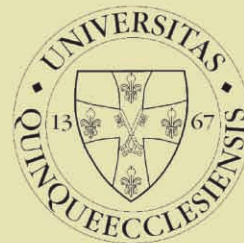


TERÜLETFEJLESZTÉS ÉS INNOVÁCIÓ

A PTE TTK Földrajzi Intézet
Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális
Tanulmányok Tanszékének, valamint
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszékének
elektronikus folyóirata



Tartalom

Gerdesics Viktória

Az idegenforgalom szerepe a horvát országimázsban 2

M. Császár Zsuzsa - Wusching Á. Tamás

A Pécsi Tudományegyetem a külföldi hallgatók vonzásában 10

Dömény Anita

A Mezei Iskola Program és vidékfejlesztési aspektusai 22

Bittner Anita

A közösségi közlekedés fejlesztése Pécsen 29

Főszerkesztő

László Mária

Főszerkesztő-helyettes

Pirisi Gábor

Szerkesztőbizottság tagjai

Pap Norbert (elnök)
Trócsányi András
Sitányi László
Gálosi-Kovács Bernadett
M. Császár Zsuzsanna

Lapszerkesztő

Keczeli Lajos

Szerkesztőség

7624 Pécs, Ifjúság útja 6. Tel: 72/501-531
www.terinno.hu
ISSN 1789 - 0578

Köszöntő

A nyolcadik évfolyamába lépett folyóiratunk, és ez mindenképpen örömteli fejlemény számunkra, még akkor is, ha az egyes számok megjelentetésével nem tudunk olyan ütemben haladni, mint szeretnénk. Pedig érdekes, színvonalas írás akadna éppen elég, csak az erre fordítható munkaidőnkkel állunk mindig kissé gyengébben, mint ahogy eredetileg eltervezzük az év elején. Ennek kapcsán talán jó hír, hogy miközben az idei első szám napvilágot lát, már a második is szerkesztés alatt van - reményeink szerint még a nyár előtt meg is jelenik (várhatóan június közepén).

A következő oldalakon alapvetően a fiataloké a főszerep. Szerzőink között Phd-hallgatók, friss diplomások és még a mesterképzés padjait koptatók is helyet kaptak. A témák, amint talán megszokhatták rendszeres olvasóink, szerteágazóak. Imázskérdésekkel foglalkoztunk már ezeken a hasábkokon, most Gerdesics Viktória Horvátország kapcsán vizsgálja a turizmus és az imázs kapcsolatrendszerét. Második tanulmányunk legutóbbi, 2013/3-as számunk kései folytatásaként a PTE hallgatói adatbázisait elemezve vizsgálja az egyetem nemzetközi vonzaskörzetét. A jelenleg pedagógusnak tanuló Dömény Anita írásában egy olyan esettanulmányt mutat be, ahol a környezeti nevelés és a vidékfejlesztés összekapcsolódik. Végezetül Bittner Anita a pécsi közösségi közlekedés átalakításának némely aspektusát elemzi írásában.

Ahogy eddig, továbbra is várjuk megjelentetni kívánt írásaikat a lasmaria@gamma.ttk.pte.hu vagy a pirisig@gamma.ttk.pte.hu címre.

Kellemes olvasást, és hasznos időtöltést kívánnak mindenkinek:

a szerkesztők

Gerdesics Viktória

Az idegenforgalom szerepe a horvát országimázsban¹

Bevezetés

Az utóbbi évtizedekben világunk globalizálódott, a modern társadalom változásai a kommunikáció gyors fejlődését eredményezték, az információ gyors áramlása pedig megnyitotta a kapukat az emberek számára - ebben a világban az országok nélkülözhetetlen versenyképességének alapvető eszköze lehet az országmárkázás. Különösen igaz ez egy olyan országra, amely hagyományosan a turizmust helyezi gazdasági fejlődése középpontjába, és a róla alkotott vizuális képünk, akár a térképi megjelenése alapján is, eredendően a tengerhez köti. Horvátországról, végtelenül egyszerűen, mondhatnánk azt, hogy turisztikai ország. Aki azonban valamivel mélyebben ismeri az országot, ennél bonyolultabb jellemzőkkel is illetheti azt, a tengerpartra vezető útja közben „az autópálya mögé” is láthat, illetve a korabeli híradásokból ismerheti az ország történelmének sötét vagy még sötétebb foltjait. Horvátország a 20. század végén sajátos, egyide-

¹ A kutatás az Európai Unió és Magyarország támogatásával 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 keretei között valósult meg. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

júleg dicső és szomorú történelmet írt, huszonkét évvel a Jugoszláviából való kiválása után pedig az Európai Unió tagjává vált. Jelen tanulmány az ország megítélésének, azaz a horvát országimázs szerteágazó dimenzióinak a turisztikai elemére fókuszál: Horvátország elsősorban turisztikai ország?

Az országimázs

Az országimázs napjainkban egyike az egyik legnagyobb jelentőséggel bíró marketingfogalmaknak. Az imázs elmélete az 1950-es években alakult ki, a szó a latin „imago” szóból ered, jelentése kép, képmás. TOTTH G. (1996) szerint imáznak nevezzük azt a képet, amely adott vállalatról, termékről vagy márkáról az emberekben kialakul, milyenségét pedig számtalan szubjektív tényező motiválja. Ezek megismerése magas fontossággal bír, tekintve, hogy csak ennek birtokában lehet a marketingeszközöket úgy bevetni, hogy a kép pozitívvá változzon. KOTLER, P. et al. (1993, p. 141.) definíciója szerint „az országimázs az adott országról kialakult nézetek, hitek, vélemények összessége”. A terület kutatásával a szakirodalom az 1960-as évektől egyre fokozottabban foglalkozik, elsősorban a külföldi termékek vásárlására tett, úgynevezett országeredet-hatás (country-of-origin effect) szempontjából, de a legfrissebb publikációk az országimázst már márkaértékként vizsgálják, megjelenik az országmárkázás fogalma. (JENES B. 2010)

A márka-szakirodalom kezdete ugyan a 19. századra tehető, a brandek igazán a 19. század végétől lettek fontosak, ahogy PAPP-VÁRY Á. F. (2009) írja, egyrészt, mert az ipari forradalommal lehetővé vált a tömegtermelés, másrészt, mert az emberiség ekkorra tanult meg olvasni, így a márkanév is jelentőséget kapott. A márka definiálásával számos kutató foglalkozik, BAUER A. és BERÁCS J. (1998, p. 194.) úgy fogalmaznak, hogy „a márka olyan szimbólumok összessége, melynek feladata termékek és szolgáltatások egy meghatározott gyártóval, forgalmazóval való azonosítása és egyúttal azoknak más termékektől való megkülönböztetése”. Az Amerikai Marketing Szövetség definíciója szerint „a márka lehet név, kifejezés, jel, szimbólum, formaterv vagy ezek kombinációja azzal a céllal, hogy az eladó vagy az eladók csoportjának termékeit vagy szolgáltatásait megjelöljék és megkülönböztessék a konkurenciától”. (KOTLER, P. - KELLER, K.L. 2006, p. 368) Ahogy CHEVERTON, P. (2005) is rámutat, a márka nemcsak termékekre, hanem szolgáltatásokra is vonatkozik, és működésének javát a fogyasztók fejében végzi, tehát nemcsak egy logóval, névvel, vagy szimbólummal kell azonosítanunk az adott terméket vagy szolgáltatást, hanem tudnunk kell, hogy a márka egy ember érzése, és ebből kifolyólag mindenki maga alakítja ki a márkaképet. A márka és az imázs tehát szorosan összefüggő fogalmak, bár a két fogalom összemosása meglepőnek tűnhet, hiszen, ahogy a definíciókból kiderül, sokan a márka fogalma alatt valami tudatosat értenek, holott csak maga a folyamat tudatos: a márkázás, avagy a branding. (PAPP-VÁRY Á. F. 2009) A branding folyamata jelenti termékünk vagy szolgáltatásunk másoktól való megkülönböztetését, így valójában nem beszélünk másról, mint az egyedi versenyelőnyre való törekvésről, azaz marketingstratégiáról, versenysztratégiáról. Simon Anholt volt az első, aki a „nation branding”, a „country branding” koncepcióját papírra vetette 1996-ban. (PAPP-VÁRY Á. F. 2009) Minden országnak van imázsa, amely nem statikus, hanem folyamatosan változik és változtatható, kialakulhat spontán és irányított módon is (PAPADOPOULOS, N.-HESLOP, L. A. 2002), és mint minden imázs-típus, multidimenzionális fogalom. Irányultságát tekintve lehet belső imázs (más néven ön-, self imázs) és külső imázs (más néven tükör-, mirror imázs), időhorizontja szerint pedig megkülönböztetünk előzetes, tény (current) imázst, valamint jövőbeni, kíváncsatos (wish) imázst. (SÁNDOR I. 2003)

Az országmárka és az országmárkázás szavak konkrét, definiált megjelenése előttről is ismerünk látványos példákat országok brandként való megjelenésére. Franciaországban a nemzeti márka felépítését már a 18. században is tudatosan kezdték meg, de Anglia, a náci Németország, a fasiszta Olaszország, a kommunista Oroszország (Szovjetunió) is mind jó példaként szolgálnak az országmárkázásra. A második világháború után felbomlottak a nagy gyarmatbirodalmak és nyomukban új nemzetek jöttek létre, a kilencvenes években pedig ez a folyamat újrajátszódott a Szovjet Birodalom és Jugoszlávia összeomlásával. Az utód-országok nagy lendülettel próbálják feltárni nemzettudatukat, személyiségüket, kulturális, nyelvi, etnikai, vallási és gazdasági létüket a világ felé. (OLINS, W. 2004) ANHOLT, S. (2005) szerint egy jó országmárka „soft

power”-t, azaz „puha erőt” jelent ebben a folyamatban, KOTLER, P. és GERTNER, D. (2002) véleménye pedig az, hogy egy jó országmárka mindenekelőtt versenyképesség, ANHOLT, S. (2007) kifejezetten versenyképes identitásnak nevezi.

PAPP-VÁRY Á. F. (2009) szerint az országmárkázás céljai elsősorban gazdasági szempontúak; a turizmus ösztönzése, a befektetések erősítése és az export fejlesztése. De számításba kell vennünk még az adott ország nemzetközi megítélését a nemzetközi kapcsolatok, különösen az „europaizálódás” folyamatában is. (SKOKO, B. 2009) Horvátország esetében ezek a motivációk összefonódtak az ország 1991. évi önállósulása óta. A jugoszláv államszövetségből kiválva önálló imázst kellett kialakítania az államnak, az önállósulással kirobbanó délszláv háború által meggyengített gazdaságát fel kellett élesztenie, a háborúval rátapadt negatív sztereotípiákat, az emberek „rossz érzését” vagy akár félelmét el kellett oszlatnia, és az Európai Unió tagjává akart válni, eltávolodva mindentől, ami a „Sötét Balkánhoz” köti.

A turizmus, mint az imázsszalakítás eszköze

Horvátország kedvező földrajzi fekvésének köszönhetően történelme során mindvégig jelentős kereskedelmi központként szerepelt. Már a Kr. e. 6. században a területén élő illírek az ókori görögökkel kereskedtek, a rómaiak tengerparti jelenlétéről pedig számos építmény tanúskodik (pl. Diocletianus császár palotája Splitben vagy a pulai Amphiteatrum), a szlávok érkezése és folyamatos területvédelme ideje alatt pedig Dubrovnik játszott fontos kereskedelmi és kulturális szerepet. Az infrastrukturális fejlődéssel létrejöttek az első kereskedelmi szálláshelyek, az első modern hoteleket a 19. század végén építették Opatijában, Crikvenicában és Dubrovnikban. (HITREC, T. 2002) Opatija turizmusának 170. évfordulóját ünnepli 2014-ben.

Horvátország volt Jugoszlávia gazdaságilag második legfejlettebb országa Szlovénia után. A délszláv háború azonban súlyos következményekkel járt, egyrészt a közvetlen háborús pusztítás káraival, másrészt a belső, jugoszláv gazdasági kapcsolatok szétszakadásával, a horvátok számára létfontosságú turizmus súlyos visszaesésével, valamint a hadviselés magas költségei miatti megnövekedett állami terhekből adódóan. A helyzetet a legkevésbé sem segítette, hogy a horvát gazdaság piacgazdasági átmenetét, valamint az önálló gazdaságpolitika alakításának számos intézményét, feltételét is ekkor kellett megteremteni. 1993-ra megfékeztek az inflációt és bevezették a nemzeti valutát, a kunát, megindultak a külföldi befektetések, a gazdaság növekedésnek indult. (REMÉNYI P. 2006)

Jugoszlávia szétesésével Horvátországnál maradt az adriai tengerpart nagy része, amelynek területén a történelem során számos nép volt jelen, így idegenforgalmi potenciálját a kiemelkedő természeti adottságok mellett a történelmi helyek, építmények, várak és templomok jelentik, az európai, bizánci és mediterrán világ különös együttélését mutatva. MELER, M. és RUŽIĆ, D. (1999) a horvát turizmus életciklusát vizsgálja az 1960 és 1990 közötti időszakra vonatkozólag, amely írásukban megállapítják, hogy a horvát idegenforgalmat a hatvanas évektől kezdték felismerni, az ágazat egészen a nyolcvanas évekig fejlődött, majd a nyolcvanas évek közepétől stagnált. Ezek alapján elmondható, hogy a háború előtti években már eleve válaszút előtt állt a horvát idegenforgalom - vagy lépéseket tesz fejlődése érdekében, vagy elveszik. A szerzőpáros szerint ennek a fejlődési görbének az oka számos tényezőben kereshető, de talán a legfontosabb a kereslet és a nyújtott termék közötti egyenlőtlenség. A horvát tengerpart felfedezése nem tudatos mechanizmusok következménye volt, a szálláshelyek számának növelése pedig nem járt minőségi növekedéssel, és nem történt tudatos pozicionálás sem. Ők tehát úgy vélik, a horvát turizmus a háború nélkül is hanyatlásnak indult volna, a háború csak az utolsó figyelmeztetés volt, vagy - ha optimistán nézzük - tulajdonképpen rákényszerítette az országot a tudatos tevékenységre. JORDAN, P. (2000) is hasonló következtetésekre jut a horvát turizmus és a globalizáció kapcsolatáról szóló írásában - ő ugyanis kifejezetten arra hívja fel a figyelmet, hogy a szocialista Jugoszlávia idegenforgalma tulajdonképpen „állóvíz” volt, a kereskedelmi szálláshelyek többsége állami tulajdonban volt, kevés magán szállásadó lehetett jelen az

iparágban. A szálláshelyek legtöbbje 1967 és 1972 között épült, az állami szálláshelyeknek nem volt konkurenciája, így nem volt valós versenyhelyzet sem, amely hosszú távon rossz minőséghez vezetett.

