelepe. Remek parkja és gyönyörű sétánya van. Földvárról nagyszerű kilátás nyílik majdnem az egész Balatonra. Közvetlenül előtte látható Tihany, balra a tündérszép zalai hegyek regényes alakulatai, jobbra a veszprémmegyei fürdőtelepek barátságos villasorai látszanak. Ártézi kútjának vize gyógyító hatású. Vitorlás-, motoros- és közönséges csónakok állanak a közönség rendelkezésére.”*(BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; MÁTRAI R. 1914, p. 23)

Lelle községben az első szállodát – Hattyú szálló 10 szobával – Szalay Imre egy cselédlakásból alakította ki az 1890-es évek végén, tégglából épült étteremmel, majd 1905-ben épült fel Dr. Milassin „Balaton szálló”-ja (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902; HORVÁTH J. 1943).

Balatonboglár is rendelkezik már szállodákkal a XX. század elején, a szezonra érkező vendégeket a Vasúti szálló, a Balaton szálló, és a Központi szálló szobái várják (MÁTRAI R. 1914).

Fonyódon a faluban és a vasútállomás mellett 20 szobás vendégfogadó van a XIX. század végén. Balaton-berényben vendégfogadó, a „Magyar Tenger” étterem néhány szobával fogad vendégeket (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

A balatoni települések sorát – amennyiben balatoninak tekinthető – zárja Balatonszentgyörgy települése, mely átszállóhelyként szolgál, innen lehet Keszthely felé továbbutazni a vasúton érkezőknek. A vasútállomásnál található Vasúti szálloda 7 szobával és 9 ágygal tudott szállást adni a vendégek részére (FEKETE G. 1941).

Már ebben az időszakban is jelentős számú szoba-, lakás- és nyaraló állt a szállodák mellett a Balatont felkereső vendégek rendelkezésére, melyeket bútorozottan vagy anélkül bérelhettek ki néhány napra vagy akár az egész szezonra. Az északi parton Meszes-Györök (később Balaton Györök) 40-50 kiadó lakással, Szepezd mintegy 30 szobával, Alsó-Örs 20 villával, Almádi 160 magánházbeli szobával, Kenese 150 szobával rendelkezett. A déli parton Zamárdi 35 szobát, Szárszó 50-60 szobát, a Fonyód melletti Bélatelep 24 villát, Balaton-Keresztur község 800 lakást, és Hévíz 90 szobát kínált a szállást keresőknek (BOLEMANN I. 1900; SÁGI J. 1902).

Trianontól a II. világháborúig

Erre az időszakra kezdetben a vendégforgalom visszaesése volt jellemző, melynek okai a nemrég befejeződött I. világháború, az 1918. évi Őszirozsás forradalom, az 1919-es proletárdiktatúra és az ezt követő megtorlások, valamint a trianoni békediktátum voltak.

A fokozatosan megerősödő Horthy kormányzat tevékenységének köszönhetően a nagy gazdasági világválság (1929-32) után egyre növekvő érdeklődés jelent meg a Balaton iránt, bővült a szálláshelykínálat, és egyre több település vált üdülőhelyként ismertté a tó partján.

Az északi parton megőrizte vezető helyét Balatonfüred. Folyamatos szépítések és kapacitásnövekedések után a negyvenes években a 22 szobás Astória szálloda, a 4 szobás Fogas vendéglő, a 115 szobás Grand hotel, az 51 szobás Ipoly szálloda, a 12 szobás Pannónia szálloda, a 112 szobás Stefánia szálloda, a 42 szobás Terézia udvar szálloda és a 7 szobás Vasúti szálloda várja a pihenni és gyógyulni érkező vendégeket (FEKETE G. 1941). Egy 1942-es kiadványban a „*Szívujjok Mekkája*” néven említik Balatonfüredet (*Balaton*, 1942).

Tihany, a Tihanyi-félsziget is változatos szálláslehetőségeket kínál az itt üdülőknek. Megtalálható itt egy cserkésztelep, a hajóállomásnál 1923-ban felépül a tizennégy szobás, húsz ágyas Sport Szálló, mely a Fürdőtelep egyik legszebb épülete volt, körülötte árnyas parkkal³, és létrehoztak egy nemzetközi Sporthorgásztanyát is, ahol a sporthorgászok kaptak elhelyezést és horgászati lehetőséget is egyben (*Balaton*, 1942). Tihanynak volt még egy szállodája, a kétszobás Fogas szálloda (FEKETE G. 1941).

Balatonalmádi is nagy változásokon ment át ebben az időszakban. A meglévő két szálloda nem tudta kielégíteni a növekvő keresletet. A húszas-harmincas években ezért sok szállodai beruházás valósult meg. A negyvenes évek elejére már a 80 szobás Abbázia szálloda, a 10 szobás Hattyú szálloda, a 22 szobás Hungária szálloda, a 70 szobás Pannónia Otthon szálloda, a 14 szobás Pannónia Villa I. szálloda, a 23 szobás Pannónia Villa II. szálloda, a 30 szobás Pannónia Weekend-házak szálloda, a 11 szobás Park szálloda, és a 30 szobás Zsák szálloda nyújtott elhelyezési lehetőséget a városban. Balatonalmádit a „*Magyar Abbázia*” elnevezéssel illették 1942-ben (*Balaton*, 1942).

³ http://www.tihany.hu/hu_muemlekek.htm

Badacsonyan a menedékházak mellett már egy szálloda is megjelent a szálláshelypiacon, a tizen-nyolc szobás Hableány-Neptun szálloda. A közeli Badacsony-tomajban a negyvenes évek elején két szálloda, a Himfy szálloda 10 szobával, a Deutsch szálloda 6 szobával üzemelt (*Balaton*, 1942).

A fejlődés nem került el Keszthely városát sem, mely a negyvenes évek elejére jelentős szállodai kapacitással rendelkezik. A 60 szobás Balaton és Hullám szállodák, a 12 szobás Bocskay fogadó, Dolezsár E. fogadója 2 szobával, a 15 szobás Hungária szálloda, a 9 szobás Vasúti szálloda, a 10 szobás Pannónia szálloda, és az Amazon szálloda fogad vendégeket (FEKETE G. 1941).

A gyógyvizének rendkívüli hatása miatt már nem csak itthon, hanem külföldön is ismertté vált Hévízen az 1930-as években már 7 szálloda és 11 vendéglő, valamint 40 villa állt, és 1936-ban 700 volt a vendéglátásra berendezett szobák száma. Ez a kapacitás a negyvenes évekre még intenzívebben növekedett. Az 1941-es szállodai névjegyzékben a következő szállodák szerepeltek (1. táblázat).

1. táblázat: Hévízi szállodák 1941-ben
1. table: Hotels in Hévíz in 1941

Szálloda neve	Szobák száma	Ágyak száma
Ferencz József-ház	28	32
Ferenczy Pannónia	52	94
Fölnagy Villák	24	n.a.
Friedrich Astória	26	42
Friedrich Havay ház	16	30
Friedrich Park	60	100
Friedrich Pálffy villa	27	40
Friedrich Royal	12	20
Györgyház	32	40
Hungária	33	48
Imperiál	35	50
Károly	27	32
Nemzeti	10	18
Pátria	39	58
Pócza villa	16	n.a.
Rákóczi	51	60
VII. ház	32	38
IV. ház	4	4
Ella villa	29	34
Deák Ferenc-ház	18	20
Csányi-ház	21	40

Forrás: FEKETE G. 1941., *a szerző saját munkája*
Source: FEKETE G. 1941

A Hévízhez közeli *Hévízszentandrás*on üzemelt a Pannónia szálloda és étterem (FEKETE G. 1941).

Egy ugrás az északi-parti települések elejére, Balatonkenesére, ahol az 1920-as évek közepén létrehozták a fővárosi tisztviselők üdülőszállóját, mely 174 szobával rendelkezik és 274 személyt képes egy időben elhelyezni (*Városok Lapja* XXII. évfolyam 15-16. szám).

Ezt követően a déli parti települések fejlődését tekintjük át.

Balatonszabadiban a villák mellett egy Gyermekszanatórium üzemel, ahol az arra rászoruló gyerekek élvezhetik a Balaton kellemes, gyógyító levegőjét és vizét (*Balaton*, 1942).

Siófok szállodai kapacitása is folyamatosan növekedett a két világháború közötti időszakban, az igényeknek megfelelően. Siófokon a negyvenes évek elején a szállodai szobák és ágyszámok a követ-

kezőképpen alakultak: Balaton szálloda 80 szoba, Fogas szálloda 24 szoba, 46 ágy; Hableány fogadó 12 szoba, 24 ágy; Hozbor fogadó 10 szoba, 19 ágy; Központi és Napsugár szálloda 61 szoba, 89 ágy; Pannónia szálloda 22 szoba, 40 ágy; Sió és Hullám szálloda 88 szoba, 160 ágy; Siófok szálloda 16 szoba, 24 ágy; Siklós szálloda 38 szoba, 50 ágy; Strand szálloda 40 szoba, 80 ágy; Tünde szálloda 26 szoba, 38 ágy (FEKETE G. 1941). Siófokon, melyet „*Magyar Lidó*”-ként emlegettek, ebben az időben már van sportrepülőtér, hidrolánállomás és kaszinó is (*Balaton*, 1942).

(Balaton)zamárdin is szép számmal vannak szálláshelyek. A magánházak mellett két szálloda, a Balaton szálloda és a Bazsó penzió kínál kényelmes elhelyezést a vendégeknek (CSAPÓ K., RÉDEY J., STRAUB D.,), és itt található a 60 szobás MAVOSZ (Magyar Vadászok Országos Szövetsége) szálloda is (FEKETE G. 1941).

Szántódon a vasutas üdülőház a MÁV dolgozói számára biztosított pihenési lehetőséget az I. világháború utáni időszakban (*Balaton*, 1942).

Balatonföldvár a Trianon utáni időkben évről-évre fejlődött, és vált a déli part kedvelt üdülőhelyévé. Az iparmágnások, színészek és kereskedők part menti és városi villái mellett szállodák kínáltak kényelmes elhelyezést az üdülőhelyre érkezőknek. A negyvenes évekre a 20 szobás Bendegúz szálloda, a 31 szobás Garabonciás szálloda, a 70 szobás Kupavezér szálloda, a 60 szobás Sellő szálloda (Tisztviselő üdülő), a 21 szobás Zrínyi szálloda, és a 32 szobás Sport szálloda kínálta szobáit a településre látogatóknak (FEKETE G. 1941). A pihenést, fürdözést, vízi sportokat kiegészítendő Balatonföldváron golfpálya és kaszinó is volt (*Balaton*, 1942).

Az I. világháború előtt a két szállodával rendelkező Balatonlellén is mozgalmas élet zajlott. Itt működött a Gyermekvédő Liga szünidei gyermektelepe (MÁTRAI R. 1914), és az 1930-as évek végére már 750 szálloda- és penziószoba közül választhattak az üdülők. A településen működő penziókat a 2. táblázat mutatja be:

2. táblázat: Balatonlellei penziók az 1930-as évek végén
2. table: List of the guesthouses at Balatonlelle at the end of the 1930'

Pensio neve	Tulajdonos vagy bérlő neve	Szobák száma	Építés éve
Gyárfás	Oláh Gyárfás Mihály	52	1913
Mária	Orsz. Kat. Tisztviselőnök	42	
Hungária	Virág István	35	1926
Bagolyvár	Bastius Vali	14	
Szepesy	Boncz Sándor	17	
Pannonia	Boronkay Károly	17	1905
Éden	Frank Dezső	22	1933
Riviera	Géger Sándor	18	
Gergely	Gergely István	9	1937
Fogas	Walder Imre	32	
Ruff	Ruff János	36	1898
volt Fabinyi	Breuer Jakab	4	
Vass	Vass Vilmos	34	
Sirály	Meleg Dezsőné	20	
Családi	Késmárky Béláné	21	1928
Hullám	Válint Károly	36	1926
Park	Szalay A.-né	16	
Trombitás	Guttenberger Antal	32	1906
Pötty	Schmolen Ferencné	5	1932

Magyar tenger	Schmieder József	27	1926
Otthon	Papp László	3	1937
Ürögdy	Ürögdy István	10	
Elit	Kántor Imre	15	
Bristol	Jakab Rózsa	24	
Fészek	Langhammer	12	
Mátyás	Özv. Mátyás Gáspárné	8	
Zámory	Zámory Ferenc	15	1929
Astoria	Holan Ilona	16	

Forrás: HORVÁTH J. 1943., *a szerző saját munkája*

Source: HORVÁTH J. 1943

Az 1942-ben megnyitott, a Magánalkalmazottak Biztosító Intézete fiatalokú biztosítottait-szolgáló, gróf Teleki Pálról elnevezett üdülőtelep volt az utolsó a II. világháború befejezéséig megépített ilyen jellegű létesítmények sorában (GOTHARD ZS., JANKÓ GY., 1943).

A Balatonboglár iránt megnyilvánuló érdeklődés is új létesítmények sorát eredményezte a városban. A negyvenes évek elején a 16 szobás Balaton szálloda, a 41 szobás Nemzeti szálloda, a 32 szobás Savoy szálloda biztosított szálláslehetőséget az ide látogatóknak (FEKETE G. 1941).

Fonyód, Fonyód-Bélatelep és Fonyód-Sándortelep egymás mellett elhelyezkedő települései is több ezer ember elhelyezésére voltak alkalmasak a szálláshelyek különböző típusaival: szállodáikkal, viláláikkal, magánszálláshelyeikkel, melyek a húszas évektől fokozatosan fejlődtek. Fonyódon működött a Vasúti szálló, a Sirály szálló, a Hullám szálló és a Szarvas szálló (MÁTRAI R. 1914), Bélatelepen a Sirály szálloda, Sándortelepen a Drechsler szálloda (FEKETE G. 1941).

Ennek az időszaknak a fejlődési intenzitását jól tükrözi, hogy míg 1934-ben a hivatalosan bejelentett adatok alapján a Balaton mentén 269 szálloda és penzió összesen 5 659 szobával rendelkezik, melyek közül 3 462 folyóvizet mosdóval volt felszerelve, (*Magyar Fürdőélet* 1935. 13-14. szám) addig 1938-ra hivatalos adatok alapján a Balaton mellett már 474 szálloda, penzió és üdülőház van 7 997 szobával, vagyis az egész ország szállásférőhelyeinek 57.7%-a ide koncentrálódott. Ezen kívül 15000 balatoni villában 22 123 szoba várta a vendégeket. (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938. 15. szám) Ez a szálláshelyek számában 70%-nál, a szobák számában 40%-nál nagyobb növekedést mutat mindössze három év alatt.

A kezdeti néhány település, mely a Balaton partján az ide érkező vendégeket várta az 1740-es években, az eltelt kétszáz év alatt sokszorosára bővült. A balatoni szálláskínálat az 1930-as évek közepétől már meghaladta a teljes magyarországi kapacitás felét. 1942-ben, a Magyar Királyi Balatoni Intéző Bizottság prospektusában az alábbi településeket nevezik meg, mint balatoni gyógy-, üdülő-, nyaraló- és kirándulóhelyek.

A Déli parton: Balatonaliga, Balatonvilágos, Balatonszabadi, Siófok, Balatonújhely, Balatonszéplak, Balatonzamárdi, Szántód, Balatonföldvár, Balatonszárszó, Balatonöszöd, Balatonszemes, Balatonlille, Balatonboglár, Jankovich-telep, Fonyódliget, Fonyód Sándortelep, Fonyód-Bélatelep, Balatonfenyves, Balatonmáriafürdő, Balatonberény.

Az Északi parton: Balatonakarattya, Balatonkenese Fővárosi Üdülőtelep, Balatonkenese, Fűzfőfürdő, Budatava, Balatonalmádi, Káptalanfürdő, Alsóórs, Csupak-Balatonkövesd, Balatonarács, Balatonfüred, Tihany, Aszófő, Örvényes, Balatonudvari, Antaltelep, Akali, Viriusz-telep, Szepezd, Révfülp, Rendes, Ábrahámhegy, Kisőrsi szőlőhegy, Badacsonytomaj, Badacsony, Badacsonylábdihegy, Szigliget, Balatonederics, Balatongyörök, Vonyarcvashegy, Gyenesdiás, Keszthely, Hévíz. (*Balaton*, 1942)

A szálláshelykínálat ezeken a településeken az 1941-es év szállodai névjegyzéke alapján a következő volt (3. táblázat, 2. ábra).

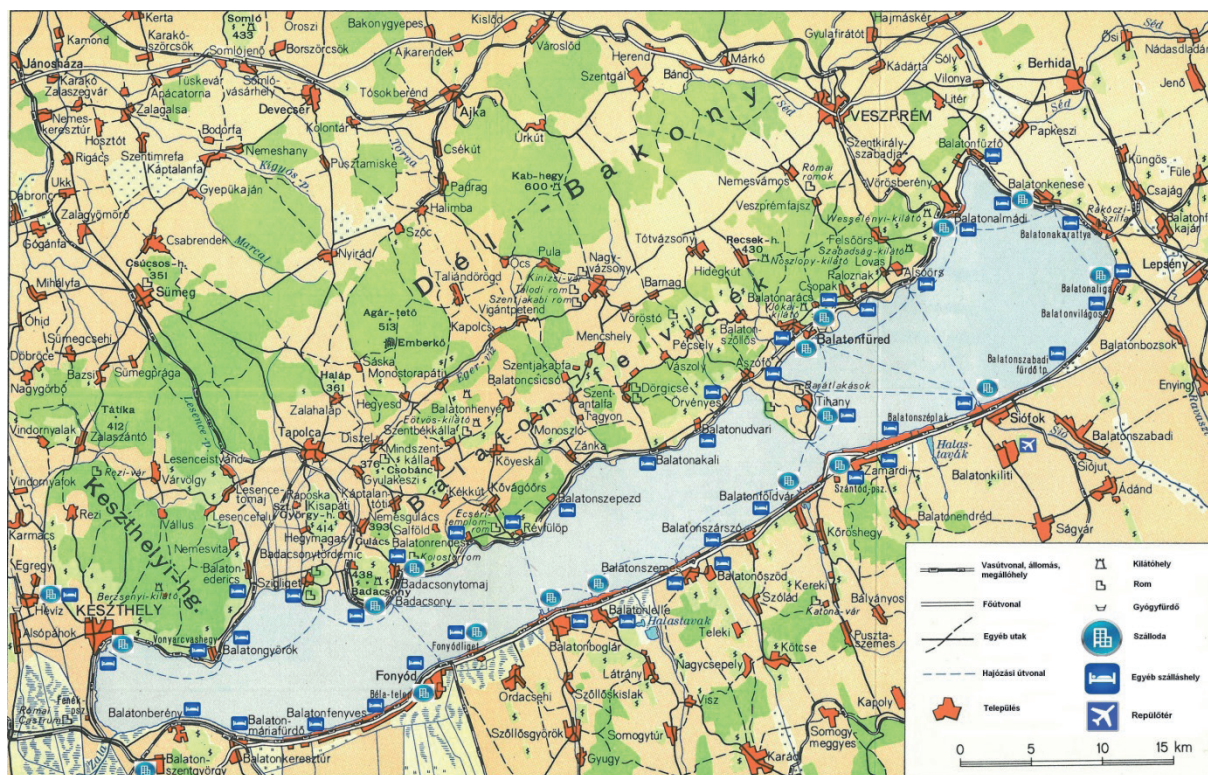
3. táblázat: Balatoni szállodák az 1941. évi Szállodajegyzék alapján
3. table: List of the Hotels at the Lake Balaton in 1941

Helység neve	Szállodák száma	Szobák száma	Ágyak száma	Fürdőszobák száma
Déli-part				
Balatonaliga	1	42	74	-
Siófok	11	417	570	36
Balaton-Zamárdi Szántód	1	60	100	4
Balatonföldvár	6	234	360	26
Balatonlelle	1	102	145	4
Balatonboglár	3	89	139	6
Fonyód-Sándortelep	1	20	33	-
Fonyód-Bélatelep	1	23	57	2
Balatonszentgyörgy	1	7	9	-
<i>Déli-part összesen</i>	<i>26</i>	<i>994</i>	<i>1 487</i>	<i>78</i>
Északi-part				
Balatonkenese	1	174	274	23
Balatonalmádi	9	290	491	27
Balatonarács	1	4	6	-
Balatonfüred	8	365	485	9
Tihany	2	16	24	2
Badacsony-Tomaj	2	16	25	1
Badacsony	1	18	28	-
Keszthely*	8	108	164	4
Hévíz	21	592	800	25
<i>Északi-part összesen</i>	<i>53</i>	<i>1 583</i>	<i>2 297</i>	<i>91</i>
Balaton összesen	79	2 577	3 784	169

* az Amazon szállodánál nincsenek adatok megadva

Forrás: FEKETE G. (összeállította) 1941., *a szerző saját munkája*
Source: FEKETE G. 1941.

2. ábra: A Balaton közlekedési hálózata és szálláshelyekkel rendelkező települései 1941-ben
 2. figure: The traffic network and accommodations around the Lake Balaton's



Forrás: FEKETE G. 1941., a szerző saját munkája
 Source: FEKETE G. 1941.

A balatoni szálláshelyekkel kapcsolatos érdekességek, problémák

A szálláshelyek értékesítése a kezdeti időktől komoly feladatot jelentett az üzemeltetők részére. A XVIII. század végétől hirdetésekben hívták fel a figyelmet a szálláshely bérleti lehetőségéről, a szolgáltatásokról, az árakról és a személyzet, illetve a tulajdonosok felkészültségéről, szakértelméről. Mivel a szálláshelyeket a belföldi vendégek mellett külföldiek is igénybe vették, ezért a személyzettel szemben támasztott elvárások között kiemelt szerep jutott az idegen nyelv tudásának is. Példaként a siófoki Fogas szálloda hirdetését lehet felhozni a XX. század elejéről: „Siófoki „Fogas szálloda” Egész éven át nyitva. Penzió rendszer, elsőrendű ház, szakszerűleg vezetve, polgári árak. Csoport kirándulóknak árkedvezmény. Franciául és angolul beszélnek. Cservény Ferenc vezető.”(MÁTRAI R. 1914, hátsó borító)

A szálláshelyek között a szállodák voltak a legnagyobb kapacitású létesítmények. Érdekes, hogy alig akadt 100 szobánál több lakóegységgel rendelkező közöttük. Balatonfüreden három szálloda – a Horváth-ház 105, a Grand Hotel 115, a Stefánia szálloda 112 szobával –, Balatonkenesén egy – Fővárosi Üdülőszálló 174 szobával – és Balatonlellén szintén egy szálloda – a Gyárfás szálloda 102 szobával – tartozott ebbe a kategóriába.

A kutatás során egyértelműen bebizonyosodott, hogy már a XX. század első évtizedének végén ismerték és használták a vendégek részére kínált egyéni és csoportos kedvezményeket, az elő-, fő- és utószezon megkülönböztetését és az ezekhez kapcsolódó szezonális árakat. Alkalmazták a szoba-fekvése szerinti áreltéréseket, a penziós ellátást, modern technikai berendezéseket (lift, központi fűtés,

villanyvilágítás, házi telefon, szellőztető berendezés). Kínáltak szobát ágyneművel, illetve ágynemű nélkül, léteztek különböző értékesítési formák, így a fürdőigazgatóságnál és a főorvosnál történő szobarendelés. (*Magyar Szent Korona*, 1911)

1927-ben THIRRING GUSZTÁV egy balatonfüredi konferencián a vidéki városok, ezek között a Balaton parti városok turisztikai lehetőségeit elemezve az idegenforgalom nélkülözhetetlen előfeltételei között említi az idegenek megfelelő elszállásolását és ellátását. Véleménye szerint: „A pénzes külföldiek árja mindaddig nem fog ily vidékek felé fordulni, amíg ott ... az elszállásolási viszonyok a művelt ember igényeit minden tekintetben ki nem elégíthetik s ő megtalálja azt a modern kényelmet, melyet pénzéért joggal megkívánhat”. (*Városok Lapja* XXII. Évfolyam 15. és 16. szám. 1927, p. 143)

A vendégforgalmi statisztikák alapján a legkiemelkedőbb év a Balaton esetében 1934 volt. A Balaton vendégforgalma soha nem volt még olyan nagy, mint 1934-ben. Az összeforgalom 145 064 vendég, melyből állandó vendég (tehát 3 éjszakánál tovább tartózkodó) 71 287, ideiglenes vendég 73 777, ami 27%-os emelkedést jelentett. Kiugró települések állandó vendég szempontból: Siófok, Keszthely, Balatonlelle, Balatonalmádi, Hévíz, Hévízszentandrás, Balatonboglár. (*Magyar Fürdőélet* 1935 1-2. szám)

Ezt a vendégforgalmat 1934-ben a hivatalosan bejelentett adatok alapján a Balaton mentén 269 szálloda és penzió összesen 5 659 szobával bonyolította le, melyek közül 3 462 szoba folyóvízes mosdóval volt felszerelve. Ez a közel hatezer szoba reprezentálja a Balaton idegenforgalmi értékét. A szobák száma azonban kevés és a szálloda-, penzióipar az egyre fokozódó forgalomnak – mely kis időre sűrűsödik össze – már csak nehezen tud eleget tenni és különösen az első osztályú szobák hiánya évről-évre érezhetőbbé válik. (*Magyar Fürdőélet* 1935. 13-14. szám)

A filléres vonatoknál említettek megvalósítását tűzte ki céljául az 1936. március 14-én a „Magyar Vendégforgalmi Szövetség”-gé (elnök: gróf Széchenyi Károly) átalakult Országos Magyar Weekend Egyesület, vagyis a társadalom szerény körülmények között élő rétegeinek, érdekeinek szolgálatát, a belső nyaralás előmozdítását és lehetővé tételét, az olcsó és mai kultúrigényeknek megfelelő nyaralás és pihenés elősegítését. E program keretében a „fizető vendég” hasznos intézménnyé fejlődhet Magyarországon is, ha ez megfelelő körülményekkel és felelősséggel szerveztetik meg.

Ennek kapcsán a „fizető vendég” fogadásáról, illetve szabályozásáról ír az újság, és közli a Balatoni Szállodások és Penziósok Egyesülete javaslatait, melyek a következők:

- Gyógy- és üdülőhelyeken szobát ellátás nélkül minden ház- és villatulajdonos bérbe adhat abban az esetben, ha azok tiszták, egészségesek és megfelelően berendezettek. A fizető vendéget fogadók tehát a helyi hatóság ellenőrzése alá helyezendők.
- A szobák bérbeadása azonban csakis a saját lakásának fel nem használt szobáira korlátozandó és hozzája más lakást, lakásrészeket igénybe venni nem szabad. Ugyanúgy a takarítást is a kiadónak kell végezni, arra személyzetet háztartása keretét meghaladóan igénybe nem vehet.
- Ellátást csak iparendéellyel rendelkező vendéglátó-iparos nyújthat.
- Ellátással kapcsolatos szoba-bérbeadással iparendély (iparigazolvány) nélkül csak olyan helyeken foglalkozhatnak, amelyek sem gyógy-, sem üdülőhelyek; és az érvényben lévő törvényes rendelkezéseket nem sértik.

- Ezekre azért lenne szükség, hogy a fizető vendéglátással foglalkozók is fizessenek adót, biztosítsák az elemi kényelmet, kultúrát és a kielégítő ellátást, és ne okozzanak erkölcsi kárt az idegenforgalomnak. (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1936. 7. szám)

Természetesen a korábban vázolt hiányosságok megszüntetéséhez, a fejlesztésekhez pénzre volt szükség, ezért a Baross Szövetség akciót kezdeményezett a fürdő- és üdülőhelyi szállodák és panziók bővítési és modernizálási költségeinek előteremtésére. A magyar királyi pénzügyminiszterhez intézett feljegyzésben javasolják, hogy addig is, amíg a szálloda és panzió bővítési hitel kérdése végleges rendezést nem nyer, átmenetileg bízza meg a m. kir. pénzügyminiszter a Pénzügyintézeti Központot, hogy biztosítsa az erre a célra szükséges mintegy három millió pengős átmeneti váltóhitelt, amelyet a Pénzügyintézeti Központ az érdekelt szállodások és panziósok, valamint az ezek megrendelése révén munkához jutó középipari és kereskedelmi szakmák csoportjainak bocsásson rendelkezésre a Magyar Nemzeti Banknál külön e célra hitelkeret igénybevételével. A nagyjelentőségű javaslat sorsa elé a magyar fürdő- és üdülőhelyek szállodásai és panziósai nagy várakozással tekintettek s érdeklődéssel várták a pénzügyminiszter döntését. A pénzügyminiszter kedvező döntése esetén a hitelfedezet felhasználásával sok helyen, de különösen a Balaton mentén még a tavasszal megkezdhetnék a szükséges kibővítési és modernizálási munkálatokat. (*Magyar Fürdőélet és Idegenforgalom* VII. évfolyam 1937 3-4. szám)

1938-ban a *Magyar Szállodás és Vendéglős* 12. számában jelenik meg egy újabb elemzés a hazai szállodásiparról. A cikk a következőképpen fogalmaz: „*a vendégforgalom szempontjából különösen nagy jelentőségű az ország szállodákkal, panziókkal s más vendéglátó intézményekkel való ellátottsága. ... 1937-ben az országban összesen 1 911 szállóintézmény volt található, ebből 1 252 volt szálloda, 462 panzió, 64 szanatórium, 110 üdülőotthon, 23 pedig egyéb szállóintézmény. Az összes szállóintézmények 23 681 szobával és 46 285 ágygal álltak a vendégforgalom rendelkezésére. ... Az ország turistáskodásra alkalmas vidékein 50 menedékház 1 496 ágygal és 508 szükségfekhelyel nyújtott lehetőséget a lakott helyektől távolabb fekvő vidékeken való éjjelezésre.*” (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938.12. szám p. 186)

Három számmal később elemzik a Balaton parti szálláshelyekkel kapcsolatos gondokat, bajokat. Megállapításaik a következők: „*... a magyar üdülő- és fürdőhelyek megteltek, de arra már kevesen gondolnak, hogy az előévad, sőt az egész idény átlaga mindenkép gyöngye volt a foglaltság nézőpontjából és alig ötvennapos szezonnak kell az aránytalanul megoszló terheket fődöznie. Hivatalosan mondták, hogy a Balaton mellett már 474 szálloda, panzió és üdülőház van, bennük 7 997 szoba, vagyis az egész ország férőhelyeinek 57.7%-a s ezenkívül 15 000 balatoni villában 22 123 szoba; de a propaganda anyagi fedezete és általában a kormányzati segítség – így közlik velünk – nincs arányban a Balaton jelentőségével.*” (*Magyar Szállodás és Vendéglős* 1938. 15. szám p. 231)

Ezek a sorok is igazolják, hogy sok tennivalójuk volt a szállodák, szálláshelyek üzemeltetőinek, ha meg akartak felelni a vendégek elvárásainak, a kor követelményeinek. Sajnos a Balaton parti településeken ekkor még nincs csatornázás, ennek következményeként kevés a fürdőszobás, WC-s szoba, akkor, amikor például az USA-ban az újonnan épülő szállodák szobái már szinte kivétel nélkül saját fürdőszobával rendelkeztek.

A balatoni fürdőhelyek elnevezéseiben gyakran találhatók utalások a korábbi Monarchia-beli időkre, ismert nemzetközi üdülő- és gyógyhelyekre. Az 1940-es évek elején Siófokot „*Magyar Lidó*”-ként, Balatonfüredet a „*Szívujjok Mekkája*”-ként, míg Balatonalmádit „*Magyar Abbázia*”-ként említik a Balatont bemutató kiadványban. (*Balaton*, 1942)

Ahogy látjuk, annak ellenére, hogy a Balaton nagyon sok bel- és külföldi vendéget vonzott évről évre, sok bírálatot, fejlesztési javaslatot is kaptak a szálláshelyek. Az építész szakma korabeli nagyjai is megszólaltak a Balaton gondjai, hiányosságai, a fejlesztés ügyében.

PADÁNYI GULYÁS JENŐ építészmérnök 1935-ben erős kritikával illette a Balaton parti szállásviszonyokat. Annak ellenére, hogy a Balatonnál megtalálhatók testületek üdülőházai, állami és fővárosi gyermekmenhelyek nyaralói, saját nyaralók és villák, de nincs jó minőségű szálloda, és „... *Európa legnagyobb tava körül található Európa legkezdetlegesebb szállói és vendéglői...*”, nagyon kevés a programlehetőségek száma, egyes településeken teljesen hiányoznak. Hévízzel kapcsolatban írja: „... *a szállóviszonyok százéves elmaradottságban éktelenkednek. Ide elsőosztályú gyógyszállót kellene építeni.*” (PADÁNYI GULYÁS J. 1935 p. 6)

Két másik műépítész, GOTHARD ZSIGMOND és JANKÓ GYULA nyolc évvel később is hasonló véleményt formál meg a balatoni szállodákkal kapcsolatban. Úgy találták, hogy a Balaton partján a nagyközönség rendelkezésére álló korszerű tökéletes szálloda még nem épült, még legjobbnak a földvári Sellőszállót tartották, annak ellenére, hogy annak alaprajza is sok kívánni valót hagy hátra. Szerintük a Balatonnak szüksége van 8-10 darab, 60-100 ágyal rendelkező vízparti szállodára, különösen a zalai parton, mert az sokkal elhanyagoltabb szállodák szempontjából. Az északi széltől védett helyeken a zalai hegyek lábánál legtovább lehet élvezni az őszt és lehet vitorlázni, télen pedig jégvitorlázni, ami igen fejlődőképes sportág. Eddig megfelelő téli üzemű szállodák hiányában csak Füred és a kenesei fővárosi üdülő jöhetett számításba, ahol az elhelyezési lehetőségek sok szempontból már nem teljesen korszerűek. Így a fővárosi üdülő elhelyezése a szelek szempontjából nem teljesen megfelelő, külső megjelenése pedig a 900-as évek nem tetszetős stílusában készült. A somogyi oldalon egy külön szállodatípust kell kialakítani, mert a délkeleti tájolású szobáknak nincs kilátásuk a Balatonra, a Balatonra néző szobák pedig észak-nyugatra nyílván, ki vannak téve az erős északi szeleknek és csak estéli napot kapnak. Itt is megfelelne a St. Tropezben, a Riviérán alkalmazott keresztmetszethez hasonló megoldás, mert az újabban a somogyi parton épülő szállodáknak az az elrendezése, hogy a középfolysós épületet a Balatonra merőlegesen állítják, hogy mindkét oldali szobasornak legyen némi balatoni oldalkilátása, hibás, mert a délnyugati tájolású szobák kibíthatatlanul melegek a kánikulában, az északkeletiek pedig – nem kapván egyáltalán napot, ezzel szemben annál több északi szelet – egészségtelenek. Mindenesetre nagy érdekek fűződnek ahhoz, hogy ezeket a fürdőket mielőbb vízvezetékkel és csatornázással is ellássuk és rendezési terveiket soron kívül elkészítsük, nehogy mint a Balaton I. világháború utáni fejlődésénél, a rendezéssel itt is elkéssünk és a román megszállás balkáni jellegű rendezetlen fejlődését folytassuk. (GOTHARD Zs., JANKÓ Gy., 1943.)