Az önálló Horvátország kikiáltását követő délszláv háború alatt, azaz az 1991 és 1995 közötti időszakban megszakadt az ország megszokott társadalmi és gazdasági élete, ezzel az idegenforgalmi fejlődés és a szálláshelyek egy része a háború áldozatául esett. Emellett adott volt egy, évszázadok óta a térképen először önálló Horvátországgént szereplő állam, amely számos feladat előtt állt - mindezek megoldására pedig kézenfekvő (és egyben hálás) eszköznek tűnt a turizmus.

A turizmusmarketingnek két célja van: információt szolgáltatni a potenciális turistáknak a horvátországi nyaralási lehetőségekről, valamint felhívni a világ figyelmét az ország előnyeire, szépségeire és értékeire. Az új országban a turizmus a kezdetektől nagy szerepet kapott, már 1991-ben megszületett a Horvát Idegenforgalmi Közösség létrehozásáról, működéséről és finanszírozásáról szóló törvény, amelyet a turizmus fejlesztésére, versenyképességének visszaszerzésére irányuló további törvények egészítettek ki. (VUKONIĆ, B. 2005) A külpolitika, a diaszpórában élők, a sport, a média szerepe vitathatatlan az imázsalkításra irányuló kommunikációt illetően, szervezett imázsépítés mégis mindössze egy területen, a turizmusmarketingen keresztül mutatkozott meg igazán. (GOLUŽA, M. 2001)

GOLUŽA, M. (2001) szerint a turizmuson keresztül mindent be lehet mutatni és mindent lehet reklámozni; a történelmet, a kultúrát, a gasztronómiát, az embereket. Így igen hálás módszernek bizonyult az ország renoméját a turizmuson keresztül alakítani, nem beszélve a gazdasági fellendülés voltaképp egyetlen lehetőségéről. A Horvát Idegenforgalmi Közösség 1992-ben kezdte meg működését állami intézményként, feladata Horvátország turisztikai promóciója. A Közösség tevékenységei közé tartozik a horvát imázs arculati elemeinek kialakítása is, amely alapvetően három elemet jelent: az országnevet, a szlogent és a logót. (PAPP-VÁRY Á. F. - GYÉMÁNT B. 2009)

Az országnév az országmárkázás során márkanévként értelmezhető, kiejtése után ugyanis az emberek fejében megjelenik egy kép. Az országneveknek, mint földrajzi neveknek többnyire messzire nyúló történelmi gyökerei vannak, azonban előfordulnak olyan helyzetek, amikor ezeket meg kell változtatni, például a függetlenséget kivívott gyarmatok, a szovjet blokk felbomlása után újra önállóvá vált országok, és ezekhez hasonlóan azon országok esetében is, amelyek Jugoszlávia felbomlásával születtek. Horvátország a történelme során gyakorlatilag vajmi kevészer szerepelt 'Horvátország' címen, 1991-es függetlenségétől kezdte el életét.

Az országszlogen mai értelemben vett változatát a 18. századtól kezdve használjuk, a márka szöveges üzenetét jelenti, tulajdonképpen az egyedi termékígéretet tartalmazza. Országszlogeneket évszázadokkal ezelőtt is készítettek, bár céljuk akkor még nem a befektetők vonzása, az ország termékeinek hatékonyabb eladása, vagy a turisták csábítása volt, sokkal inkább információközlés az aktuális politikai állapotról. A mai országszlogenek célja már nemcsak politikai állásfoglalás, hanem kifejezetten a turistákra fókuszáló pozicionálás. 1993 elején pályázat útján a már idézett Goluža turisztikai-kommunikációs szlogenje nyert: „Mala zemlja za veliki odmor”, avagy „Kis ország nagy pihenésre”. Sokan úgy tartják, ez volt a legjobb szlogen, mert a „kis” jelző szimpatikus, bensőséges és kedves benyomást kelt, a „nagy pihenés” pedig angolra lefordítva még hatásosabb, hiszen a „great holiday” nemcsak nagyot, de remeket, kitűnőt is jelent. Az 1997-ben bevezetett, George Bernard Shaw-tól származó „Raj na zemlji”, azaz „Földi mennyország” hatása a korábbi szlogenének közelébe sem ért, elcsépeletnek tartották, hiszen a „mennyország” kifejezéssel akkor már több ország élt. A harmadik szlogen a „Mediterran, kakav je nekad bio”, azaz „Amilyen a mediterrán világ valaha volt”, jelenlegi magyar felhasználása szerint „Horvátország, Adria - Ahogy mi mindig is szerettük”. Ezt a szlogent 2005-ben kezdték alkalmazni, egy spanyol céggel együtt kidolgozott marketingterv részeként. (SKOKO, B. 2005)

A harmadik arculati elem, a márka vizuális része, a logó sokféle lehet; ábrázolhat tájat, természeti jelenségeket, absztrakt jelképet, többnyire magában foglalja az ország nevét és egyes esetekben akár a szlogent is. (PAPP-VÁRY Á. F. - GYÉMÁNT B. 2009) Bár a 2013-as szezon előkészítésében megjelent a „Horvátország - az Európai Unió új turisztikai csillaga” szlogen is, a továbbra is használatban lévő szlogen a „Horvátország

- amilyen a mediterrán világ valaha volt”, amelyhez Boris Ljubičić tervezett logót (1. ábra). A logóban található kék szín Horvátország tengerére és szigeteire, a sárga az aranyló szlavóniai búzamezőkre, a zöld pedig az ország középső részein elterülő erdőkre utal. A legfontosabb részlet pedig a két kocka (a piros és a kék), amelyek a zászlóban lévő színekre, Horvátország vizuális kódjára utalnak.

A horvát turizmus a háború után újra fejlődésnek indult. 2010-ben 10,6 millió turista érkezett Horvátországba, 2011-ben pedig 11,46 millió vendéget fogadott az ország. Míg 2006-ban 403 ezer magyar töltötte el szabadságát az országban, számuk az évek során folyamatosan csökkent, 2010-ben 298 ezer turistával Magyarország a horvát turizmus küldőországainak sorában a kilencedik helyen állt. (HORVÁT STATISZTIKAI HIVATAL 2012)



1. ábra: A Horvát Idegenforgalmi Közösség által teremtett arculati elemek.

Forrás: Croatia National Tourist Board

A turizmus megjelenésének vizsgálata a horvát országimázsban

A szakirodalmi alapokra építkezve az alábbiakban bemutatásra kerül a csatlakozás előtt készült két kutatás. A kutatásoknak a tanulmányban bemutatott elemeivel vizsgáljuk meg az idegenforgalom és az arra épített imázsszalakítás szerepét a horvát országimázsban.

A magyarországi megkérdezés online kérdőív kitöltésével történt, hólabda módszerrel összegyűjtve a válaszokat, így nem tekinthető reprezentatív felmérésnek sem az Európai Unióra, sem Magyarországra vetítve. A horvátországi megkérdezés sem mutat reprezentatív eredményeket, tekintve, hogy célja a majdani horvát uniós állampolgárok véleményének vizsgálata volt, így eszéki és zaprešići közgazdasági, üzleti tanulmányokat folytató hallgatók alkotják a mintát. A magyarországi megkérdezés esetében mintegy két hét alatt 681 db teljesen kitöltött kérdőív érkezett vissza. A magyar kérdéssor összeállításakor fő szempont volt, hogy kezdetben a válaszadók ne legyenek tisztában a vizsgálat céljával, hiszen kifejezetten az imázsszociációkra voltunk kíváncsiak. Ennek megfelelően a 21 kérdésből álló kérdőív első kérdéseiben Horvátország önállóan nem jelenik meg, illetve kerülendő volt a gondolatok (akár akaratlan) irányítása is, például a „turizmus” szó korai megjelenésével. A minta elemeit képező magyar állampolgárok 59%-a nő, életkoruk átlaga 29 év (jellemzően 20 és 30 év közöttiek), közel 70%-ban főiskolai vagy egyetemi diplomával rendelkeznek, 56%-ban dolgoznak, és 43%-ban baranyaiak, 23,5%-ban pedig budapestiek vagy Pest megyeiek.

A horvátországi megkérdezés papíralapú kérdőív kitöltésével történt, ahol a 29 kérdésből álló kérdéssor célja a horvát hallgatók saját imázsérzetének (amelyet itt belső imázsként kezelünk), illetve az általuk vélt külső imázs felmérése volt. Összesen 434 kérdőív érkezett be, amelyek néhány kivételtől eltekintve teljesek. A kitöltő horvát hallgatók 68%-a nő, átlagéletkoruk 23 év, 80%-uk Eszéken végzi felsőfokú tanulmányait, 20% pedig a Zágráb-közi Zaprešić-ben. Jelen tanulmányban a kutatások ide vonatkozó részeredményei kerülnek bemutatásra.

Az országmárka jó esetben épp úgy épül fel, mint bármely más termék márkája. Ahogy láthattuk, az ország felismerhetőségének elérésében a marketing eszköztárából a különböző arculati elemek használata lehet segítségünkre, így érdekes megvizsgálni, hogy milyen színeket, szavakat, szimbólumot társítanak egy adott országhoz az emberek, illetve hasznos alapot adhat különböző marketingeszközök megtervezésében az is, hogy országunkat férfi vagy női karakternek tartják. A tanulmányban bemutatott kutatások mindkét kérdéssora foglalkozik ezekkel a kérdésekkel, a magyar vizsgálat esetében a külső imázs, a horvát megkérdezésnél pedig a belső és a vélt külső imázs tekintetében.

A magyar válaszadók 84%-a Horvátországhoz a tengerparti turizmussal kapcsolatos szót társít, úgymint a tenger, a tengerpart, az Adria, a nyaralás vagy maga a turizmus. Ez tulajdonképpen alátámasztja a korábbiakban bemutatottakat, amelyek szerint Horvátország elsősorban a turizmusra pozicionálja magát és

imázsának alakítását. A horvát megkérdezés belső imázsra vonatkozó eredményei jóval sokszínűbbek, a turizmussal kapcsolatban álló asszociációk által alkotott kategória mindössze 34%-ban jelent meg (2. ábra).

A turizmushoz kapcsolódó szavakat követően a horvátok a legnagyobb arányban olyan negatív fogalmakat soroltak fel, mint a korrupció (11%), a válság (8%), a munkanélküliség (4%), de viszonylag sok horvátnak jut eszébe hazájáról a hazaszeretet is (3,5%), amely utóbbi (az azt megelőző negatív szavakkal ellentétben) a magyar válaszok 1,5%-nál is felbukkant. A két kutatás vonatkozó eredményei alapján tehát az a követ-



2. ábra: Kérem írja le, milyen szót társít Horvátországhoz?
(a horvátországi megkérdezés eredményei) Forrás: saját szerkesztés

keztetés vonható le, hogy a turizmus Horvátország imázsában feltétlenül fontos pozíciót tölt be; a magyar válaszadók szerint a külső imázsban kiemelkedően nagy arányban, de a horvát belső imázsban is meghatározó amellet, hogy a horvátoknak magukról azért ennél több dolog jut eszébe, sokszor épp negatív fogalmak formájában. Ugyanehhez az asszociációs blokkhoz kapcsolódóan egy másik kérdésben megkérdeztük a horvátokat arról is, hogy szerintük mi jut először eszébe egy külföldinek Horvátországról, amely arány, eltekintve attól, hogy egyik kutatás sem tekinthető reprezentatívnak, akár össze is hasonlítható a magyar megkérdezés vonatkozó eredményeivel. A horvát megkérdezettek kétharmada szerint a külföldiek tengerparti turizmussal kapcsolatos szóra asszociálnak Horvátország kapcsán, amely eredmény bár nem olyan magas, mint a magyar megkérdezésben mutatkozó, de hasonlóan markáns arányt mutat. Az összevetés különleges és figyelemre méltó eleme, hogy a horvátok szerint a külföldiek gyakran asszociálhatnak még a Balkánra (3%), a háborúra (5%), Jugoszláviára (1,5%), a korrupcióra (2,5%) és a horvát futballra is (6%). Ezek azonban alig jelennek meg a külső imázsvizsgálatban, hiszen ezen szavak egyike sem éri el az 1%-os arányt a magyar megkérdezés eredményeiben.

A szakirodalom szerint a horvátok úgy tartják, három erős szimbólumuk van: a horvát, piros-fehér kockás címer, a nyakkendő és a dalmata kutya, amely a horvát Dalmácia területéről kapta a nevét. (SKOKO, B. 2005) A megkérdezések eredményei viszont némileg mást mutatnak, különösen, ami a magyar mintát illeti. Arra a kérdésre, hogy a válaszadó szerint mi Horvátország szimbóluma, a magyar megkérdezettek az asszociációs eredményhez hasonló választ adtak, hiszen 42%-nak valamely a tengerhez, a turizmushoz kapcsolódó jelkép jut eszébe az országról. A piros-fehér kockás sakktáblát azonban jelentős számban (18,5%) említették, amely javarészt a címerből, vagy akár a futballmezekről és a számtalan horvát szuvenírről lehet ismerős sokak számára. Kézenfekvő szimbólumként persze megjelent a zászló (10%) és a címer (5%) is. A horvátok csaknem harmada szerint országuk szimbólumát szintén a tenger és a turizmus adja, de emellett megjelent a piros-fehér kockás sakktábla (17%), a címer (19%) és a zászló (6%). Érdekes, hogy a 681 magyar válaszadóból mindössze ketten említették a nyakkendőt, tehát arányaiban szinte senki, és a horvátok közül is csak 17 fő (4%). Tekintve, hogy a kutatás eredményeiben a dalmata kutya még ennyi-

re sem jelent meg (tulajdonképpen egyáltalán nem), arra a következtetésre juthatunk, hogy a Skoko, B. (2005) által felállított tézis, kutatásaink szerint legalábbis, nem állja meg a helyét - a válaszadók szerint a dalmata és a nyakkendő nem szimbolizálja Horvátországot, egyedül a piros-fehér kockás sakktábla jelent meg, de az sem magas arányban.

Az arculati eszköztár szempontjából különösen fontos lehet, hogy az országhoz milyen szint vagy milyen személyiséget társítunk, amely társítás értelemszerűen kialakulhat azért, mert „egyszerűen úgy érezzük”, de akár a tudatos márkalakítás eredményeként is létrejöhet. A kutatási eredmények alapján az országhoz társított színek esetében a kék és a piros vezetik a listát; a magyar válaszadók közel 70%-a adta meg a kék színt válaszként, míg ugyanezt a horvát válaszadók 40%-a, a pirosat pedig 13% magyar és 25% horvát válaszadó jelölte meg elsőként. Ez a két szín pszichológiai szempontból is sok mindenre utalhat, de figyelembe véve a korábbi eredményeket, feltételezhetően a tengerhez, valamint a zászlóhoz és a címerhez köthetők. A márkaszemélyiségre vonatkozó kérdés esetében azonban ennél nagyobb eltérés figyelhető meg a két vizsgált csoport, a magyar és a horvát válaszadók, azaz a külső és a belső imázs szempontjából. A magyar kitöltők közel 60%-a szerint Horvátország férfi lenne, ha személy lenne, és pusztán 28%-uk szerint nő, míg a horvátok 47%-a úgy tartja, nő lenne, 30%-uk pedig, hogy férfi. Az eltérés mögött számos pszichológiai magyarázat húzódhat meg, illetve talán az a lingvisztikai sajátosság is, hogy a horvát „Hrvatska” (Horvátország) szó éppúgy nőnemű, mint a „domovina”, azaz a haza.

Következtetések

Horvátország imázsának jellegzetességeit és az azt felépítő, egyúttal folyamatosan változtató elemet hosszú oldalakon keresztül lehetne vizsgálni. Egy elem azonban bizonyosan alapvetőnek ítélnél - az idegenforgalom. Nemcsak azért, mert Horvátország gazdaságát erősen meghatározza a tengerpart adta turizmus, de azért is, mert, ahogy a fentiekben bemutatásra került, Horvátország 1991 után önálló, már nem a jugoszláv egységen belüli imázsát tulajdonképpen az idegenforgalomra és az ehhez kapcsolódó turisztikai imázsalakításra alapozta. Ezt valószínűleg helyesen is tette, hiszen a turizmusmarketing sajátossága, hogy általánosságban is elfogadottan pozitív értékeket hangsúlyoz, arról nem is beszélve, hogy ezek a képek általában a nyaralásunkhoz, a szabadságunk kellemes eltöltéséhez kötődnek, amely csak kevés esetben kelt rossz érzést az emberben. A tanulmány ezen pozitív értékekre fókuszál és azt vizsgálja, hogy Horvátország elsősorban valóban turisztikai ország-e, illetve mennyire volt sikeres az utóbbi valamivel több, mint két évtized ilyen irányú imázsalakítása.

A fentiekben bemutatásra került friss kutatási eredmények alapján a horvátok turizmusra épülő imázsalakító tevékenysége Magyarországon mindenképp sikeresnek mondható, sőt, a horvátok is tudják magukról, hogy valószínűleg turisztikai országgént tekintenek rájuk a külföldiek. A válaszokból az látható, hogy a magyarok határozottan idegenforgalmi szempontból értelmezik Horvátországot, míg a felmérések eredményeinek érdekességét az adja, hogy a horvátok véleménye saját magukról nem ilyen pozitív. A horvátoknál sokkal gyakrabban merülnek fel negatív szavak, hiszen több mint 36%-ban soroltak fel valamely negatív jellemzőt első asszociációként, míg ez a magyar válaszoknál szinte alig fordult elő. Nyilvánvalóan ez annak is tudható be, hogy egy ország népe sokkal inkább tisztában van saját gyengeségeivel és napi problémáival, mint ahogy azt kívülről, akár „turista szemmel” látják. A külső imázst vizsgáló kutatási eredmények szerint nem mutatkoznak meg negatív sztereotípiák Horvátország kapcsán, amely persze nem azt jelenti, hogy valóban nem is léteznek negatív asszociációk a köztudatban, pusztán annyit mutat, hogy ha egy szóra kell gondolni Horvátországgal kapcsolatban, akkor az (a magyarok szerint legalábbis) a tengerparti turizmus lesz.

Irodalomjegyzék

- ANHOLT, S. 2005: Brand New Justice - How Branding Places and Products Can Help the Developing World. - Elsevier Butterworth Heinemann, Oxford. 173 p.
- ANHOLT, S. 2007: Competitive Identity - The New Brand Management for Nations, Cities and Regions - Palgrave Macmillan, Basingstoke. 134 p.
- BAUER A. - BERÁCS J. 1998: Marketing. - AULA Kiadó, Budapest. 620 p.
- CHEVERTON, P. 2005: A márkaimázs felépítése - Nélkülözhetetlen útmutató a márkamenedzsmenthez. - Alexandra, Pécs. 174 p.
- GOLUŽA, M. 2001: Promidžba Hrvatske u svijetu. - In. BILIĆ, B. 2001: Misli 21. stoljeća - Globus, Zagreb. 480 p.
- HITREC, T. 2002: [History of Tourism with Particular Reference to the Croatian Adriatic](#). [letöltve: 2010.12.30.]
- HORVÁT STATISZTIKAI HIVATAL 2012: [Statisztikai Évkönyv 2012](#). [letöltve: 2013.12.11.]
- JENES B. 2010: [Branding the nation - the historical context](#). [letöltve: 2012.03.12.]
- JORDAN, P. 2000: Hrvatski turizam pred izazovima globalizacije. - Turizam 48. 2. pp. 195-202.
- KOTLER, P. - GERTNER, D. 2002: When a Country Becomes a Brand and a Product. - Lubin Working Research. Summer 1. and 4.
- KOTLER, P. - HAIDER, D.H. - REIN, I. 1993: Marketing places: Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, States and Nations. - Free Press. New York. 141 p.
- KOTLER, P. - KELLER, K.L. 2006: Marketingmenedzsment. - Akadémiai Kiadó, Budapest. 985 p.
- MELER, M. - RUŽIĆ, D. 1999: Marketing identity of the tourist product of the Republic of Croatia. - Tourism Management 20. pp. 635-643.
- OLINS, W. 2004: A márkák - A márkák világa, a világ márkái. - József Műhely, Budapest. 288 p.
- PAPADOPOULOS, N. - HESLOP, L.A. 2002: Country Equity and Country Branding - Journal of Brand Management 9. 4-5. pp. 294-314.
- PAPP-VÁRY Á.F. - GYÉMÁNT B. 2009: Az arculat szerepe az országmárkázásban - Országnevek, országszlogenek, országlogók. - Marketing & Menedzsment 43. 2. pp. 38-47.
- PAPP-VÁRY Á.F. 2009: Országmárkázástól a versenyképes identitásig - A country branding megjelenése, céljai és természete. - Marketing & Menedzsment 43. 2. pp. 4-19.
- REMÉNYI P. 2006: Horvátország térszerkezetének alapvonásai a XXI. század elején - Balkán Füzetek 4. pp. 57-78.
- SÁNDOR I. 2003: A marketingkommunikáció kézikönyve. ANT Stúdió Bt. Budapest. 309 p.
- SKOKO, B. 2005: Hrvatska - Identitet, Image i Promocija. Školska knjiga. Zagreb. 413 p.
- SKOKO, B. 2009: Država kao brend - Upravljanje nacionalnim identitetom, Matica Hrvatska, Zagreb. 250 p.
- TOTTH G. 1996: A vállalati image kialakításának és fenntartásának módszertana - Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Posztgraduális Kar, Budapest. 99 p.
- VUKONIĆ, B. 2005: Povijest hrvatskog turizma - Prometej, Zagreb, 310 p.

A Pécsi Tudományegyetem a külföldi hallgatók vonzásában

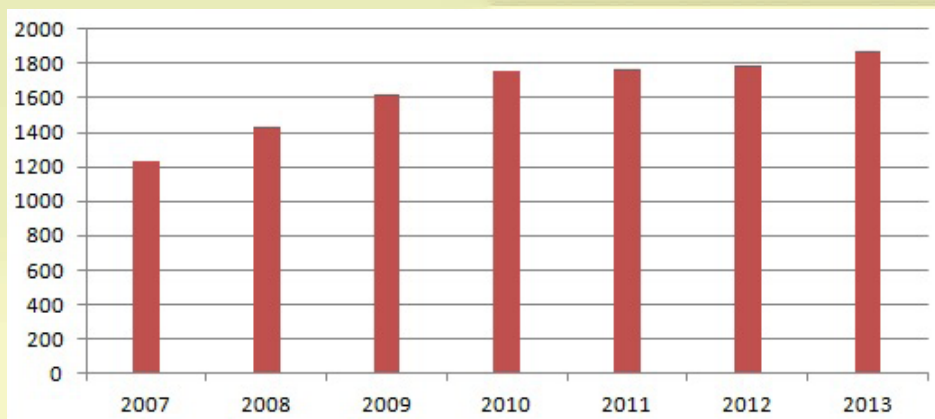
Bevezetés

A rendszerváltozás utáni magyar felsőoktatásban egyre nagyobb szerepe van a nemzetköziesedés folyamatának, mint ahogy összességében a világ felsőoktatásában is folyamatosan erősödik ez a folyamat. A globalizáció előrehaladtával egyre több hallgató folytatja külföldön a felsőfokú tanulmányait, ez a szám az OECD adatai alapján manapság már meghaladja a 4 millió főt. Hazánkban az EU-hoz, majd a bolognai rendszerhez való csatlakozás tovább erősítette ezt a folyamatot. A 2001/2002-es tanévben a Magyarországra érkező külföldi hallgatók száma 11 187 volt, míg a 2005/2006-os időszakra elérte a 15 500 főt (RÉDEI M. 2008). Az országos felsőoktatási statisztikák szerint a 2011/2012-es tanévben pedig már összesen 17 112 külföldről érkezett hallgató tanult hazánk felsőoktatási intézményeiben, tehát a növekedés egyértelműnek látszik. Az Oktatási Hivatal statisztikai adatai szerint a külföldi hallgatók döntő többsége hazánk orvosi képzéseiben vesz részt, a legtöbben a budapesti Semmelweis Egyetem Általános Orvostudományi Karán. A magyarországi orvosi képzés hagyományosan népszerű a külföldi hallgatók körében, ezt támasztja alá az idegen nyelvű képzések három évtizedes múltja is. A Semmelweis Egyetem (SE) orvoskarán már 1983-ban megkezdődött a német nyelvű oktatás, az angol nyelvű képzés bevezetésére pedig Pécsen 1984, Szegeden 1985, a SE orvoskarán 1986, Debrecenben pedig 1987-ben került sor. Az orvosi képzésben hatalmas stratégiai előnyt jelent Magyarország számára, hogy a küldő országokban létszámkorlátok vannak és számukra költséghatékonyabb ez a megoldás. Ezen túl a hallgató számára nyújtott szolgáltatások is hozzájárulnak ahhoz, hogy növekszik a jelentkező és felvett külföldi orvostanhallgatók száma (30%-kal) (BERÁCS J. - MALOTA E. - ZSÓTÉR B. 2010).

Teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatók a Pécsi Tudományegyetemen

Ahogy az országos tendenciára is a növekedés jellemző, a Pécsi Tudományegyetemen is évről évre növekszik a külföldi hallgatók száma. Az első áttörést a 2000-es év jelentette, ekkor ugyanis 200 fölé emelkedett a külföldi hallgatók száma (M. CSÁSZÁR Zs. - NÉMETH J. 2006). Ezután, egy kezdeti stagnálást követően 2004-től máig tart a folyamatos növekedés. 2007-ben 1 234 külföldről érkezett diák folytatott itt tanulmányokat, ez a szám 2011 őszére már 1764-re emelkedett. A rendelkezésre álló legfrissebb, 2013. októberi adatok pedig már 1 872 külföldi hallgatóról számolnak be a PTE-n (1. ábra).