ÖSSZEGZÉS

A Balaton szállásadásának története a XVIII. század közepétől követhető nyomon írásos emlékek alapján. Ennek első kétszáz éve egy lassan induló, de az 1930-as évekre igen felgyorsuló növekedést

mutat. A Balaton földrajzi adottságai, természeti képei, jelenségei nagyon jó turisztikai vonzerőt kínálnak. A tó vize, a két part közötti különbségek, az évszakok egyedi vonásai, a feltörő gyógy- és meleg vizek, a klimatikus viszonyok, a napsütés vonzzák a vendégeket.

A szálláshelyek, a tó turizmusának fejlődésében nagy szerepet játszott a közlekedés különböző ágainak átalakulása is. A gőzgépek megjelenése után forradalmi változások következtek be: a vitorlás hajókat felváltották a gőzhajók, megjelentek a gőzmozdonyok vontatta vasúti szerelvények, a robbanómotor feltalálása után a gépjárművek – személy- és tehergépjárművek – és a XX. század elején a repülőgépek. Ezek a tó megközelítését könnyebbé és gyorsabbá tették. Előbb a déli, majd több mint negyven éves késéssel az északi part teljes hosszában megindult a vasúti közlekedés, néhány órára csökkentve az üdülő- és gyógyhelyek megközelítését. A vízi közlekedés is felgyorsult a gőzhajók, majd a motoros hajók megjelenésével. A közutakon a lovas kocsikat felváltották a gépjárművek. Az 1930-as évekre pedig a repülőgépek, hidroplánok is megjelentek a Balaton légtérben.

A szállásadás története három időszakra bontva követhető végig az 1740-es évek végétől a II. világháborúig. A kezdeti időszak 1848-49-ig tartott, és jellemzője a kevés szálláshely, kis kapacitással, kevés helyen. Ennek az időszaknak a legismertebb és leglátogatottabb helye Balatonfüred volt, ahol a szellemi és politikai elit is megjelent.

A Bach-korszak és a trianoni békediktátum közötti időszakra kezdetben a lassú növekedés volt jellemző, ezen a területen alig lehetett érezni a kiegyezés hatását, a gyorsulás a millenniumi ünnepek előtti és utáni időkben következett, a déli parton kicsivel előbb, az északi parton a vasúti pálya megépülése után jelentkezett. Balatonfüred mellett Keszthely és Hévíz voltak az északi part vezető települései, a déli parton Siófok fejlődött leginkább a szállásadás területén. Az 1910-es évekre még így is megsokszorozódott a szálláshelykínálat kapacitása, és az üdülőhelyek száma.

A harmadik időszak nehéz politikai terhekkel kezdődött, Trianon következtében jelentősen csökkent az ország területe. Ennek megfelelően néhány év megtorpanás következett be a Balaton iránti érdeklődésben, ezzel összefüggésben a fejlesztésekben. Ezt követően azonban kezdett újra éledni a tó iránti érdeklődés, egyre többen és többen keresték fel a Balatont, ami azt eredményezte, hogy megkezdődtek ismét a fejlesztések. A hagyományosnak nevezhető szállodák és panziók mellett megjelentek a turista- és menedékházak, a légsátrak, a magánszálláshelyek, az üdülők, szanatóriumok, sporthorgásztanyák, ifjúsági táborok is. Több településen voltak biztosítók által üzemeltetett nyaralók, társaságok tagjainak fenntartott szálláshelyek. A szálláshelyek az elszállásolás és étkezés mellett több szabadidő eltöltési lehetőséget kínáltak, úgymint golf, vízi sportok, tenisz, kaszinó. Áraikban a szezonális, egyéni és csoportos kedvezmények jelentek meg, fél- és teljes panziós ellátás is bekerült az igénybe vehető szolgáltatások körébe. A szállodák azonban több hiányossággal rendelkeztek. Kevés volt a saját fürdőszobával rendelkező szoba, alig volt minden évszakban nyitva tartó szálloda, nem volt csatornázás a településeken, nem volt megfelelő kapacitás a megnövekedett kereslet kielégítésére. A MÁV a harmincas években beindította a filléres vonatokat, melyek a hazai vendégek belső utazásait segítették sokak számára elérhető áron. A harmincas évek közepén három év alatt a balatoni szobakapacitás több mint 70%-os, az ágyszám pedig 40% feletti növekedést mutatott, de még így sem tudott megfelelni a vendégszám emelkedésének.

Az időszak utolsó néhány évére a II. világháború eseményei nyomták rá bélyegüket, megcsappant az érdeklődés és az utazási kedv, az embereknek nem volt pénzüik, lehetőségük az utazásra, így az idegenforgalom majdnem teljesen leállt.

Fellendülés csak évekkel a II. világháború befejezése után következett be, de ezek az évek már egy új tanulmány fejezeteit jelentik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1907. évi XX. törvénycikk a balaton-vidéki vasut megépítéséről

A Magyar Szent Korona országainak Gyógyfürdői és Gyógyforrásai Prospektus gyűjtemény Országos Balneológiai Egyesület 1911 Budapest 9. oldal

Balaton 1942 A m. kir. Balatoni Intéző Bizottság kiadása M. kir. Honvéd Térképészeti Intézet

Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Hosszú Távú Területfejlesztési Konceptió 2020-ig Balatoni Integrációs Közhasznú Nonprofit Kft. 2009. 48-49. oldal

BOLEMANN I. 1900. *A balatonparti fürdők és üdülőhelyek leírása* Budapest, Kilián p. 55

CHOLNOKY J. 1929: *Magyarország földrajza* Franklin-Társulat reprint kiadás Kráter Pomáz 2010

CHOLNOKY J. 1929: *Magyarország Földrajza* Tudományos Gyűjtemény 101 Danubia Könyvkiadó Dunántúl Egyetem Nyomdája Pécs

CSAPÓ KATALIN, RÉDEY JUDIT, STRAUB DEZSŐ *Sztárvendég* Bookmarket Kft. Innova-Print Kft. 95. oldal

FAZEKAS M. 2005: *Az Észak-balatoni vasút története, 1909–1999* Balatonfüred Városért Közalapítvány Balatonfüred

FEKETE G. (összeállította) 1941. *Magyarország Szállodáinak Névjegyzéke* Globus, Budapest

FRISNYÁK Zs. 2001 *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000* História – MTA Történettudományi Intézete Budapest

GOThARD Zs., JANKÓ Gy. 1943. *Üdülők és sportszállók tervezése – építése* Mérnöki Továbbképző Intézet Királyi Magyar Egyetemi Nyomda Budapest

Gyorstájékoztató KSH *Kereskedelmi szálláshelyek forgalma* 2014. 12. 8. sorszám: 158.

HORVÁTH J. 1943. *Balatonlelle története* Egyházmegyei Könyvnyomda, Veszprém 171. oldal

Idegenforgalmi értekezlet Balatonfüreden in *Városok Lapja* XXII. Évfolyam 15. és 16. szám. 1927. július 1. Budapest 153. oldal

MAGYAR FÜRDŐÉLET 1935. 1-2. SZÁM

MAGYAR FÜRDŐÉLET 1935. 13-14. SZÁM

MAGYAR FÜRDŐÉLET ÉS IDEGENFORGALOM VII. ÉVFOLYAM 1937 3-4. SZÁM

MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS 1936. 7. SZÁM

MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS 1938.12. SZÁM

MAGYAR SZÁLLODÁS ÉS VENDÉGLŐS 1938. 15. SZÁM

MÁTRAI R. 1914 *II. Balaton. in Kárpátoktól–Adriáig Kirándulási Útmutatók*. Magyar Földrajzi Intézet Részvénytársaság Budapest 29-30. oldal

PADÁNYI GULYÁS J. 1935. *Idegenforgalom és építészet* különnyomat A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 1935. december 15-i, 51-52. számából Stádium Sajtóvállalat Rt. Budapest

SÁGI J. 1902. A Balaton írásban és képben A Magyar Tengernek és vidékének leírása a Balatoni Fürdő- és nyaralóhelyek elfogulatlan és kimerítő ismertetése Keszthely, A „Keszthelyi Hírlap” kiadása p. 346

SCHUCHMANN G. – KISGYÖRGY L. 2001. *Közlekedésszervezés - utak* Műegyetemi Kiadó Budapest

TÖRZSÖK A.-SIPŐCZ M. 2010: Keszthely idegenforgalma 1909-ben és száz év elteltével 2009-ben. Modern Geográfia (2.) 30 p.

<http://www.hajokanno.hu/tortenelem.html> (2011. 07. 31.)

http://www.tihany.hu/hu_muemlekek.htm (2011. 07. 31.)

<http://www.zalaszam.hu/utikonyv/keszth.htm> (2011. 07. 31.)



Marianna Sebők

Comments on workforce mobility in Hungary

ABSZTRAKT

A térbeli mobilitás a XX. század második felétől a gazdasági, politikai folyamatok meghatározó eleme lett, és változó jellege miatt bekerült az érdeklődés központi körébe (Rédei M. 2010). Olyan kérdéssé fogalmazódott, amelynek értelmezése és a trendek mögötti folyamatok beazonosítása, hatás-vizsgálata elkerülhetetlenné vált.

A globalizáció világát éljük, ahol sok tekintetben a térbeli mobilitásra való hajlandóság alap-képességgé kell, hogy váljon. Nagy területű és akár sok dialektussal is bíró országokban a térbeli mobilitás kérdésköre nem úgy merül fel, mint Magyarországon – azaz, hogy van vagy nincs –, hanem inkább abban a kontextusban, hogy mi az irány. (Gondolok itt az USA-ra, vagy Indiában a Bangalore körül kialakult „Szilícium-völgy” munkaerő-piaci telítettségére.)

A kutatásom célja annak feltérképezése, hogy a vállalkozások vezetői Magyarországon hogyan gondolkodnak a munkaerő-piaci mobilitásról, milyen támogatási eszközöket használnak, problémaként élik-e meg a magyar népesség mobilitási hajlandóságának meglehetősen alacsony szintjét.

A kutatás által vizsgálni kívánt alapsokaságot Magyarország vállalkozásai jelentették, amelyek a régiók (NUTS2) területi szintjén működnek.

A kutatás során strukturálatlan kérdőív alkalmazására került sor, amelynek segítségével kilenc, különböző típusú (zárt/nyitott/strukturált) kérdésre, 119 gazdasági társaság válaszolt. A tanulmány terjedelmi korlátai miatt a munkaerő-piac mobilitással kapcsolatos véleményekre irányuló elemzések eredményei kerülnek csak bemutatásra. A kutatási eredmények feldolgozása négyféle alaptagoltságot követ: tulajdonviszony, cégméret, ágazati tevékenység, földrajzi eloszlás.

A kutatás során bebizonyosodott, hogy mint jelenség a mobilitás alacsony szintje jelen van, és a munkaadók ezt érzékelik is, mindezek ellenére a magyarországi munkaadók közepesnél alacsonyabb problémaként élik azt meg.

Néhány konkrét számadat a kutatás alapján:

Amennyiben a társaságok többségi tulajdonosa szempontjából vizsgáljuk a kérdést, akkor megállapítható a munkaerő-piaci mobilitás alacsony szintjét 4,51 százalados átlag értéken értékelik, 1 - 10-ig terjedő értékskálán.

Régiók szerinti bontásban a mobilitás alacsony szintje a legnagyobb problémát a Nyugat-Dunántúlon (6,1) és a Dél-Alföldön (5,67) jelenti, ezzel szemben Észak-Magyarország-i régióban alig jelentkezik (3,14).

Az ágazat szerinti vizsgálatnál, a mobilitás alacsony szintje a feldolgozóipar számára (5,55), míg cégméret alapján a középvállalkozásoknál (4,97) jelenti a legnagyobb problémát.

ABSTRACT

Geographic mobility has become a decisive factor of economic and political processes since the second half of the 20th century and, due to its variability, it is in focus of interest (RÉDEI, M. 2010). It has shaped into an issue requiring interpretation, and identification of processes behind the trends and investigation of their effects have become inevitable. We live in a globalized world where readiness for mobility shall become a mandatory capability in multiple respects. Unlike Hungary, where we debate whether there is mobility or not, in large countries, possibly, with many dialects, direction of geographic mobility is to be investigated. (I mean here the USA or the “Silicon Valley” type workforce saturation of the Bangalore region in India.) My research aims at reviewing the way of thinking of company executives in Hungary about workforce mobility, what supporting means they use and whether they regard as a problem that the readiness of the Hungarian people for mobility is rather poor. In my research, companies of Hungary working at regional level (NUTS2) were used as population to be investigated. An unstructured questionnaire with nine questions of different types (closed/open/structured) was sent to companies, and 119 questionnaires were returned. Due to scope limitations, only results of analysing workforce mobility-related responses are presented in this study. Research results are discussed in four aspects: ownership, company size, sectoral and geographical distribution. Research has confirmed that poor mobility as a phenomenon exists and is perceived by Hungarian employers, yet, they regard it as a problem of less than medium importance. Some figures resulting from the research: When investigating this issue from the point of view of majority owner of the companies, it can be stated that they evaluate the low-level mobility on average by 4.51 on a scale from 1 to 10. In regional aspect, low-level mobility is the largest problem in Western Transdanubia (6.1) and Southern Great Plain (5.67) while in the Northern region, it is hardly ever perceived (3.14). In terms of industries, the processing industries are the most concerned (5.55) by the low-level mobility and in respect of company size, medium-sized companies (4.97) regard it as most problematic.

Keywords: Hungary, workforce mobility, geographic mobility, migration, regional inequality

Kulcsszavak: Magyarország, munkaerő-piaci mobilitás, térbeli mobilitás, migráció, területi egyenlőtlenség,

INTRODUCTION

In some words I interpret the notion of mobility in order to clarify which areas of mobility I discuss in this paper.

Motion capability of individuals can be observed both as geographical, i.e. spatial mobility and mobility between and within generations, i.e. as social mobility. If spatial, i.e. geographical mobility

goes with change of residence, we speak of wandering or, with a foreign term used also in common language, migration (EKÉNÉ, Z.I. and DÖVÉNYI, Z. 2010). The other form of geographical mobility is commuting when individuals travel between their residence and work (or school) every day, weekly, bi-weekly or more rarely; they are called distant commuters. In the international literature, “commuting” is used for working adults; for students travelling to school in some cases only (KESERŰ, I. 2013). The Hungarian literature analyses commuters, first of all, from the aspect of employment and labour market (such as SZALKAI, G. and PÉNZES, J.). Therefore, this issue is out of focus of my paper.

SPATIAL STRUCTURE AND REGIONAL INEQUALITIES OF HUNGARY

After the Trianon Treaty in 1920, separate settlement structures, cut highways, railways and hydrographical embankment systems and disrupted economic co-operation have presented perceivable problems until now (PAP, N. 2007). Space organizing centres of the historical Hungary (Pozsony - Bratislava, Kassa – Košice, Munkács – Mukachevo, Nagyvárad – Oradea, Arad, Temesvár - Timișoara, Brassó - Brașov, Újvidék – Novi Sad, etc.) remained outside the borders, and sub-centres with space organizing ability (such as Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr) found themselves near the border. Some other cities such as Sopron, Komárom, Esztergom, Balassagyarmat, Gyula and Makó became unsuitable to play central role due to their geographical situation. The new border separated administrative areas, there are three such towns in the Carpathian Basin: Komárom, Szabadka (the periphery of the town remained in Hungary), Sátoraljaújhely (the city centre remained in Hungary). Therefore, curious town development phenomena occurred along the borders: centres have been left without agglomeration, thus, on the other side, areas with town deficit have emerged.

In the 1990s, position of these cities has been reevaluated, their situation at the border has become an advantage due to economic, service and commercial connections. Joining the European Union (2004) and later becoming member of the Schengen area (termination of checks at border stations in 2007) have added to value increase of the proximity of the border.

Attractiveness of urban functions can be observed mainly in the North-Western border region. Cross-border functional attraction of the three capitals (Vienna, Bratislava and Budapest) is outstanding among the cities (HARDI, T., HAJDÚ, Z. and MEZEI, I. 2009).

After the administrative reform in 1923, Hungary consisted of 25 counties, and after the integration of some of them in 1950, there are 19 counties in Hungary. In addition to the change in the number of counties, also their area was modified. After the regime change, two new administrative categories (with considerable prehistory), called region and micro-region, appeared as levels of administrative organization and support of regional development.

One major task of the European Union is to help catching up the undeveloped areas by allocating various financial aids to the deprived regions. For efficient operation of this system, a unified database assuring objectivity is needed. For this purpose, the Eurostat developed the NUTS system, i.e. Nomenclature of Territorial Units for Statistics in the 1970s. There are three levels in NUTS system; in 2003, two local administrative units (LAU1 and LAU2) were added to it. Hungary was divided into seven planning-statistical regions in 1999. Not all EU members use all the levels; Hungary has the following regional levels:

- 3 statistical macro-regions,
- 7 planning-statistical regions,
- 19 counties and Budapest,
- 175 statistical micro-regions, and
- 3152 settlements, the number of which changes continuously.

“The level of economic development in the world is not uniform. There are poor regions and there are wealthy regions, and the discrepancies between them are on increase. Economic development is concentrated in particular regions of the Earth, and it is the result of the spatial process of the economy and society” (HARDI, T. and SZÖRÉNYINÉ K., I. 2006).

Also Hungary is characterized by regional inequality due to social and economic changes of different intensity. Even now, a kind of “slope” can be observed on the West–East and North–South axes of the country; the capital city (with its agglomeration) is separated from the rest of the country by numerous essential differences like centralization of system of institutions and transportation network, economic activity (e.g. number of companies and employment level are higher), missing regional reciprocal poles.

For us, inequality means not only abundance or poverty, it includes also natural environment and settlement network of a region shaping historically, thus, regions represent also cultural values. Competitive capacity of a region is defined by three factors including natural resources, geographic location and supply with human resources. Out of these factors, only socio-economic values change continuously (ENYEDI, GY. 1996.).

In the opinion of NEMES NAGY, J., when discussing regional inequalities of Hungary, several aspects have to be taken into account, and a number of indicators are available. Concurrent investigation of the following issues could provide a full picture.

Natural factors: environmental characteristics, location, climate, soil properties, etc.

Social factors: demographic data, employment characteristics, health condition, ethnic composition, elements of social capital, etc.

Economic indicators: infrastructure, characteristics of the local industries, services and agriculture, tax receipts of local governments, etc.

Other specific factors: characteristics of network of settlements, features of the settlement system, urbanization features, etc.

Existence of regional inequalities is a natural condition; there are no two territories with the same resources, characteristics and indicators.

In order to get a true picture, regional inequalities are to be investigated multi-dimensionally (NEMES NAGY, J. 1998), (Table 1).

Table. 1. Two poles of the settlement system in the dimension system of regional inequality, edited by Sebők, M.
 1. táblázat: A településrendszer két pólusa a területi egyenlőtlenségi dimenziórendszerben, Szerk. Sebők M.

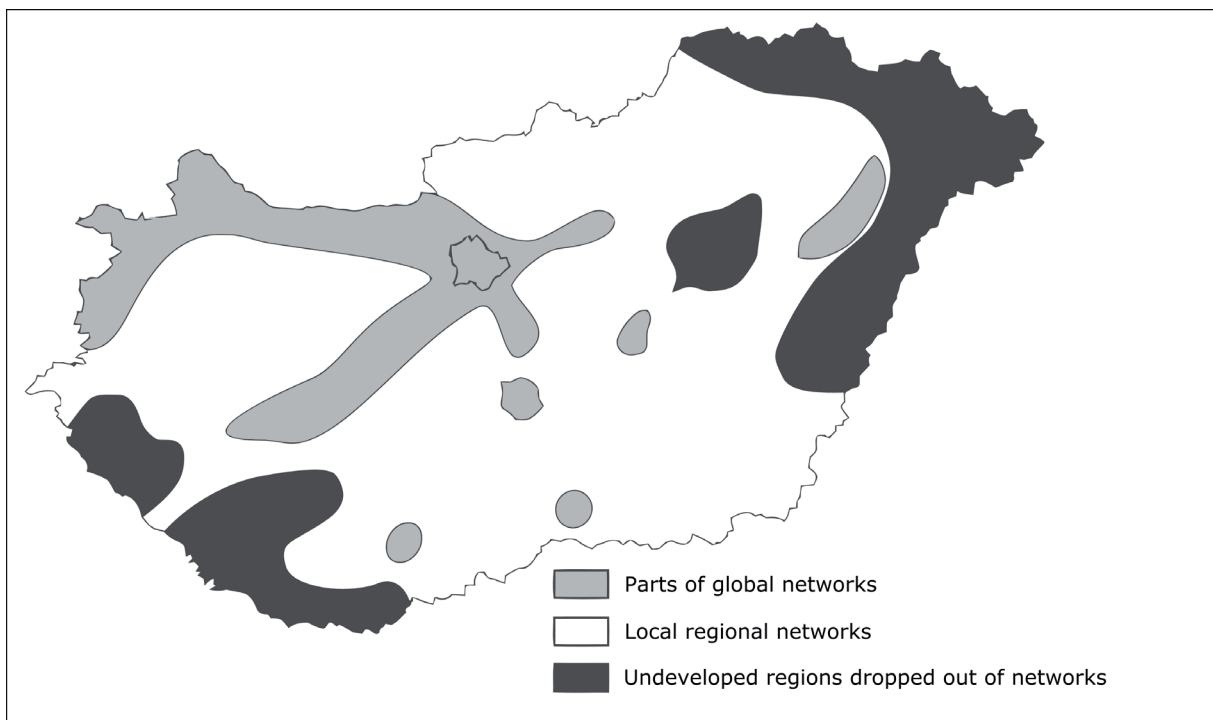
Inequality dimension	Large town	Small village
Location	Central	Marginal
Quantities	Populous	Small
Qualities	Developed	Undeveloped
Structure	Structured	Homogeneous
Role	Multifunctional	Function deficit
Relations	Multi-relational	Isolated
Circumstances	Controlling	Depending

Source: NEMES NAGY, J. (1998): A tér a társadalomtudományban (Space in social sciences), re-edited based on page 17

These seven dimensions are not independent of each other, yet, their relation is more stochastic than function-like. In regional researches, when investigating inequalities, circumstances shall be reviewed in several dimensions in order to get an overall picture.

In the concept of ENYEDI, GYÖRGY, larger differences have appeared between network elements and settlements (regions) excluded from network than among various levels of the settlement system. Great questions of regional development include: what can be done with economies and population of regions/settlements excluded from networks? Are they able to develop self-sustaining local economies? Networks have appeared also in the regional structure of the Hungarian economy (*Figure 1*) and they can be divided into three categories (ENYEDI, GY. 2004).

Fig. 1. Triple spatial system of Hungary.
 1. ábra: Magyarország hármasszerkezet



Source: ENYEDI, GY. 2004): Regionális folyamatok a poszt-szocialista Magyarországon (Regional processes in the post-socialist Hungary), Magyar Tudomány, 9/2004, p. 935

The first level as a part of global networks is the megapolis Budapest region and the axes connecting this region with Vienna, Lake Balaton and, possibly, Szeged. The most important element is here Budapest as member of the European metropolis network.

The smaller regional networks within the country stretching not too far into the neighbouring states represent the second level.

The third level is constituted by mostly undeveloped regions with villages excluded from networks. They can be found everywhere in Hungary, with the largest ones in the Trans-Tisza region as well in Northern Hungary and Southern Transdanubia.

When investigating inequality, the most frequently used indicator concentrates on measuring economic capability (GDP); however, in the market economy, social differences in earnings, employment and health care strongly perceivable by the population have essentially grown. Therefore, great attention was paid – in addition to economic capability – to social indices such as earnings, education, unemployment and demographic data, i. e. Human Development Index – HDI (ENYEDI, Gy. 2004).

Within the research by FALUVÉGI, ALBERT and TIPOLD, FERENC (2012), a criterion system consisting of 30 indicators grouped into 5 categories was developed where also social and welfare aspects were emphasized. The research result at regional level (*Table 2*) reveals that the four most unfavourable indicators belong to two regions: Northern Hungary and Northern territories of the Great Hungarian Plain. The most developed region is Central Hungary with the best values in four categories:

- Number of subsidized settlements is the lowest: 5.3%
- Number of people living in subsidized settlements is the lowest: 0.6%
- Metrics indicating development level of settlements show the highest value: 7.49%
- Unemployment rate is the lowest among the regions: 4.46%.

Table 2. Some characteristic indicators of settlements in regions, 2010, edited by Sebök, M.

2. táblázat: A régiók településeinek néhány jellemző mutatója, 2010, Szerk. Sebök M.

Region	Rate of subsidized settlements %	Rate of population in subsidized settlements %	Metrics of development level of settlements	Unemployment rate %
Central Hungary	5,2	0,6	7,5	4,5
Central Transdanubia	24,2	6,0	6,4	7,9
Western Transdanubia	24,7	4,8	5,7	10,7
Southern Transdanubia	66,1	22,7	5,9	8,4
Northern Hungary	69,3	40,3	5,3	13,5
Northern Great Plain	81,0	38,4	5,3	12,8
Southern Great Plain	63,4	25,2	5,6	9,6
In total	50,8	17,3	6,3	8,6

Source: FALUVÉGI, A. and TIPOLD, F. (2012), *Területi Statisztika*, 3/2012, KSH (with own marking of figures)

Concerning the spatial structure of Hungary, numerous new research methods and models were developed in the past years including software Darcy. The gravity model (?) built by its help shows that Budapest has the largest attraction in Hungary while nothing attracts Budapest. Of course, there are attractive centres such as Győr, Pécs, Szeged and Debrecen, however, they are not able to balance the capital city's effect (Kincses, Á. and Tóth, G. 2013).

Lengyel, Imre and Szakálné Kanó, Izabella (2012) analyse competitiveness of micro-regions by the Pyramidal model and regional competitiveness function (RCF) considering many factors (like degree of research and technological development; key figures of human resources; amount of working capital; etc.). This empirical research outlines four region types in Hungary being in different stages of development: Budapest and micro-regions around it; manufacturing micro-regions; university towns; and stagnating urban micro-regions.

WORKFORCE MOBILITY RESEARCH

The geographical workforce mobility has multiple aspects: historical background supplemented by geographical circumstances or control framework where a readiness level for mobility has developed. It is handled today as a fact, just like to the phenomenon that as a result of companies' expansion and global corporate consolidation, the workforce demand is re-arranging on the side of companies.

Demand and supply sides of a real market can be seen, but not clearly enough in most cases – implying mainly the company side, i.e. determinants of demand.

It is the main focus of my research, i.e. the way of thinking of companies in this issue: in addition to global specification of operating forms and production capacities necessary for their success, how they consider the workforce mobility in a region and how they can explore the available supply of a territory.

Research preliminaries

Before the preparation of this research, I studied earlier analyses and scientific papers related to my research topic (such as CSERES-GERGELY, ZS. 2003, BÁBA, K. 2008, EKÉNÉ ZAMÁRDI, I. and DÖVÉNYI, Z. 2010, NÉMETH, ZS. 2011, HEGEDŰS, H. 2014) hoping that they provide adequate baselines and research results comparable with data expected by me and allow drawing conclusions and formulating statements. I found that concerning spatial aspects of workforce mobility in Hungary, there were no results originating from researches where questions like the ones formulated by me were asked from employers.

On behalf of IBM Magyarország, GKIeNET Kft. made a research in cooperation with Foundation INFONIA involving 500 companies with more than 50 employees each¹. Studying research questions of IBM Magyarország, they do not supply baseline for comparison of workforce mobility. I mention here the biannually executed reviews of Kelly Global Workforce Index examining ideas and opinions concerning labour and workplace in context of generations, mainly from point of view of employees.

Also in international literature, studies discussing mobility researching the employees or population of a country can be found predominantly. A research by LÜCK and SCHNEIDER (2008) covered 6 countries and 7220 persons participated in it. This study focused on three topics:

- Importance and diversity of labour-related regional mobility,
- Reasons and circumstances of mobility in employment,
- Impacts of mobility on family, personal well-being, career and social connections.

¹ IBM Magyarország – GKIeNET Kft. (2006): Kutatás a munkavállalók mobilitásával kapcsolatban Magyarországon (Research concerning employees' mobility in Hungary)

Mobility of the population largely varies with countries. It is the highest in the Northern countries (e.g. 29% in Iceland, 23% in Sweden and 21% Norway), Australia (24%) and the United States of America (21%). In contrast, there is a low mobility in the Eastern and South-Eastern countries (4% in Slovenia, Slovakia and Poland, 5% in the Czech Republic and Portugal, 8% in Greece, Hungary and Spain, 9% in Italy) (CALDERA SÁNCHEZ, A. and ANDREWS, D. (2011).

ZIMMERMANN (2004) states concerning working that people in Europe are less mobile than in America. He explains it partially with the fact that many people are not ready to leave their usual social and community environment.

For mobilizing workforce capacity for moving from a region to another, readiness for mobility shall be increased, mostly by financial and material means. The average Hungarian citizen changes residence less than twice during her/his life, while this figure is about 6 in Western Europe and about 8 in the USA.

Researcher's assumptions (hypotheses)

This research aims at reviewing the way of thinking of company executives about workforce mobility and whether they regard as a problem that the readiness of the Hungarian people for mobility is rather poor. Motivation of this research was to confirm the following assumptions:

- Level of mobility shows regional disproportions, there is a difference in how serious companies in Eastern and Western parts of Hungary find this issue;
- Extent of problems originating from immobility rises with increasing number of company employees;
- In addition to regional heterogeneity in level of workforce mobility, there are differences also in sectoral terms.

Applied research methods, description of research

Hungarian companies were used as population to be investigated within this research. As baseline, many statistics are available concerning company structure, companies' regional distribution, activities, ownership and number of employees. This huge quantity of information with regard to the economic members has revealed that there are many approaches to this issue.

Obviously, investigation of the total population is not possible; there are numerous ways for selection of samples to be researched. In random sampling, population elements to be investigated are involved in the sample by a kind of "lot drawing". In this case, statistical reliability of research data is usually characterized by standard error or confidence interval of the sample. Confidence interval is interpreted so that research data obtained with the specified sample size diverge from the hypothetical result that could have been attained by questioning each member of the target group to be researched – in our case all the companies – with a probability of 95% at the most.

The value of confidence interval depends on the sample size rather than the target group size; in the case of a sample with 1000 elements it can be a divergence of 3.2% of the found result from the real – unknown – value. In the case of sample with less than 300 elements, the possibility of sampling error grows radically; use of smaller samples methodologically is not recommended. Considering all

this, data of 119 companies (with statistical headcount of about 150 thousand persons in 2013) could be collected in the research, actually by random sampling via direct contact.

Sample reliability could have been attained by layering the sampling, specifying layering criteria relevant to research focus and approach directions.

Deep-going analysis of data is not relevant due to the relatively small number of database elements. Data have been recorded in SPSS database (and Excel) and, by the help of the software program, numerous tables have been constructed and many computations have been carried out; however, rate of reliability and significance of the obtained data (e.g. when reviewing correlation) do not reach the expected statistical threshold. Therefore, during data processing, I had to limit my work to the distribution of tables, simple cross-tables and average computations.

When interpreting the data, I did not investigate the workforce mobility, but opinions concerning mobility. As most of the questionnaires were filled in by CEOs or HR managers, we can say that answers contain the opinion of the most competent person within the company.

Description of companies involved in the research

Respondents come from 18 out of the 19 industries defined based on sectoral classification of the Hungarian Statistical Office (KSH). Representation of transportation companies is with their share of 22.7% is outstanding, followed by processing industries with 16.8%. The third place belongs to companies in other services with 13.4%, energy industry and trade are on the fourth and fifth places with 7.6% each. Companies of construction industry and the ones engaged in water supply are represented by a rate attaining 5%. Three quarters of employees “affected” by research work in the first 3 sectors, and together with the other four mentioned sectors, this number surpasses 94%. That is why, in sectoral approach, the mobility research results mirror mainly the circumstances characteristic of these industries.