A külföldi hallgatók karok közti eloszlására szintén az országos állapot tükröződése a jellemző: döntő többségük az Általános Orvostudományi Karon folytat tanulmányokat. 2011-ben 1 425 hallgató, azaz az összes külföldi hallgató négyötöde, míg 2013-ban 1 581 diák tanult az orvosi karon, ami a külföldiek 84,5%-ának felel meg, így a részarány további növekedést mutat. 2012 őszén összesen 3 081 hallgatója volt az ÁOK-nak, ebből 1 548-an érkeztek külföldről, azaz valamivel több, mint a létszám fele. Összehasonlításképpen, a Semmelweis Egyetem orvosi karán 2013-ban a 4 432 hallgatóból 2 092 a külföldiek létszáma (www.semmelweis.hu), ami 47%-nak felel meg, tehát a PTE esetében valamivel nagyobb az arány. Az angol nyelvű



1. ábra: A külföldi hallgatók száma a PTE-n, 2007-2013.

Forrás: PTE Oktatási Igazgatóság (OI) adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

oktatás már 30 éves múltta tekint vissza az ÁOK képzéseiben, sőt, német nyelvű oktatás is van 2004 óta. Az orvosi kar népszerűsége azonban nem magyarázható pusztán ezzel, hiszen a Közgazdaságtudományi Karon is van angol nyelvű képzés az 1990-es évek óta, mégis, az ott tanuló külföldiek csak egy töredékét adják az orvostanhallgatók létszámának (1. táblázat) (M. CSÁSZÁR Zs. 2013).

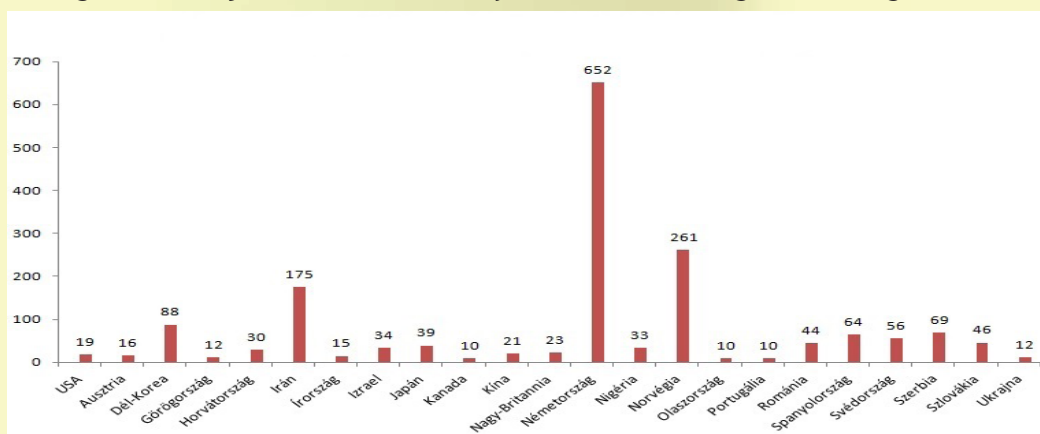
Kar	ÁJK	ÁOK	BTK	ETK	FEEK	IGYK	KTK	MK	PMMIK	TTK
Külföldi hallgatók száma	18	1 581	120	22	8	5	37	15	40	26

1. táblázat: A teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatók létszáma a PTE karain, 2013. október

Forrás: PTE OI adatok alapján szerkesztette Wusching Tamás

Ha a karok közötti sorrendből kivesszük a más kategóriát képviselő orvosi kart, akkor a BTK fölénye lesz szembeötlő a többi karral szemben: 2013-ban a bölcsészkar külföldi hallgatóinak száma háromszorosa a sorban következő műszaki- és informatikai karénak. A sorrend nem meglepő módon a szekszárdi, nemrég még főiskolai karként működő Illyés Gyula karral zárul.

A Pécsi Tudományegyetem teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatói összességében 70 országból voltak jelen 2013-ban, melyek közül 22 ország küldött legalább 10 hallgatót (2. ábra).



2. ábra: A PTE-re legalább 10 hallgatót küldő országok, 2013. október

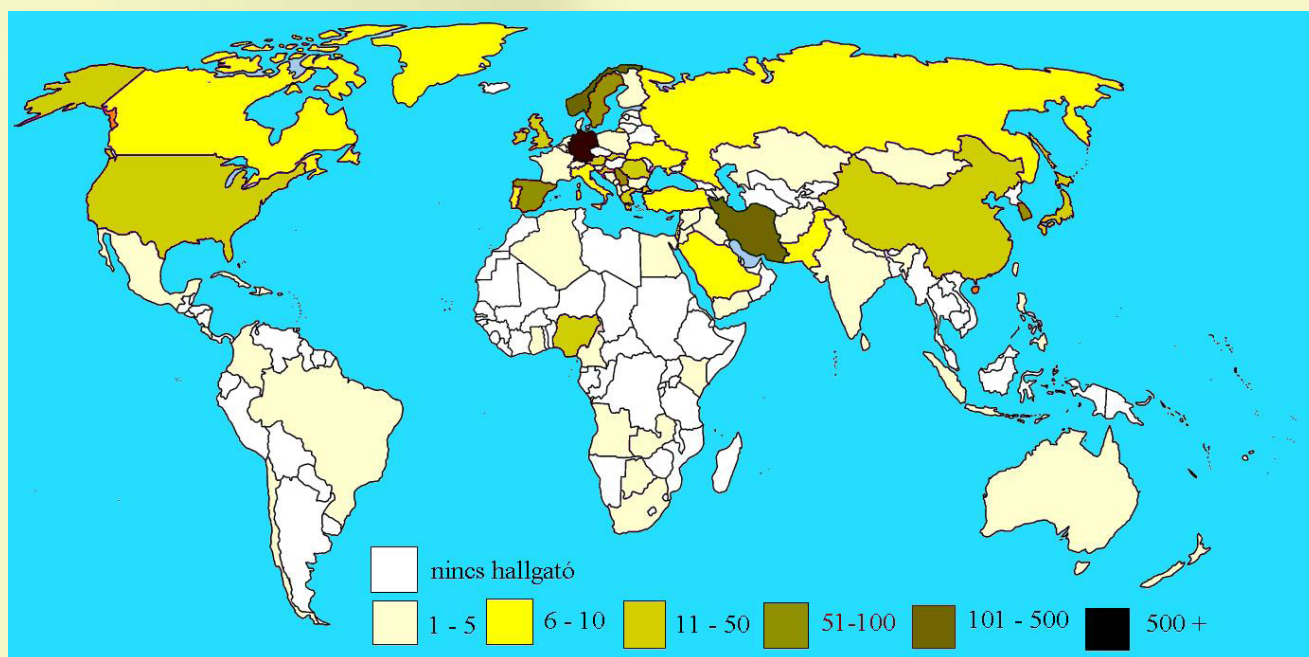
Forrás: PTE OI 2013. októberi adatok alapján szerkesztette Wusching Tamás

A szám csupán 8,08. A harmadik helyen Irán áll 175-tel, mint a legtöbb hallgatót küldő Európán kívüli ország, majd Dél-Korea következik 88 fővel. A legtöbb hallgatót biztosító szomszédos ország Szerbia 69 hallgatóval, ez a szám több mint kétszerese a Horvátországból érkező hallgatókéénak, pedig Pécs földrajzi helyzete ezt nem feltétlenül indokolná. A nagy különbség oka a Szerbiában lényegesen nagyobb számban jelen lévő

Az ábrán jól látható Németország óriási fölénye, a német hallgatókat a későbbiekben bemutatott részletesebb vizsgálatnak is alávetettük. A további sorrendben Norvégia következik, az ország népességéhez viszonyítva a 261 küldött hallgató igen nagy számnak tekinthető: 1 millió főre kivetítve 50,82 norvég diák tanul a PTE-n, míg a vezető Németország esetében ez a

magyar kisebbség illetve az a tény, hogy a viszonylag kevés számú horvátországi hallgató is Budapestet választja továbbtanulása színhelyéül (M. CSÁSZÁR Zs. 2013). A többi szomszédos ország közül Románia és Szlovákia szinte azonos aránnyal van jelen, hasonlóan Ausztria és Ukrajna, viszont már lényegesen kisebb nagyságrendben. Szlovéniából 2013 őszén mindössze egyetlen hallgató tanult a PTE-n.

Az európai küldő országokat tekintve Spanyolország és Svédország áll még előkelő helyen: a két országból összesen több mint 100 hallgató tanult a PTE-n 2013 őszén. Előbbit érdemes összevetni a szomszédos Franciaországgal: a 64 spanyol mellett mindössze 2 francia hallgatóról szólnak az adatok. Mint látható, a PTE nemzetközi vonzáskörzetét nem meglepő módon túlnyomórészt Európa, majd ezt követően Ázsia országai adják, de a többi kontinensről sem szabad megfélekedezni. Nigéria 33 hallgatójával markánsan kitűnik Afrikából, hiszen rajta kívül egy ország sem szerepel a legalább 10 főt küldő országok listáján a kontinensről. Észak-Amerikából az Egyesült Államok és Kanada említhető, utóbbi az ország népességéhez mérten lényegesen nagyobb arányt tudhat magáénak, mint déli szomszédja. Amint láthatjuk, Dél- és Közép-Amerika, valamint Ausztrália és Óceánia térségéből egy ország sem küld legalább 10 hallgatót a PTE-re, ez a nagy földrajzi távolságok ismeretében nem meglepő tény, azonban néhány országból így is jelen van egy-két fő. A teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatókat küldő országok közti eloszlását a 3. ábra tematikus térkép formájában szemlélteti. Az ábra jól mutatja, mely országból érkezett legalább egy hallgató a 2013-2014-es tanév őszi szemeszterében a PTE valamelyik karára.



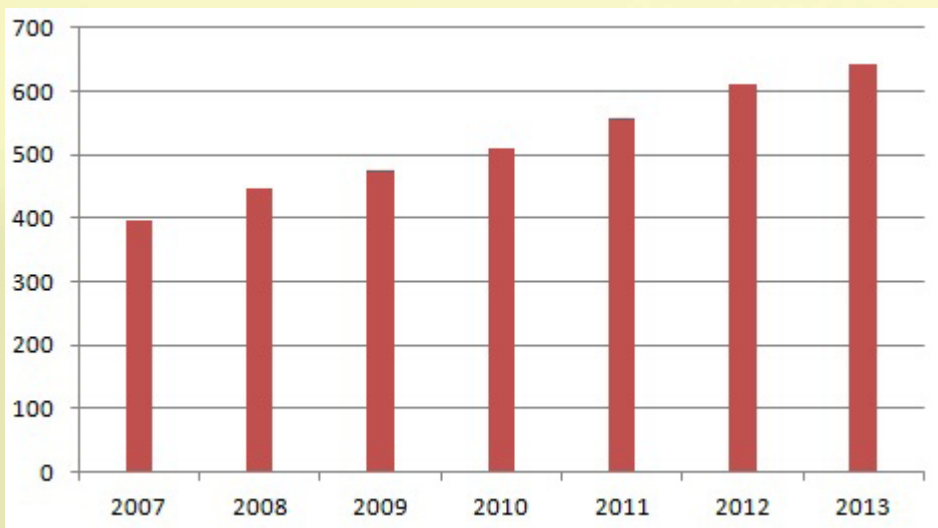
3. ábra: A PTE nemzetközi vonzástérképe a teljes idejű képzésben részt vevő hallgatókat figyelembe véve. Forrás: PTE OI 2013. októberi adatok alapján szerkesztette Wusching Tamás

A PTE külföldi hallgatóinak karok és küldő országok szerinti elemzése

Az egyetem külföldi hallgatóinak karok közti, valamint küldő országok közti eloszlásának elemzését követően érdemes az egyes karokat külön is megvizsgálni abból a szempontból, hogy mely országból hány fő érkezett. Elsőként természetesen a hallgatók 84,5 százalékát adó Általános Orvostudományi Kart célszerű középpontba állítani, hiszen a PTE nemzetközi vonzáskörzetének említésekor döntő részben az ÁOK külföldi hallgatóiról beszélünk. A 2013 őszén jelen lévő 1 581, teljes idejű képzésben részt vevő külföldi orvostanhallgató összesen 59 országból érkezett a PTE-re. Elsőként kiemelendő, hogy 40 százalék, azaz 641 fő közülük a németek létszáma. Ez egyben azt is jelenti, hogy a 652-es összlétszámú német küldöttségből

csak 11-en tanulnak más karokon, így elmondható, hogy a PTE nemzetközi vonzáskörzetének legdominánsabb alkotóeleme a *német orvostanhallgatók* csoportja. Úgy véljük, érdemes részletesebben elemezni részvételüket. A PTE orvosi karán 2004 óta van német nyelvű oktatás. Mivel angol nyelven már 1984 óta oktatnak az ÁOK-n, az információink szerint már a német nyelvű oktatás bevezetése előtt is jelen voltak a német hallgatók, s növekvő létszámuk miatt indult be végül az ő anyanyelvükön is a képzés. Az elmúlt évtized második felétől napjainkig a német hallgatók létszáma a PTE orvosi karán stabilan emelkedik (4. ábra).

Az ábráról jól leolvasható, hogy minden újabb év érzékelhető növekedést mutat az előző évhez képest, így a német medikusok száma akkor is duzzadt, amikor a külföldi hallgatók össz-létszáma stagnálást, vagy csak nagyon kismértékű növekedést mutatott (2010-2011; 2011-2012). Ez a folyamat azt eredményezte, hogy hat év leforgása alatt 64,2%-kal emelkedett a német nyelvű ÁOK-n tanuló hallgatók száma Pécsen, és minden jel arra mutat, hogy a növekedéssel a közeljövőben is számolni lehet. A magyar orvosképzés népszerűségének a



4. ábra: A német hallgatók száma a PTE-ÁOK-n, 2007-2013.

Forrás: PTE OI adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

németek körében több oka is van. Az ország főként nyugati tartományaiban hagyománya van a külföldön tanulásnak, gyakran már középiskolai időszakban. A német érettségi rendszer közelmúltbeli változásai,¹ valamint a sorkatonai szolgálat eltörlése szintén a hallgatói létszám növekedését segítik elő, ráadásul a magyar orvosi képzésekre a felvételihez csak biológia és kémia érettségi szükséges, míg Németországban más tantárgyak (történelem, matematika, fizika) is feltételként szerepelnek, nehezítve ezzel a bejutást². Továbbá a pécsi orvoskar népszerűségét nagyban növeli a németek körében az anyanyelvi tanulás lehetősége. A német hallgatókat jelentős létszámuk okán elemeztük azon szempont szerint is, hogy országukon belül mely tartományokból milyen arányban érkeztek Pécsre, illetve ezt térképen is ábráztuk (5. ábra³).

A legtöbb hallgatót küldő tartomány Észak- Rajna-Vesztfália, míg a második helyen Bajorország áll. Ez valószínűleg összefügg azzal, hogy ez a két tartomány a legnépesebb, és egyben a legsűrűbben lakott terület Németországban, igaz, népességszám terén Észak- Rajna-Vesztfália mintegy 5 millió fővel megelőzi a bajorokat, ez a különbség a küldött hallgatók arányán nem mutatkozik meg. A harmadik helyen álló Baden-Württemberg az ország harmadik legnépesebb régiója is egyben, mint ahogy az öt követő Alsó-Szászország pedig a negyedik, tovább erősítve a küldött hallgatók és a tartomány népessége közti összefüggést. A térképre nézve egyértelmű továbbá a nyugat-kelet választóvonal: az egykori keletnémet tartományokból nagyságrendekkel kevesebb hallgató érkezik, mint a volt NSZK-beli régiókból, ez valószínűleg az 1990 óta működő területi kiegyenlítő politika ellenére máig is fennálló gazdasági-társadalmi fejlettségbeli különb-

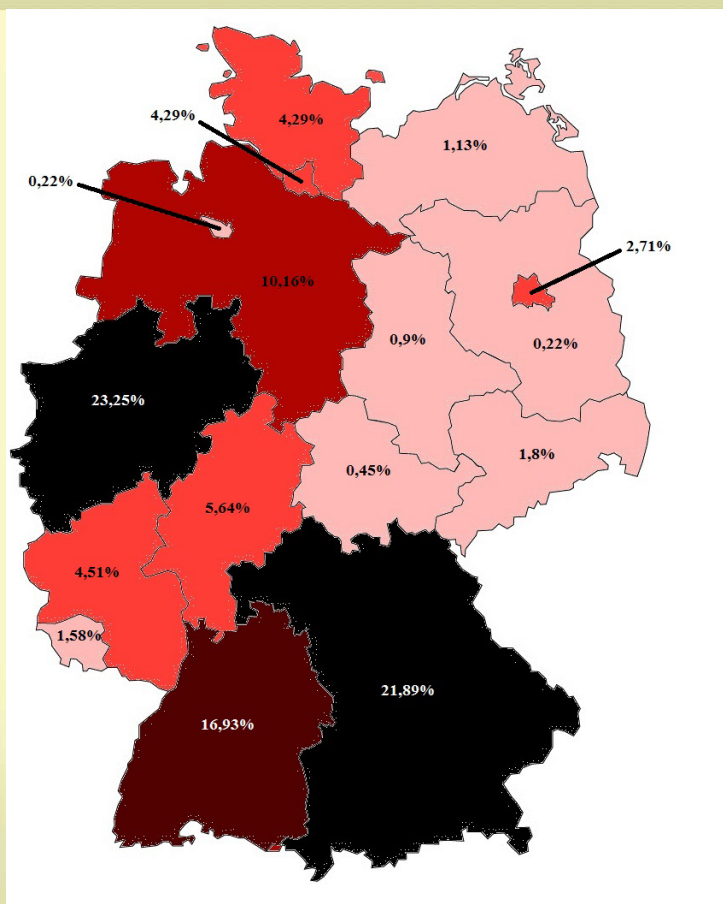
¹ 2011-től kezdve 12. évfolyamon kezdik meg az érettségit a német diákok, de még érvényben van 2016-ig a 13. évfolyamon történő végzés is egyes tartományokban, ezért összeadódik a potenciális jelentkezők száma. (Az információk a PTE ÁOK Német Hallgatói Szolgáltató Iroda vezetőjével, Krammné Mezei Anikóval készült interjúból származnak)

² Az információk a Német Hallgatói Szolgáltató Iroda vezetőjével, Krammné Mezei Anikóval készült interjúból származnak.

³ Az elemzés az összes kar német hallgatóira vonatkozik, nem csak az orvosokra. A németországi lakcímek alapján történt a tartományokba sorolás, a magyar, osztrák vagy egyéb lakcímmel rendelkező német állampolgárok értelemszerűen nem kerültek bele a vizsgálatba. Nem minden hallgatóhoz tartozik érvényes lakcímadat. Összesen így 445 hallgató lakcíme alapján készült az ábra.

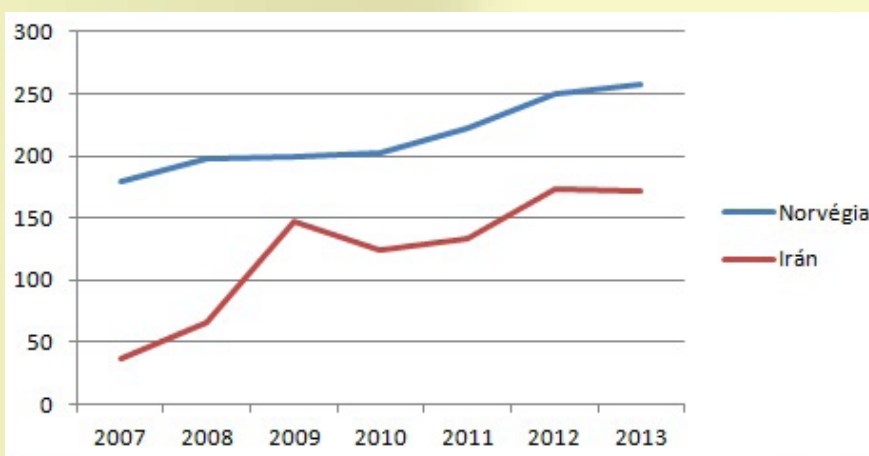
ségeknek köszönhető, továbbá a már említett külföldön tanulási tradícióknak a nyugati tartományok esetében. Ugyanakkor fontos megemlíteni, hogy a keleti területek közül Szászországban létrejött egy kezdeményezés, miszerint az itt tanuló orvostanhallgatók a végzés után állást kapnak a tartományban. A korábbi NSZK-tartományok közül a Saar-vidékről jön egyedül kevés hallgató, ez gyaníthatóan az alacsony népességnek tudható be, illetve valószínű franciaországi orvosi képzésre járnak. A tartományi rangú városok közül Bréma csak minimális számú hallgatót küld, népességét ismerve ez nem meglepő. Hamburg viszont az alacsonyabb népessége ellenére megelőzi a fővárost. Berlin kisebb részvételi arányának oka lehet az országoshoz hasonló nyugat-kelet dichotómia, de lehet véletlenszerű kilengés is. A nem tartományi rangú városok rangsorában München vezet 14 küldött hallgatóval, utána jócskán lemaradva Köln következik hét, Hannover hat, majd Bonn, Dortmund, valamint Stuttgart öt diákkal.

A németeket követően küldött hallgatók tekintetében Norvégia 257, valamint Irán 172 fővel áll a sorban. Mivel Európához viszonyítva teljesen eltérő földrajzi fekvésű és kultúrájú országról van szó, főleg Irán esetében érdekes ez a magas szám. Az adatokat megvizsgálva látszik is, hogy Norvégiával bár közel azonos nagyságrendben küldenek hallgatókat az orvosi karra, az elmúlt évek tendenciái teljesen mást mutatnak (6. ábra). Míg Norvégia esetében egy Németországhoz hasonló növekedés figyelhető meg, az irániak létszáma néhány év alatt a többszörösére növekedett, a 2009 és 2010 közötti visszaesés ellenére is. Mivel távoli országról van szó, az iráni hallgatók számának hirtelen növekedése 2007 után egy sikeres toborzókampány eredményének tudható be⁴.



5. ábra: A Németországból érkező PTE hallgatók tartományonkénti eloszlása, 2013. ősz.

Forrás: PTE OI 2013. októberi adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás



6. ábra: A PTE-ÁOK norvég és iráni hallgatóinak száma, 2007-2013.

Forrás: PTE OI adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

⁴ Az információ a PTE ÁOK Angol Hallgatói Szolgálatának vezetőjével, Somody Klárával lefolytatott interjúból származik.

A negyedik helyen álló Koreai Köztársaság esetében egyetlen hirtelen kiugrás tapasztalható: a 2009-es 24 hallgatóból 2010-re 70 lett, majd innen lassú növekedéssel - stagnálással elérte 2013-ra a 80-as létszámot. A hirtelen, mindössze egy év alatt végbemenő 46 fős növekedés oka Iránhoz hasonlóan indított toborzás. A koreaiakat követően Spanyolország és Svédország következik, zárva a legalább 50 hallgatót⁵ küldő országok sorát. A vonzáskörzet egyetlen jelentős afrikai országa, Nigéria a 2007-es 8 küldött hallgatóhoz képest 2013-ra már több mint négyszer ennyi ÁOK hallgatóval rendelkezik. Az afrikai országból egy állami ösztöndíj segítségével tudnak egyre többen Magyarországra jönni tanulni. Japán is növekedési pályát futott be 2007 óta, mindössze 4 hallgatóról indulva, azonban 2012-höz képest 2 fővel, 35-re csökkent az orvosi hallgatói létszámuk. A két észak-amerikai állam esetében viszont hosszabb ideje visszaesés tapasztalható: 2007-ben még 35 kanadai és 23 amerikai hallgató tanult Pécsen az orvosi karon, 2013-ra ezek a számok 10-re, illetve 16-ra csökkentek. A nagyobb visszaesés Kanada esetében érhető tetten, az amerikai hallgatók létszáma csupán 2013-ra esett 20 fő alá. Az Egyesült Államokból érkező hallgatók csökkenő létszámának fő oka, hogy korábban nagyrészt diákhitelből tanultak nálunk, viszont a megváltozott konstrukció következtében lényegesen kevesebben tudnak jönni.

Mindezzel együtt 2012-höz képest 34-gyel nőtt az ÁOK teljes idejű képzéseiben részt vevő külföldi hallgatók száma, ami bár nem nagyarányú növekedés, azért így is pozitív eredménynek tekinthető. Amennyiben az orvosi kar kapacitása engedné, mindenképp érdemes lenne új piacokat keresni (pl. Dél-Amerika), hiszen rövidtávon is be lehet vonzani számos külföldi hallgatót az ÁOK képzéseire, mint ahogy ezt Irán vagy a Koreai Köztársaság esete is jól mutatja. Viszont jelen állás szerint a kapacitások betelni látszanak, ezt támasztja alá az a tény, miszerint évente átlagosan 800 - 1000 fő jelentkezik, de csak 230 körüli a felvettek létszáma. Bővítésre pedig a minőség megőrzése miatt egyelőre nincs lehetőség⁶.

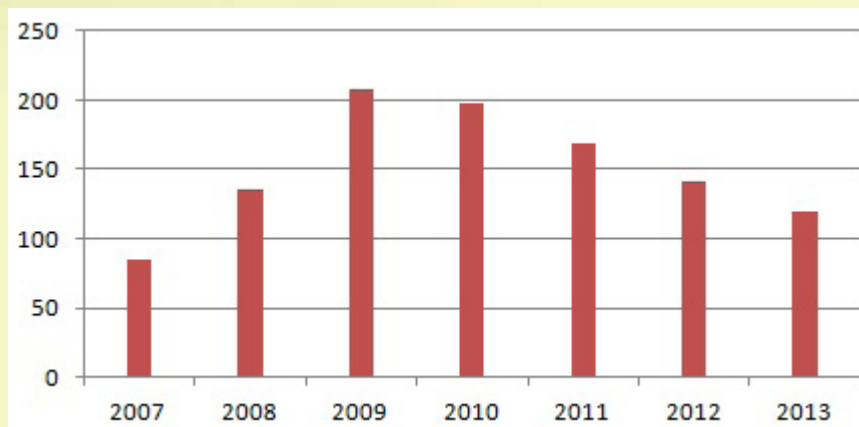
A teljes idejű képzés mellett érdemes az orvosi kar esetében külön szót ejteni a karközi előkészítő képzésekről. 2013 őszén 31 külföldi hallgató vett részt a PTE-ÁOK ilyen képzésein, köztük 16 kínai és kilenc török. Mivel ez a szám 2012-ben még csak 17 volt (köztük 12 kínai és 4 török) (M. CSÁSZÁR Zs. 2013), így az egy év alatt majdnem megkétszereződő létszám gyors piacbővülést mutat ezen a téren. Ráadásul a 2013 őszi adatok beszámolnak nyolc brazilról, akik vendéghallgatóként vannak megjelölve az orvosi karon. Mivel a korábbi évek adatai között nem szerepelnek brazil hallgatók (kivéve 2012-ben egyetlen főt), ez a kiugrás mindenképp jelzés értékű. A brazilok egy kormányközi csereprogram keretében érkeztek egy 12 hónapos részképzésre, az ösztöndíjukat a brazil kormány finanszírozza. Mivel a program már második éve fut, és az országba érkező több százból csak 1-2 hallgató jött a PTE-re, így az egyetem vezetősége lépett az ügyben: a rektor és segítői egy 2013 novemberében lefolytatott toborzókampany során a 2014-es tavaszi félévre 32 hallgatót tudtak Pécsre hozni (ők a szeptemberi adatbázisban értelemszerűen nem szerepelnek), így a rendszer felépülni látszik. Érdekes kérdés lehet, hogy a jövőben sikerül-e az egyetemnek tovább bővítenie ezeket az új piacokat, különös tekintettel a brazil hallgatókra.