In terms of majority owner and the belonging employment data of the companies involved in this research, the distribution is disproportionate. Number of companies owned by local governments is low (2) to such an extent that – for the sake of simplification – I will handle them together with state-owned companies (*Table 3*).

Table 3. Distribution of companies by ownership, edited by Sebők, M.
3. táblázat: A vállalkozások tulajdonviszony szerinti megoszlása, Szerk. Sebők M.

Classification by ownership	Number of research participants (pieces)	Distribution in %	Total number of employees (persons)	Distribution in %
State	68	57,100	104,910	70,080
Local governments	2	1,700	788	0,530
International	26	21,800	41,731	27,880
Hungarian private	23	19,300	2,270	1,520
Total	119	100,000	149,699	100,000

In this research, national companies are overrepresented; in 58.8% of sample member companies 70.08% of indirectly involved employees are engaged. International enterprises, being with their share of 21.8% on the second place in terms of ownership, have 27.88% of employees, i. e. more than their share. Despite the fact that Hungarian private companies are represented by 19.3% among research

participants, the share of their employees makes 1.52% only. They are mostly (2/3) micro- and small businesses, only one single Hungarian private company can be classified as large enterprise.

Like the local governments and state-owned categories, I handle also micro- and small businesses together (*Table 4*). Only 3 micro-businesses filled in my questionnaire.

Table 4. Distribution of companies by company size, edited by Sebők, M.
4. táblázat: A vállalkozások cégméret szerinti megoszlása, Szerk. Sebők M.

Company size	Number of companies (pieces)	Distribution (%)	Number of employees (persons)	Percentage in sample
Micro- and small businesses	22	18,490	491	0,330
Medium-size business	37	31,090	6,779	4,530
Large companies	60	50,420	142,429	95,140
Total	119	100,000	149,699	100,000

We can improve size-based classification of companies, if we do not rely on statistical categories but we ourselves define new categories based on statistical headcount.

Based on this concept, we obtain the following distribution (*Table 5*).

Table 5. Statistical number of employees in 2013, edited by Sebők, M.
5. táblázat: Statisztikai foglalkoztatott létszám 2013-ban, Szerk. Sebők M.

Number of employees (persons)	Sample participants (pieces)	Distribution in %
1-50	22	18,5
51-250	37	31,1
251-1,000	36	30,3
1,001-2,000	11	9,2
Above 2,000	13	10,9
Total	119	100,0

Analysis of opinions concerning workforce mobility

Workforce market is a dynamic system; its current state is cause and effect at the same time. Immobility of the Hungarian workforce is – without any scientific approach – a commonplace fact. We do not need to consult lot of economic periodicals to find company executives complaining about skilled workers deficit. Company executives give a number of reasons such as housing situation in Hungary (attitude adhering to ownership, missing flats to let satisfying high-level demands), continuous presence of deficiency crafts as output of the educational system, problematic access to peripheral settlements and industrial parks as well as lack of community and cultural life in smaller settlements.

Consequences of immobility are also numerous like decreasing inflow of working capital, regional characteristics of unemployment (such as impoverished settlements, villages with ageing population, real property losing value) can be observed.

However, we shall remember that based on estimates – contradicting what is listed above – in early 2013, about 350,000² Hungarian citizens lived abroad³, i.e. have become mobile. (Whether it is high

² Note: people who left Hungary in the period after 1989 and one year before the survey.

³ Central Statistical Office 2014: Transnational co-operation project SEEMIG – Managing Migration in South East Europe, press release “Helyzetkép a magyarországi elvándorlásról” (Snapshot about transmigration from Hungary) source: http://www.ksh.hu/docs/szolgalatasok/sajtoszoba/seemig_sajto_reszletes.pdf

or low, is an issue of relativity; as compared to migration of Romanian employees, it is low while to Czech mobility it is high), (GÖDRI, I. 2012).

Based on inland migration data of Hungary, readiness of the Hungarian population for migration is rather low (DÖVÉNYI, Z. 2009). There are opinions explaining migration with low-level mobility of Hungarian employees and with the national character. However, the relatively low level of migration is continuously increasing and we have to find also an explanation for growing numbers of people seeking work abroad, not only register and describe the process (HARS, Á. 2011). The majority of groups leaving Hungary we can surely describe as motivated, creative, young and skilled people (and/or). It is worth mentioning that further increase of migration to abroad – revealed by different youth-related researches – may change the general opinion, i.e. regional workforce deficit originating from lack of mobility will be replaced by workforce deficit as a consequence of migration.

Level of mobility and the assessment of this problem depend on multiple circumstances – as mentioned before. My listings above approached this phenomenon from the point of view of the companies participating in the research, I neglected the employees.

At the beginning of my questionnaire, company executives had to answer the question to what extent they were satisfied – focusing on their main activity – with the available workforce supply at present and, within it, with the choice of employees with different qualifications and for different positions (*Table 6*).

Table 6. Distribution of satisfaction with the workforce choice, edited by Sebők, M.
6. táblázat: Munkaerő kínálat elégedettségi megoszlása, Szerk. Sebők M.

	Yes		Partly		No		No answer available Quantity
	Quantity	%	Quantity	%	Quantity	%	
Are you satisfied							
with the choice of unskilled workers?	57	69,5	20	24,4	5	6,1	37
with the choice of trained workers?	54	62,1	30	34,5	3	3,4	32
with the choice of skilled workers?	32	31,1	51	49,5	20	19,4	16
with the choice of administrative employees*?	86	74,8	28	24,3	1	0,9	4
with the choice of professionals with higher-level education?	47	40,5	57	49,1	12	10,3	3
with the choice of medium-level and top managers?	54	46,6	49	42,2	13	11,2	3

*"Including all general and supporting office activities irrespective of education."

Percentage given in the above table shows the rate within the respondents of the given category, i.e. the cases where the question was regarded as relevant.

The distribution of answers meets expectations: company executives are the least satisfied with the choice of skilled workers, and more than a half of respondents have or may have problems with filling positions requiring professionals with higher education as well as medium-level and top manager positions. For administrative positions, suitable employees can be found almost every time and everywhere.

Workforce shortage can be observed in an increasing number of fields in Hungary; thoughts in study of GIGUÉRE (2008) may offer a solution for this problem:

- Theoretically, immigration is useful for each developed economy, especially if we take the fact into account that Europe's society is aging. For compensation of drawbacks originating from it and from disappearance of particular qualifications, immigration shall be encouraged and integration of new-comers shall be furthered.
- A closer co-operation between organizations for labour market development with the local companies and research centres would be advisable where internal circumstances of the individual fields should be considered stronger.
- Reorganization of the labour market is a long-term and risky process in which interests of the local companies shall dominate rather than national political concepts.

In order to attain the above goals, first of all, restructuring of skilled workers education and labour market organization is necessary.

Demand for different types of workforce may depend on various factors; we investigate it in regional aspects at first (*Table 7*), for the types only where dissatisfaction with workforce supply is high.

Within it, we focus on the category of skilled workers because:

During interviews, company executives often complained about shortage of skilled workers – especially in metallurgy;

Multiple mobility programs were launched – as pilot programs – in the past years, see “Metallurgical vocational training cluster program in Győr and its agglomeration”; The Hungarian government treats skilled workers training as a priority, that is why the dual training system was introduced in autumn 2013.

Table 7. Choice of skilled workers at regional level, edited by Sebők, M.
7. táblázat: Szakmunkások munkaerő kínálata régiók szintjén, Szerk. Sebők M.

		Yes Partly	Are you satisfied with the choice of skilled workers considering the main activity of your company?			Total
			No			
Region of the company seat	Southern Great Plain	Quantity	2	3	4	9
		% within the region	22,20%	33,30%	44,40%	100,00%
	Southern Transdanubia	Quantity	4	4	1	9
		% within the region	44,40%	44,40%	11,10%	100,00%
	Northern Great Plain	Quantity	7	12	3	22
		% within the region	31,80%	54,50%	13,60%	100,00%
	Northern Hungary	Quantity	3	3	1	7
		% within the region	42,90%	42,90%	14,30%	100,00%
	Central Transdanubia	Quantity	2	7	0	9
		% within the region	22,20%	77,80%	0,00%	100,00%
	Central Hungary	Quantity	12	19	6	37
		% within the region	32,40%	51,40%	16,20%	100,00%
	Western Transdanubia	Quantity	2	3	5	10
		% within the region	20,00%	30,00%	50,00%	100,00%
Total		Quantity	32	51	20	103
% within the region			31,10%	49,50%	19,40%	100,00%

Data quantity only allows us to outline the trends, we cannot make general statements. Figures do not cause large surprise. Satisfaction with the choice of skilled workers is the highest in the regions where unemployment is the highest (Northern Hungary, Northern Great Plain, Southern Transdanubia), i. e. there are excess capacities; and companies are the least satisfied in the developed Transdanubia where, in large investments, companies often face workforce shortage (in Győr, workforce is imported from Slovakia, just as an example). Strong dissatisfaction can be observed in Western Transdanubia (surprisingly, in addition to Southern Great Plain), however, due to small number of this target group, drawing further conclusions would not be relevant. Surely, there are regional differences in assessment of mobility; its level could be cleared in an additional research. Of course, there are dissatisfaction and shortage in areas only where demand is present.

Evaluating satisfaction with choice of skilled workers based on company size, we find no essential difference among the companies of different size. Yet, extent of clear dissatisfaction shows deviation: medium size companies in terms of statistics can find skilled workers the most difficultly.

Approaching the same question based on ownership of companies, enterprises with Hungarian owners are the least satisfied while state and local government owned companies are less satisfied than international enterprises. Presumably, in these cases, it is about differences in competitiveness of compensation offered by companies. A Hungarian private company is less attractive for employees than enterprises with international background, presumably because of differences in the offered

wages. Smaller Hungarian private companies are in an especially difficult situation (their level of dissatisfaction is high), probably due to their handicap in competition.

In addition to work groups, I asked also a summary question about problems caused by low-level workforce mobility.

“Do you regard low level of workforce mobility as a problem in Hungary from point of view of the main activity of your company?”

The opinion of company executives about workforce mobility definably varies with the size, business activity and geographical location of their enterprise. Employers assessed the importance of problems caused to the company by the low-level mobility on a scale from 1 to 10 with assigned definitions to the end points and the middle point. (1 represented “It does not cause any problems at all”, 5 “It causes problems partially”, and 10 meant “severe problem”.) The meaning of these three points helped the respondent answer the question; information was processed by averaging the specified nominal values. Companies find the low level of mobility as a problem of medium importance or a little bit less than medium importance averaging 4.51. These deviations can be observed in the case of each depending variable. Averages computed based on company ownership are demonstrated in *Table 8*.

Table 8. Assessment of workforce mobility level – based on ownership, edited by Sebök, M.
 8. táblázat: Munkaerő-piaci mobilitási szint értékelése, tulajdonviszony alapján, Szerk. Sebök M.

Majority owner of the organization	Average	Quantity	Standard deviation ⁴
State and local governments	4,16	70	2,453
International	4,88	26	2,471
Hungarian private owner	5,17	23	1,85
Total	4,51	119	2,375

It can be seen that Hungarian private companies regard the low level of workforce mobility as a larger problem, its value is 5.17. In this case, also standard deviation of the values is lower, meaning that opinions are closer to each other. Also international organizations specified an over-average value, 4.88 for this question while state and local governments owned enterprises assessed this problem at a value of 4.16. The higher value measured with Hungarian private companies can be explained by their competition handicap already mentioned and also by their assumable characteristics. This latter may include that their skilled labour need is higher compared to the international organizations in the sample while international enterprises employ trained workers in a higher proportion – of course, depending on their sector. The relatively favourable value of state and local governments owned organizations can be clearly attributed to the large employers involved in the sample; replenishment of their employees is directly supported by the school system, too.

⁴ Note: Standard deviation measures the size of deviation of values from the expectable value (mean value). It is the root of a square number, we square the deviation of the data from the arithmetic mean, define its arithmetic mean and extract the root from it. Also the range is to be considered when interpreting. This is 10 in the case of workforce mobility level on a 1 to 10 scale. Within it a standard deviation of 2 means that there is not a too large diversity among the obtained values, it means in our case that most values are between 3 and 7.

Companies of the following industries participated in the data collection (*Table 9*):

Table 9. Assessment of workforce mobility based on industry classification, edited by Sebők, M.
9. táblázat: Munkaerő-piaci mobilitási szint értékelése, ágazatok szerint, Szerk. Sebők M.

Sectorial classification of the company's main activity	Average	Quantity	Standard deviation
Processing industries	5,55	20	2,35
Electricity, gas, vapour supply, air conditioning	4,44	9	2,404
Building industry	6,29	7	1,254
Trade, vehicle repair	4,67	9	2,598
Transportation and warehousing	3,63	27	2,169
Water supply	4,5	6	2,588
Other services	4,13	16	2,306
Others combined	4,36	25	2,481
Total	4,51	119	2,375

Most of the companies involved in the reviewed sample came from transportation and warehousing (27 enterprises), they are followed by members of the processing industries (20) and companies belonging to the Other services category (16). I combined the categories Electricity, gas, vapour supply, air conditioning and Water supply (5) – considering that all these activities belong to public utilities –, thus, 15 enterprises with such activity are included in the sample. 78 companies participating in the research do business in these four sectors, representing a share of 65.5%. The number of employees engaged in these sectors is rather decisive, too: 83.94% of the employees engaged by the employers participating in the research belong here. There are essential differences among sectors.

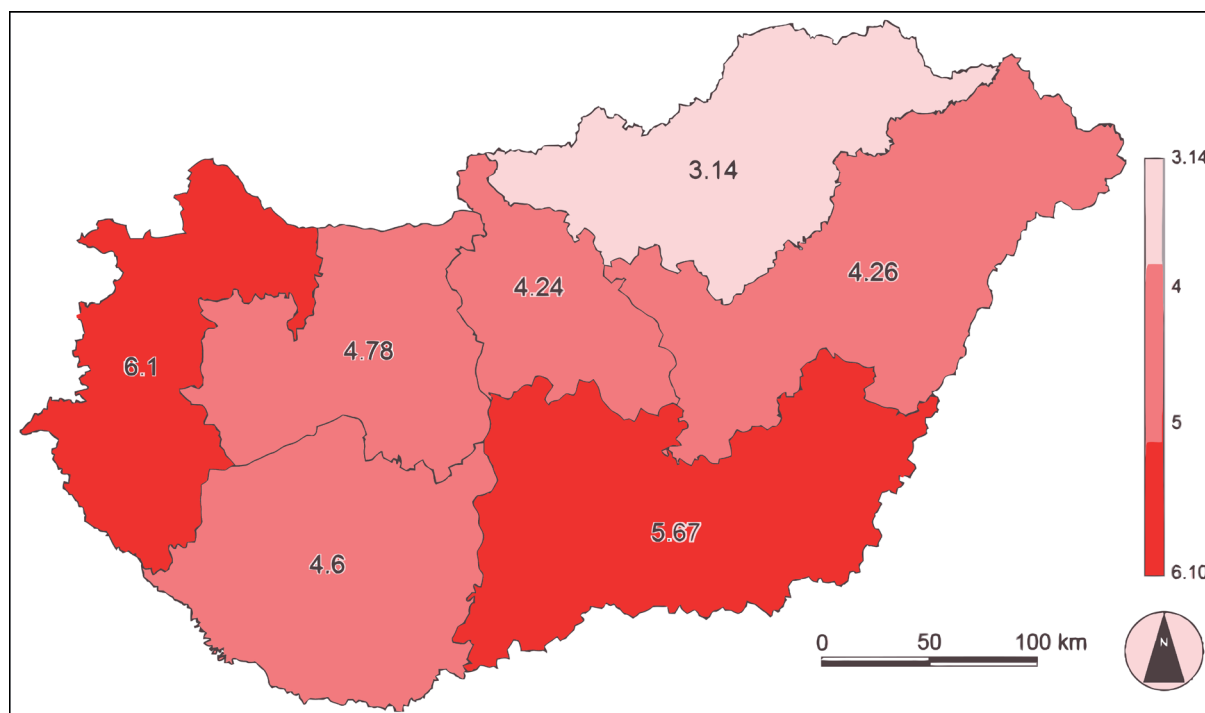
In the industries of assessable size, the low level of mobility means the largest problem for the processing industries (5.55) while the average value measured in transportation and warehousing sectors shows that they do not have problems originating from workforce mobility. The high value measured at businesses in the construction industry is surprising and is to be handled carefully because of the number of sample elements; it somewhat contradicts the low problem value obtained for skilled workers (*Table 7*).

Data measured in the energy and water supply sector approximate the average the best. Summarized we can draw the conclusion that the low-level mobility as a phenomenon is present and perceived by employers, yet, the lack of mobility is regarded as a problem of less than medium importance.

In regional aspect, the low-level mobility causes the largest problem in Western Transdanubia (6.1) and Southern Great Plain (5.67) while it is hardly perceivable in Northern Hungary (3.14) (*Figure 2*). Based on standard deviation measured in this case, opinions are formulated almost the same way.

Exploration of reasons for the high value in Southern Great Plain requires additional investigations, including also the migration level and traditional agriculture of this region.

Fig. 2. Workforce mobility level by regions, edited by Sebők, M.
2. Ábra: Munkaerő-piaci mobilitás szint régiók szerint, Szerk. Sebők M.



The lack of workforce mobility means the least problem – in terms of company size – for micro- and small businesses (4.05–4.1) while the largest problem for medium size enterprises (4.97), but even this value is below the absolute mean value (5). The value characterizing the large enterprises (4.38) is between the two other categories, although the participation ratio of this category alone is higher (50.42) than that of the other three company sizes in total.

We get a somewhat deviating picture when investigating with the headcount variables defined by us (Table 10).

Table 10. Assessment of workforce mobility, based on statistical headcount typing, edited by Sebők, M.
10. táblázat: Munkaerő-piaci mobilitási szint értékelése, statisztikai létszám tipizálása alapján, Szerk. Sebők M.

Statistical number of employees in 2013. grouped	Average	Quantity	Standard deviation
1-50	4,09	22	2,369
51-250	4,73	37	2,567
251-1.000	4	36	2,378
1,001-2,000	5	11	1,342
Above 2,000	5,62	13	2,256
Total	4,51	119	2,375

In this case, we can see that the really large companies face more severe problems in workforce replenishment/hiring. The more employees are engaged, the more structured is the company and the more types of workers are needed, thus, continuous recruitment and selection become necessary.

Summarizing all that is described above, problems originating from lack of workforce mobility affect the members of the economy to different extents from the investigated points of view. In spite of the sample-related anomalies, regional and sectoral tendentious differences are well definable, but

extent of problems depends also on the company size and the type of ownership. If we want to formulate the extremities demonstratively, we can say that the Hungarian mid-size businesses with some company sites at the most and located in the Western part of the country, working in the processing industries are in the most difficult situation on the workforce market. In addition to cross-border commuting – not mentioned until now –, the multinational companies settled in the region mean competition for them and they remain behind when it comes to workforce recruitment and retention. State-owned large companies located in handicapped regions are in the most advantageous situation in human policy aspects; municipal services provided by them are supported also by the school system, and offer a calculable career, they are attractive on the workforce market.

RESEARCH SUMMARY AND CONCLUSIONS

In my research, I could confirm based on the opinion of companies that there were differences in workforce mobility when investigating different regions and reviewing companies working in the Eastern or Western part of the country. My hypothesis that the level of labour market mobility shows regional discrepancies in assessment of the problem severity has been confirmed. The low-level mobility causes the largest problem in Western Transdanubia (6.1) and Southern Great Plain (5.67) while it is hardly perceived at all in the North-Hungarian region (3.14). A connection can be observed between unemployment rate and assessment of problem severity: the lower the unemployment rate in an area, the larger the problem of workforce immobility for employers (*Table 11*).

Table 11: Assessment of labour market mobility level and unemployment rate, by regions, edited by Sebők, M.
11. táblázat: Munkaerő-piaci mobilitási szint értékelése és munkanélküliségi ráta, régiók szerint, Szerk. Sebők M.

Region of company seat	Average	Quantity	Standard deviation	Unemployment rate % ⁵
Southern Great Plain	5.67	9	2.872	10.1
Southern Transdanubia	4.6	10	2.221	7.7
Northern Great Plain	4.26	23	2.158	12.7
Northern Hungary	3.14	7	1.069	9.3
Central Transdanubia	4.78	9	2.682	6.2
Central Hungary	4.24	51	2.446	7.3
Western Transdanubia	6.1	10	1.912	5.1
Total	4.51	119	2.375	8.3

Scarce supply of workforce means the largest problem for employers in Western Transdanubia where the unemployment rate is the lowest. In contrast, in regions with higher unemployment rate, getting the adequate workforce is a smaller problem for employers surveyed. Of course, results are greatly influenced by the fact what industry is in question, what specific professionals a company in a region needs and which industry the companies surveyed belong to.

I could confirm the fact that company size affected assessment of mobility level when changing (in the SPSS system) the traditional statistical categories (instead of company sizes, I typed headcounts) and, on this basis, it was proved that larger enterprises were more affected by the lack of mobility than smaller businesses.

⁵ Unemployment rate, January–March 2014, KSH, Gyorstájékoztató, Source: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/gyor/mun/mun21403.pdf>, date of download: 03.09.2014

Based on the analysis of mobility level by industries, sectoral differences could be revealed, nevertheless, due to sectoral differences of available quantity of data, statements call for further confirmation. From the companies involved in the research, lack of mobility causes larger problems in the processing industries (5.55), their values obtained are much over the average (4.51). Lack of mobility is the least problematic in transportation and warehousing based on the respective value (3.63).

Research of mobility of employees would remain one-sided when investigating it from the point of view of employers only. For creating balance between workforce demand and supply, two parties are necessary: employers and employees. Therefore, empirical investigation of both sides is required for understanding and analysing workforce mobility and for making proposals for development.

REFERENCES

- BÁBA, K. 2008: Földrajzi mobilitás, migráció. (Geographical mobility, migration) *Új Ifjúsági Szemle*, Volume. 6, No. 2-3, 115-121.
- CALDERA, SÁNCHEZ A. – ANDREWS, D. 2011: Residential Mobility and Public Policy in OECD Countries. In: *OECD Journal. Economic Studies*, 185-206.
- CSERES-GERGELY, Zs. (ed.) 2003: Munkaerőpiaci egyenlőtlenségek és földrajzi mobilitás Magyarországon. (Labour market inequalities and geographic mobility in Hungary) *Közelkép*, 128.
- CSERES-GERGELY, Zs. 2003: Gazdasági ösztönzők hatása a magyarországi munkaerő földrajzi mobilitására az 1990-es évtizedben. (Effect of economic incentives onto geographical mobility of workforce in Hungary in the 1990s) In: FAZEKAS, K. Munkaerőpiaci tükör, 2003., MTA KTK - Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest, 2003, 102-122.
- DÖVÉNYI, Z. 2009: A belső vándormozgalom Magyarországon: folyamatok és struktúrák (Internal migration in Hungary: processes and structures), *Statisztikai Szemle*, Volume 87, No. 7-8, 749-762.
- ENYEDI, GY. 2004: Regionális folyamatok a poszt-szocialista Magyarországon (Regional processes in the post-socialist Hungary), *Magyar Tudomány*, 9/2004, 935-942.
- EKÉNÉ ZAMÁRDI, I. – DÖVÉNYI, Z. 2010: Migráció és mobilitás. (Migration and mobility) In: Tóth, J. (ed.) *Világföldrajz* Budapest. Akadémiai kézikönyvek, Akadémiai Kiadó, 2010., 376-405.
- FALUVÉGI, A. – TIPOLD, F. 2012: A Társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott, illetve az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések (Socially and economically undeveloped settlements with undeveloped infrastructure and over-average unemployment). *Területi Statisztika*, 3/2012, KSH 278-290.
- GIGUARE, S. 2008: More than Just Jobs: Workforce Development in a Skills-Based Economy OECD, France, 251.
- GÖDRI, I. 2012: Nemzetközi vándorlás (International migration). *Demográfiai portré 2012*, 137-154.
- HARDI, T. – HAJDÚ, Z. – MEZEI, I. 2009: Határok és városok a Kárpát-medencében (Borders and towns in the Carpathian Basin). Hungarian Academy of Sciences, Centre of Regional Researches, 2009, Győr - Pécs, Chapter XIII, 347-360.
- HARDI, T. – SZÖRÉNYINÉ K., I. 2006: A gazdaság és a társadalom földrajza, Humánerőforrás Operatív Program (Geography of economy and society, Human Resources Operational Program), Accessible: <http://www.doksi.hu/get.php?lid=13254>, date: 23.08.2014

- HÁRS, Á. 2011: Magyarok külföldi munkavállalása (Hungarians working abroad), Kopint-Tárki Zrt. Budapest, 9-11.
- HEGEDŰS, H. 2014: Munkavállalói mobilitás, a hazai munkaerő piacon, különös tekintettel a közszolgáltatásra. (Employees' mobility on the Hungarian workforce market with special regard to public services) *Hadtudomány* 1-2/2014. 35-43.
- KESERŰ, I. 2013: Commuting patterns of secondary school students in the functional urban region of Budapest. *Hungarian Geographical Bulletin* 62 (2) 197-219.
- KINCSES, Á. – TÓTH, G. 2013: Investigation of spatial structure: modelling approach, *Regional Statistics* (3), 41–56.
- KISS, J. P. – SZALKAI, G. 2014: A foglalkoztatás területi koncentrációjának változásai Magyarországon a népszámlálások ingázási adatai alapján (Change in regional concentration of employment in Hungary based on commuting data of censuses), *Területi Statisztika* 54 (5), pp: 474-490.
- LANGERNÉ RÉDEI, M. 2010: A migráció gazdaságtana (Economics of migration). *Közép-Európai Közlemények* Periodical of historians, geographers and regionalists, Vol. 3 No. 1, 1/2010, No. 8, 44-53.
- LENGYEL, I. – SZAKÁLNÉ KANÓ, I. 2012: Competitiveness of Hungarian Urban Micro-regions: Localization Agglomeration Economies and Regional Competitiveness Function, *Regional Statistics* (2), 27–44
- LIMMER, R. 2005: Berufsmobilität und Familie in Deutschland, *Zeitschrift für Familienforschung*. Vol. 17, 2/2005, 8-26.
- LÜCK, D. – SCHNEIDER, N. F. 2010: Introduction to the special issue on mobility and family, *Zeitschrift für Familienforschung*. Vol. 22, 2/2010, 135-148.
- NEMES NAGY, J. 2009: Fordulatra várva - a regionális egyenlőtlenségek hullámai (Waiting for change – Waves of regional inequalities). In. Ed.: RECHNITZER, J. and LENGYEL, I.: A regionális tudomány két évtizede Magyarországon (Two decades of regional sciences in Hungary), Akadémiai Kiadó, Bp., 38-58.
- NÉMETH, ZS. 2011: Az urbanizáció és a térbeli társadalomszerkezet változása Magyarországon 1990 és 2001 között (Urbanization and change of regional structure of society in Hungary in 1990–2001). Központi Statisztikai Hivatal Népeségtudományi Kutatóintézetének Kutatási Jelentései 93. 222.
- PAP, N. 2007: A területfejlesztés területi keretei Magyarországon (Territorial frameworks of regional development in Hungary), In A területfejlesztés földrajzi alapjai, Ed. Pap, Norbert, Lomart 2007. 141-152.
- ZIMMERMANN, KLAUS F. (2004): European Labour Mobility: Challenges and Potentials, University of Bonn, 32.



Csapó János – Wetzl Viktor

A sör és a sörút, mint turisztikai attrakció megjelenési lehetősége az idegenforgalomban Magyarországon – esélyek és lehetőségek

The possibility of the appearance of the beer and the beer route as a tourism attraction in Hungary – chances and opportunities

ABSZTRAKT

A kutatás egy, a közelmúltban felértékelődő és egyben újrapozicionálódó ital, a kézműves sör köré felépíthető lehetséges turisztikai vonzatokat és az erre alapuló tematikus út – sörút – kialakításának a lehetőségeit vizsgálja. A véleményünk szerint hazánkban a turizmusföldrajzban eddig még igen kevésbé megkutatott területet publikáló tanulmányban a bajorországi sörutakat, mint jó gyakorlatokat alapul véve, egy egységes kritériumrendszer alapján feltárássra kerülnek Magyarország azon területei, ahol a sörgyártás és sörfogyasztás rejt magában turisztikai potenciált, és kiegészítheti a releváns térségi desztináció turisztikai termékpalettáját, így realizálhatóvá válhat a terület turisztikai kínálatának diverzifikálása.

ABSTRACT

This research analyses the possible tourism potential of a recently valorised and repositioned beverage, the craft beer, drawing attention on the chances of the creation of a new thematic route, the beer route in Hungary. We experienced that this area of tourism geography have not yet been researched thoroughly in the country, for which we make an attempt in this paper, using geographical and GIS methods, basically relying on the beer routes of Bavaria, Germany as good practices. We believe that those areas of Hungary where beer manufacturing and consumption possesses some potentials in tourism and can complement the already existing tourism supply, make the area's tourism supply more diverse and attractive for the visitors.

Kulcsszavak: sörturizmus, sörút, kézműves sör, tematikus utak, látványfőzde

Keywords: beer tourism, beer route, craft beer, thematic routes, experience brewery

BEVEZETÉS, CÉLKITŰZÉSEK

Napjaink turizmusában a helyi termékek iránti érdeklődés és a locavore mozgalom megjelenése és megerősödése egyre inkább tetten érhető, melyekkel párhuzamosan a tematikus utak népszerűsége is folyamatosan nő (SZABÓ G. 2013, JÓNÁS-BERKI M. – CSAPÓ J. 2008, CSAPÓ J. et al. 2010). Mint az már évtizedek óta közismert – a külföldi példákat alapul véve – hazánkban 1994 (Villány-Siklós borút) óta folyamatosan jönnek létre a főleg borra (Tokaj-Hegyalja Borút, Mohács-Bóly Fehérborút etc.), kisebb részben pedig a pálinkára alapozott gasztronómiai témájú tematikus utak (Békési Szilvapálinka Útja) (CSIZMADIA L. – ERDŐSI M. – SZABÓ G. 2012, SZABÓ G. 2013, FORMAN B. 2009).

Jelen tanulmány alaphipotézise, miszerint hazánkban nemcsak a fent említett italkultúrán alapuló gasztronómiai termékek, hanem a sör is megjelenhet, mint tematikus termék a hazai turisztikai kínálatban. Ki kell emelnünk, hogy a nemzetközi turizmusban már megjelent a sörút a tematikus turizmus kínálatában, természetesen túlnően elsőként Németországban (Fränkische Bierstrasse, Bayerische Bierstrasse) (<http://www.bierstrasse.de>), Észak-Bajorországban.

Mindezen hipotézisünket egyrészt alátámasztja a hazai sörgyártás évszázados tradíciója (pl. Dreher Sörgyárak Zrt. 1854 óta, Pécsi Sörfőzde 1848 óta), másrészt pedig a nemzetközi trendeknek megfelelően a sör, mint ital átértékelődése (újrapozicionálás) is, hiszen a kézműves sörök fogyasztása és a kisüzemi sörfőzdek tevékenysége is egyre növekvő népszerűségnek örvend (BUJDOSÓ Z. – SZÜCS Cs. 2012A, 2012B).

Fentieknek köszönhetően a kutatás nem mellőzi a térbeliség aspektusait sem, hiszen munkánk a sörút, mint gasztronómiai alapú tematikus út, létrejövetelének a hazai feltételeit és lehetőségeit vizsgálja és javaslatokat tesz nemzetközi példák alapján hazai sörutak megteremtésére. Azt is szeretnénk kiemelni továbbá, hogy felmérésünk szerint hazánkban a sör turizmusba való bevezetésével foglalkozó turisztikai témájú tudományos munkák eddig még nem születtek, BUJDOSÓ Z. és SZÜCS Cs. (2012 A, B) munkái általánosságban mutatták be ezt a terméktípust, ezért a kutatás véleményünk szerint nívóumnak tekinthető.

Fentiek függvényében a következő célkitűzések kerültek meghatározásra:

1. Egy átlátható, országos kisüzemi sörfőzde-leltár felállítása.
2. A magyar kisüzemi sörgyártás földrajzi-térbeli sajátosságainak meghatározása, illetve alapvető földrajzi mintázatainak értelmezése.
3. Megismerni a kisüzemek és a nagyüzemek (esetleges) kapcsolatát, továbbá megvizsgálni a kisüzemi főzdek minősített ivókkal való kapcsolatrendszerét.
4. Turizmusföldrajzi megközelítéssel és módszerekkel kijelölni olyan térségeket, ahol létrehozhatók működtethető sörutak.

MÓDSZEREK

A kutatás során a Szerzők egyaránt alkalmaztak primer és szekunder kutatási módszereket. A szakirodalmi feldolgozás kapcsán szembetűnővé vált a sörgyártással, sörgyártás történetével, illetve a sör és a turizmus kapcsolatával foglalkozó hazai szakirodalom szegényes bázisa, illetve hiánya, ugyanakkor a tematikus utakkal, gasztroturizmussal foglalkozó szakirodalmi háttér természetesen már jóval szélesebb merítést kínált.

A primer kutatás egyik pillérét a megfelelő adatbázisok kiépítése adta, így országosan felmértük a kisüzemi sörfőzdeket, azok területi elhelyezkedését. A felmérés telefonos, és e-mailben történő megkeresésekkel zajlott. Meg kell jegyezzük azonban, hogy a válaszadási hajlandóság hiánya és a folyamatos összeolvadások és névváltoztatások miatt nagyon nehéz pontosan megmondani, mennyi a kisüzemek száma ma Magyarországon, azonban nagy közelítéssel meg tudtuk azt becsülni és a lehető legmegbízhatóbb adatbázist is elkészítettük.

A primer kutatás másik pillérét azok az interjúk és mélyinterjúk adták, melyeket 2014 tavaszától decemberéig folytattunk le. Így mélyinterjúk készültek kézműves sörfőzde ügyvezetőkkel (Késmárki Katalin (Magyarhertelend), Kiss László (Dombóvár), illetve interjút készítettünk számos kézműves sört is forgalmazó vendéglátóval főleg a Dél-Dunántúlon.

A kérdőíves felmérést 470 fő megkérdezésével végeztük el, itt természetesen a 18 évnél idősebb korosztály került be a megkérdezettek körébe. A kérdőívesítés kapcsán semmiképp sem próbáltunk reprezentatív felmérést végezni, az online és papír alapú megkérdezések folyamán egy első benyomást szerettünk volna szerezni a kereslet oldaláról sörúti szolgáltatás esetleges igénybe vétele kapcsán.

Az interjúkat és mélyinterjúkat a pécsi kézműves sörivók tulajdonosaival, üzemeltetőivel és a kézműves söroket előállító manufaktúrákkal készítettük, így összesen 22 szakmabeli véleményét dolgoztuk fel munkánkban. A főbb témakörök: (1) a kézműves sörök definíciója, készítése, fogyasztási szokásai; (2) a sör(ök) megjelenési lehetőségei a turizmusban, nemcsak pusztán a vendéglátásban; (3) tematikus sörutak kiépítésének lehetőségei; (4) a sör és a sörutak bekapcsolásának módja, lehetősége a turizmus komplex egészébe.

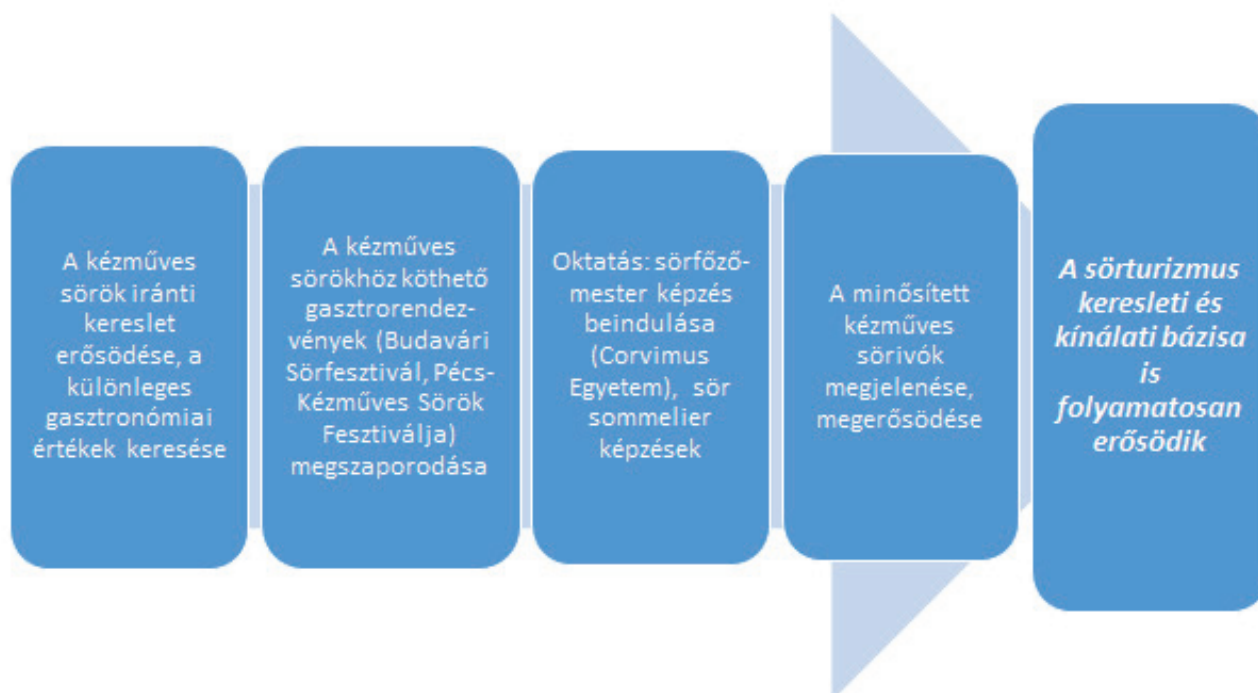
A kutatás következő fázisában összeállítottuk hazánk kisüzemi sörfőzdéinek leltárát, mely összesen 46 tételből áll. Ehhez több adatbázist vetettünk össze, illetve a személyes interjúk is segítségünkre voltak.

Ezek után felmértük a sörfogyasztással kapcsolatos hazai keresleti trendeket, melyek alapján azt szeretnénk kihangsúlyozni, hogy ha hazánkban a sörfogyasztás, sörkultúra olyan szintű történeti beágyazódása, mint a németek vagy belgák esetében hiányzik is, viszont a magyar sör történelme is több száz éves múltra tekint vissza, és a mai folyamatok is a sörfogyasztás hazai előretörését igazolják (1. ábra).

A keresleti trendek adatait a statista.de és a Wine Institute of California adatbázisai szolgáltatták. Azt is meg kell jegyeznünk azonban, hogy ezen bázisok csak a kereskedelmi forgalomban kapható söroket regisztrálják, tehát csak az ún. multisörök forgalmazásából lehet következtetni a fogyasztott mennyiségre. Az általunk megkérdezett szakértők szerint egyébként a kézműves sörök nem emelnek meg jelentős mértékben sem a hazai sem a nemzetközi sörfogyasztást (max. 3-5 liter/fő/év-vel), viszont középtávon már a bizalom erősödésével fokozatosan nagyobb piaci részesedést szakíthatnának maguknak, egyfajta termékdifferentiálást alakítva ki akár a bevásárlóközpontok polcain.

A sör, mint gasztronómiai termék tehát kiváló alternatíva a magyar gasztronómiai turizmus kínálatában, a sörfőzdek tevékenysége és terméke egy (újabb) komplex terméket nyújthat a turistának.

1. ábra: A sörturizmust megalapozó tényezők Magyarországon
Fig. 1: Factors establishing beer tourism in Hungary



A kutatás kiértékelő fázisában az elkészült kisüzemi sörfőző-leltár digitális térképészeti feldolgozására került sor, melyhez az ESRI ArcGIS térinformatikai szoftvercsomagját használtuk.

EREDMÉNYEK

Kutatási előzmények

A sörút a nemzetközi turizmusban nem számít újkeletű terméknek, viszont a magyar turizmus tematikus rendszerében nem találkozunk ilyen jellegű kutatási témákkal, ezért a szekunder elemzés is szinte kizárólag idegen nyelvű szakirodalmakból történt. A hazai források közül a tematikus utakkal általában foglalkozó irodalmak (PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2011; JÓNÁS-BERKI et al. 2008; AUBERT A. 2007; DÁVID L. et al. 2011, MÁTÉ A. 2007; MÁTÉ A. 2011b) feldolgozása után a gasztronómiai témájú borutak és pálinkautak irodalmát dolgoztuk fel (HANUSZ Á. 2008; MÁTÉ A. 2011b; MÁTÉ A. – SZABÓ G. 2012; VÁRHELYI T. 2012; FORMAN B. 2009).

A gasztroturizmus témájának feldolgozása kapcsán (AUBERT A. 2006a,b; GROSS, S. 2011; RICHARDS, G. 2003) realizáltuk, hogy a sörturizmus jellemzően a többi gasztroturisztikai termékkel ellentétben nem csak a vidéki, hanem a városi turizmus színtere is. Továbbra is szeretnénk kiemelni, hogy a hazai gasztroturisztikai szakkönyvek, cikkek nem foglalkoznak a sör potenciális turisztikai perspektívájával.

A hazai források mellett a német és angol szakirodalmak (FREYER, W. 2006; STEINECKE, A. 2006; RICHARDS, G. 2003) közvetlenül foglalkoznak a tematikus kínálaton belül a sörutakkal, sörtúrákkal. Itt szeretnénk megjegyezni, hogy a német kutatók külön kategóriába sorolják a sörutakat (a kulináris kultúrához kapcsolódó kategória), ami nem kizárólag gasztronómiai és nem kizárólag kulturális tárgykört fed le (SVEN, G. 2011).

A sörút kialakításának kritériumrendszere

A sörút kialakításának kritériumrendszerénél a világ első sörútja, a Fränkische Bierstrasse követelményeit vettük alapul. Szeretnénk megjegyezni, hogy a német sörutat is alapul véve Európában és a világon számos más helyeken is hoztak már létre sikeresen működő sörutakat (Belgium, Egyesült Királyság, Csehország, USA), a mi választásunkat azonban, egyrészt a német tematikus út elsősége, másrészt évtizedek óta tartó sikeres működése támasztotta alá (2. ábra), illetve az is, hogy itt a hazai sörfőzési technikákhoz hasonlóan jellemzően az alsóerjesztésű sörök dominálnak.

2. ábra: A sörút kritériumrendszere
Fig. 2: The criteria system of the beer route



Forrás: Saját
Source: own

Németországban – természetesen a megfelelő társadalmi-gazdasági háttér jelenléte mellett – a sörút kínálta sörtúra teljesítéséhez minden fontos feltétel (turisztikai infra- és szuprastruktúra, közlekedési adottságok, fizetőképes kereslet, természeti és kulturális vonzerők, programok, rendezvények stb.) adott. A célállomások kialakításánál elsődleges cél volt, hogy azok 20-25 km távolságon belül és a tömegközlekedési eszközök mellett akár kerékpárral, vagy gyalog is megközelíthetők legyenek.

Jelen tanulmány terjedelmi korlátai nem engedik részletesen bemutatni a Frank Sörút tematikáját, azt azonban szeretnénk leszögezni, hogy Felső-Frankföldön rekord számú, több, mint 200 sörfőzde található Bayreuth, Kulmbach, Lichtenfels, Bamberg és Forchheim városainak dominanciájával (<http://www.bierland-oberfranken.de>). A Frank Sörút mentén négy tematikus, a sörgyártáshoz köthető múzeum található, illetve egy ún. Weissenbrunn bei Kronach, ami nem más, mint egy kis főzde, ahol látogatókból álló csoport (min. 12 fő) a sörfőzés alapjait megtanulhatja és a végén egy sörfőződiplomával, Hobbybraudiplom-mal gazdagodhatnak a csoport tagjai (<http://www.bierland-oberfranken.de>).

A sörút mentén természetesen különleges söröket is kóstolhatnak a látogatók (pl. füstös sörök – Aecht Schlenkeria Rauchbier, vagy az ún. kősör – Steinbier, ami autentikus módon, faedényekben készül, melybe izzó köveket raknak a sörlé felhevítésére (www.bierland-oberfranken.de)).

A kézműves sör és a minősített ivó definiálása

Fontos megjegyezni, hogy a mai piaci viszonyok között a *kézműves sörök*, melyek egytől-egyig a Bajor Tisztasági Törvény alapján készülnek, csak a lehető legmagasabb színvonalú terméként képesek eljutni a vásárlóhoz. A Bayerische Reinheitsgebot 1516-ban Ingolstadt-ban lefektetett törvénye szerint a sör négy fő alapanyagból állhat:

1. tiszta víz
2. maláta
3. komló
4. sörélesztő. (mélyinterjúk alapján)

A kézműves sörökben nincs tartósítósó, nincs bennük semmilyen adalékanyag, nem pasztörizálják őket, így ezek a sörök nem állnak el hosszú hónapokig és nem tárolhatóak 20-25 °C-on a boltok polcain. A kézműves sörök friss sörök, 5-10 °C-on tárolva 10-20 nap az eltarthatóságuk. A kézműves sörökben nincs élesztőenzim, igazi élesztőgombával erjesztik őket, nincs bennük kukoricagríz, amivel olcsóbbá lehetne tenni a sörök előállítását (saját gyűjtés, mélyinterjúk alapján).

Az ún. *minősített kézműves sörivó* alatt azt értjük, mikor egy vendéglátóhely a multik kizárólagos kizárásával csak helyi (magyar) kézműves söröket és sörkülönlegességeket értékesít (saját gyűjtés, mélyinterjúk).

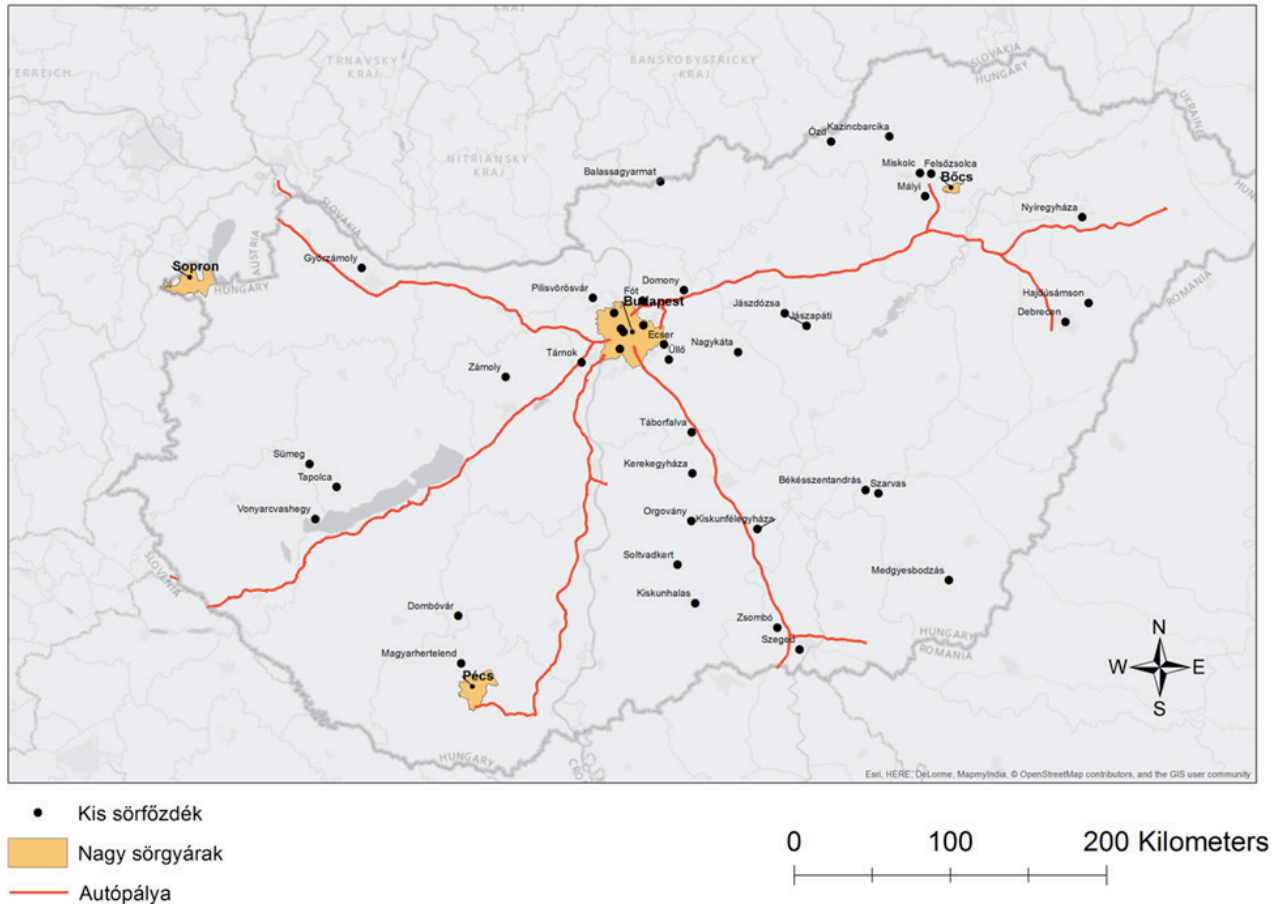
A HAZAI SÖRGYÁRTÁS FÖLDRAJZI-TÉRBELI SAJÁTOSSÁGAI, A SÖRUTAK KIJELÖLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

Egy esetleges sörút létrehozásához az említett németországi példát vettük alapul. Eszerint egy sörút hossza 20-25 km lehet, a terület már eleve kell, hogy rendelkezzen turisztikai kereslettel és kínálattal, kell természetesen sörfőző üzem és olyan hely, ahol a sörgyártás folyamata bemutatásra kerülhet. Természetesen a hozzáadott értéket képezhetik továbbá a sörút mentén található gyalogos vagy kerékpáros túraútvonalak, természeti látnivalók, kulturális értékek, vízpart stb.

A kutatás következő fázisában már arra voltunk kíváncsiak, hogy lehetséges-e hazánkban a német mintán alapuló sörút kialakítása, így először a kis- és nagyüzemi sörfőzdék területi elhelyezkedését vizsgáltuk (3. ábra).

3. ábra: A kisüzemi és nagyüzemi sörfőzdek területi megjelenése Magyarországon (2014)

Fig. 3: The spatial appearance of the small scale and great scale breweries in Hungary

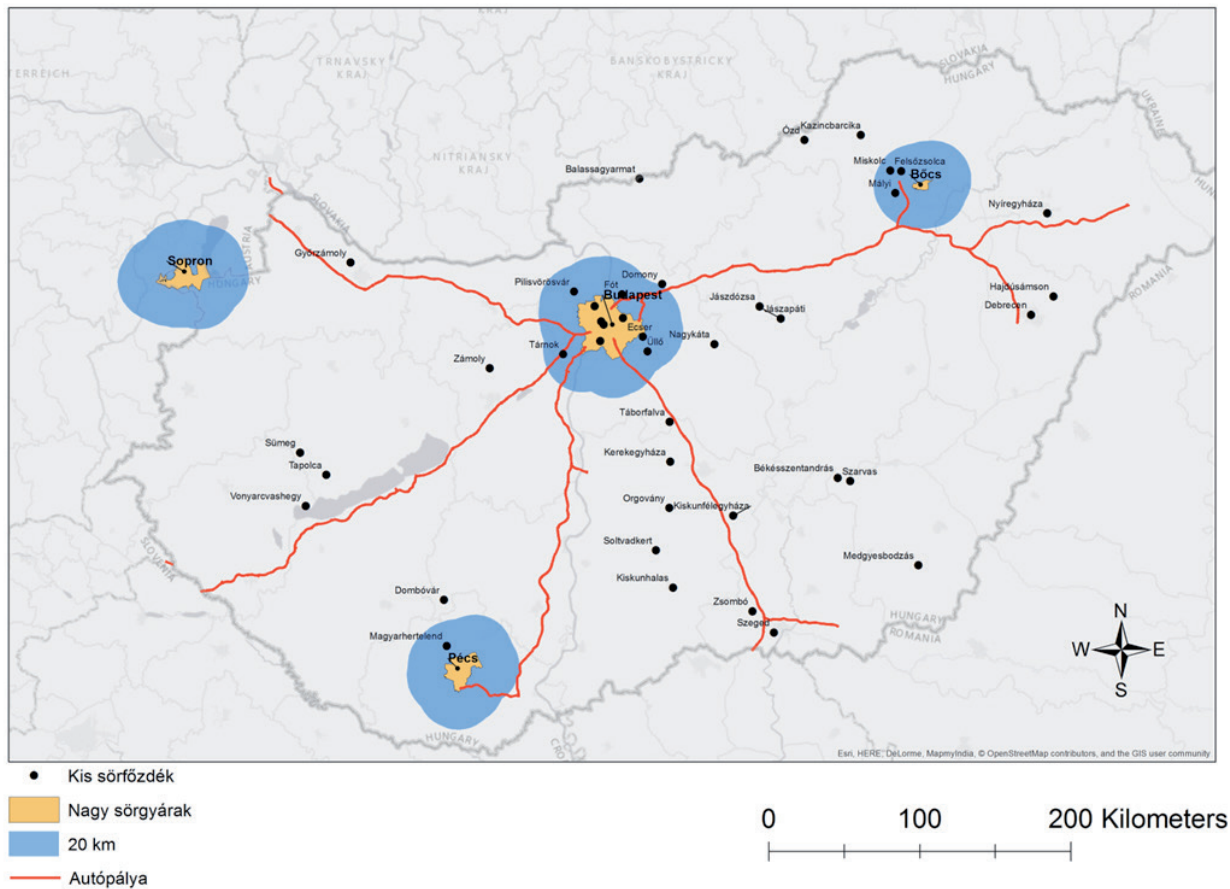


Forrás: saját
Source: own

A következő elképzelésünk az volt, hogy egy sörhöz köthető tematikus út létrehozása kapcsán szükséges lehet a tematikus út egyfajta központi helyeként funkcionáló ismert és elismert nagyüzemre is, így első körben a hazai nagyüzemek köré húztunk egy 20 km-es pufferezónát (4. ábra), melynek segítségével egyből világossá válnak a térképen a kis- és nagyüzemek csomósodási pontjai, gócterületei, melyek egy lehetséges sörút alapjait adhatják.

Meg kell jegyezzük azonban, hogy az általunk megkeresett kisüzemi főzdek tulajdonosai valamilyen elzárkóztak a nagy sörgyárakkal való együttműködéstől, mondván, hogy a nagyüzemi ún. multi-sörök nem azt a minőséget hozzák, mint a kézműves sörök és egy esetleges együttműködéssel a kézműves sörök értéke degradálódna le. Így a legtöbb kézműves sörfőzde tehát elzárkózott a nagy gyárakkal való együttműködéstől, melynek köszönhetően ezt a kutatási irányt elvetettük.

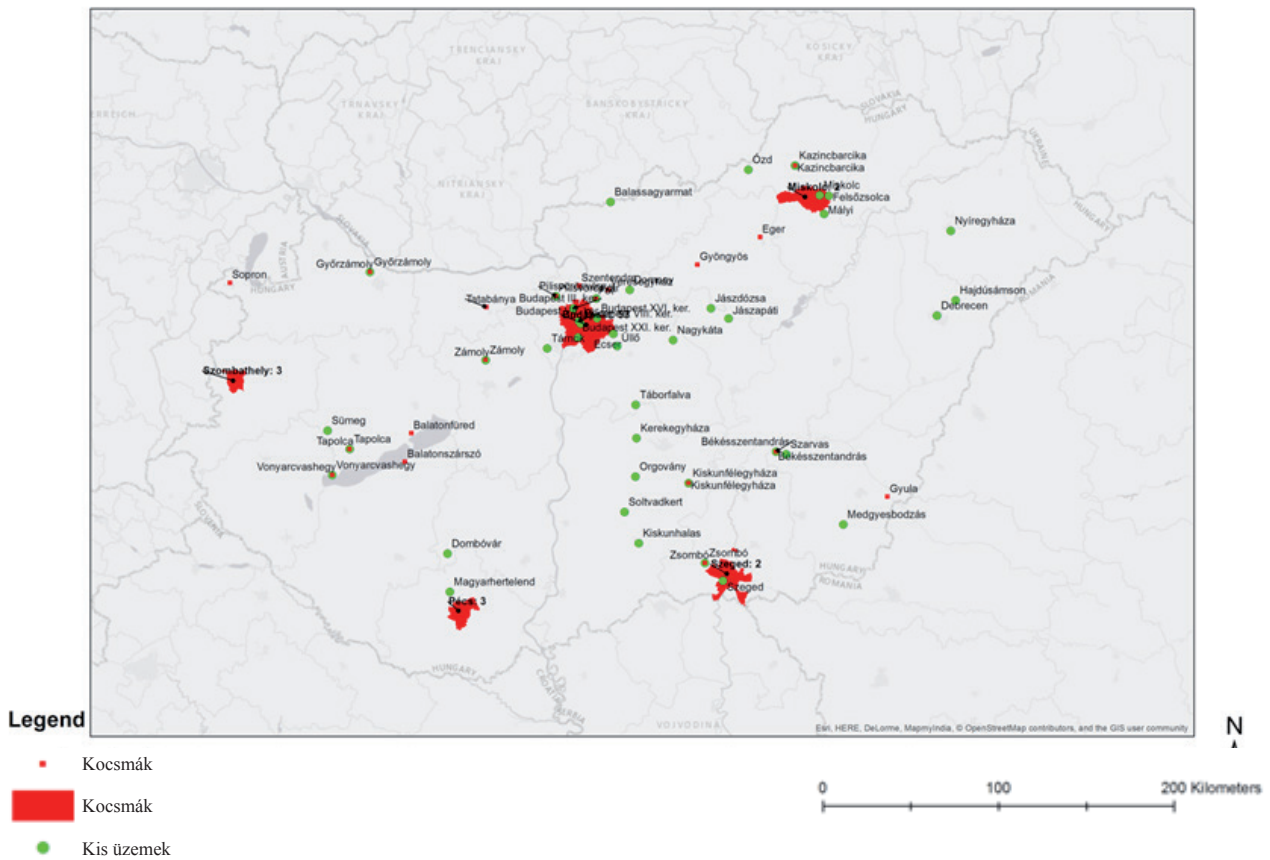
4. ábra: A nagyüzemek köré húzott 20 km-es pufferzóna és a lefedett kisüzemek
 Fig. 4: The 20 km puffer zone around the great scale breweries and the covered small scale breweries



Forrás: saját
 Source: own

Láthatjuk azonban, hogy a kézműves főzdek csak ritka esetszámban mutatnak megfelelő koncentrációt a földrajzi térben. A kutatás továbbá pontosan rávilágított egy hangsúlyos problémára a kisüzemi sörfőzdek szinte mindegyikénél: A kézműves sörfőzők csak ritkán rendelkeznek nagyobb tömeg befogadásra és kóstoltatásra alkalmas helyiséggel. Kézenfekvőnek tűnt tehát, hogy a minősített ivók komoly szerepet játszhatnak a sörút létrehozásának folyamatában (5. ábra).

6. ábra: Minősített ivók és kézműves főzdek Magyarországon 2014-ben
 Fig. 6: Qualified beer houses and craft breweries in Hungary in 2014

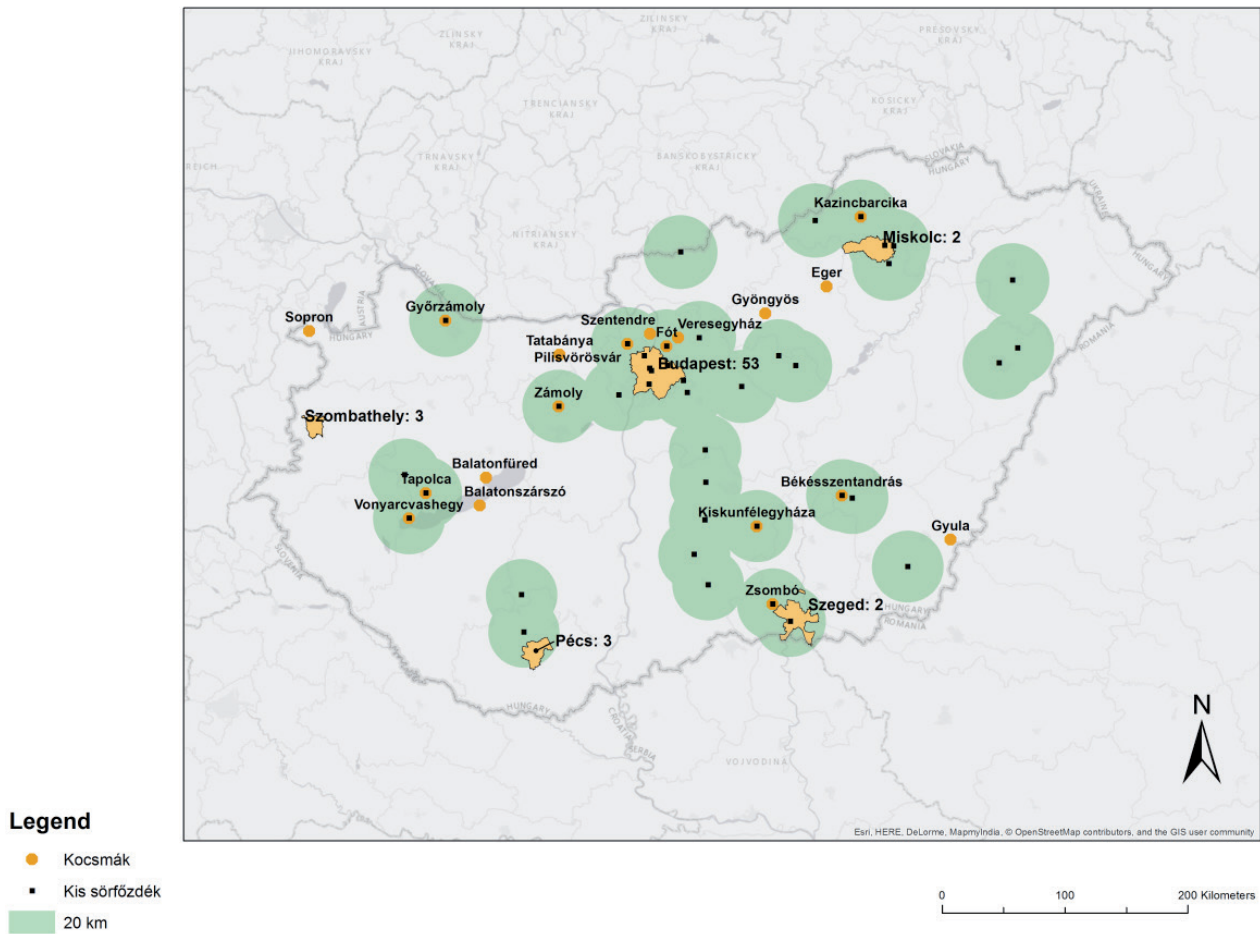


Forrás: saját
 Source: own

A 6. ábrán jól látszik, hogy egyes településeken találunk kis főzdeket, másokon minősített ivókat, viszont csak néhány urbánus területen (és környezetében) van jelen mindkettő.

Ha követjük a német sörút példáját és hozzávetőleg 20 km-es sörutakat próbálunk létrehozni, akkor egészen más képet kapunk. A minősített ivók kiegészítik az általunk elképzelt sörút hiányosságait, helyet biztosítva egyes sörök nagy(obb) közönséggel való kóstoltatására, a magyar sörgyártás, a sörfogyasztás kultúrájának megismertetésére. Ezt az elképzeltet tovább erősíti, hogy a kézműves sörfőzdek és a minősített ivók – primer kutatásaink alapján is – jó kapcsolatot ápolnak egymással, és az is nagyon fontos, hogy az általunk megkérdezett felek pedig kivétel nélkül belemennének egy ilyen jellegű közös együttműködésbe.

7. ábra: Kézműves sörfőzdék köré húzott 20 km-es pufferzóna a minősített ivókkal 2014-ben
 Fig. 7: The 20 km puffer zones around the craft breweries with the qualified beer houses in 2014



Forrás: saját
 Source: own

A 7. ábrán a kézműves sörgyárak köré húztunk egy 20 km-es zónát és megjelenítettük a minősített ivókat is (a későbbiekben természetesen ezen zónákon belül vizsgálni kell az utak adta konkrét távolságokat is). Ebben a megközelítésben a kézműves főzdek játsszák a főszerepet (látványmanufaktúra), így viszont hosszabb túrák kerülnének kialakításra. Fontos szempont továbbá, hogy olyan területeket tudjunk kijelölni, ahol eleve jelen van turizmus.

A 7. ábrán ábrázoltak szerint öt helyen jelöltünk ki potenciális sörutat:

1. *Pécs-Mecsek*: A sörúthoz a dombóvári Kissler Sörfőzde és a magyarhertelendi Kapucinus Sörfőzde tartozik, valamint három pécsi kézműves ivó.
2. *Nyugat-Balaton*: A Nyugat-Balaton sörúthoz a tapolcai Stari Sörfőzde, a vonyarcvashegyi Blonder Sörház és a sümeg-nyírlaki Osterbrau Sörfőzde tartozik. A Nyugat-Balaton sörút szerencsés helyzetben van, mert a tapolcai és vonyarcvashegyi főzde rendelkezik nagyobb létszámú vendég fogadására alkalmas terekkel és ennek a két főzőnek van saját ivója is.
3. *Budapest és környéke*: A fővárosi sörúthoz a Lehmann, a Kaltenberg, a Mister, az Erpé, a Legenda, a Szebeni és a Rizmajer Sörfőzde tartozik Budapestről, de ide tartozik még a Fóti Kézműves Sörfőzde, az ecseri Brandecker Főzde, az üllői Franzberger és tárnoki Bázis Sörfőzde is. A főzők

mellett számos (53) minősített ivó mutathatja be az ország más területein készített kézműves söröket.

4. *Miskolc*: A Miskolc környéki sörúthoz a négy miskolci sörfőzde mellett (Baráthegy, Rauschberg, Gyertyános, Zip's) a Mályi Sörfőzde, a felsőzsolcai Serforrás és a HBH Bajor Sörház tartozik, illetve a két miskolci és az egy kazincbarcikai minősített ivó is.
5. *Szeged*: A Szegedi sörúthoz a Szögedi Sörfőzde és a zombói Fenyves Sörház tartozik. A zombói sörház egyben ivó is, de Szegeden találunk még két minősített ivót is.

Ezek a területek kétségkívül a kézműves sör fogyasztása előretörőben van, egyre növekvő kereslet van tehát a minőségi sörök fogyasztása iránt, jelen vannak a kézműves főzdek és a minősített ivók, a kézműves sörökhöz kapcsolódó rendezvények is itt koncentrálódnak, illetve nem utolsósorban megfelelő kereslet is található, mind a helyi lakosság, mind pedig a látogató, vagy a turistaforgalom kapcsán.