Az Általános Orvosi Kar után a legtöbb külföldi hallgatót fogadó kar a PTE-BTK. A Bölcsészettudományi Kar képzésein 2013 őszén 29 országból összesen 120 külföldi hallgató folytatott tanulmányokat. Ez az elsőre nem túl kevésnek tűnő szám azonban egy évek óta tartó csökkenést mutat, a kar a statisztika szerint folyamatosan veszít a népszerűségéből a külföldi hallgatók körében (7. ábra). Az adatok óriási növekedésről számolnak be 2007 és 2009 között, hiszen két év alatt több mint a kétszeresére nőtt a létszám, azonban az azt követő négy évben folyamatos a csökkenés, 2009-hez képest 2013-ra több mint egyharmaddal esett vissza a külföldi hallgatók száma. Ha ez a csökkenés a jelenlegi ütemben tovább folytatódik, két év múlva a 2007-es állapot alá zuhan a létszám. Az országok közti eloszlást vizsgálva megállapítható, hogy a BTK-t elsősorban a szomszédos, jelentős magyar kisebbséggel rendelkező országok hallgatói választották 2013-ban: az első négy helyen Szerbia (20), Románia és Szlovákia (egyenként 13 fővel), valamint Horvátország

⁵ Az információk a PTE Nemzetközi Kapcsolatok Osztályvezetőjével készült 2012-es interjúból származnak

⁶ Az amerikai hallgatók csökkenésének okára, valamint az orvosi kar kapacitására, a jelentkezők és felvettek számára vonatkozó információk az ÁOK Angol Hallgatói Szolgálatának vezetőjével, Somody Klárával lefolytatott interjúból származnak.

(12 fő) áll, csupán ez a négy ország küld legalább 10 hallgatót a BTK-ra, valószínűsíthetően döntő többségben határon túli magyarokról beszélhetünk. A nyolc német hallgató mellett a többi európai országból csupán néhány fő érkezett 2013-ban. Érdekesség viszont a kilenc kínai, nyolc dél-koreai, öt afgán és négy japán hallgató jelenléte, de egy-egy fő jelen van pl. Jemenből, Indonéziából, Kenyából és Kamerunból is. Az afgánok esete külön is érdekes, hiszen az öt BTK-s hallgatón kívül más karokon egyetlen fő sincs belőlük, még az orvosin sem.



7. ábra: A külföldi hallgatók számának alakulása a PTE-BTK-n, 2007-2013.
 Forrás: PTE OI adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

A harmadik és negyedik legtöbb külföldi hallgatót a PMMIK (40), és a KTK (37) fogadta 2013-ban. A Pollack Mihály Műszaki és Informatikai Karra az elmúlt hat évben jellemzően 25 és 40 fő közötti külföldi hallgatói létszám volt jellemző, összesen egy pozitív (2010 - 52 fő) és egy negatív (2012 - 21 fő) kiugrás volt észlelhető 2007 óta. A Közgazdaságtudományi Karon az évek óta jelen levő angol nyelvű képzés ellenére viszont az adatok csökkenést mutatnak: bár 2009 és 2011 között 45-ről 55-re nőtt a létszám, összességében a 2007-ben itt tanuló 71 külföldi

hallgató 2012-re csupán 37 főre apadt, ez a szám pedig nem változott az elmúlt évre. A két karra jelenleg jellemző közel azonos létszám mellett a külföldi hallgatók küldő országok közti megoszlása azonban teljesen eltérő képet mutat: míg a PMMIK 40 hallgatója összesen csupán nyolc országból érkezett, közülük 28-an Szerbiából, 9-en pedig a többi szomszédos országból, addig a KTK ebből a szempontból sokkal diverzebb képet mutat. A kar külföldi hallgatói 2013-ban 16 különböző országból érkeztek, és ezek közül egy ország sem küldött 10 hallgatót: elsőre kissé meglepő módon Kína vezet kilencel, Horvátország a második hattal, majd Szerbia és Szlovákia következik négy, illetve három hallgatóval. A többi 12 ország mindegyike egy, vagy kettő hallgatót küldött a KTK-ra.

A további hat karra (ÁJK; ETK; FEEK; IGYK; MK; TTK) az alacsony létszám mellett az európai, azon belül is a szomszédos, magyar kisebbséggel rendelkező országok dominanciája jellemző: a Természettudományi Kar 26 külföldi hallgatójából 10-en érkeztek Romániából, hatan Szerbiából, öten Szlovákiából, hárman Ukrajnából, a szomszédos országokon kívül csupán Németországból és az Egyesült Államokból van jelen egy-egy hallgató. Ezen felül a Művészeti Kar 15 külföldi hallgatója közül 13-an, a FEEK 8 hallgatója közül 7-en, az ETK 22 hallgatója közül pedig 21-en érkeztek a Románia - Ukrajna - Szlovákia - Horvátország - Szerbia ötösből. A hat kar 94 külföldi hallgatója közül csupán négyen érkeztek Európán kívüli országból. E karok közül a Felnőttképzési és Emberi Erőforrás Fejlesztési Kar külföldi hallgatói létszámának idősoros vizsgálata érdekes képet mutat, erre érdemes kitérni: 2007-ben ugyanis az adatok alapján 70 külföldi hallgatója volt a karnak, közülük 63-an Romániából. 2008-ra ez a szám lecsökkent 45-re (köztük 39 román), 2009-ben pedig csak egyetlen külföldi hallgató tanult a karon egy szerb személyében. 2010-ben és egy évvel később egyaránt 17 külföldi diák volt a karon, nagyrészt Románia, Szerbia és Szlovákia területéről, majd a létszám 2012-ben állt be a 2013-ra is változatlan nyolc főre. Megállapítható tehát a FEEK 2007 és 2009 között végbement szinte teljes piacvesztése a romániai, valószínűsíthetően magyarlakta területekről érkező hallgatók körében. Az ÁJK esetében a külföldi hallgatók alacsony létszáma valószínűleg a képzés sajátosságának tudható be, hiszen a különböző országok eltérő jogrendszere sok esetben nem teszi lehetővé a külföldön folytatott jogi tanulmányokat.

Speciális helyzetüknél fogva a határon túlról érkező magyarok települési megoszlását is érdemes elemezni. A legtöbb hallgatót küldő települések sorrendje érdekes képet mutat: a legtöbb, szám szerint 13 hallgató Szabadkáról érkezett, ez nem is meglepő Pécs közelségét figyelembe véve. Viszont a második he-

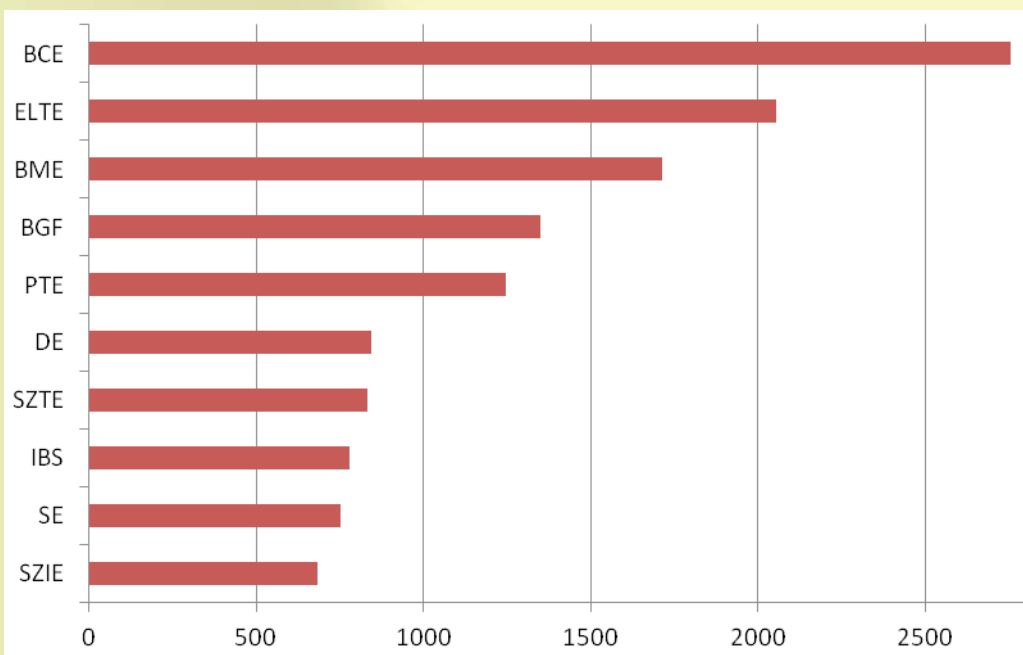
lyen nem egy közeli szerb vagy horvát város, hanem a romániai Csíkszereda áll. A hargitai megyeszékhely Pécestől való nagy távolsága és viszonylag alacsony lakosságszáma ellenére 11 hallgatót küldött a PTE-re 2013 őszén, ez rendkívül kedvezőnek mondható. A harmadik helyen Eszék és Marosvásárhely állnak 10-10 hallgatóval. A további sorrendet nézve Magyarkanizsa és Topolya nyolc, Zenta és Vörösmart hét, Székelyudvarhely öt, míg Dunaszerdahely, Horgos, Kolozsvár és Zágráb négy-négy hallgatót küld.

Az Erasmus programban részt vevő külföldi hallgatók és oktatók a Pécsi Tudományegyetemen

A teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatók áttekintése után mindenképp célszerű megvizsgálni a csereprogramokat, ezen belül is elsősorban az Erasmus programban részt vevő hallgatókat, hiszen a PTE nemzetköziesedésének és a hallgatói mobilitásnak az Erasmus program egy rendkívül fontos eleme. Az Erasmus egy nemzetközi ösztöndíjprogram, amely az európai hallgatók mobilitásának elősegítésére jött létre 1987-ben. Jelenleg az Európai Unió 28 tagországa mellett Izland, Liechtenstein, Norvégia és Törökország vesz részt a programban, melynek keretein belül eddig több mint 3 millió hallgató részesült külföldi ösztöndíjban. Az ösztöndíjat 3 - 12 hónapos időtartamra pályázhatják meg a hallgatók a főiskolájuk, egyetemük bármely partnerintézményére, amennyiben rendelkeznek angol, vagy a célország nyelvére vonatkozó nyelvtudással. Magyarország 1998 óta vesz részt az Erasmus programban, az azóta eltelt időszak hallgatói mobilitásáról szóló részletes adatok megtekinthetők a Tempus Közalapítvány honlapján. A legtöbb beutazó hallgató, szám szerint 2 756 a Budapesti Corvinus Egyetemre érkezett 1998 és 2011 között. A főváros népszerűségét mi sem mutatja jobban, mint hogy az első négy helyen budapesti intézmény áll ugyanezen időszakot figyelembe véve (8. ábra). A vidéki intézmények között viszont a PTE tetemes előnnyel vezetett az időszakban, hiszen 2011-ig mintegy egyharmaddal több Erasmus hallgató érkezett Pécsre, mint a sorban következő Debreceni Egyetemre és a vele szinte ugyanannyival álló SZTE-re. Összesen ez a három egyetem tudott csupán bekerülni az első tízbe a vidéki intézmények közül (a Budapest agglomerációjához tartozó Gödöllőn található Szent István Egyetemtől eltekintve), mutatva ezzel is a főváros túlsúlyát a beérkező Erasmus hallgatók tekintetében.

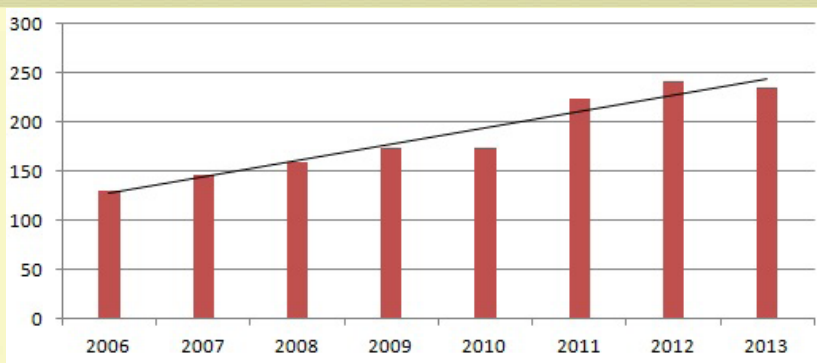
A Pécsi Tudományegyetem az országos statisztikában legkésőbbiként szereplő 2011-es év óta tovább tudta növelni a beérkező vendéghallgatók számát, a csúcsot e tekintetben a 2012-2013-as tanévben elért 242 fő jelenti, a legfrissebb adatok pedig minimális csökkenésről, azaz 235 beutazó vendéghallgatóról számolnak be. (9. ábra).