A sikeres működtetés tárgyalásakor fontos azt is kiemelni, hogy ezeken a területeken a már létező turisztikai kínálatot kooperatív módon egészíthetné ki a sörút, így az segíthetné a térségi turizmus jövőbeli megerősödését. Azt a tényt, miszerint egy sörút nem ütné egy közeli, vagy viszonylag közeli borút vagy pálinkaút üzleti érdekeit számos szakember alátámasztotta számunkra, így a tanulmány szerzői is azt vallják, hogy inkább kiegészítenék, mintsem kioltanák egymást (a kérdéskör primer lekutatása egyik további feladatunk).

A KUTATÁS TOVÁBBI IRÁNYAI

A tanulmányban bemutatott kutatás számos további kérdést és kutatási irányt vet fel mind az elmélet, mind pedig a gyakorlati megvalósíthatóság kapcsán.

A kínálati oldalon fontos cél lehet további sörfőzdek megkeresése és motivációik felmérése.

A sörtípusok területiségének vizsgálata, egyes sörfajták térbeli elrendeződésének kérdései ugyan csak izgalmas kutatási téma lehet.

Érdekes felmérni további szolgáltatók bevonásának lehetőségeit is a sörút működtetésébe, üzleteket, viszonteladókat keresni a kézműves sör és a létrehozott sörutak népszerűsítéséhez.

A kutatás legfontosabb folytatási iránya azonban egy valóban működtethető sörút kialakítása lesz, melyhez többek közt szükségesnek látjuk a kézműves sörök marketingjének erősítését, a gasztroutak támogatására irányuló elsősorban EU-s és hazai források felmérését, vagy a kézműves főzdek későbbi hálózatosodási esélyeinek (klaszteresedés) kutatását.

ÖSSZEFOGLALÁS, KÖVETKEZTETÉSEK

Hazánkban a sörrel, mint gasztroturisztikai kínálattal kapcsolatban még nem születtek tudományos írásművek, pedig a sörfogyasztás kultúrája egyre nagyobb teret nyer.

A kutatás egyértelműen rávilágít arra, hogy ma Magyarországon a kézműves sörök fejlődési pályára álltak mind a kínálat, mind pedig a kereslet oldaláról. Közel félszáz kisüzem, több száz fajta sörét kínálja a fogyasztóknak, ellenben a termék meglehetősen nehézkes módon jut el a végső

fogyasztókig, sörkedvelőkig, ezért véleményünk szerint a kézműves sört értékesítő vendéglátóhelyek és üzletek számát mindenképpen növelni kellene.

Az általunk kijelölt potenciális sörutak jól mutatják, hogy vannak olyan területek, ahol a kézműves sör fogyasztásának térbeli sűrűsödési göcai mutathatóak ki, megfelelő alapot szolgáltatva a sörön alapuló tematikus turizmus kialakításának. A térbeli sűrűsödés alapja a kereslet oldaláról indokolható, hiszen a kézműves sörök nem olcsó termékek, így az amúgy rendkívül árérzékeny magyar piacon csak azokon a területeken érdemes/lehet minősített ivót, illetve olyan vendéglátóhelyet nyitni, ahol van fizetőképes vendégkör, ahol szívesen fogyasztanak és – anyagi helyzetükből adódóan – tudnak fogyasztani magasabb minőségű, de drágább sört is. Ezek a helyek hazánkban megítélésünk szerint leginkább a nagyobb városokban, üdülőterületeken jöhetnek létre a piaci jelenlét alapján.

Fontos továbbá megjegyeznünk, hogy megítélésünk szerint sörutakat csak olyan területeken lehet sikeresen létrehozni, ahol a terület eleve rendelkezik turistaforgalommal, a kínálat diverzifikálása pedig jó hívó szó lehet a potenciális turisták számára. A sörút kialakításánál további fontos feltétel, hogy olyan területeket jelöljünk ki, ahol a helyi termékek iránti kereslet élénk.

Ha a fentieket figyelembe véve alakítjuk a hazai kézműves sörök jövőjét, akkor véleményünk szerint a sör képes lesz a hazai tematikus gasztronómiai kínálatot tovább differenciálni és gazdagítani.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AUBERT A. (szerk.) (2006a): Desztináció – építés és – menedzsment. Dél-dunántúli Turizmus Kiskönyvek. Bocz Nyomda, Pécs, 119 p.
- AUBERT A. (szerk.) (2006b): Magyarország idegenforgalma – Szakkönyv és atlasz. Cartographia Tankönyvkiadó, Budapest, 64 p.
- AUBERT A. (szerk.) (2007): A térségi turizmuskutatás és tervezés módszerei, eredményei. PTE-TTK-Földrajzi Intézet, Pécs, 391 p.
- BUJDOSÓ Z. – SZÜCS Cs. (2012a): A new way of gastronomic tourism: Beer tourism. Acta Turistica Nova, 6 (1) pp. 5-20.
- BUJDOSÓ Z. – SZÜCS Cs. (2012b): Beer tourism – from theory to practice. Academica Turistica, 5 (1) pp. 103-111.
- CSAPÓ, J. – JÓNÁS – BERKI, M. – GELÁNYI, N. – MARTON, G. (2010): The Appearance and Role of Ethnic Groups in the Economy of South Transdanubia on the Example of Wine Tourism. The role of the tourism in the territorial development 3: (3) pp. 1-8.
- CSIZMADIA L. – ERDŐSI M. – SZABÓ G. in: ERDŐSI M. – SZABÓ G. (szerk.) 2012: Borturizmus-marketing: Gyakorlati ismeretek. Magyar Borutak Kft., Budapest, 166 p.
- DÁVID L. – KERESKESNÉ MAYER Á. – REMENYIK B. – BUJDOSÓ Z. (2011) A versenyképes gasztroturisztikai termékfejlesztés lehetőségei. In: Liebmann Lajos, Marosvölgyi Béla, Solymos Rezső (szerk.) Innováció a Károly Róbert Főiskolán. Konferencia helye, ideje: Atkár, Magyarország, 2011.02.17 Gyöngyös:Károly Róbert Főiskola, pp. 47-52.
- FORMAN B. (2009): Borturizmus és vidékfejlesztés. A Falu 24 (4) pp. 91-92.
- FREYER, W. (2006): Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Oldenbourg, 568 p.

- GROSS, S. (2011): *Tourismus und Verkehr*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Oldenbourg, 442 p.
- HANUSZ Á. (2008): Pálinka klaszter: „Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei pálinka út”. In: *Tiszteletkötet Dr. Gööz Lajos professzor 80. születésnapjára / szerk. Hanusz Árpád*. – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Természettudományi Főiskolai Kar Turizmus- és Földrajztudományi Intézete, pp. 117-125.
- JÓNÁS – BERKI, M. – CSAPÓ, J. (2008): *The Geographical Basis for the Development of Thematic Routes*. *Geographica Pannonia Nova* 3: (1) pp. 161-173
- MÁTÉ A. (2007): A „Pannon borrégió” borútjainak összehasonlító értékelése. *MODERN GEOGRÁFIA* 4: pp. 1-15.
- MÁTÉ A. (2011): Wine routes in the South Transdanubian Tourism Region. In: Nagy Janka Teodóra, Raffay Zoltán, Béres István, Kurucz Rózsa, Jász Krisztina (szerk.) *Acta Szekszardiensium. Universitas Quinqueecclesiensis, Facultas de Illyés Gyula Nominata. Tom. XIII: Scientific Publications XIII. PTE IGYK. Szekszárd: Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Kar*, pp. 59-72.
- MÁTÉ A. – SZABÓ G. (2012): A borturizmus Magyarországon in: Aubert A. (szerk.) *Magyarország idegenforgalmi földrajza – Szakkönyv és Atlasz. Cartographia Tankönyvkiadó, Budapest*, pp. 42-45.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. (2011): *Az attrakciótól az élményig*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 342 p.
- RICHARDS, G. (szerk.) (2003): *Tourism and gastronomy*. Routledge, London, 235 p.
- STEINECKE, A. (2007): *Kulturtourismus*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Oldenbourg, 362 p.
- SVEN, G. (2011): *Tourismus und Verkehr: Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag, Oldenbourg, 464 p.
- SZABÓ G. 2013: Helyi termékek és terroir termékek, mint attrakciók a turizmusban. In: Gonda Tibor (szerk.) *Domaći okusi – Domaće vrijednosti: gastrokulturno nasljeđe Baranje: Helyi ízek - helyi értékek: gasztrokulturális hagyományok a határ mentén. Local tastes – local values: Gastrocultural traditions along the border*. 136 p. Knezevi Vinogradi: Horvátországi Magyar Vállalkozók Szövetsége, pp. 1-18.
- VÁRHELYI T. (2012): *Borturizmus*. EKF Líceum Kiadó, Eger, 149 p.
- <http://www.bierstrasse.de>
- <http://www.bierland-oberfranken.de>



Gyenezse Péter – Bognár Zita – Bugya Titusz – Morva Tamás

Egy lakóterület-minősítő, többtényezős geoinformatikai modell korlátai és fejlesztési lehetőségei Debrecen példáján

ABSZTRAKT

A cikkben egy, a városok lakóterületének minősítésére használt többtényezős geoinformatikai modell készítési folyamatát, illetve annak jövőbeni fejlesztési lehetőségeit mutatjuk be. Debrecen lakóterületeit minősítettük 25 tényező alapján, amelyhez térbeli adatok gyűjtése mellett kérdőíves felmérést is végeztünk. Az adatokból IDRISI geoinformatikai programmal készítettünk el egy a lakosság véleményét tükröző minősítő térképet. Azonban az ellenőrzéshez használt adatokhoz képest a modell jelentős eltérést mutatott. A cikk második felében megvizsgáltuk, hogyan javíthatunk a modellen, illetve az ellenőrzés módszerén. Megállapítottuk, hogy a jövőben korrigálnunk kell az ellenőrzéshez használt lakásár adatokat a lakások építési idejével, továbbá a „klasszikus” városrészek helyett egységes építési körzeteket kell kijelölni az ellenőrzéshez. Fokozni kell a digitalizálás pontosságát, illetve pontosítani kell a távolsággal változó értékű rétegeken a távolsághatárokat is. Véleményünk szerint a módosítások után a minősítő modell alkalmassá válik további, részletesebb vizsgálatok elvégzésére is.

ABSTRACT

In our paper we demonstrate the process and the future developmental possibilities of a multifactor geoinformatic model which is used to qualify the residential area of cities. We qualified the inhabited areas of Debrecen on the basis of 25 factors for which we collected spatial data and asked a part of the inhabitants to fill up a questionnaire. We prepared a qualifying map from these data with IDRISI geoinformatic programme, which reflected the opinion of the population. However the model showed significant divergence compared to the data which was used for control. In the second half of our study we examined how we could repair the model and the method of control. We found out that in the future we will have to correct the data of the prices of properties with the time of building, furthermore instead of the classic city parts we will have to mark off uniform building units for control. We have to increase the accuracy of digitising, and the distance-limits also have to be refined

on the layers whose values change with distance. In our opinion the qualifying model will be also suitable for processing further, more detailed examinations after the modifications.

Kulcsszavak: település minősítés, lakóterület, geoinformatikai modell, Idrisi, Debrecen

Keywords: qualification of settlement, residential area, geoinformatic model, Idrisi, Debrecen

BEVEZETÉS, CÉLKITŰZÉS

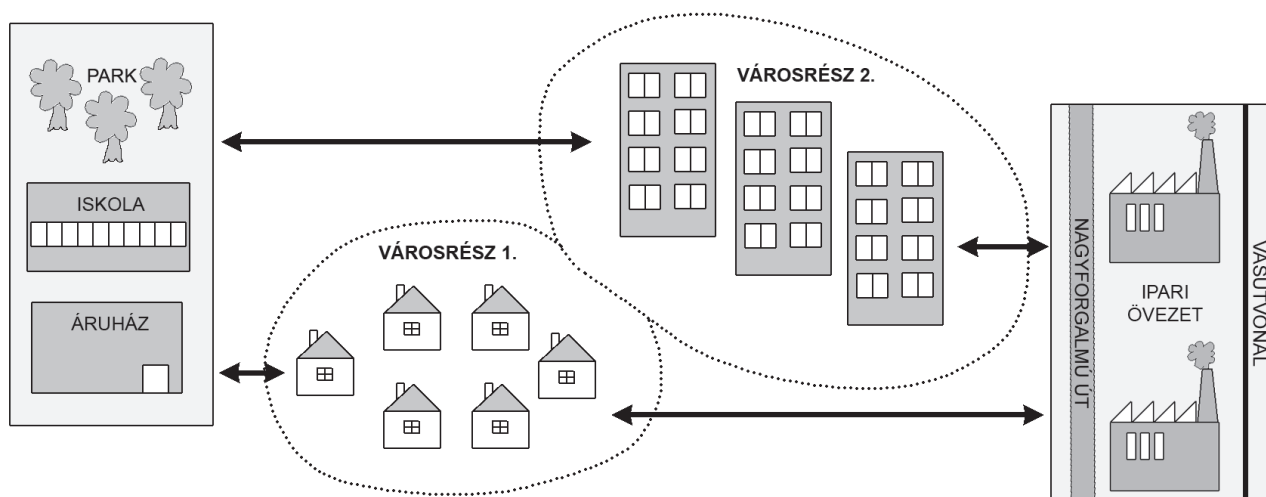
Közismert tény, hogy a városok nem izolált egységek, hanem környezetükkel dinamikus kapcsolatban álló képződmények, melyek az emberi társadalom legösszetettebb termékei. Kialakulásukban és működésükben nagy szerepe van a természeti környezetnek, a társadalmi adottságoknak, vagy gazdasági viszonyoknak. Minden egyes település, így minden egyes város fejlődési lehetőségeit nagymértékben befolyásolja a földrajzi térben elfoglalt pozíciója, illetve a környező objektumokhoz viszonyított helyzete. Az „Ortslage” és a „Verkehrslage” fogalma először Friedrich Ratzelnek a nagyvárosok fekvéséről szóló 1903-as művében bukkan fel (RATZEL, F. 1903). A topográfiai fekvésnek nevezett fogalom annak a térszínnek a sajátosságait írja le, amelyen a település helyet foglal, és amely térrésznek a javait közvetlen munkájával kihasználja. A forgalmi fekvés azt fejezi ki, hogy miféle sajátosságok szabják meg a település elérhetőségét más településekről, vagy tájakról. Ha a topográfiai fekvésből, vagy a forgalmi fekvésből származó előnyöket, vagy hátrányokat kezdjük vizsgálni, akkor már helyi és helyzeti energiákról beszélünk. Ezeket a fogalmakat a magyar településföldrajzban ismert Cholnoky Jenő és Mendöl Tibor használta előszeretettel (MENDÖL T. 1963).

A II. világháború előtt számos geográfus foglalkozott elméleti alapon a települések helyi és helyzeti energiáival, akik közül ki kell emelni Cholnoky Jenő, Fodor Ferenc, Mendöl Tibor és Teleki Pál nevét (CHOLNOKY J. 1918, 1922; FODOR F. 1924; MENDÖL T. 1935, 1936a, 1936b; TELEKI P. 1936). Prinz Gyula Magyarország településformáinak és Európa városainak vizsgálata során igen sok ponton mutat rá a földrajzi energiák településalaprajz formáló hatására (PRINZ GY. 1922, 1923). Győr, Szombathely, Székesfehérvár, Budapest, Kolozsvár, Brassó és más városok helyi és helyzeti energiáit elemezte számos tanulmány (BÁTKY ZS. 1918, CHOLNOKY J. 1915, 1928; KALMÁR G. 1923, KERÉKES Z. 1922, 1923). Ilyen jellegű elemzések a világháború után is megjelentek (pl. DARÁNYI V. – GÁLOSI-KOVÁCS B. 2011, ELEKES T. 2000, 2008, HAJNAL K. et al. 2009, JÓZSA E. 2013, LENNER T. 2008, 2012, LOVÁSZ GY. 1982, MAROSI S. – SZILÁRD J. 1974, PAP N. 2007, RONCZYK L. – TRÓCSÁNYI A. 2006, SZABÓ-KOVÁCS B. – CSAPÓ J. 2006, TÓTH J. 1981, WALLNER E. 1958, 1961, WILHELM Z. 2000, WILHELM Z. – TÉSITS R. 1998). Az utóbbi évtizedben a települési nyilvántartásra és a településkörnyezet összetett értékelésére egyre gyakrabban használnak geoinformatikai módszereket (JAKOBI Á. – ÓNODI ZS. 2012, KOVÁCS Z. et al. 1988, NAGYVÁRADY L. – PIRKHOFFER E. 2008, SZABÓ G. 2001, SZABÓ G. – SZABÓ SZ. 2013, SZABÓ G. – SINGH S.K. – SZABÓ SZ. 2015, TÓZSA I. 2001).

Véleményünk szerint helyi és helyzeti energiák nem csak a kontinensek, országok, tájak, vagy településcsoportok területi szintjén értelmezhetők, hanem kis léptékben, akár egy városon belül is. Például egy üzletközpont, sportcsarnok, oktatási intézmény helyének kijelölésekor általában figyelembe veszik a beruházásra kijelölt telek településen belüli topográfiai és forgalmi fekvését is.

Hasonló módon befolyásolhatják egyes lakóépületek értékét annak fizikai adottságai és a környezetben található oktatási, kulturális, közlekedési, kereskedelmi, vagy ipari létesítmények közelsége. A lakások fizikai állapotából adódó helyi energiák, valamint a településen belüli helyzeti energiák általában döntő hatással vannak az ingatlanok lakosság által kialakított értékére (1. ábra). Ezt az értéket leggyakrabban valamilyen pénznemben adják meg. A lakóingatlan pénzben kifejezett értéke tehát egy összetett index, amely az azt kialakító részletekről nem ad információt. Tanulmányunkban ezen gondolatmenet mentén haladva alakítottunk ki egy olyan geoinformatikai modellt, ami 5 helyi és 20 helyzeti energiaként értelmezhető tényező alapján minősíti a nagyobb városok lakóterületeit.

1. ábra: A helyi és helyzeti energiák elvi értelmezése lakóterületek esetén. Az 1-es városrész az épületek fizikai adottságai, illetve a negatív és pozitív hatású objektumoktól való távolság alapján magasabb értékű, mint a 2-es számú városrész. Figure 1. The principled interpretation of the local and the potential energies in case of residential areas. The value of the city part 1 is higher than that of the city part 2 because of the physical aptitudes of the buildings and the distance from the objects of negative and positive effect



Forrás: Saját forrás
Source: own source

A kutatásunk célja egy olyan soktényezős, geoinformatikai alapú minősítő modell alkalmazhatóságának fejlesztése, amely a települési hatástanulmányok lakóépületekkel foglalkozó részeinek elkészítéséhez nyújthat segítséget. A geoinformatikai modellünk a lakosság véleménye alapján minősíti a lakóterületeket, és megmutatja, hogy melyek a lakosság számára legvonzóbb és legkevésbé vonzó területek. A modell felbontása változtatható, de akár lakóépület szintű vizsgálatokat is lehetővé tesz.

Az elmúlt években több hazai vidéki nagyvárosra is elvégeztük a lakóterületek minősítését (pl. GYENIZSE P. 2009, 2013; GYENIZSE P. – BOGNÁR Z. 2012a, 2012b; GYENIZSE P. et al. 2008, 2014). Jelen cikkünkben a modell alkalmazásának célterülete Debrecen, amely város azért érdekes célpont, mert számos másik vidéki nagyvárossal szemben itt nem működött jól a modellünk. Ezért megvizsgáltuk, hogy milyen okok állhatnak ezen probléma mögött, milyen módon lehet javítani a módszereken, továbbá milyen jövőbeli alkalmazási lehetőségei vannak a most ismertetett minősítő módszernek. Az említett okok miatt ebben a cikkben Debrecen városának történeti és településfejlődési vonatkozásaival nem foglalkozunk részletesen, annak jellegzetességei több szakirodalomban is olvashatók (pl. CSAPÓ T. 2005, KOZMA G. 1989, 1994, 1996, 1998a, 1998b, KOZMA G. et al. 2014, SÁPY L. 1972). Debrecen

tehát csak egyfajta „állatorvosi ló” szerepét fogja betölteni a tanulmányban. Megjegyezzük, hogy csak a Belvárossal „összenőtt” városrészeket tanulmányoztuk, így a területileg elkülönülő (eredetileg általában önálló településekből kialakult) városrészeket kihagytuk a vizsgálatból (2. ábra).

2. ábra: A vizsgált városrészek

1 = Akadémia kert, 4 = Belváros, 5 = Boldogfalvikert, 6 = Burgundia, 7 = Csapó kert, 8 = Csige kert, 9 = Dobozi kert, 11 = Epres kert, 12 = Falóger, 13 = Nagyerdő alja, 14 = Gerébytelep, 16 = Hatvan utcai kert, 17 = Homok kert, 18 = Hőforrás, 19 = Ispotály, 21 = Júliatelep, 22 = Kandia, 23 = Kerekestelep, 24 = Kertváros, 26 = Kincseshegy, 27 = Kondoros, 29 = Köntöskert, 31 = Lencztelep, 32 = Biharikert, 33 = Libakert, 35 = Mesterfalva, 36 = Miklóskapu, 37 = Műhelytelep, 38 = Nagyerdő, 41 = Nagysándortelep, 42 = Nyulas, 43 = Pércsikert, 44 = Péterfia, 45 = Postakert, 47 = Sámsonikert, 48 = Sestakert, 49 = Sóház, 50 = Széchenyikert, 51 = Szentlászlófalva, 53 = Tégláskert, 54 = Tizenhárom város, 55 = Tócoliget, 57 = Tócskert, 58 = Tócsövölgy, 59 = Újkert, 60 = Úrrétje, 61 = Vargakert, 62 = Vénkert, 63 = Veres Péter lakótelep, 64 = Wesselényi, 76 = Lóskúti

Figure 2. The examined city parts.

legend: 1-76 local name of city parts (see above)



Forrás: Saját forrás
Source: own source

ADATGYŰJTÉSI ÉS FELDOLGOZÁSI MÓDSZEREK BEMUTATÁSA

Vizsgált tényezők

A vidéki nagyvárosaink, így Debrecen lakóterületeinek társadalmi megítélés alapján való minősítéséhez többféle objektumtípus feltérképezésére, majd azok társadalmi igények szempontjából történő pontozására volt szükség. Olyan tényezőket választottunk ki, amelyek napi rendszerességgel fontosak lehetnek az emberek többségének, és ezért figyelembe veszik egy esetleges költözés, új lakás választása esetén is. A vizsgált tényezők két részre oszthatók. Egyrészt magára az épületre, lakásra vonatkoznak, másrészt a városokban előforduló legfontosabb oktatási, kulturális, szolgáltatási, közlekedési stb. objektumok távolságára. A vizsgálatból kihagytuk a lakosok többsége által ritkán (havonta, évente) felkeresett objektumokat (pl. városháza, bankok, múzeum, állatkert), vagy a térben sűrűn előforduló objektumokat (pl. telefonfülke, hírlapárus, gépkocsi parkoló, kicsi boltok, kiskocsmák).

A 1. táblázat 1. oszlopában láthatók a felhasznált tényezők és tényezőcsoportok. Az első csoportba konkrétan az épületre vonatkozó tényezők, a második csoportba a tömeg- és egyéni közlekedési lehetőségeket biztosító objektumok, a harmadik csoportba az oktatási és kulturális létesítmények kerültek. A negyedik csoportba a nagyobb kereskedelmi és vendéglátási objektumok, az ötödik csoportba a rekreációra, sportra alkalmas területek és a nagyobb egészségügyi létesítmények tartoznak. A hatodik csoportban három, lakásválasztás esetén negatívnak számító tényező található.

Megjegyezzük, hogy a hegységi és dombsági településeknél a lakóterületről belátható területek látványértékét is figyelembe lehet venni a lakásválasztásnál (GYENIZSE P. et al. 2007, 2013), de a Debrecenhez hasonló síksági városokban ennek kicsi a jelentősége, így ezt most figyelmen kívül hagytuk.

1. táblázat A térbeli objektumokhoz kapcsolt pontszámok és távolságértékek
Table 1. The scores and the distance values which were connected to the spatial objects

Felmért tényezők	Lakosság véleménye alapján kialakított relatív pontszám	Lakosság véleménye alapján kialakított távolsághatár (m)
Lakóépület tulajdonságai:		
1. Az épület anyaga: téglá (vályog, gázbeton)	5.6	–
– vasbeton	-4.1	–
2. Közművek léte (vez. ivóvíz, szennyvízhálózat, elektromos hálózat)	9.6	
3. Fűtés: távfűtés	-0.5	–
egyéni fűtés	5.8	–
4. Felújításra szoruló építészeti, gépészeti részek az épületben	-6.2	–
5. Saját kert megléte	7.0	–
Közlekedés:		
6. Busz-, trolis-, villamosmegálló közelsége	2.8	404
7. Helyi járatú buszpályaudvar közelsége	-1.9	1700
8. Forgalmas főútvonal közelsége	-7.5	1538
9. Vasútállomás közelsége	-2.8	2303
10. Vasútvonal közelsége	-7.0	2193
Oktatás, kultúra:		
11. Bölcsőde, óvoda, általános, vagy középiskola közelsége	1.7	1342
12. A főiskola, vagy egyetem valamely karának közelsége	1.3	3436
13. Templomok közelsége	3.7	1096
14. Belváros közelsége	3.7	1156
Kereskedelem, vendéglátás:		
15. Nagyobb élelmiszerüzletek, élelmiszerpiac közelsége	5.7	586
16. Hipermarketek közelsége	1.7	1077
17. Műszaki, kertészeti, lakberendezési nagyáruházak, drogériák közelsége	-0.9	1362
18. Többfunkciós (Plaza jellegű) üzletközpontok közelsége	1.1	1051
19. Vendéglátóhely, étterem, nagyobb szórakozóhely közelsége	1.2	791
Rekreáció, sport, egészség:		
20. Park / nagyobb zöldterület / vízfelület közelsége	8.6	794
21. Sportpálya (vízi sport is), nagyobb gyermek játszótér közelsége	0.5	1006
22. Kórház, rendelőintézet közelsége	4.9	1996
Ipar, környezet:		
23. Ipari üzemek közelsége	-7.2	5138
24. Nagyobb légszennyező-, zaj- és bűzforrások közelsége	-9.1	5472
25. Hátrányos helyzetű társadalmi rétegek közelsége	-7.5	5017

Forrás: Saját forrás
Source: own source

Attribútum adatok gyűjtése

Mivel a vizsgálat célja nem csak az objektumok térbeli ábrázolása, hanem a lakosságra gyakorolt hatásának felmérése, ezért megfelelő pontrendszert kellett kialakítani minden egyes objektumtípushoz. A pontrendszer alapját egy 2009-2012 között a magyar vidéki nagyvárosokban elvégzett kérdőíves felmérés teremtette meg. Az egyes vidéki nagyvárosokban a lakosság 1 vagy 2 ezrelékének kértük ki a véleményét, amely Debrecen esetében 209 főt jelentett. A lakóközvet és korcsoport szerint célzottan végzett felmérés során az egyes objektumtípusok, illetve lakóközveteti jellemzők fontosságát mértük fel a lakosság körében. A felvételezést a városok három-négy forgalmas pontján végeztük (pl. városcentrum, buszpályaudvarok). Debrecen esetében ez négy helyszínen történt: 1. Kálvin tér – Kölcsey Közpon, 2. Nagyállomás, 3. Doberdó utca, 4. Segner tér. Mindegyik ponton egyenlő számú, lehetőleg a környéken lakó ember véleményét kérdeztük meg. A felmérés három korcsoportot érintett: a 18-40 év közöttieket, a 41-60 év közöttieket, és a 60 év fölöttieket. A korcsoportonként megkérdezett lakosok száma a város lakosságán belüli részarányukhoz igazodott, a megkérdezettek kiválasztása véletlenszerűen zajlott. A 18 év alattiak azért nem kerültek be a vizsgálatba, mert ez a korosztály (ritka kivételtől eltekintve) még nem jutott el a családalapításhoz és lakásvásárláshoz, azaz jelenlegi véleményük nem mérvadó a lakóközvetet minősítése szempontjából.

A kérdőíves felmérés során azt mértük fel, hogy az 1. táblázatban felsorolt 25 db tényező mennyire fontos a válaszadók számára. A feltett kérdés a következő volt: „Milyen mértékben befolyásolná az Ön választását az alábbi tényezők, amennyiben jelenlegi lakhelyéről el kívánna költözni? Kérem, pontozza az alábbi tényezőket.” A meghatározott tulajdonságú objektumok megítélése részben azok helyben való megléte, részben az azoktól való távolság alapján zajlott. A válaszadó ötféle pontszámot adhatott egy-egy objektumtípusnak: -2 (igen hátrányos), -1 (kissé hátrányos), 0 (semleges), 1 (kedvező), 2 (igen vonzó). A negatív pontszámokra főleg a pszichológiai hatás, tehát a jobb megítélhetőség miatt volt szükség.

A kérdőíves kiértékelése során kigyűjtöttük, hogy hány -2-es, -1-es, 0-ás, 1-es, illetve 2-es pontszámot kapott egy-egy objektumtípus. Ezután az adatokat MS Excel-ben dolgoztuk fel, melynek során összesoroztuk a szavazatok számát az adott pontszámmal. Így egy -418 és +418 közötti értéket kaptunk minden esetben (Elvi minimum minden tényezőnél 209-szer -2, azaz -418 relatív pont, elvi maximum 209-szer +2, azaz +418 relatív pont volt, de ezeket a szélső értékeket egyik tényező sem érte el.). Mivel az elemzés végén a nagyszámú réteg összegzéséből kapott eredmény rétegen meglehetősen magas pontértékek alakultak volna ki (-10450 pont és +10450 pont között), ezért az elemzéshez használt pontszámokat átszámoltuk -10 és +10 közötti intervallumba (1. táblázat 2. oszlop).

A 25 felhasznált tényező esetén, a szavazás eredményétől függően, -250 és 0, valamint 0 és +250 relatív pont között is lehetett volna az elméletileg elérhető minimum és maximum. A cikkben ismertett kérdőíves felmérés eredményei csak a felmérés időpontjára vonatkoznak. Az ez alapján kialakított relatív pontszámaink elvileg -54,7 minimális és +64,9 maximális relatív pont közötti értéket tesznek lehetővé a minősítő térképünk minden képelemén.

Térbeli adatok gyűjtése és a távolsághatárok kialakítása

A vizsgálatba olyan tényezőket vontunk be, amelyekhez földrajzi koordinátával jellemezhető objektum kapcsolható. Erre azért volt szükség, mert a feldolgozást GIS programmal végeztük, és a munka végeredménye egy minősítő térkép lett. Az 1. táblázat 1. oszlopában felsorolt tényezőkhöz pont, vonal vagy poligon alakzatokat rendeltünk.

A magyar vidéki nagyvárosokban 2011-2014 között terepbejárással, elsődleges adatgyűjtési módszerrel gyűjtöttünk adatokat a pusztuló, rekultivációra szoruló épületekről, a hátrányos helyzetű társadalmi elemek jelenlétéről, a bizonytalan fekvésű intézmények, szolgáltató egységek pozíciójáról.

Másodlagos adatgyűjtési módszerrel analóg és digitális térképekről, valamint Google Earth műholdképek alapján vektorizáltuk a lakóépületeket, ipari- és sportlétesítményeket, közlekedési útvonalakat, valamint a parkokat. Interneten kerestük meg az oktatási, kulturális, egészségügyi és szolgáltató létesítmények pontos címét. Nagy segítségünkre volt egyes épületek azonosításában a Google Earth street view funkciója is.

Összesen 909 db pont, 167 db vonal és 531 db poligon objektumot vektorizáltunk a 27 db rétegen (3. ábra).

3. ábra: A felmért térbeli objektumok megjelenítése térképen, pont (1), vonal (2) és poligon (3) formában
Figure 3. The representation of the measured spatial objects on map in point (1), line (2), and polygon (3) format



Forrás: Saját forrás
Source: own source

A felmérés után létrehozott térinformatikai rétegek többsége távolsággal arányosan súlyozott, azaz a fontosabb oktatási, kulturális, kereskedelmi stb. létesítményektől mért távolság alapján minősíti Debrecen lakott területét. A vizsgált tényezők pozitív, vagy negatív hatása a távolsággal arányosan gyengül, majd egy bizonyos távolság után megszűnik. Ezért fontos volt megállapítani az egyes tényezők hatásának térbeli korlátait is. Ehhez felmértük a kérdőívezés során a lakosság véleményét, és ezek felhasználásával kiszámoltuk tényezőnként az átlagos távolsághatárt (1. táblázat 3. oszlop). A kérdőíves felmérésnél a válaszadóktól az általuk gyalog, vagy járművön megtett távolságot kérdeztük, mert azt elvileg jobban meg tudják becsülni.

Adatok feldolgozása GIS programmal

Alaptérképünk 1:10 000 méretarányú, EOY vetületű polgári térkép volt, amelyet scanneltünk és georeferáltunk. Ezen vektorizáltuk a Debrecen területén felmért pont, vonal és poligon objektumokat a Cartalinx program segítségével. A minősítő modell elkészítéséhez IDRISI geoinformatikai programot használtunk. A vektoros adatokat IDRISI programban raszterizáltuk, mivel a távolsággal súlyozott rétegek kialakítására és a velük való számolásra a raszteres rétegek alkalmasabbak. A raszteres rétegek pixelméretét 10x10 méterben határoztuk meg a számítás felgyorsítása miatt. Ez a felbontás még megfelelően részletes, akár telek-szintű lekérdezést is lehetővé tesz, de kiküszöböli a kisebb digitalizálási hibákat. Az egyes tényezőknek megfeleltethető rétegek kialakítása után az Image Calculator modulban összeadtuk az 5 db, csak lakóterületek területét súlyozó, és a 20 db távolsággal súlyozott réteget.

EREDMÉNYEK: A MODELL PROBLÉMÁI DEBRECEN ESETÉBEN ÉS EZEK ORVOSLÁSI LEHETŐSÉGEI

A minősítő térkép elkészítése és értelmezése

A minősítő térkép készítéséhez 25 réteg kialakítására és összegzésére volt szükségünk. A relatív pontérték megadása és a hatótávolság beállítása több lépésben zajlott. Legegyszerűbben az élesen lehatárolt objektumokra (lakóterületekre) vonatkozó tényezők pontszámát tudtuk megadni újrasztyalizálással. Abban az esetben, amikor az objektumtól mért távolság is fontos volt, összetettebb módon lehetett csak megadni a pontszámokat. Elkészítettünk egy olyan réteget, amin az objektumtól távolodva növekvő távolság-értéket kaptak a pixelek. Utána a Reclass modullal megadtuk a hatótávolságot. Majd az Image Calculator modullal ezt a távolságot alakítottuk át a felmérés során kapott pontértékekké. Az átalakítás után, ha a pontszám pozitív volt, akkor az objektumtól távolodva lineárisan csökkent, ha negatív, akkor az objektumtól távolodva lineárisan nőtt a képelemek értéke a meghatározott távolsághatárig.

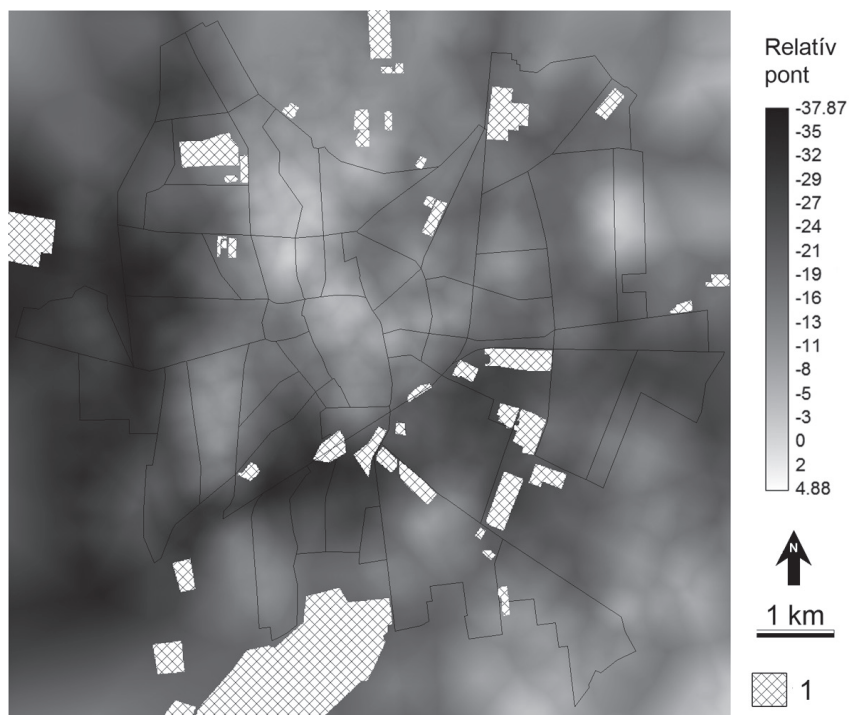
A következő lépésben külön-külön összegeztük az élesen lehatárolt objektumokat tartalmazó, illetve a távolsággal változó értékű rétegeket. Az első esetben a minimum értéket (5 pont) a panel épületek, a maximum értéket (28 pont) a családi házas lakórészek döntő többsége kapta (4. ábra). A második esetben a lakóterületeken a legalacsonyabb pontszámokat az iparterületekhez és vasúthoz közeli részek, a legmagasabbakat Vénkert, Libakert, valamint a Veres Péter úti lakótelep egyes részei kapták (5. ábra).

4. ábra: Az élesen lehatárolt rétegek összege
Figure 4. The sum of the layers which contain objects with sharp boundary



Forrás: Saját forrás
Source: own source

5. ábra: A távolság függvényében változó rétegek összegzésének eredménye
(1 = zárt területek, amelyeken gyalog sem lehet átmenni)
Figure 5. The result of the summation of the layers whose values are distance-dependent
(1 = closed areas, which cannot be crossed either on foot)

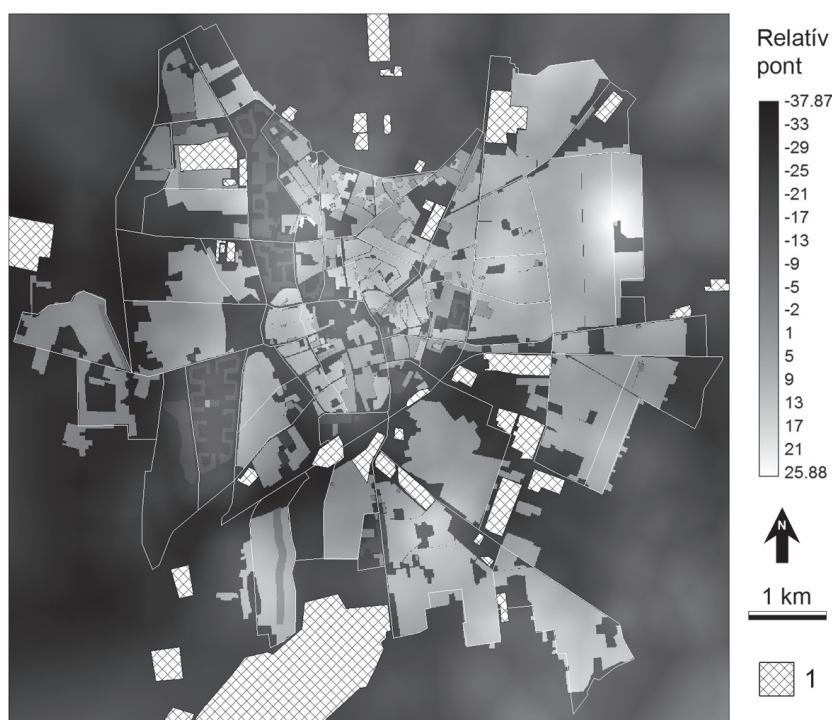


Forrás: Saját forrás
Source: own source

Az élesen lehatárolt objektumokat mutató és a távolsággal változó értékű rétegek összeadásával kaptuk meg Debrecen lakott területének minősítő térképét (6. ábra). Ezen az ábrán nem csak a lakóterületek, hanem a környező beépített és nem beépített részek is szerepelnek. Az utóbbiak alacsonyabb pontszámmal, mert ott csak a távolságtól függő rétegek hatása érvényesül. Számunkra most csak a lakóterületek voltak fontosak, így elkészítettük a kizárólag lakóterületeket mutató minősítő térképet is (7. ábra). Erről leolvasható, hogy a lakóterületek határain belül hogyan befolyásolják a lakások értékét a távolsághatáros tényezők. Megfigyelhető, hogy egy nagyobb háztömb két vége között is jelentősen változhat a lakóterület értéke. A modell eredménye szerint a legalacsonyabb pontszámmal Vargakert, Tócovölgy, Ispotály és Akadémiakert panel tömbházainak egyes területei rendelkeznek. A legmagasabb pontszámot a Veres Péter úti lakótelep, Gerébytelep és Sestakert egyes háztömbjei érték el.

6. ábra: Debrecen és környékének a lakosság véleménye alapján kialakított minősítő térképe
(1 = zárt területek, amelyeken gyalog sem lehet átmenni)

Figure 6. The qualifying map of Debrecen and its surroundings based on the opinion of the inhabitants
(1 = closed areas, which cannot be crossed either on foot)



Forrás: Saját forrás
Source: own source

7. ábra: Csak lakóterületeket mutató minősítő térkép
Figure 7. The qualifying map which shows only the inhabited areas



Forrás: Saját forrás
Source: own source

A minősítő térkép ellenőrzése

A modell eredményeinek ellenőrzését kétféle módon is elvégeztük.

Egyrészt kérdőíves felmérés során megkérdeztük a válaszadókat, hogy melyik városrészbe költöznének szívesen, vagy sem a városon belül. Több negatív és pozitív választ is kértünk minden válaszadótól. (A cikkben a városrészekre eső pozitív szavazatokra mint „igen” szavazatokra fogunk hivatkozni a későbbiekben.)

Másrészt lakásárakat gyűjtöttünk, és ezekből városrészenként átlagos lakásárat számoltunk ki. A lakásár a lakóterületekre vonatkozó olyan mutatónak tekinthető, ami pénzben kifejezett érték alapján minősíti az adott területet. Először terepbejárás, várostérképek, valamint a Google Earth műholdképei és utcaképei alapján elkészítettünk egy térképet, ami a város lakóépületeit mutatja négy kategóriába sorolva: családi ház, sorház, téglá tömbház és panel tömbház (8. ábra). Ezek más-más előnyökkel és hátrányokkal rendelkező épülettípusok, más-más átlagos négyzetméter árakkal. A lakásár adatokat internetes lakáshirdetések gyűjtésével végeztük. A különböző lakástípusokra városrészenként átlagos árat számoltunk ki (9. ábra). Geoinformatikai programmal kiszámoltuk az egyes városrészekben a különböző lakástípusok területi részarányát, majd ennek figyelembe vételével területileg súlyozott átlagos lakásárat vezettünk le minden városrészsre.

8. ábra: Debrecen lakóépület típusai
(1 = családi ház; 2 = sorház; 3 = téglá tömbház; 4 = panel tömbház)

Figure 8. The building types in Debrecen
(1 = detached house; 2 = terraced house; 3 = storeyed house made from brick; 4 = prefabricated house)



Forrás: Saját forrás
Source: own source

9. ábra: Lakásárak városrészenként és lakóépület típusokként
Figure 9. The prices of properties according to city parts and building types

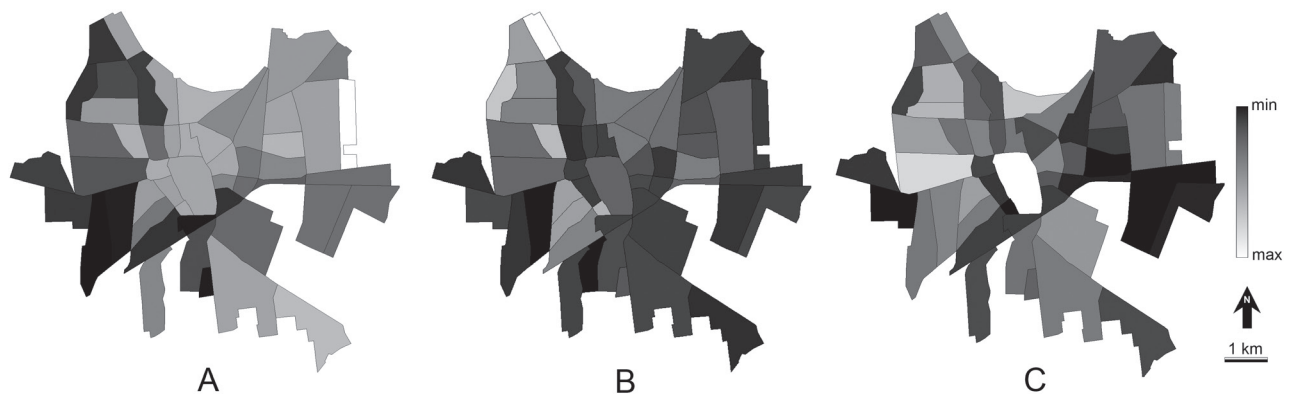


Forrás: Saját forrás
Source: own source

A minősítő térképünk és az átlagos lakásárát, valamint az „igen” szavazatok számarányát mutató ellenőrző térképeink felbontása jelentősen különbözött, ezért a minősítő térkép felbontását csökkenteni kellett városrész-felbontására. Ehhez városrészenként átlagoltuk a modellünk által adott relatív pontszámokat. Ezzel a három térkép összehasonlíthatóvá vált vizuálisan és számszerűen is.

A 10. ábrán egyértelműen látszik vizuális összehasonlítással, hogy a minősítő modellből kapott városrész-szintű adatok és az ellenőrző térképek megjelenése meglehetősen eltér egymástól. Mivel mindegyik adatsor más mértékegységet és skálát használ, ezért az összehasonlíthatóságot úgy oldottuk meg, hogy az elért minimális és maximális értékek függvényében színeztük az adatokat. Már ezeken a térképeken is megfigyelhető az a jelenség, hogy a modell szerint a város nyugati oldala jelentősen átlag alatti pontokat kapott, ami egyáltalán nem tükröződik az ellenőrzésre használt rétegeken.

10. ábra: Debrecen városrészeinek modellből kapott átlagpontjai (A), átlagos lakásárjai (B) és a lakosság által rájuk adott „igen” szavazatok arányai (C)
Figure 10. The average scores – which were got from the model – (A), the average prices of property (B) and the proportions of „yes” votes (C) of the city parts of Debrecen



Forrás: Saját forrás
Source: own source

A vizuális mellett számszerű összehasonlítást is végeztünk. Egyrészt normalizáltuk a modellből kapott és a lakásárakból számolt városrész-átlagértékeket úgy, hogy mindkettő értékeit átszámoltuk 0 és 100% közé, ahol a legalacsonyabb pontszám volt a 0%, a legmagasabb a 100%. Másrészt kiszámoltuk a városrészek átlagpontszámainak a városi átlagtól mért eltérését. A modell értékeit és a lakásárakból kapott értékeket kivontuk egymásból, így megkaptuk a városrész szintű eltéréseket mind a két összehasonlítási módszerrel. A könnyebb értelmezés érdekében az eltérés nagysága alapján osztályokba soroltuk a városrészeket (11. ábra). Mind a két statisztikai módszer azt mutatja, hogy a modell a nyugati városrészeket 25%-nál nagyobb mértékben alábecsüli, míg a keletieket ugyanilyen mértékben felülbecsüli a lakásárakhoz képest. Kisebbségben vannak azok a városrészek, amelyek esetében a modell pontosnak tekinthető, vagy legalábbis nincs 25%-nál nagyobb eltérés.

A városrész szintű összehasonlítás után korreláció számítást is végeztünk a városrészi szintű adatok felhasználásával. Először kiszámoltuk a modell adatsora és a lakásár adatsora közötti kapcsolat erősségét, amire $r=+0,16$ -ot kaptunk. Ugyanezen számítás a modell pontszámait és városrészekre leadott „igen” szavazatok között $r=+0,12$ -es korrelációt adott. Ezek az értékek azt mutatják, hogy a modell és az ellenőrzésre használt adatok között nincs kapcsolat. Elgondolkodtató azonban az a tény, hogy az

ellenőrzésre használt átlagos lakásár, illetve „igen” szavazatok számát mutató adatsorok között sincs számottevő kapcsolat a korreláció számítás szerint ($r=+0,22$), azaz el kell gondolkodni azon, hogy ezek valóban alkalmasak-e ebben a formában a modell validálására.

11. ábra: A modellből kapott városrész pontszámok és a lakásárak városrészenkénti összehasonlítása
(A = városi átlagtól való eltérések különbsége; B = minimum (0) és maximum (100) skálán való összehasonlítás;
1 = a modell 25%-nál jobban alábecsül; 2 = -25 és +25% közötti eltérés, 3 = a modell 25%-nál jobban felülértékel)

Figure 11. The comparison of the scores – which were derived from the model – of city parts with the prices of property of city parts

(A = the divergences from the city average; B = the comparison on a scale of 0 (minimum) - 100 (maximum); 1 = the model underestimates with more than 25%; 2 = the divergence is between -25 and +25%; 3 = the model overestimates with more than 25%)



Forrás: Saját forrás
Source: own source

A modell javítási lehetőségei és a jövőbeni kutatási tervek

Az előző fejezetben megjelölt problémák két forrásból eredhetnek, ezért nagyító alá vesszük egyrészt az ellenőrzésre használt adatok alkalmazhatóságát, másrészt átgondoljuk a lakóterületeket minősítő többtényezős geoinformatikai modell készítési folyamatát is.

Az ellenőrző adatok javítási lehetőségei

Az ellenőrzésre használt adatok korlátaira két momentum is utal. Az első, hogy nagyon gyenge közöttük a korreláció, pedig a logikus gondolkodás azt diktálná, hogy a megkérdezett embereknek többségében a magasabb presztízsű és így magasabb lakásárú városrészekre kellene adniuk „igen” szavazataikat. A második kétséget az ébresztette bennünk, hogy kikértük a modellről egy Debrecen településföldrajzát ismerő szakember véleményét, aki úgy nyilatkozott, hogy szerinte a minősítő térkép nem rossz, sőt viszonylag pontosan tükrözi a városon belüli hagyományos lakóterületi értékrendet. Eszerint a nyugati részek a nagyszámú ipari üzem és a panel lakótömbök miatt kevésbé vonzóak, mint a többségében kertvárosi jellegű keleti részek. Véleménye szerint ebben a megosztásban csak az utóbbi másfél évtizedben hozott némi változást az északnyugati területeken megfigyelhető családi-

sor- és tömblakások építése. Ezek alapján felmerül a gyanú, hogy a modell ellenőrzésére használt lakásárakat a nagyszámú új lakásépítés torzítja. Debrecen nyugati részén, Tócoliget, Úrrétje, Akadémia kert, vagy Nyulas városrészek, valamint a Fészek- és Liget-lakópark (hozzá számítva a Bán Imre utca környékét) területén átlagon felüli számban építettek és hirdettek eladásra új építésű, ezért magas négyzetméter árú lakásokat az utóbbi időben. Megállapíthatjuk tehát, hogy az ellenőrző módszerhez kapcsolódó fontos jövőbeni feladat, hogy a lakásárakat korrigálni kell az építés időpontjával, vagy legalábbis az ezekből adódó szélsőségeket csökkenteni kell.

Az ellenőrzésre használt adatok következő problémájának látjuk, hogy nem egyforma megbízhatóságúak. Ezek közül a lakásárakat tartjuk a valósághoz közelebb állónak, illetve úgy látjuk, hogy ebben van kisebb hibalehetőség (ami az előbb leírtak szerint részben korrigálható is). A jövőben tehát ezen adatok gyűjtésének és felhasználhatóságának javítását tűzzük ki célul. Az „igen” szavazatok felhasználási lehetőségét az is korlátozza, hogy ezek csak városrész felbontásúak lehetnek. Az átlagos városlakó térbeli tájékozódási képessége és a kérdőíves felmérésben résztvevők türelme csak ezt teszi lehetővé. A következő problémát éppen ezek a „klasszikus” városrészhatárok jelentik a modell ellenőrzése során.

Debrecen, de még inkább Nyíregyháza esetén megfigyelhető, hogy az elmúlt fél évszázadban jelenős átépítések zajlottak a belső városrészekben. Ennek során az eredetileg többé-kevésbé egységes építészeti stílussal bíró városrészek vegyessé váltak. Debrecenben különböző korú és típusú lakóépületek – vizsgálat szempontjából – zavaró keveredése a Belvárosban és a környező városrészekben a legjellemzőbb, de ettől északra és délre is találunk rá példákat (Újkert, Sestakert, Nagyerdő, Nagyerdőalja, Sámsonikert, Péterfia, Vénkert, Burgundia, Dobozikert, Kandia, Epreskert, Kerekestelep, Ispotály, Vargakert). Ezeken a városrészekben általában családi házak és tömbházak osztoznak. Ez egyrészt megzavarja a kérdőíves felmérés során a válaszadókat, másrészt lecsökkenti a városrészek közötti átlagos lakásár-különbségeket. A problémát valószínűleg az egységes építészeti adottságú, de mesterséges határvonalú körzetek kijelölése oldja majd meg, amelyek nem alkalmazkodnak a „klasszikus” városrészekhez. Ma már az Internetről nagy számban gyűjthetők utca szintű lakásárak, amelyek legtöbb esetben a „klasszikus” városrészeknél kisebb kiterjedésű lakóterületi egységek átlagos lakásárának kiszámítását is lehetővé teszik. Azonban ezek sem jelentenek megoldást a debreceni Belvároshoz hasonló városrészek esetében, ahol az épületek tulajdonságai rendkívül nagy mozaikosságot mutatnak, ezért a nagyobb, egységes lakórészek kijelölése lehetetlennek tűnik.

A modell javítási lehetőségei

Egy modell pontossága nagymértékben függ az összegyűjtött térbeli és attribútum adatok mennyiségétől és minőségétől.

A térbeli adat-felvételezés pontossági problémája visszaatal az ellenőrzésre használt átlagos lakásárakra. Amennyiben az „igen” szavazatok helyett a lakásárakat használjuk ellenőrzésre, akkor a lakóépületek alaprajz pontosságú digitalizálására van szükség, mert a különböző lakástípusoknak a városrészekben, vagy építészeti egységeken belüli területi arányát csak így lehet pontosan megadni. Ez abban az esetben különösen fontos, ha nem tudunk kijelölni teljesen egységes építészeti adottságú mesterséges körzeteket. Az alaprajz pontosságú megjelenítés természetesen csak közelítőleg igaz a

raszteres geoinformatikai rétegeken. Amennyiben a lakóépületek, illetve a nem lakott területek térbeli elkülönítése pontosabb lesz, akkor geoinformatikai programban leválogathatók lesznek a modelltől azok a jelenleg beépítetlen területek is, amelyek távolsággal változó pontszáma (azaz helyzeti energiája) magas és ezért a jövőben ott épített lakóház vonzóbb lehet a lakosság számára, mint egy más területen épített azonos típusú épület. A jövőben ezzel a módszerrel tervezzük megvizsgálni és minősíteni a nagyvárosok belső területein fekvő, barna mezőnek minősülő területeket.

Az épületeken kívül számos pontként, vonalként és poligonként megjelenített térbeli objektumot is felmértünk. Úgy gondoljuk, hogy ezek térbeli pontossága kielégíti a raszteres modell követelményeit. A felvett objektumtípusok száma azonban még növelhető a helyi sajátosságok figyelembe vételével. Ez azonban már átvezet minket az attribútum adatok gyűjtéséhez.

A kérdőíves felmérések során megkérdeztük a lakosságot arról is, hogy milyen további kereskedelmi, szolgáltató, oktatási, vagy kulturális létesítmény befolyásolná jelentősen a költözését, illetve lakásválasztását, de csak egy széles körben megjelenő igény merült fel, mégpedig a munkahely közelsége. Ez azonban a válaszadók többsége esetén eltérő helyen található, így ezt a kérdést eddig nem tudtuk bevonni a vizsgálatba. A jövőben azonban tervezzük olyan kérdőíves felmérés lebonyolítását is, amelynek alanyai ugyanannál a nagyvállalatnál dolgoznak, így az említett szempont is bevonható lesz a vizsgálatba. A kutatás eredményei valószínűleg érdekesek lehetnek majd az adott vállalat menedzsmentjének is.

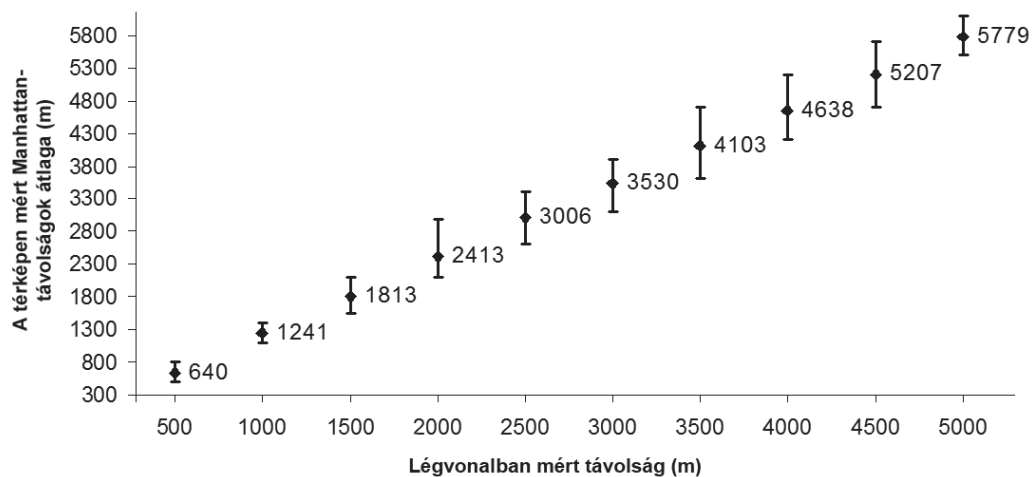
Az attribútum adatok gyűjtését az említett kérdőíves felméréssel végeztük el minden vidéki nagyváros esetében. A felmérés során a nagyobb városok lakosságának 1, a kisebbek lakosságának 2 ezrelékének véleményét kértük ki az 1. táblázat 1. oszlopában bemutatott tényezőkről. Felmerülhet a kérdés, hogy nincs-e szükség nagyobb számú ember megkérdezésére. Minden bizonnyal egy nagyobb mintavétel pontosítaná a relatív pontszámok és más felmért tényezők értékét. Kérdés azonban, hogy milyen mértékben. 2012-ben Pécsen végeztünk egy 2 ezreléket érintő újabb kérdőíves felmérést. Ez voltaképpen két egymást követő 1+1 ezrelékes felmérés volt, amelyek adatait összehasonlítottuk és megállapítottuk, hogy a vizsgált tényezőkhöz tartozó relatív pontszámokban általában 1-2 pontnyi eltérés volt csak megfigyelhető. Ezek alapján elmondható, hogy a modellünk működéséhez általában elegendő a lakosság 1-2 ezrelékének megkérdezése, amennyiben az az alapvető szabályok betartásával, megfelelő térbeli mintavételezéssel és korösszetétellel történik.

A relatív pontszámokon kívül kérdőíves felméréssel gyűjtöttünk adatokat egyes távolsággal változó értékű tényezők hatótávolságáról is (1. táblázat 3. oszlop). A válaszadóktól az általuk gyalog, vagy járművön megtett távolságot kérdeztük meg, mert azt elvileg jobban meg tudják becsülni, mint a légvonalban mért távolságot. Azonban problémaként merült fel az utcai megkérdezések során, hogy a hétköznapi emberek többsége igen pontatlanul tudja megbecsülni a távolságokat, még akkor is, ha térképet használ, így a kapott adatok igen nagy szórást mutattak, tehát az átlagértékük is megtévesztő lehet. A lakosság véleményét tükröző távolsághatárok esetében megfigyelhető, hogy a kellemetlenek, negatív hatásúnak ítélt objektumoktól minél messzebb szeretne lakni mindenki, ami azok hatótávolságának irreálisan nagyra növekedését eredményezte. Ezen probléma kiküszöbölését valószínűleg egy települési szakértőkből álló csoport véleményének kikérése és egy ún. szakértői távolsághatár kialakítása teszi majd lehetővé.

A korábbi vizsgálataink során a távolsággal változó tényezők távolsághatárainak kialakításakor légvonalban mért értékeket használtunk. A legtöbb vizsgált faktor hatótávolságát azonban befolyásolja a zártnak tekinthető lakótömbök, gyártelepek stb. elhelyezkedése, amely legtöbbször lehetetlenné teszi a városokban a két pont közötti egyenes vonalban történő közlekedést. Debrecen lakóterületeinek minősítése során már figyelembe vettük a legnagyobb zárt területek hatását, amelyek átlagemberek számára nem átjárhatóak és amelyek mérete általában jelentősen meghaladja egy-egy háztömb méretét. Ezt a problémát az elemzéshez használt IDRISI szoftver Cost grow moduljával küszöböltük ki, amely az objektumoktól mért távolságvértékek kiszámításánál figyelembe veszi a betáplált akadályokat is.

A jövőben azonban figyelembe kívánjuk venni a minősítő rétegek kialakításakor a gyalog, vagy valamilyen járművel bejárható utcák és terek hálózatának a távolsághatárokra gyakorolt hatását is, az ún. Manhattan-távolságot. A nagyvárosok utcahálózatában két pont közötti legrövidebb útvonalat ma már könnyen kiszámítja bármelyik GPS készülék. A mi vizsgálatunkban azonban a vektoros alapú számítás csak óriási energia befektetéssel lenne használható, mivel több esetben sok poligon (pl. áruházak) minden körvonal pontjától kellene kiszámolni sok másik poligon (lakóépületek) minden pontjának távolságát. Ez igen nagy számítási kapacitást igényelne, és további problémát jelent a nagyobb tömbházakat jelölő poligonokon belüli, lépcsőházanként eltérő pontszámok kiszámítása. Jelen körülmények között véleményünk szerint jobb megoldást jelent a közepes térbeli felbontású (10×10m) raszteres távolságrétegek alkalmazása. A raszteres rétegeket is korrigáltuk a Manhattan-távolság függvényében, statisztikai módszerrel. A magyar síksági nagyvárosokban mérhető Manhattan-távolság és a légvonalban mért távolság összefüggésének feltárására 862 db mérést végeztünk Szeged, Debrecen és Kecskemét térképein. Egységnyi távolságra (500 m, 1000 m, 1500 m ... 5000 m) fekvő pontok között Google Earth segítségével is meghatároztuk a legrövidebb útvonalat (gyalogos beállítással). A mérésekből készült eredmények a 12. ábrán láthatók. A kapott adatok alapján szoros összefüggés ($R^2=0,9998$) figyelhető meg a légvonalbeli és az átlagos Manhattan-távolságok között. A kettő közötti átszámítás elvégezhető az $y=0,88x-98,587$ képlettel. Az alföldi városok esetében tehát ez a korrekció használható a jövőben. A hegylábi és dombsági városok esetén újabb méréseket tervezünk.

12. ábra: A légvonalban mért és a Manhattan-távolságok összefüggése
 Figure 12. The relation between the bee-line and the Manhattan-distance



Forrás: Saját forrás
 Source: own source

A vizsgálataink során a távolsággal változó értékű tényezők hatása lineárisan csökkent, vagy nőtt az objektumoktól távolodva. Már 2012-ben felvetettük, hogy ez a lefutás esetleg más függvényekkel is közelíthető lenne (GYENIZSE P. et al. 2012). 2013-ban kérdőíves felmérést végeztünk három dunántúli nagyvárosban (Pécs, Siófok, Székesfehérvár), ahol a válaszadókat arra kértük, hogy minden távolsággal változó hatású objektum esetén adjanak meg egy minimális, optimális és maximális hatótávolságot. A gondolatmenetünk szerint ugyanis egy objektum (pl. általános iskola) közvetlen közelében lakni kellemetlen a zaj miatt, de már pár száz méterre tőle ideálisnak ítéhető a lakásunk helyzete, több kilométerre viszont már nem terjed ki az esetleges pozitív hatása. Azonban az adatok nagy szórása miatt a kapott eredmények használhatatlanok volt erre a célra. Sok ember sokféle véleménye nem vonható össze egyetlen mutatóba hagyományos statisztikai módszerekkel. A jövőben tervezünk egy olyan webes alkalmazást, ahol a felhasználók egyénileg adhatják meg a tényezőkre vonatkozó súlyokat és hatótávolságokat, majd ezek alapján személyre szabott minősítő térképet kapnak egy adott nagyváros lakóterületeiről. Ez a webes alkalmazás az ingatlanforgalmazó cégekkel együttműködve is kialakítható, így automatikusan ajánlatot is adhatna a legmagasabb értékű területen vásárolható, vagy bérelhető lakóingatlanokról. Egy ilyen, egyénre szabott adatgyűjtés azt is lehetővé tenné, hogy a válaszadó ne csak az egyes tényezők hatótávolságának határát, hanem minden tényező minimális, optimális és maximális távolságot be tudja állítani. A sok, egyénre szabott minősítő térkép összegzéséből viszont kialakítható lesz egy nagy tömegre is igaz, nem lineáris lefutású felületekből álló minősítő térkép is.

A modellünkkel eddig egy-egy időbeni metszetben minősítettük nyolc magyar vidéki nagyváros, köztük Debrecen lakóterületét. Azonban a jövőben ezek a felmérések megismételhetők, így segítségükkel monitoringozhatóak a nagyvárosi lakóterületeken bekövetkező változások. Sőt nem csak a már megtörtént településen belüli változások nyomai követhetők így, hanem jövőbeni tervek ellenőrzésére is használható a modellünk. A városi döntéshozók kérésére a modellt bővített, vagy szűkített formában, esetleg a valósághoz képest torzított, vagy egy jövőbeni fejlesztés hatásvizsgálatához átalakított formában is elkészíthetjük. Segítségével kimutathatók a tervezett nagyobb beruházások hatásai a lakóterületek jövőbeni értékére.

ÖSSZEFOGLALÁS

Minden egyes település, így minden egyes város fejlődési lehetőségeit nagymértékben befolyásolja a földrajzi térben elfoglalt pozíciója, illetve a környező objektumokhoz viszonyított helyzete. Véleményünk szerint a Cholnoky Jenő nevéhez köthető helyi és helyzeti energiák megléte nem csak településhálózati szinten érvényesül, hanem egyes nagyvárosokon belül, akár egyes lakóépületek értékének meghatározásakor is. Erre az alapgondolatra építettünk fel egy többtényezős geoinformatikai modellt, amit a városok lakóterületének minősítésére használtunk. A most ismertett vizsgálat célterülete Debrecen volt, ahol először meghatároztuk a minősítéshez szükséges térbeli objektumok pozícióját, illetve kérdőíves adatgyűjtéssel felmértük a lakosság ezekről alkotott véleményét. Az adatokat az IDRISI geoinformatikai programmal dolgoztuk fel. Kialakítottuk a csak lakóépületek fizikai tulajdonságait tartalmazó, illetve a lakóépületek értékét befolyásoló objektumok távolságát bemutató rétegeket. Ezek összegzésével kaptunk egy olyan minősítő térképet, ami a lakóterületek

értékét adja meg a lakosság véleménye alapján. A más városokban történt sikeres alkalmazás után azonban Debrecen esetében jelentős problémák merültek fel a létrehozott minősítő térképpel. Az ellenőrzéshez használt adatokhoz képest a modell jelentős eltérést mutatott.