Jól látható az ábrán az a nagyobb, mintegy 50 fős ugrás, amely 2010 és 2011 között ment végbe, de összességében is elmondható, hogy az egyetem egy-



8. ábra: A beutazó Erasmus vendéghallgatók összlétszáma 1998 és 2011 között a 10 legtöbb hallgatót befogadó intézményben. Forrás: www.tpf.hu

re népszerűbb az Erasmuson részt vevő hallgatók körében. A PTE-nek jelenleg 27 EU-s ország 337 külföldi egyetemével van [kétoldalú szerződése](#), amely lehetővé teszi az intézmények közti hallgatói mozgást, így gyakorlatilag egész Európa nyitva áll a kiutazni vágyó hallgatók előtt, és ugyanígy az unión belül szinte bárhonnan jöhetnek Erasmusos hallgatók Pécsre. Bár a beutazó vendéghallgatók csupán 10-12% körüli arányt tesznek ki a PTE teljes nemzetközi vonzáskörzetéből, mindenképp érdemes vizsgálni őket, hiszen egyrészt ez az arány is egy több mint 200 fős tömeget jelent, másrészt pedig az Erasmus hallgatók egy speciális részét képezik a PTE nemzetközi vonzáskörzetének. Ez abból adódik, hogy a vendéghallgatók 3 - 12 havonta cserélődnek, így a folyamatos mozgásban az éppen hazautazó hallgatók benyomása a városról és az egyetemről tovább formálhatja a jövőbeli vonzástérképet. A következőkben ennek megfelelően áttekintésre kerül a PTE-re beutazó vendéghallgatók kari, valamint küldő országok szerinti megoszlása.



9. ábra: A PTE-re érkező Erasmus hallgatók számának alakulása a 2006-2007-es tanévtől.

Forrás: PTE OI Erasmus Iroda adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

Az Erasmus hallgatók kari megoszlása természetesen teljesen más képet mutat, mint a teljes idejű képzésben részt vevő hallgatók esetében (2. táblázat).

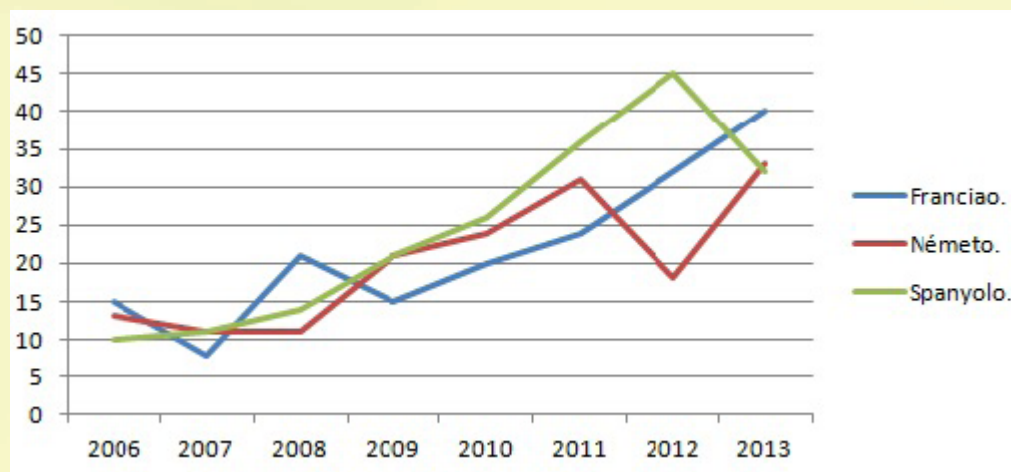
karok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ÁJK	6	5	9	11	11	22	22	38
ÁOK	1	10	10	7	13	9	9	15
BTK	31	24	36	38	50	68	80	63
ETK	8	11	10	9	7	7	8	2
FEEK	4	4	2	14	10	11	3	11
IGYK	10	10	3	3	1	4	8	2
KTK	38	40	55	52	40	59	64	65
MK	9	9	13	7	8	8	4	7
PMMIK	10	9	13	16	13	22	21	20
TTK	13	24	9	17	21	13	23	12

2. táblázat: a PTE-re beutazó Erasmus hallgatók kari megoszlása, 2006-2013.

Forrás: PTE OI 2013. októberi adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

A táblázatból jól kiolvashatók az egyes karokon végbement pozitív és negatív változások, tendenciák. Elsőként mindenképp érdemes kiemelni az ÁJK-n lejátszódott jelentős növekedést: a 2013-14-es tanévben beutazott 38 Erasmus hallgató a jogi karon óriási fejlődést jelent az előző évekhez képest, valószínűsíthető, hogy a korábban itt vendégeskedő, majd hazautazó hallgatók pozitív benyomást szereztek a karról, amely így további növekedést eredményezett (11 - 22; 22 - 38). Ráadásul a korábban említett, a teljes idejű képzésben történő külföldi jogi tanulmányokat nehezítő körülmények a néhány hónapos Erasmus program esetében nem állnak fenn. A legtöbb hallgatót viszont a BTK és a KTK adja, előbbi tartja a karok között az éves csúcst a 2012-ben beutazó 80 hallgatóval, utóbbi azonban 2013-ban előzött. A két kar vezető helye valószínűleg annak köszönhető, hogy Európában is a legnépszerűbbek közé tartoznak a gazdaság- és társadalomtudományi képzések, így az eleve több hallgatóból értelemszerűen többen jelentkeznek az Erasmus programra is. A maradék hét karra 2013-ban összesen 69 vendéghallgató érkezett.

A beérkező Erasmus hallgatók 2006 óta összesen 24 ország egyeteméről nyertek ösztöndíjat a PTE-re, ezek közül 2013 őszén csupán 5 ország nem küldött hallgatókat. A 2013-ban beutazó 235 hallgatóból 105-en, azaz közel a létszám fele három országból érkezett: Franciaország 40, Németország 33, Spanyolország pedig 32 Erasmus hallgatót küldött a PTE-re. A franciák vezető pozíciója annak fényében meglepő kissé, hogy teljes idejű képzésben részt vevő hallgatók csupán ketten vannak jelen Pécsen az országból a 2013-as őszi adatok szerint. Az Erasmus programra érkező francia hallgatók egy-egy oktató kapcsolatainak köszönhetően vannak jelen, így akár egyéni konzultáció révén francia nyelven tanulhatnak tárgyakat. A három domináns küldő országból érkező Erasmus hallgatók pécsi létszámának változását a 10. ábra szemlélteti.

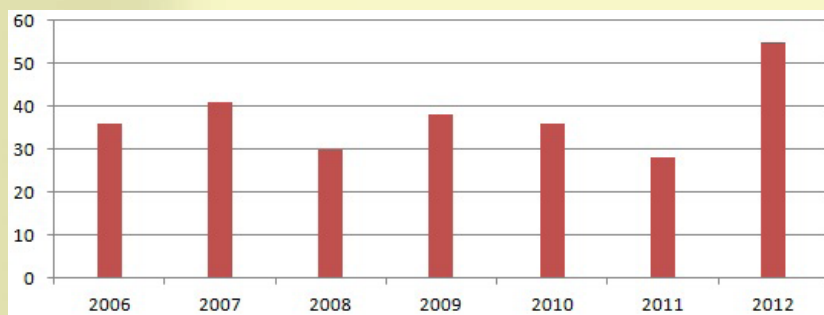


10. ábra: A francia, német és spanyol Erasmus hallgatók számának alakulása a PTE-n, 2006-2013.

Forrás: PTE OI Erasmus Iroda 2013. októberi adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás

esetében sem tudni, hogy a növekedés tovább tart-e, vagy a spanyolokhoz hasonlóan visszaesnek ők is. A németek, bár a spanyolokénál alacsonyabb létszámról, de szintén visszaestek egy több éves növekedést követően, mégis vissza tudtak kapaszkodni a legutolsó évben. A három vezető ország után Törökország és Lengyelország következik a sorban 18-18 vendéghallgatóval, míg Románia 15, Olaszország 14 és Hollandia 11 Erasmus hallgatót küldött a PTE-re 2013 őszén. A többi 11 ország mindegyikéből 10 főnél kevesebb vendéghallgató érkezett.

Az Erasmus program jellegzetessége, hogy a hallgatók mozgása mellett jelen van az oktatói mobilitás is. Az oktatók mozgásával létesülő tudástranszfer az egyetemek között fontos részét képezi a felsőoktatás nemzetköziesedésének, hiszen akár egy-egy külföldi oktató is új szint és másfajta tudást vihet egy adott képzési területre. Ennek megfelelően a Pécsi Tudományegyetem is küld és fogad oktatókat az Erasmus program keretein belül. A PTE-re érkező vendégoktatók számának alakulását az utóbbi években a 11. ábra mutatja.



11. ábra: A PTE-re érkező vendégoktatók számának alakulása, 2006-2012. *Forrás: PTE OI Erasmus Iroda adatai alapján szerkesztette Wusching Tamás*

Sajnos az oktatói mobilitásra vonatkozóan csak a 2012-2013-as tanévig állnak rendelkezésre adatok, az ábrán viszont látható, hogy a létszám 2011 és 2012 között 28 főről 55-re ugrik meg, azaz kvázi megduplázódik. A következő néhány év adataiból kiderül, hogy ez csak egy véletlenszerű kiugrás-e, vagy a megnövekedett létszám fennmarad, esetleg tovább növekszik.

A hallgatókhoz hasonlóan a vendégoktatók is a BTK (17) és a KTK (12) karaira érkeztek a legnagyobb számban, harmadik helyen pedig az ÁJK (9) következik. A Művészeti Karra nem érkezett egyetlen oktató sem 2013-ban, a maradék hat kar között oszlik el a többi 17 vendégoktató, karonként 1-4 fővel. Összesen 17 országból érkeztek oktatók 2013-ban, a küldő országok között az első helyen Franciaország áll 7 oktatóval, a franciákat Románia és Hollandia követi 6-6 fővel, míg Törökország, Németország és az Egyesült Királyság egyaránt 5 vendégoktatót küldött Pécsre.

A külföldi hallgatók Pécs városára gyakorolt hatásai

A teljes idejű képzésben részt vevő külföldi hallgatók és az Erasmus ösztöndíjas vendéghallgatók összesen egy több mint 2 000 fős tömeget alkotnak Pécs városában, így óriási hatással vannak a város gazdasági, kulturális életére egyaránt. Ennek a ténynek hagyományosan jelentős szerepet tulajdonítanak nem csak a város nemzetköziesedésében, hanem a kulturális gazdaságot előtérbe helyező szerkezetváltási kísérlet tényezői között is (PIRISI G. ET AL. 2008; GYÜRE J - TRÓCSÁNYI A. 2013). Egy, a kizárólag az ÁOK külföldi hallgatóit érintő kutatás eredményeként kiderült, hogy összesen mintegy 3,8 - 4,1 milliárd forintot költenek az orvosi kar külföldi hallgatói évente Pécsen (a 3 milliárd forintnyi tandíjon felül), ami havi szinten, az itt tartózkodási idejüket figyelembe véve több mint 400 millió forintnak felel meg (FÜZESI Zs. - TISZTÁNY L. 2013). Ennek legnagyobb részét a lakhatási költségek teszik ki, de sokat költenek étkezésre és szórakozásra is. Mivel a külföldi hallgatók egész tanévben itt tartózkodnak, nem járnak haza hetente - kéthetente - havonta, mint magyar társaik, így fajlagosan is többet költenek a városban, nem beszélve arról, hogy az ideérkező külföldiek nagy része hazai viszonylatban mindenképp tehetősnek számít. De a pusztán gazdasági, pénzügyi hatás mellett nem mehetünk el szó nélkül az egyéb hatások mellett: a külföldi hallgatók aktívan jelen vannak a város társadalmi, kulturális életében, manapság már külön szolgáltatások jönnek létre a számukra, továbbá aktív használói a frissen kiépült kerékpárút-hálózatnak is (M. CSÁSZÁR Zs. - CSÜLLÖG G. - PAP N. 2013).

Összegzés

Összegzésképpen megállapítható, hogy a Pécsi Tudományegyetem az ezredforduló óta egyértelműen a nemzetköziesedés útjára lépett. Ezt leginkább a számok támasztják alá, hiszen mind a teljes idejű képzésben részt vevők, mind az Erasmus ösztöndíjjal évről évre ideérkezők száma folyamatosan emelkedik. A nemzetköziesedés zászlóshajója egyértelműen az ÁOK a közel 1 600 külföldi hallgatójával, melyen belül is a németek több mint 600 fővel vannak jelen. A többi karon általánosságban csökkenés, piacvesztés zajlott le a külföldi hallgatók idevonzásának terén. Az ÁOK esetében viszont érdemes figyelni az újabb, valamint legújabb piacokat is, hiszen például Irán és a Koreai Köztársaság hallgatói csupán az elmúlt néhány évben vertek gyökeret a PTE-n, a legfrissebb adatok pedig azt mutatják, hogy Törökország, Kína, és esetleg még Brazília lehetnek azok az országok, ahonnan a közeljövőben nagyobb létszám érkezése várható. A határon túli magyarok esetében azonban csökkenés volt tapasztalható az elmúlt években, súlyuk kisebb lett a külföldi hallgatók tömegében, de azért még így is 200 fővel jelen vannak. Az Erasmus vendéghallgatók közül a BTK és KTK fogadja a legtöbbet, de az ÁJK dinamikus növekedést tudhat magáénak az elmúlt pár évben. Elsősorban német, francia és spanyol egyetemekről jönnek az ösztöndíjjal Pécsre, a többi európai ország jócskán lemaradva követi őket. Kérdés, hogy fenntartható lesz-e a külföldi hallgatók számának növekedése elsősorban az ÁOK-n, a kar kapacitása mekkora tömeget bír még el. Viszont az egyetemet és a várost érő, mérhető, valamint kevésbé mérhető gazdasági és kulturális hatások azt mutatják, hogy ameddig lehet, mindenképp érdemes tovább erősíteni a PTE nemzetköziesedését.