Ezért a cikk második felében megvizsgáltuk, hogyan javíthatunk mind a modellen, mind az ellenőrzés metódusán. A legfontosabb megállapításaink a következők:

1. Javítanunk kell az ellenőrzéshez használt adatok megbízhatóságát. A rossz kontroll ugyanis egy jó minősítő térkép elvetését is eredményezheti. Ezért a felhasznált lakásár-adatok pontosságát tovább kell növelni a lakásépítés évének figyelembe vételével. Nagy volumenű új lakásépítés ugyanis jelentősen eltorzíthatja egy városrész valódi értékét.
2. Az általunk is használt „klasszikus” határokkal rendelkező városrészeket a jövőben csak akkor fogjuk ellenőrzésre használni, ha építészeti egységesek. A vegyes városrészeket felbontjuk kisebb, de azonos stílusú és korú háztömbökre. Ezek átlagos lakásárának és a modell átlagpontjának összehasonlítása reményeink szerint megbízhatóbb eredményt hoz majd.
3. A jövőben nagyobb hangsúlyt kell fektetni a lakóépületek pontos digitalizálására, a raszteres modell felbontásához igazodva. Így lehet pontosan meghatározni a különböző típusú lakóépületek területi arányát az átlagos lakásár kialakításakor.
4. Elvégeztünk egy méréseken alapuló statisztikai elemzést, amely eredményének segítségével a jövőben át tudjuk váltani a városokon belül a légvonalbeli távolságot Manhattan-távolságra. Ezzel javítjuk az alföldi nagyvárosok minősítő modelljét, de a hegylábi és dombsági nagyvárosok esetében is el kell végeznünk a jövőben ezt az adatgyűjtést és korrekciós elemzést.
5. Szintén a távolsághatárok pontosításához kapcsolódó feladat lesz egy településirányító és település-földrajzos szakértői csoport megkérdezése, illetve véleményük alapján az ún. szakértői távolsághatárok kidolgozása és összevetése a lakosság véleménye alapján megalkotott határokkal.
6. Figyelembe kell venni a távolsággal változó értékű rétegek esetén, hogy azok lefutása nem csak lineáris lehet. Ennek korrigálására az első, kérdőíves felmérésen alapuló kísérletünk sikertelen volt, de a jövőben az egyénre szabott minősítő térképek összegzésével ez a probléma valószínűleg megoldható lesz.
7. A válaszadók szerint (a vizsgált tényezőkön túl) a munkahely közelsége lehet még fontos a lakásválasztásnál. A jövőben olyan nagyfoglalkoztatók munkavállalóinak véleményét is megpróbáljuk felmérni, akiknek a munkahelye egy kis területen összpontosul, így ezt az igényt is teljesíteni tudjuk.

A bemutatott tanulmányunk tehát egy településminősítő geoinformatikai modell bírálata. Többszöri átgondolás után úgy gondoljuk, hogy a modellünk működik, de az adatgyűjtési és ellenőrzési fázisokat nagyobb pontossággal kell elvégezni. Ez különösen olyan városok esetében lényeges, amelyek sok kisméretű és vegyes beépítésű városrészrel rendelkeznek, mint pl. Debrecen.

A most felvetett problémák és megoldásukra tett javaslataink véleményünk szerint nem csak az általunk kidolgozott modell alkalmazásakor fontosak, hanem más geoinformatikai módszereket használó településkutatók számára is érdekes tanulságokat hordoznak.

Zárásként érdemes megemlíteni, hogy Debrecen mellett Szeged minősítését is elvégeztük az utóbbi időben, ahol már figyelembe vettük az előbb felsorolt javaslatok közül a 3., 4., 5. számút. Szeged esetében – részben ezeknek köszönhetően – a minősítő modellünk jól működik, az átlagos lakásárakat mutató ellenőrző réteggel jó korrelációt mutat a minősítő térképünk, amelynek részletes elemzése várhatóan majd a szegedi döntéshozók számára is hasznos információkat ad.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A cikk a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BÁTKY ZS. 1918: *Székesfehérvár kialakulásának és földrajzi helyének vázlata*. – Földrajzi Közlemények 4-5. szám, pp. 198-212.
- CHOLNOKY J. 1915: *Budapest földrajzi helyzete*. – Földrajzi Közlemények, 43. évf. 5. sz. pp. 193-225.
- CHOLNOKY J. 1918: *Magyarország népessége és a települések földrajzi eloszlása*. – In: A korona országainak földrajzi, történeti, közm. és közg. leírása, Budapest, pp. 77-85.
- CHOLNOKY J. 1922: *Az emberföldrajz alapjai*. – Magyar Földrajzi Értekezések IV., Hornyánszky Viktor, Budapest 41 p.
- CHOLNOKY J. 1928: *Brassó földrajzi helyzete*. – Földrajzi Közlemények 9-10. szám, pp. 199-212.
- CSAPÓ T. 2005: *A magyar városok településmorfológiája*. – Savaria University Press, Szombathely, 170 p.
- DARÁNYI V. – GÁLOSI-KOVÁCS B. 2011: *A környezettudatos településfejlesztés, mint az élhetőbb települési környezet megteremtésének eszköze*. – Modern Geográfia, 2011/III. szám. pp. 1-28.
- ELEKES T. 2000: *A természeti környezet szerepe Szováta kialakulásában és fejlődésében*. – In: Múzeumi Füzetek 9., Erdélyi Múzeum Egyesület, Kolozsvár, pp. 161-168.
- ELEKES T. 2008. *A földrajzi tényezők szerepe a településfejlődésben*. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 160 p.
- FODOR F. 1924: *Magyarország gazdasági földrajza*. – Budapest, pp. 218-237.
- GYENIZSE P. 2009: *Geoinformatikai vizsgálatok Pécssett. Pécs településfejlődésére ható természeti és társadalmi hatások vizsgálata geoinformatikai módszerekkel*. – Geographia Pannonica Nova 7, Publikon Kiadó, Pécs, ISBN 978-963-88505-9-1, 110 p.
- GYENIZSE P. 2013: *Győr területének lakossági vélemények alapján végzett minősítése geoinformatikai módszerrel*. – In: LÓKI J. (szerk.): Az elmélet és gyakorlat találkozása a térinformatikában. IV. Térinformatikai Konferencia és Szakkiállítás, Debrecen, ISBN:978-963-318-334-2, pp. 221-228. <http://geogis.detek.unideb.hu/TKonferencia/2013/>
- GYENIZSE P. – BOGNÁR Z. 2012a: *Székesfehérvár területének minősítése természeti adottságok és társadalmi igények alapján*. – In: FAZEKAS I. – SZABÓ V. (szerk.): „A környezettudatos települések felé”, III. Települési Környezet Konferencia kötete, Debreceni Egyetem Földtudományi Intézete, Debrecen, ISBN 978-963-08-5294-4, pp. 197-203. <http://geo.science.unideb.hu/taj/page/telkonf2012.html>
- GYENIZSE P. – BOGNÁR Z. 2012b: *Kecskemét lakott területének értékelése a lakosság igénye és véleménye alapján*. – In: NYÁRI D. (szerk.): Kockázat – Konfliktus – Kihívás. A VI. Magyar Földrajzi

- Konferencia, a MERIEXWA nyitókonferencia és a Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciájának tanulmánykötete. Szegedi Tudományegyetem Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged, ISBN 978-963-306-175-6, pp. 266-274.
- GYENIZSE P. – BOGNÁR Z. – ELEKES T. 2014: *Miskolc lakott területének minősítése geoinformatikai módszerrel.* – Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, XI. évf. 1. szám, ISSN 1786-1594, pp. 13-24.
- GYENIZSE P. – ELEKES T. – NAGYVÁRADI L. 2012: *A hazai nagyvárosok beépített területének lakossági igények alapján való minősítése és annak problémái.* – In: LÓKI J. (szerk.): Az elmélet és gyakorlat találkozása a térinformatikában. III. Térinformatikai Konferencia és Szakkiállítás, Debrecen, ISBN:978-963-318-218-5, pp. 143-150.
- GYENIZSE P. – ELEKES T. – BOGNÁR Z. – NÉMETH S. 2013: *GIS assessment of visual quality along the major thoroughfares of Pécs.* – Ecoterra - Journal of Environmental Research and Protection, 2013, no. 34., ISSN 1584-7071, pp. 13-19. <http://www.ecoterra-online.ro/files/1371284165.pdf>
- GYENIZSE P. – NAGYVÁRADI L. – PIRKHOFFER E. – RONCZYK L. 2007: *Aesthetic assessment of a man-made landscape.* – Geografia física e dinamica quaternaria, Torino, Italy, volume 30. (2), pp. 175-178.
- GYENIZSE P. – NAGYVÁRADI L. – PIRKHOFFER E. 2008: *Pécs lakott területének minősítése - természeti adottságok és társadalmi igények elemzése térinformatikai módszerekkel.* – Földrajzi Közlemények 132. évf. 3. szám, pp. 323-333.
- HAJNAL K. – PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. 2009. *A táj és a belőle fejlődő város: Pécs.* – In: FÁBIÁN SZ. Á. – KOVÁCS I. P. (szerk.): Az édesvízi mészkövektől a sivatagi kéregig. Publikon Kiadó, Pécs, pp. 149-166.
- JAKOBI Á. – ÓNODI Zs. 2012. *Térinformatikai módszerek a települések térbeli fejlődésének vizsgálatában.* – Regionális Tudományi Tanulmányok 16. pp. 264-272.
- JÓZSA E. 2013: *A település és a domborzat viszonyának geoinformatikai alapú vizsgálata Bátán.* – Természetföldrajzi Közlemények a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetéből 2 (1) 2013. pp. 21-36.
- KALMÁR G. 1923: *A földrajzi energiák szerepe Győr településföldrajzában.* – Földrajzi Közlemények 4-7. füzet, pp. 57-74.
- KEREKES Z. 1922: *Kolozsvár települése.* – Földrajzi Közlemények, pp. 43-62.
- KEREKES Z. 1923: *Szombathely települése.* – Földrajzi Közlemények 1-3. füzet, pp. 2-22.
- KOVÁCS Z. – TÓZSA I. – GECSŐ O. 1988: *A települési környezet információs rendszere (Budapest ökológiai viszonyainak példáján).* – Városépítés 5. szám, pp. 16-18.
- KOZMA G. 1989: *A debreceni belváros területhasznosításának alakulása 1940 és 1980 között.* – Településfejlesztés 9:(4) pp. 79-96.
- KOZMA G. 1994: *A debreceni lakóterületek fejlődése az 1930-as évek vége és 1990 között.* – In: BAUKÓ T. (szerk.): Az alföldi út kérdőjelei. Békéscsaba: MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet, pp. 296-304.
- KOZMA G. 1996: *Az ingatlanárak földrajzi jellegzetességei Debrecenben.* – In: SÜLI-ZAKAR I. (szerk.): Tanulmányok Debrecen városföldrajzából II., Debrecen, Kossuth Egyetemi Kiadó, pp. 141-148.

- KOZMA G. 1998a: *A lakókörnyezethez való viszony Debrecen különböző városrészeiben.* - In: Süli-Zakar I. (szerk.): *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából III.* Debrecen: Kossuth Egyetemi Kiadó, pp. 135-159.
- KOZMA G. 1998b: *A lakosság térbeli preferenciáinak vizsgálata Debrecenben.* – *Társadalomkutatás* 16:(1-2), pp. 43-57.
- KOZMA G. – DÉZSI GY. – TEPERIC K. 2014: *Az alap- és középfokú oktatási intézmények térbeli elhelyezkedésének változása Debrecenben 1939 és 2013 között.* – *Modern Geográfia*, 2014/IV. pp. 93-105.
- LENNER T. 2008: *Some common aspects of the historical-geographical development of Hungary's small towns' – through examples of towns of North-Western Hungary.* – In: CSAPÓ T. - KOCSIS ZS. - VERESS M. (ed.): *Geographical studies on the University of West Hungary.* Szombathely: University of West-Hungary Faculty of Sciences, pp. 119–130.
- LENNER T. 2012. *Győr történeti-településföldrajza.* – *Településföldrajzi Tanulmányok* 2012/2. pp. 128-142.
- LOVÁSZ GY. 1982: *A természeti környezet szerepe a városépítésben.* – *Településfejlesztés*, 3-4. füzet, pp. 17-26.
- MAROSI S. – SZILÁRD J. 1974: *Domborzati hatások a gazdálkodásra és településekre.* – *Földrajzi Közlemények*, 22. évf., 3. füzet, pp. 185-196.
- MENDÖL T. 1935: *Városaink valódi nagysága és a helyzeti energiák típusai.* – *Földrajzi Közlemények*, pp. 361-366.
- MENDÖL T. 1936a: *A helyzeti energiák és egyéb tényezők szerepe városaink valódi nagyságában és jellegében I.* – *Földrajzi Közlemények*, 6-7. szám, pp. 98-108.
- MENDÖL T. 1936b: *A helyzeti energiák és egyéb tényezők szerepe városaink valódi nagyságában és jellegében II.* – *Földrajzi Közlemények*, 8-10. szám, pp. 121-132.
- MENDÖL T. 1963: *Általános településföldrajz.* – Akadémiai Kiadó, Budapest, 510 p.
- NAGYVÁRADI L. – PIRKHOFFER E. 2008: *A modern geográfia kihívása: a térinformatika önkormányzati alkalmazásának új lehetőségei Kozármisleny példáján.* – *Földrajzi Értesítő* LVII. évf. 3-4. szám, pp. 299-311.
- PAP N. (szerk.) 2007: *Területfejlesztés a gyakorlatban.* – Lomart Kiadó, Pécs, 193. p.
- PRINZ GY. 1922: *Magyarország településformái.* – *Magyar Földrajzi Értekezések* III., Budapest, 11 p.
- PRINZ GY. 1923: *Európa városai.* – *Tudományos Gyűjtemény, Danubia kiadása*, Pécs-Budapest, 95 p.
- RATZEL, F. 1903: *Die geographische Lage der grossen Städte.* – In: TH. PETERMANN (Hrsg.): *Die Großstadt Jahrbuch der Gehe-Stiftung* IX., Dresden pp. 33-72.
- RONCZYK, L. – TRÓCSÁNYI, A. (2006): *Some changes in urban environment in Pécs.* – In: RONCZYK, L. – TÓTH, J. – WILHELM, Z. (ed.): *Sustainable Triangle*, University of Pécs, Institute of Geography, Pécs, pp. 174–182.
- SÁPY L. 1972: *Debrecen építés- és településtörténete.* – Debrecen, 86 p.
- SZABÓ G. 2001: *Földhasznosítás-elemzés távérzékelési és terepi adatok összevetése alapján.* – In: *Magyar Földrajzi Konferencia 2001.* CD

- SZABÓ G. – SZABÓ SZ. 2013: *Városi felszínmodell generálása távérzékelés alapú adatgyűjtéssel.* – In: LÓKI J. (szerk.): *Az elmélet és a gyakorlat találkozása a térinformatikában IV.: Térinformatika Konferencia és Szakkiállítás.* Debreceni Egyetemi Kiadó, pp. 373-378.
- SZABÓ G. – SINGH S.K. – SZABÓ SZ. 2015: *Slope angle and aspect as influencing factors on the accuracy of the SRTM and the ASTER GDEM databases.* – *Physics and Chemistry of the Earth.* In Press.
- SZABÓ-KOVÁCS B. – CSAPÓ J. 2006. *Environmental friendly company management and its application in Pécs.* – In: RONCZYK L. – TÓTH J. – WILHELM Z. (ed.): *Sustainable Triangle,* University of Pécs, Institute of Geography, Pécs, pp. 200-214.
- TELEKI P. 1936: *A gazdasági élet földrajzi alapjai.* – Budapest, pp. 590-651.
- TÓTH J. 1981: *A településhálózat és a környezet kölcsönhatásának néhány elméleti és gyakorlati kérdése.* – *Földrajzi Értesítő,* 30. (2–3), pp.167–192.
- TÓZSA I. 2001: *A térinformatika alkalmazása a természeti és humán erőforrás-gazdálkodásban.* – Aula kiadó, Budapest, 190 p.
- WALLNER E. 1958: *Paks településképe.* – *Földrajzi Közlemények,* 1. szám, pp. 1-25.
- WALLNER E. 1961: *Dunaföldvár településképe.* – *Földrajzi Értesítő,* 1. szám, pp. 67-93.
- WILHELM Z. 2000: *Az Alsó-Duna-vidék településeinek fejlődésében szerepet játszó természeti tényezők vizsgálata.* – In: TÓTH J. – WILHELM Z. (szerk.): *Konzerváció, modernizáció, regionalitás a Dél-Dunántúlon,* PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs, pp. 5-145.
- WILHELM Z. – TÉSITS R. 1998: *Szekszárd városfejlődésének természetföldrajzi aspektusai.* – In: TÓTH J. – WILHELM Z. (szerk.): *A társadalmi-gazdasági aktivitás területi-környezeti problémái,* JPTE TTK Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, Pécs, pp. 25-52.



Somogyi Bence

A vasút turisztikai integrációjának értékelése a borturizmus példáján, különös tekintettel a Villány-Siklói Borvidékre

ABSZTRAKT

A kutatás a vasúti személyszállítás és a turisztikai szolgáltatások közötti kapcsolatot vizsgálja, különös tekintettel a borturizmusra. Célja olyan új matematikai modell bevezetése, amely segíti a vasúti közlekedés turizmussal való kapcsolatának számszerűsítését. Vizsgálati helye a Villány-Siklói borvidék, ahol a Villány-Harkány vonalszakaszon jelenleg ugyan nincs személyforgalom, de a kutatás célkitűzései és elméleti keretei kiválóan tanulmányozhatóak. A kutatás eredményeként bemutatásra kerül a vasútnak a térség borturizmusában való lehetséges szerepe, valamint egy olyan módszertani megközelítés, amely alkalmas lehet működő vonalak turisztikai értékelésére, valamint szünetelő vonalszakaszok lehetséges újraindításának turisztikai alapú elvi támogatására.

ABSTRACT

This research examines the connection between the rail passenger transport and the tourism services, especially concerning wine tourism. It has a goal to adopt a new mathematics approach, which help us to comprehend the relation of railway transport with tourism. The research area is the Villány-Siklós wine route, where today it is not possible to use the rail line between Villány and Harkány. There are two important results of this paper. First one, that it shows the role of the railway in wine tourism in general the country and in South Transdanubia as well. The second one is the new method, which is able to value the role of the railway lines in tourism concerning both the active and the closed lines.

Kulcsszavak: vasúti szolgáltatások, turizmus, vonalbezárás, integráció

Keywords: railway services, tourism, proximity of railway lines, integration

BEVEZETÉS

A vasúthálózat XIX. századi, valamint XX. század eleji kiépülése nagyban elősegítette a turizmus fejlődését is (SAIMYO, H. 2010). A ma ismert és látogatott vízparti (MAJDÁN J. 2008, HALSALL, D. 1992) és hegyvidéki (BOKSBERGER, P.-STURZENEGGER, M. 2014) desztinációk felfedezésüket és máig tartó töretlen népszerűségüket a vasút általi feltárásnak köszönhetnék, a hálózat kiépülésében pedig sok esetben a turisztikai érdekek is szerepet játszottak (TIMOTHY, D. 2007). A vasút azonban kiépülése, hálózatosodása, fejlődése és működésének jellegzetességei miatt a legtöbb esetben nem volt tekintettel sem a hivatás-, sem a turisztikai forgalomban résztvevők igényeire. A kötött pályás közlekedés alapvetően gazdasági érdekek mentén való kiépítése hatványozottan igaz olyan periférikus térségekben, mint a Dél-Dunántúl, ahol a gazdasági tevékenységek dinamizmusának növelése jelentette a térség stabilitásának egyetlen járható útját (ERDÖSI F. 2005).

A hálózat kiépülésének jellegzetességei miatt a legtöbb vonal a lakott területtől és az idegenforgalmi szolgáltatók által feltárt tértől távol fut. Ennek egyenes következménye volt, hogy amikor a XX. század második felében egyre égetőbb kérdésként merült fel a rurális térségekben futó vonalak, vonalszakaszok redukciója, sem a további közforgalmi, sem a turisztikai hasznosítás kérdésköre nem merült fel (ERDÖSI F. 2005, DICKINSON, D.-ROBBINS, D. 2008). A nyugat-európai országokban az 1960-as évektől, nálunk az 1970-es években kezdődött a gazdaságilag nem rentábilis vonalakon a közforgalom szanálása, melynek során olyan vonalakon is felszámolták a személyforgalmat, amely hordozott a további hasznosítás vizsgálatára érdemes turisztikai vonásokat is (ERDÖSI F. 2005).

Európa nyugati felén, paradox módon a hálózatredukciókkal szinte egy időben kezdődött a nagysebességű vasút térhódítása, ami a már amúgy is rohanóvá váló napi térpályák térbeli struktúráját tovább torzította (SHAW, S. et al. 2014). A hivatás- és a turisztikai forgalom ezáltal mindinkább elvált egymástól, a gyors közlekedés helyett a lassú közlekedési rendszerek kerültek előtérbe a turisztikai magatartás döntési folyamataiban (DICKINSON, J.-LUMSDON, L. 2010, KLUGMANN, A. 2003, STEINECKE, A. 1999). A rohanó mindennapokból való kiszakadást egyre kevésbé biztosítják a nagy látogatottságú desztinációk, ehelyett előtérbe kerülnek az autentikus élményt biztosító helyek felkeresése. A látványos közlekedési útvonalak iránti igény növekedése tette lehetővé a korábban bezárt vonalak turisztikai forgalomban való újraéledését is (KERSTETTER, D. et al. 1998). A turizmus felfedezte magának a közforgalom elől elzárt vonalakat, melyek turisztikai látványosságként éltek tovább, amire különösen jó példák vannak a korábban kiterjedt hálózatáról híres Egyesült Királyságban (GRAHAM, B. et al. 2000, HALSALL, D. 1992). Természetesen az, hogy van egy szép tájon futó vasútvonal, nem elegendő a turisztikai hasznosításhoz, ahhoz kellene közelben lévő nagy látogatottságú attrakciók is. A világból számtalan példát sorolhatunk fel arra vonatkozóan, hogy egy turisztikai hasznosítás alatt álló vasút jó szimbiózist épített ki a környező településeken található attrakciókkal, újabb látogatói vonzást generálva ezzel (CAMARGO, A. et al. 2014).

A rendszerváltás óta eltelt időszakban Magyarországon 4 nagy hálózatredukciós hullám volt (TINER T. 2007), aminek során összesen kb. 970 km hosszban szűnt meg a személyszállítás (ezeken a vonalszakaszokon a 2010-es években sem indult újra a közforgalom és nem is várható annak újbóli bevezetése). Hazánkban a megszűnt vonalak idegenforgalmi hasznosítása azért sem kerülhetett napirendre, mert amellett, hogy az országos szintű döntéshozatal során a kisebb látogatottságú desztinációk

nem sokszor kerültek a figyelem középpontjába, nem is állt rendelkezésre olyan metodika, amelynek segítségével legalább részben modellezhető lett volna eme vonalak turisztikai jellegzetességei. A témában eddig megjelent tanulmányok legtöbbször a közlekedési externáliákon keresztül fogták meg a turizmus és az elérhetőség közötti összefüggésrendszert, amiben ráadásul a vasút a ma közkedvelt közúti és légi forgalom turisztikai hatásainak elemzése mellett alig jelent meg (TÓTH G.-DÁVID L. 2010, KHADAROO, J.-SEETANAH, B. 2008, PEETERS, P. et al. 2007, PRIDEAUX, B. 2000). Ezzel ellentétben jelen kutatás tértudományi oldalról próbálja megközelíteni és választ adni a problémára. A vasútvonalak turisztikai hasznosításának számszerűsítése, pontosabban annak hiánya nem segítette elő ezen ipartörténeti értékek megőrzését sem (CSAPÓ J. et al. 2010). A Középrigóc-Villány vonalon 2004-ben szűnt meg a személyszállítás, bár már előtte is az ország egyik legrosszabb állapotú vonalaként tartották számon. Felszámolása annak ellenére következett be, hogy bár a Harkány-Középrigóc szakasz sem hivatásforgalmi, sem turisztikai adottságokat nem tükrözött, a Villány-Harkány szakasz országos, valamint nemzetközi attrakciókat is felvonultató turisztikai magterületen fut keresztül (AUBERT A. et al. 2010). A vasútvonal a Villány-Siklói Borvidék településeit tárja fel, a borászati szolgáltatások jelentik a térség fő termékkínálatát. Erre vonatkozóan komoly nemzetközi példának tekinthetőek olyan, a vasút és borturizmus szimbiózisát megvalósító vasútvonalak, mint az alsó-ausztria tartománybeli turisztikai vasútvonalak (Wachaubahn, Reblaus-express). Előbbi esetében a világörökség részeként ismert „oszt-rák Dunakanyar” borászati szolgáltatóit lehet vezetett vasúti bortúra keretében felkeresni¹ (Krems a.d. Donau, Dürnstein településeken), utóbbi esetében a borospincék látogatásán kívül a szerelvényben futó étkező- és borkocsiban van lehetőség helyi bortermelők termékeinek kóstolására.²

A kutatás célja kettős. Egyrészt szükséges volt olyan matematikai modell megalkotása, amely alkalmas lehet bizonyos vonalszakaszok turisztikai integrációja lehetőségének mérésére. Emellett célkitűzés az ország borturisztikai szolgáltatásainak, ezen belül is, a szűkebb vizsgálati célterület, a Villány-Siklói Borvidék vasútvonalainak e modell alapján végzett értékelése a borturizmussal való szimbiózis mentén. Az eddig elmondottak alapján felállítható az a hipotézis, miszerint a vizsgálatban szereplő, turisztikai magterületen keresztülfutó vonalnak jó lehetőségei lennének az integrált idegenforgalmi hasznosításra. A modell képes arra, hogy más turisztikai termékek szempontjából is elméleti síkon vizsgálni lehessen a vasútvonalak idegenforgalmi adottságait. A borturizmus csupán azért lett ebből kiemelve, mert a vizsgálati helyszínen ez jelenti a legfontosabb attrakció kínálatot. Ugyancsak nem célja a kutatásnak, hogy a vizsgálatba vont vonalszakasz közforgalmi célú újrainvitásának gazdasági hatásait és lehetőségeit vizsgálja, a tanulmány kizárólag a vizsgált vonalszakaszon esetlegesen szóbajöhető turisztikai célú (hétvégi vagy epizodikus) kihasználást vizsgálja.

MÓDSZEREK

A turisztikai attrakciók és szolgáltatások vasúti közlekedésben elfoglalt pozíciója alapvetően függ a következőktől.

- Attrakciók és szolgáltatások legközelebbi vasútállomástól vagy megállóhelytől való távolsága
- Településen realizált vasúti szolgáltatások minősége

¹ <http://www.noevog.at/magazin/00/artikel/87088/doc/d/grufo2014.pdf>, utolsó letöltés: 2014.10.30

² <http://www.noevog.at/magazin/00/artikel/87088/doc/d/grufo2014.pdf>, utolsó letöltés: 2014.10.30

Ennek kapcsán az egyes attrakciók és szolgáltatások vasúti turisztikai értékeinek meghatározását az alábbi – általam készített – képlet segítségével állapítottam meg:

$$Q = \frac{\sum_{i=1}^n (b_n * N_{bn})}{\Delta t} + Q_a * \frac{1}{s}$$

ahol:

Q – Attrakció vagy szolgáltatás vasúti turisztikai értéke

N_{bn} –Érkező vonatok száma: logikus ama következtetés, hogy minél nagyobb számú vonat érkezik, annál pozitívabban befolyásolja a vasút turisztikai integrációját. A Villány-Harkány szakasz esetében, szünetelő vonal lévén, a Magyarországon jelen pillanatban elérhető legminimálisabb szolgáltatástartalommal számoltam, ami napi 2 járatpárt jelent. Mivel a vasút térszerkezetében rendre előfordulnak hálózati végpontok is (ilyen pl. a közeli Mohács is), ezek vasúti pozíciói alapvetően rosszabbak a vonal menti vagy csomóponti helyzetű állomásokéitól. A módszer ezt a problémát az érkező vonatok számának feltüntetésével oldja fel, ami vonali végpontok esetében egyirányú, vonal menti vagy csomóponti állomások esetében legalább kétirányú érkezést jelent.

b_n – Érkező vonatok minőségi jellemzőinek súlytényezője: az érkező vonatok száma mellett azok szolgáltatáskínálata is lényeges. Nem mindegy ugyanis, hogy egy desztináció magas minőséget képviselő Intercity (esetleg nemzetközi) vonatokkal is elérhető, vagy csak a perifériákra jellemző személyvonati szolgáltatás igénybevételére van lehetőség (ahogyan ez utóbbi figyelhető meg a vizsgált helyszínen is). A súlytényezőket a következőképpen határoztam meg: emelt szolgáltatású vonat (IC, EC, EN, Railjet) 0,3, országos gyors- és sebesvonat 0,2, személyvonat 0,1.

Δt – Érkező vonatok átlagos követési ideje: ebben az esetben fordított arányosságra kell gondolni, mivel minél kisebb a vonatok érkezése között eltelt idő, annál jobb lesz a település vasúti szolgáltatási pozíciója.

Q_a – Attrakció ismertségi súlytényezője: egyáltalán nem lényegtelen, hogy a vizsgálni kívánt szolgáltatást mennyien veszik igénybe, milyen hatókörű vonzást fejt ki a turizmusföldrajzi térben. Nyilvánvaló, hogy egy országos vagy határainkon túlnyúló ismertségű és látogatottságú attrakciónak a vasúti turisztikai súlya nagyobb a csak regionális vagy helyi vonzást kifejtő vonzerőktől. A súlytényezőket az alábbi módon határoztam meg: helyi vonzást kifejtő: 1, regionális vonzást kifejtő: 2, országos vagy nemzetközi vonzást kifejtő: 3. A számítás ezen része, amennyiben nem állnak rendelkezésre pontos adatok a látogatószámról, erős szubjektivitást hordoz magában. Különösen igaz ez a szolgáltató szektorra épülő borturizmus esetében, ennél fogva minden borászati szolgáltatást 2-es értékkel vettem figyelembe.

$\frac{1}{s}$ – Attrakció legközelebbi vasútállomástól való távolságának reciprok értéke, km-ben kifejezve: itt is fordított arányosságot szükséges feltételezni, mivel rövidebb távolság jobb turisztikai pozíciót kell, hogy jelentsen. A képletben ezért a távolságok reciprok értékeivel kalkuláltam.

Egy település teljes vasúti turisztikai értéke a településen található attrakciók és szolgáltatások vasúti turisztikai értékeinek összegével fejezhető ki. Egy vasútvonal komplex turisztikai értéke pedig a vonalon található vasútállomások és megállóhelyek turisztikai értékeinek átlaga.

A vizsgálat helye a Villány-Siklói Borvidék borászati szolgáltatással rendelkező azon települései, amelyek a Pécs-Villány, valamint a Villány-Harkány vasútvonalak mentén találhatók. Ez a következő állomásokot és megállóhelyeket jelenti: Palkonya, Villánykövesd, Villány, Nagyharsány, Siklós, Máriagyúd, Harkány. Ezek közül Palkonya, Villánykövesd és Villány településeken van jelenleg is rendszeres vasúti személyforgalom, a többi településen 2004 óta szünetel a közforgalmú vasúti szolgáltatás. A turisztikai szolgáltatókra és attrakciókra vonatkozó adatok forrásai a Magyar Turizmus Zrt. Nemzeti Turisztikai Adatbázisa, valamint a borvidékek saját honlapjai voltak. A Villány-Siklós Borút piaci pozíciójának meghatározásához más borvidékek vasúttal rendelkező településeinek turisztikai értékelését is elvégeztem.

ELEMZÉSEK ÉS EREDMÉNYEK

Az, hogy egy település vagy akár az egész borvidék, esetleg borút a borturisztikai szolgáltatások terén milyen piaci pozíciót képes elfoglalni a vasúti szolgáltatásokkal való kapcsolata révén, alapvetően három tényezőtől tehető függővé. Az egyik az érintett település(ek)en realizált vasúti szolgáltatási színvonal, azaz hogy milyen minőségű járatok, milyen gyakorisággal érkeznek. A másik a település(ek) en található borturisztikai szolgáltatók vasúttól való távolsága, a harmadik pedig e szolgáltatók település(ek)en belüli száma. Az így kapott komplex, Magyarország egészére vonatkoztatott vasúti borturisztikai értékeket jeleníti meg az *1. ábra*, ahol a 15 legmagasabb értékű település rajzolódik ki.

Ennek kapcsán a településeknek a borászatok vasúttól való átlagos távolsága, valamint az e kategóriába tartozó szolgáltatók és attrakciók száma közötti összefüggés alapján 4 különböző típusa jelölhető ki. Vannak olyan települések, ahol a szolgáltatók száma relatíve (más, hasonló adottságú településekhez képest) alacsony, és ezek a vasúttól távol fekszenek, kb. 1500 m-nél távolabb. 3 km/h gyaloglási sebességgel mérve ez azt jelenti, hogy a felkeresni kívánt objektum kívül esik a sokszor lélektani határnak számító 30 perces izokrónon. Ide tartozik a top 15 települései közül Tardos, Pécs, Balatonfüred, Sopron és Miskolc. A legnagyobb átlagos távolság Sopronban mérhető, ahol a borászati szolgáltatók átlagosan 2745 m-re találhatók a város vasútállomásától (a terjedelem pedig még ennél is jelentősebb, a legközelebbi 900, a legtávolabbi 7300 m-re fekszik). Annak ellenére, hogy ez a kategória jelenti a legrosszabb helyzetet (kevés szolgáltató, távol a vasúttól), Miskolc és Sopron a listán előkelő helyet foglal el. Ez következésképpen csak azzal magyarázható, hogy ezekre a településekre gyakran, több irányból (vasúti csomópontok) magas minőségű vonatok érkeznek. Miskolcra óránként, Sopronba kétóránként indul a fővárosból Intercity járat, ehhez jönnek még a gyorsvonati szolgáltatások (kétórás ütemben), valamint a környező vonalszakaszokról (Sopron esetében két irányból, Szombathely és Győr, Miskolcnál Kazincbarcika, Szerencs és Hidasnémeti felől) érkező személyvonatok is. Miskolc esetében városszerkezeti érdekesség, hogy a Gömöri pályaudvar várostestbe való jobb beékelődése miatt előnyösebb helyzetű, mint a periferikus fekvésű Tiszai pályaudvar. Látni kell azonban, hogy hiába a jó összesített érték, ha a borászati szolgáltatók hiányoznak, vagy térbeli elhelyezkedésük excentrikus, így nem lehetséges a vasút és a turizmus szimbiózisa. A szintén e kategóriába tartozó Szerencs és Szegi állomások esetében a szolgáltatók alacsony száma okozza a jelenlétet (1-1 szolgáltató), itt is a vasúti közlekedés átlagosnál jobb helyzete okozza az élmezőnyben való szereplést (Szerencs Intercityvel, Szegi gyorsvonattal érhető el).

Bizonyos településeken kevés szolgáltató van, de ezek relatíve közel, 1500 m-nél kisebb távolságra vannak a vasútállomásoktól. Ide tartoznak a Badacsonyi Borvidék állomásai: Badacsonyörs, Badacsonytomaj és Badacsony, valamint a vizsgálatunkban releváns Villánykövesd. Villánykövesden mérhető a legközelebbi átlagos távolság, mindössze 230 m-re található a megállóhelytől, védett pincefaluja a vasútról is szépen követhető (hasonló a helyzet a közeli Palkonyán is, ahol a falu értékes pincefaluja a vasúttól nincs nagy távolságra). Ugyanakkor ezek a települések nem igazán híresek a vasúti szolgáltatási színvonalukról. Villánykövesdre Pécsről és Mohácsról (utóbbi városból turisztikailag alig kihasználható időpontban) járnak személyvonatok, a Balaton északi partján futó vasútvonal pedig jó eséllyel érdemelhetné ki a Magyarország legfontosabb desztinációjában futó legrosszabb állapotú vonal keserédes címet (Balatonfüred – Tapolca 52 km-nyi távolságot a vonat kb. 1 óra alatt képes megtenni, ami alig 50-55 km/h átlagsebességet jelent, a MÁV-Start Zrt. 2013-2014. évi menetrendje alapján). Ezek miatt ezeken a településeken sincs nagy realitása a vasúti szolgáltatások turisztikai integrációjának. Amennyiben mégis (pl. a Badacsonyi borvidéken a közelséget kiaknázandó), csak jelentős tervezési és kockázati költségek kalkulálásával lehetséges.

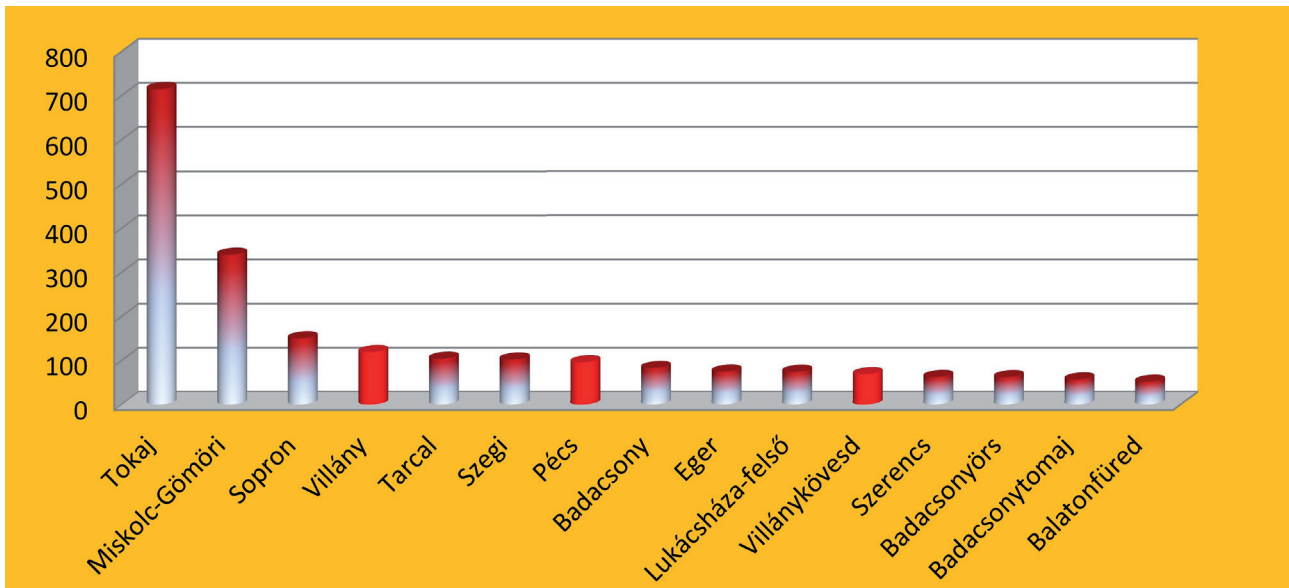
Vannak olyan települések, ahol a borászati szolgáltatók száma magas, de ezek az állomástól távol helyezkednek el. Ide a top 15 állomás közül egyedül Eger került, ahol a város határában lévő Szépasszonyvölgy, valamint Kőlyuk-tető tömöríti a település borászatait. Megjegyzendő, hogy Egerben a vasútállomás eleve excentrikus fekvésű a városközponthoz képest (ez amúgy általában még sok hazai városról is elmondható), s ehhez képest mérhető a borászati szolgáltatások terén további excentricitás, ami összefüggésben van a város morfológia által perforált szerkezetével.

A legjobb esetet az jelenti, ha a vasúttól kis (1500 m-nél kevesebb) távolságra viszonylag sok borászat található. Ezek két településen jelennek meg, Tokajban és Villányban. Villányban ugyanakkor rossz a vasúti szolgáltatás színvonalának mértéke, összesen 11 járatpár Pécs irányába (ebből turisztikailag 8 járatpár használható valós realitással), 7 járatpár Mohácsra (amiből turisztikai relevanciát mutat 5). Villányban mérhető ugyanakkor a legtöbb szolgáltató, ezek száma 28. Tokajban ezzel szemben a vasúti szolgáltatások színvonala is megfelelő, vagyis mindhárom kritériumban az átlagosnál jobb értékeket hordozva méltán foglalja el az első helyet. Az aszú fővárosát nem csak Budapestről, hanem Miskolcra, Nyíregyházára és Debrecenre is el lehet érni Intercity-vel. A várost az ország népességének 22,5 %-a képes elérni közvetlenül emelt szolgáltatási színvonalat nyújtó szerelvényekkel (KSH Tájékoztatói adatbázis 2013. évi adatai alapján).

Az ábrát vizsgálva megállapítható, hogy alapvetően három terület vasútállomásai és vasúti megállóhelyei találhatók az első 15 helyen. Egyrészt a Tokaj-hegyaljai Borvidéket képviselik Tokaj, Tardos, Szegi és Szerencs állomások. A Badacsonyi Borvidéken fekszik Badacsonyörs, Badacsonytomaj és a névadó Badacsony megállóhely. A Villány-Siklói Borvidéken pedig Villány és Villánykövesd található. A többi borvidék csak 1-1 állomással (vagy annyival sem, pl. a Dél-balatoni vagy az Ászár-Neszmélyi borvidékek) képviselteti magát. Ez alapvetően a vasúti közlekedési hálózat szerkezetére vezethető vissza. Tokaj-Hegyalja országos és nemzetközi jelentőségű fővonalak találkozásánál fekszik. A 80-as számú fővonal Budapestet Miskolcra át Sátoraljaújhelyre köti össze. Erről ágazik le Mezőzombornál a korábbi 100c (újabb vasúti térképeken ez is 80-as) jelű kétvágányú villamosított fővonal, amely Nyíregyházával (és vele a Budapest-Debrecen-Záhony 100-as számot viselő fővonallal

teremt kapcsolatot). A Badacsonyi Borvidék ugyancsak fővonal mentén helyezkedik el (igaz ennek minőségi mutatói elmaradnak a kívánatostól), de Budapestről a téli menetrendi időszakban is 4 közvetlen gyorsvonattal érhető el. Villány jó helyezése viszont nem magyarázható semmi esetre sem a jó vasúti szolgáltatásokkal, mivel csak helyi jelentőségű vonatok járnak, ráadásul a 2013/2014. évi menetrendváltáskor az egyetlen nemzetközi (Eszék-Szarajevó felé kapcsolatot teremtő) járatot is megszüntették.

1. ábra: A 15 legmagasabb borturisztikai értékű vasútállomás
Figure 1: The first 15 railway stations with the highest values considering wine tourism

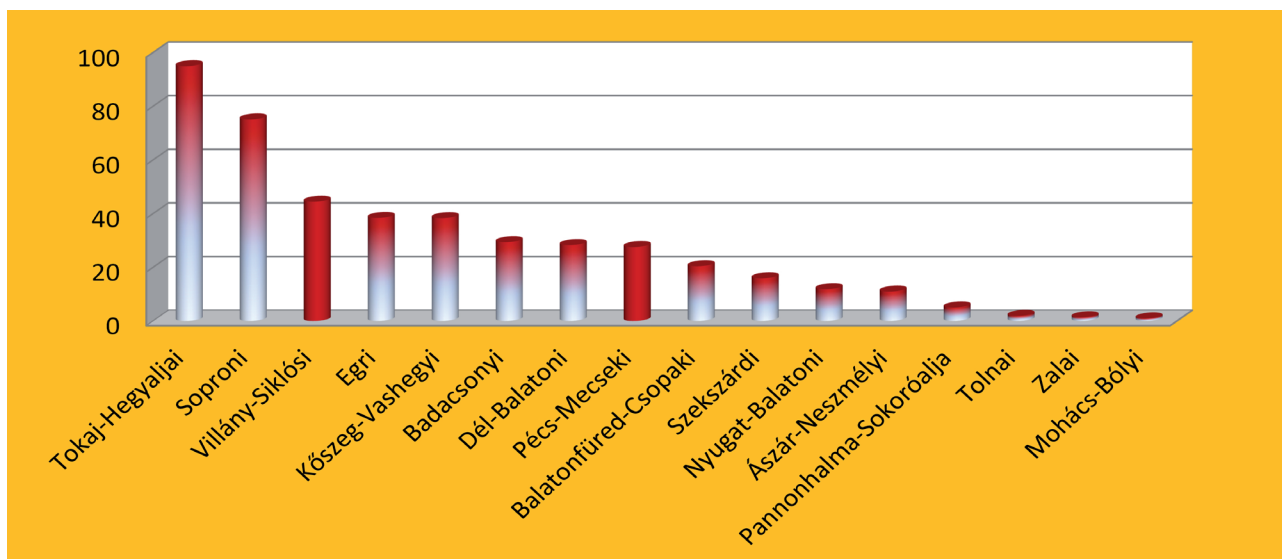


Forrás: saját szerkesztés
Source: edited by the author

A 2. ábrán az egyes borutak és borvidékek vasúti szolgáltatásokat nyújtó települései borturisztikai értékeinek átlaga olvasható le. Ennek alapján látható, hogy a Miskolc nevével fémjelzett Bükkaljai Borvidék tulajdonképpen eltűnik a sorból. Sopron ugyan megmarad, de ennek oka, hogy a borvidék szolgáltatóinak zöme magában a névadó városban tömörül, aminek átlagjavító hatása van. A vezető szerepet a közlekedési helyzet révén itt is Tokaj-Hegyalja viszi, de a borászati szolgáltatók jó térbeli elhelyezkedése révén (a Villány-Harkány vonalra a már említett napi két járatpárt feltételezve) remek adottsággal rendelkezne a Villány-Siklói borút is.

A borvidékek vasúti turisztikai értékeiben a közlekedési viszonyok játsszák a legfontosabb szerepet. Ezzel magyarázható, hogy a lista végén olyan térségek találhatóak, amelyeken nem fut keresztül vasúti fővonal és/vagy nem érhetőek el közvetlenül a fővárosból. A lista első két helyezettje viszont Budapestről közvetlen IC-vonattal is elérhető. Ugyancsak a lista második felében szerepelnek olyan területek, ahol ugyan van közvetlen kapcsolat a fővárossal, de ez alacsony járatszámban és/vagy hosszú eljutási időben nyilvánul meg (előbbire Szekszárd, utóbbira a Nyugat-Balaton jó példa). A Villány-Siklói borvidék jó helyezése mögött hátrányos vasúti szolgáltatások rejtőznek. Egyrészt a Pécs-Villány szakaszon is alacsony szintű vasúti szolgáltatás vehető igénybe (alacsony 51,43 km/h átlagsebesség, kevés járatszám, főleg Bz motorvonatok) másrészt a Villány-Harkány szakaszon a személyforgalom 2004 óta szünetel.

2. ábra: Az egyes borvidékek és borutak vasúti turisztikai értéke
 Figure 2: Rail tourism value of the certain wine regions and wine routes



Forrás: saját szerkesztés
 Source: Edited by the author

Az előző megállapítás már átvezet a tanulmány konkrét kutatási területe, a Palkonya-Harkány vonalszakasz vizsgálatához. Ahhoz, hogy megállapítható legyen egy vasúti vonalszakasz valós turisztikai értéke, valamint az, hogy milyen mértékben és milyen feltételekkel integrálhatóak a turizmus rendszerébe a vasúti szolgáltatások, vizsgálat alá kell vonni a vonalon jelenlévő turisztikai terméktípusok összességét. Mindazonáltal nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy jelenleg egy közforgalom előtt szünetelő szakaszcól és annak turisztikai újrahaznosítási lehetőségeinek vizsgálatáról van szó. A 3. ábra szemlélteti a Palkonya-Harkány szakasz turisztikai termékstruktúráját és annak vasúti szolgáltatásokra vetített értékeit.

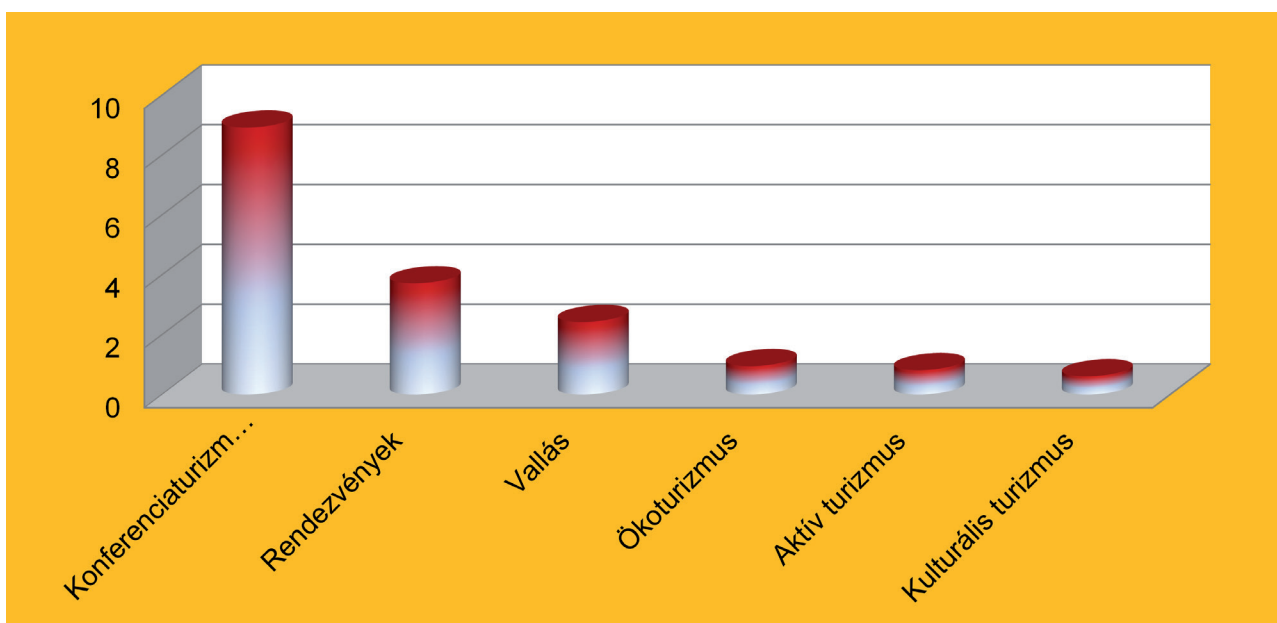
A vonalszakasz mentén a borturizmust esetlegesen kiegészítő idegenforgalmi szolgáltatáshalmazon belül jól láthatóan a konferencia-szolgáltatások jelentik a legfontosabb termékínálatot, amely egyébként, tulajdonságai folytán remekül kapcsolható a bor- és gasztronómiai szolgáltatásokkal. Ez annak ellenére van így, hogy a térségben található szálláshelyek mindössze 10,64%-a rendelkezik konferencia rendezésére alkalmas teremmel és felszereléssel (elsősorban Harkány, másodsorban Siklós és Villány szálláshelyei). Hozzá kell persze azt is tenni, hogy a szállodai kínálat esetében ez az arány több mint 75%-os, valamint érdemi turisztikai terméktervezésnél figyelembe kell venni a közeli Pécs konferenciaturisztikai kínálatát is. A konferenciák, üzleti típusú rendezvények során minden bizonnyal megjelenik a gasztronómia is, amelynek során jó eséllyel lehet megismertetni a résztvevőket a helyi vállalkozók által készített termékekkel.

A rendezvények látogatása hasonlóan szoros szimbiózisban áll a vendéglátással, egyrészt mert sokszor maguk a rendezvények is gasztronómiai jellegzetességeken alapulnak (pl. az országosan ismert Villányi Vörösbór Fesztivál), másrészt az eseményeken résztvevők ellátása is magában hordozza a kapcsolódás lehetőségét. A vonal mentén, Máriagyúd vezető vallási turisztikai piaci szerepének köszönhetően, jó adottságokkal rendelkezik a vallási turizmus is, amellyel elsősorban a középkorú és

idősebb vendégek szólíthatók meg. A vallási programok mellett hasonlóan helye van a helyi gasztronómiai hagyományok megismerésének is.

Ezekon kívül a területen epizodikusan megjelenő egyéb turisztikai terméktípusoknak, mint ökoturizmus, aktív turizmus, kulturális turizmus, nincs nagy jelentősége a vasút turisztikai integrációjával összefüggésben. Az ökoturisztikai szolgáltatás-kínálatot lényegében pár, legfeljebb regionális ismertségű tanösvény (Villány, Máriagyúd), az aktív turizmust néhány, a Villányi-hegységet keresztülzelő rövidebb jelzett turistaút képviseli. A hegység tulajdonképpen nincs rajta a természetjárók kognitív térképén, a közeli Mecsek sokkal nagyobb vonzással rendelkezik. A kulturális turizmus esetében szintén a közeli Pécs szívóhatása figyelhető meg, a vonal mentén lényegében csak Siklóson (Siklósi Vár) realizálódik, de a kultúrtörténeti értékek a vasúttól távol fekszenek, ami gátolja a vasúti közlekedés kulturális turisztikai integrációját.

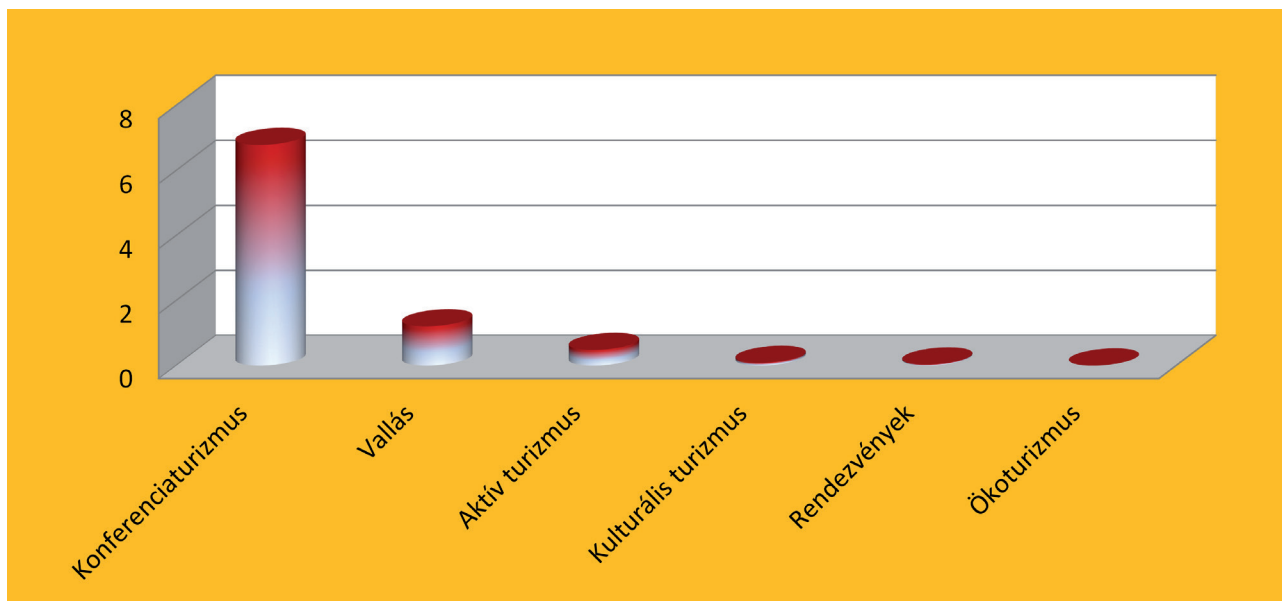
3. ábra: A Palkonya- Harkány vonalszakasz turisztikai termékeinek értékei
Figure 3: The values of tourism products of the railway line between Palkonya and Harkány



Forrás: saját szerkesztés
Source: Edited by the author

A térség borturisztikai kínálatában Villányé a vezető pozíció, a borászati szolgáltatásokat igénybe vevők zöme ebbe a városba érkezik. A kiegészítő szolgáltatások vonal menti valós képével kapcsolatban szükséges megvizsgálni a turisztikai terméktípusok Villány nélküli értékeit is, aminek eredménye a 4. ábráról leolvasható. Ennek alapján látható, hogy a konferenciaturisztikai szolgáltatások maradtak első helyen (pontosan az előbb már említett helyzet miatt, miszerint nem Villány, hanem elsősorban Harkány szállodai szolgáltatás-kínálatában jelenik meg ez a terméktípus). A kulturális és az ökoturizmus esetében gyakorlatilag a korábban még meglévő potenciálja is eltűnt, valamint ugyanez történt a rendezvényturizmussal is. Ez abból ered, hogy a térség fő eseményei Villányon várják az érdeklődőket, Siklós és Harkány esetében viszont a rendezvények mérete, ismertsége és azok helyszíneinek vasúttól való távolsága is gátolja a turisztikai integrációt. Máriagyúd révén viszont továbbra is minimális mértékben lehet (és érdemes) építeni a vallási turizmus kínálatára.

4. ábra: A Palkonya-Harkány vonalszakasz turisztikai termékeinek értékei Villány nélkül
 Figure 4: The values of tourism products of railway line between Palkonya and Harkány, without Villány



Forrás: saját szerkesztés
 Source: Edited by the author

A Villány-Harkány vonalszakasz turisztikai hasznosításában jó példát és gyakorlatot jelenthet az Alsó-Ausztria tartomány északi részén működő Reblaus-Express. A Retz és Drosendorf közötti vonalszakaszon 2001-ben szűnt meg a személyszállítás, 2002-től a vonalat a turizmus szolgálatába állították. A vonal földrajzi és turisztikai téren jó rokon adottságokat mutat a Villány-Harkány szakasszal. Retz az osztrák borturizmus fővárosaként ismert, a kulturális turizmust a drosendorfi vár képviseli, fürdőturizmus Drosendorf-ban található, a vallási turizmust a Geras-i apátság képviseli. A vasúti pálya a Villány-Harkány szakaszhoz hasonlóan dombsági jellegű tájon halad keresztül. A vonalon napi három járatpár közlekedik, alapvetően dízelvontatással, de bizonyos tematikus szerelvények gőzvontatással közlekednek. Hasonló megvalósítás elképzelhető a hazai környezetben is. A turisztikai jelleg miatt a vasút lassúsága annak előnyére válna. 40 km/h-s maximális sebességgel számolva a 26 km-es vonalszakasz 39-40 perc alatt járható be. Ehhez hozzáadva az állomásokon való megállást és tartózkodást, kb. 50-55 perces menetidővel lehet számolni a két város között. A turisztikai forgalom volumene miatt elegendő hétféle üzemmenettel kalkulálni. Ennek alapján Villányból egész órakor, Harkányból vissza fél órakor indulhatnának a járatok. Ezáltal Villányból az első vonat 9.00-kor indulna, az utolsó járat Harkányból 16.30-kor indulna vissza. Harkányból 10.30-kor indulna az első szerelvény, majd 15.00-kor indulna vissza az utolsó lehetőség Harkány felé. Ez a menetrend alkalmat teremtene a villányi szállóvendégeknek a harkányi gyógyfürdő szolgáltatásainak igénybevételeire, a Harkányon megszállóknak pedig egy borkóstolós ebéd és/vagy vezetett borkóstolós túrán való részvételre Villányban.

A megvalósítás legnagyobb hátrányát annak költségvonzata jelenti. Egyrészt a pálya állapota sem mindenhol alkalmas a közlekedésre, a pályahibák kijavítása, a lassújelek felszámolása pedig nem kevés összeget emésztene fel, amivel megkérdőjelezhető a tervezett vasúti turisztikai szolgáltatás rentabilitása. Másrészt a különvonati szolgáltatások mind a Máv Zrt, mind a Mávnosztalgia Kft.

megrendelésében igencsak borsos, egy vidéki turisztikai desztináció menedzsment szervezet által nehezen kitermelhető árfekvésűek. A járatok üzemeltetésének rentabilitása miatt a turisztikai célú jegy árképzése csak a megszokottnál magasabb árszínvonalon lehetséges (ez akár 3-4 000 Ft-os személyenkénti jegyárat is jelenthet erre a rövid szakaszra). A térség jövedelmi viszonyai alapján ez rendkívüli mértékben megnehezítené és ellehetetlenítené az attrakció bevezetését és fenntartását. Esetleges megoldás lehet, hogy az első időszakban havonta vagy kéthavonta 1-1 hétvégén üzemelhetne a rendszer.

Problémát jelent az is, hogy nem állnak rendelkezésre olyan, helyben vagy közelben állomásozó vasúti kocsik, amelyek alkalmasak lehetnek a vasúti turizmus iránt fogékonyak megszólításához (nosztalgikus kivitelű kocsik, megfelelő műszaki tartalommal). A turizmus igényeinek megfelelő műszaki infrastruktúra hiánya a periférikus térségekben akadályozza leginkább a vasúti turizmus fellendítését. A probléma feloldására szükséges lenne a résztvevő gördülőállomány pécsi, de legfeljebb dombóvári állomásoztatása.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az egyes hazai vonalbezárási időszakokban nem történt érdemi vizsgálat a turizmusban történő további hasznosítás lehetőségeire vonatkozóan. Mindemellett nem volt jelen olyan egyedi metodika sem, amellyel jó közelítéssel mérhetőek lettek volna az egyes vasútállomások és vasútvonalak turisztikai integrációs lehetőségei.

Jelen tanulmány ezt az űrt próbálja betölteni. Olyan új, a tértudományok és a turizmustudományok kontextusában álló egyedi módszertant igyekszik bevezetni, amelynek segítségével mérhetővé válik a vasút turisztikai integrációjának esélye. A Villány-Harkány vonalszakaszon jelenleg nincs közforgalmú személyszállítás, a Pécs-Villány szakasz személyszállítási szolgáltatásai pedig alacsony színvonalúak. Ennek ellenére, a borászati szolgáltatók magas száma és vasúthoz közeli elhelyezkedése révén a borturizmus és a vasúti közlekedés szimbiózisa magas értéket képvisel. A Villány-Siklói Borvidék emiatt az ország más borvidékei között is előkelő pozíciót foglal el a vasúti szolgáltatások turisztikai integrációjára vonatkozóan. A borturizmust olyan más turisztikai termékek egészíthetik ki, mint a konferenciaturizmus, a rendezvényturizmus vagy a vallási turizmus. Mindhárom terméktípus alkalmas a borászati szolgáltatásokkal való kombinációra. Mind a konferenciákon, mind a rendezvényeken szerepelnek a kulináris élvezetek, a vallási turizmusban résztvevő korosztály pedig a borturizmus egyik legfontosabb felvevő piaca is egyben.

Az új módszertan alapján végzett számítások segíthetnek eldönteni a hazai vasúttársaságok turizmusban betöltött szerepét és lehetséges irányait, valamint azt a kérdést, hogy a perifériákon futó szünetelő vasútvonalak turisztikai célú újrahasznosítása milyen feltételek mentén lehetséges. Ezzel kapcsolatban jól működő nemzetközi példák állnak a hazai turisztikai és közlekedési szolgáltatók előtt.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AUBERT A.-CSAPÓ J.-PIRKHOFFER E.-PUCZKÓ L.-SZABÓ G. 2010: *A method for complex spatial delimitation of tourism destinations in South Transdanubia*. Hungarian Geographical Bulletin 59/3. pp. 271-287.
- BOKSBERGER, P.-STURZENEGGER, M. 2014: *The Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Landscapes: A Masterpiece of Railway Engineering*. In: CONLIN, M.-BIRD, G. (eds.): *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*. Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto, pp. 201-213.
- CAMARGO, A.-GARZA, C. G.-MORALES, M. 2014: *Railway Tourism: An Opportunity to Diversify Tourism in Mexico*. In: CONLIN, M.-BIRD, G. (eds.): *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*. Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto, pp. 151-165.
- CSAPÓ J.-JÓNÁS-BERKI M.-GELÁNYI N.-MARTON G. 2010: *Industrial Heritage as a Form of Tourism Supply in the Pécs-Mecsek Region, Hungary*. In: DOMBAY, S.-MAGYARI-SÁSKA, Zs. (eds.) *The Role of Tourism in Territorial Development*. III. International Conference, Gheorgheni, pp. 74-81.
- DICKINSON, J.-LUMSDON, L. 2010: *Slow Travel and Tourism*. Routledge, London, 240 p.
- DICKINSON, D.-ROBBINS, D. 2008: *Representations of tourism transport problems in a rural destination*. *Tourism Management*, 29/6. pp. 1110-1121.
- ERDŐSI F. 2005: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 504 p.
- GRAHAM, B.-ASHWORTH, G.-TURNBRIDGE, J. 2000: *A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy*. Arnold Press, London, 284 p.
- HALSALL, D. 1992: *Transport for Tourism and Recreation*. In: HOYLE, B. – KNOWLES, R. (ed.) *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, London-New York, pp. 155-177.
- KERSTETTER, D.-CONFER, J.-BRICKER, K. 1998: *Industrial Heritage Attractons: Types and Tourists*. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 7/2. pp. 91-104.
- KHADAROO, J.-SEETANAH, B. 2008: *The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach*. *Tourism Management*, 29/5. pp. 831-840.
- KLUGMANN, A. 2003: *Die Wiederentdeckung der Bahntouristik*. *Deine Bahn*, 31/1. pp. 19-23.
- MAJDÁN J. 2008: *Magyarország közlekedése*. In: BELUSZKY P. (szerk.): *Magyarország történeti földrajza II.*, Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, pp. 72-110.
- PEETERS, P.-SZIMBA, E.-DUIJNISVELD, M. 2007: *Major environmental impacts of European tourist transport*. *Journal of Transport Geography*, 15/2. pp. 83-93.
- PRIDEAUX, B. 2000: *The role of the transport system in destination development*. *Tourism Management*, 21/1. pp. 53-63.
- SAIMYO, H. 2010: *Relationships between Railways and Tourism*. *Japan Railways and Transport Review*, 55. pp. 6-15.
- SHAW, S.-FANG, Z.-LU, S.-TAO, R. 2014: *Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China*. *Journal of Transport Geography*, 40. pp. 112-122.
- STEINECKE, A. 1999: *Tourismus und neue Konsumkultur: Kundenbedürnisse – Schauplätze – Verhaltungen*. *Münstersche Geographische Arbeiten*, 42. pp. 81-91.
- TIMOTHY, D. 2007: *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Channel View Publications, Clevedon, 327 p.

- TINER T. 2007: *Arccal a Volán felé?: vasúti mellékvonalak megszüntetésének közlekedésgérajzi következményei*. Földrajzi Értesítő, 56/1-2. pp. 125-130.
- TÓTH G.-DÁVID L. 2010: *Tourism and accessibility: an integrated approach*. Applied Geography, 30/4. pp. 666-677.