Irodalomjegyzék

- Berács J. - Malota E. - Zsótér B 2010: [A magyar felőoktatás nemzetköziesedésének folyamata 2.](#) (letöltés ideje 2014.. 03. 13)
- Füzesi Zs. - Tistyán L. 2013: Az egészségügyi felsőoktatásban tanuló külföldi diákok az egyetem és a város életében, In: M. Császár Zs. et al (szerk.): A felsőoktatás területi dimenziói, avagy oktatásföldrajzi vizsgálatok a hazai és a nemzetközi térben PTE Pécs pp. 18-24.
- Gyüre J. - Trócsányi A. 2013: Az egyetemvárosodás hazai dimenziói, különös tekintettel Pécsre. In: M. Császár Zs. et al (szerk.): Mandulavirágzás Tudományos Napok, PTE Pécs, pp. 11-17.
- M. Császár Zs. - Németh J. 2006: A Pécsi Tudományegyetem szerepe a Dél-Dunántúli régió felsőoktatásában. Földrajzi Értesítő, 1-2. pp. 141-158.
- M. Császár Zs. 2013: Nemzetköziesedés a felsőoktatásban, a PTE nemzetközi vonzástérképe In: M. Császár Zs. et al (szerk.): Mandulavirágzás Tudományos Napok, PTE Pécs pp. 25-34.
- M. Császár Zs. - Csüllög G. - Pap N. 2013: Internationalisation of a University - „The Secret Weapon” for the Development of the Hungarian Provincial City of Pécs, Hungary. Journal of Settlements and Spatial Planning pp. 215-225.
- Pirisi G. - Stefán K. - Trócsányi A. 2008: The role of cultural economy in the revival of cities - endowments and chances of the city of Pécs. In: Lóczy D. - Tóth J.- Trócsányi A. (ed.): Progress in Geography in the European Capital of Culture 2010. Imedias Publisher, pp. 11-23.
- Rédei M. 2008: A tanulmányi célú mozgás. MTA doktori értekezés.

A Mezei Iskola Program és vidékfejlesztési aspektusai¹

Bevezetés

Az utóbbi néhány évtizedben egyre gyorsuló ütemben zajló társadalmi változásoknak lehetünk szemtanúi. Többek között ilyen folyamat a fogyasztáscentrikus életstílus terjedése, a tömegkultúra és tömegkommunikáció térhódítása, az elidegenedés, a bővebb értelemben vett létbizonytalanság megjelenése, a hagyományos társadalmi, erkölcsi normarendszer és értékrend felbomlása. (PIKÓ B. 2003) Ebben a gyorsan változó társadalmi-gazdasági környezetben az oktatás egyes szereplőinek - irányítók, tervezők, kutatók, pedagógusok - új kihívásokkal kell szembenéznük. A felnövekvő nemzedékek már nem rendelkeznek a hagyományos normarendszerrel, az állandóan változó környezetük hatására bizonytalanná, s így egyre bizalmatlanabbá válnak. A média és az infokommunikációs technológiák erősödő szerepe megváltoztatja szocializációjukat és a tudáshoz való hozzáállásukat. Az egyre áttekinthetetlenebb információáradat elértékteleníti az iskolai tudást. A folyamatosan változó társadalmi viszonyok között az iskola nem tud egyértelmű és általánosan elfogadott értékrendet közvetíteni, továbbá egyre differenciáltabb és változatos családi háttérrel rendelkező tanulóközösséget kell kezelnie. A család és iskola, szülő és tanár kapcsolat megváltozott, konfliktusokkal terhelt. Az emberi együttélés során hosszú idő alatt keletkezett társadalmi szerződés, mely biztosítja tetteink következményeinek és a viselkedésünkre adott válaszok kiszámíthatóságát, egyre kevésbé működik. Helyette a „negatív társadalmi szerződés” érvényesül, mely szerint a hivatalos szabályok be nem tartása jár előnnyel az egyén számára. (JAKAB GY. - VARGA A. 2007)

E folyamatok kezelése érdekében az iskoláknak, pedagógusoknak olyan értékrendet, viselkedési mintákat, tudáselemeket és tanulási technikákat kell átadniuk, melyek igazodnak az új igényekhez és felkészítik a gyermekeket a változó világunkban való helytállásra. A fenti feladat kivitelezésére és a felsorolt problémák nagy részének enyhítésére tesz kísérletet egyedi környezeti nevelési programja segítségével a pécsi Ciszterci Rend Nagy Lajos Gimnáziuma.

A környezeti nevelés fogalmának kiszélesítése

A Nemzeti Környezeti Nevelési Stratégia megfogalmazása szerint a környezeti nevelés „célja a környezettudatos magatartás, a környezetért felelős életvitel elősegítése. Távlatból nézve a környezeti nevelés a természet - s benne az emberi társadalom - harmóniájának megőrzését, fenntartását célozza. Célja az épített és társadalmi környezet, az embert tisztelő szokásrendszer érzelmi, értelmi, esztétikai és erkölcsi megalapozása.” (SCHRÓTH Á. (szerk.) 2004 p. 17.) A kezdeti időszakban (1990 előtt) a környezeti nevelés leginkább csak a természetvédelemre terjedt ki, az emberiség problémáinak szaporodásával és globalizálódásával azonban tartalma kibővült. A környezeti nevelés fogalmának kiszélesedése azzal a felismeréssel magyarázható, miszerint a természeti környezet, a társadalom és a gazdaság egyetlen szétválaszthatatlan rendszert alkot, amelyben az alrendszerek közti kapcsolatok szerteágazók.

¹ 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.

A környezeti nevelés új generációs felfogása, azaz a fenntarthatóságra nevelés szerint a gyerekeknek meg kell ismerniük a természet, társadalom és gazdaság összefüggéseit és problémáit, valamint olyan készségekre kell szert tenniük, melyek birtokában képesek tudatos és felelős döntéshozatalra és cselekvésre a fenntartható jövő érdekében. A fentiekből következik, hogy a fenntarthatóságra nevelés minden tantárgyra kiterjed, továbbá magában foglalja a globális-, erkölcsi-, multikulturális- és egészségnevelés céljait is. Felkészít az összefüggésekben való gondolkodásra, a hosszú távú közösségi és a rövid távú egyéni érdekek összehangolására, a környezetminőség, egészség, társadalmi igazságosság anyagi jóléttel való egyenrangú kezelésére. Olyan értékrendet közvetít, melyben kulcsfogalom a kölcsönös szolidaritás, a felelősség, a megértés, a békesség és a közösségi együttműködés.

A Mezei Iskola Program

Az intézmény bemutatása

A pécsi Ciszterci Rend Nagy Lajos Gimnáziuma a minőségi oktatáson kívül kiemelten foglalkozik a tanulók lelki-erkölcsi nevelésével. Az iskola egyházi tulajdonban van, ezért a vallásos hozzáállás miatt alapvető értéknek tekintik az életet, s annak mindenkori tiszteletére, embertársaink elfogadására nevelnek, figyelmet fordítanak a békés együttélés kultúrájára és a hagyományörzés szerepére is. Kijelenthető, hogy az iskola alapvető értékképviselésében sok esetben meg egyezik a fenntarthatóság eszmerendszerével. Az intézményben a fenntarthatóságra nevelés egy sajátos kezdeményezés, amely a Mezei Iskola Program keretében kerül kifejezésre.



1. ábra. A ház bejárata. A házhoz számos melléképület tartozik: istállók, szénapadlás, disznóólak, kocsiszín, kukoricatároló és pince.

Forrás: a szerző saját felvétele



2. ábra. Arégi istálló. Ahátsó udvarban kialakítottak egy baromfiudvart és egy lókarámot.

Forrás: a szerző saját felvétele

Tárgyi feltételek

A Mezei Iskola Program keretében az intézmény 2009-ben Átán, egy Pécs-től 22 km-re lévő, előregedő faluban megvásárolt egy parasztházat a hozzá tartozó birtokkal, ezáltal helyszínt biztosít a tanórán kívüli, fenntarthatóságra törekvő nevelésnek. Az épületek felújítása a hagyományos népi építkezési és berendezési eljárások alapján történt.

Az iskola idén csatlakozott a gödöllői Haszonállat-génmegőrzési Központ háztáji gazdálkodást újjáélesztő programjához, mely keretében hagyományos magyar nyúlajtát kaptak. A birtokon zöldségeskert és gyümölcsös található. Organikus gazdálkodást folytatnak, kerülnek a vegyszerek használatát, ezért három éve rezisztens, ősi magyar fajtájú gyümölcscsemetéket telepítettek. E fajták előnye, hogy a tájon már történelmi idők óta jelen vannak, így alkalmazkodtak az ott jellemző kórokozókhoz, betegségekhez, ezért ellenállóbbak velük szemben. Termesztésükkel nemcsak a biológiai gazdálkodást, így az egészséges életmódot, hanem a táj hagyományainak megőrzését is elősegítik.

A telek végében körülbelül egyhektáros szántóföld található, ahol az állatok ellátására gabonát termesztenek. Idén tavasszal elhelyeztek a kertben két méhcsaládot, amelyek egyrészt a növények beporzását segítik elő, másrészt pedig mézet készítenek. A gazdaság működésének biztosítására, a napi teendők ellátására az intézmény egy helyi gondnokot foglalkoztat.



A program célja

A 2011-2012-es tanévtől kezdődően a Mezei Iskola Program szerepel az intézmény pedagógiai programjában és helyi tantervében, mely keretében minden osztálynak évente legalább egyszer lehetősége van kilátogatni a portára. A diákok így természetes környezetben, közösségben munkálkodva megismerhetik a hagyományos paraszti gazdálkodás egyes elemeit, a természetben végzett munka, az ön-ellátás, a közösségben létezés élményét.

Gyakorlati megvalósítás

A gyerekek szerdánként korán reggel osztályfőnökük, valamint a program felelőse és ötletgazdája, Pámer László biológia-testnevelés szakos tanár kíséretében vonattal utaznak a helyszínre. A tanár úr elhivatott, lelkes és hiteles pedagógus egyéniség, aki saját munkavégzésével és komplex gondolkodásmódjával is példát mutat a

3. ábra. Kukoricatároló és baromfik.
Forrás: a szerző saját felvétele

gyermekek számára. Az áttai nap beszélgetéssel kezdődik, mely során a hagyományos paraszti életmódról és értékrendről, a fenntartható jövőről, valamint az aznap elvégzendő munkákról folytatnak párbeszédet. A gyerekek érdeklődésüknek megfelelően végezhetnek munkát, de ösztönzik őket, hogy mindenki találjon magának valamilyen elfoglaltságot. A lányok egy része délelőtt általában a főzéssel tevékenykedik, másik részük könnyebb munkákban vesz részt, a fiúk pedig a nehezebb, nagyobb fizikai erőt igénylő feladatokat látják el.



4. ábra. A karám.
Forrás: a szerző saját felvétele



5. ábra. Betakarított termények és régi eszközök.
Forrás: a szerző saját felvétele

Évszaktól függően változatos tevékenységekkel találkozhatnak a diákok. Ősszel például terménybetakarítás-, feldolgozás és kertászás, télen famunka és belső munkálatok, tavasszal pedig veteményezés és fametés vár a gyerekekre.

Évszaktól függetlenül részt vehetnek a diákok az állatok ellátásában, ápolásában. A közösen elköltött ebéd után igény szerint lovagolhatnak, illetve közösségi játékokat játszhatnak lehetőség szerint a szabadban. Szombatonként a diákoknak lehetőségük van nagyobb munkákat, közösségi eseményeket szervezni. Évente körülbelül 4-5 osztály tart disznóvágást, valamint az iskola különböző közösségei (például a néptánc-együttes, az Újkori Középiskolás Helikoni Ünnepek fellépői, cserkészek) csapatépítő hétvégéket szerveznek. A kihasználtság növelése érdekében az intézmény más iskoláknak és közösségeknek is kiadja a házat, így például egy-egy hétvégét töltöttek már Átán a pécsi Gandhi Gimnázium, valamint egy budapesti borműves iskola diákjai, egy pécsi plébánia napközisei, valamint pedagógus-továbbképzés és emléktúra résztvevői is.



6. ábra. Diákok a konyhában főznek.
Forrás: a szerző saját felvétele

A jövőben az átai porta bővítését tervezik, szeretnék marhákat, disznókat és juhokat venni, hogy a gyermekek jobban megismerkedhessenek az állattartás feladataival és szépségeivel, valamint a tejfeldolgozás technikaival. Jelenleg a házban csupán húsz fő szállásolható el, ezért pályázatot adtak be újabb szálláshelyek létrehozására, mely a régi disznóólak helyén kerülne kialakításra. A jövőben összetettebb programokat szeretnék megvalósítani: minden osztály évente két egymás utáni napot töltene a birtokon, s így mélyrehatóbb, széleskörűbb élményeket szerezhetne, valamint bonyolultabb munkafolyamatokban is részt vehetne.



7. ábra. Ősz végi kertészás a gondnok irányításával.
Forrás: a szerző saját felvétele

A program pedagógiai hozadéka

Gyakorlati ismeretek

A tanulók a növények és állatok ökológikus módon történő gondozása közben nemcsak gyakorlati tudást, hanem a tananyagot kiegészítő elméleti információkat is szereznek biológiából, földrajzból, kémiából, technikából...stb. Megismerkedhetnek a zöldség- és gyümölcsstermesztés és állattartás alapjaival, a feldolgozás módszereivel, az önellátó létforma tényezőivel. Az arra fogékonnyak lehetőségeikhez mérten saját életükben is felhasználhatják az Átán megtapasztaltakat.

Kompetenciafejlesztés

A diákok az organikus környezetben, saját maguk által megtapasztalva olyan tudáselemeket, eljárásokat ismernek meg, amelyek formálják nézeteiket: új élményekhez juttatnak, ezáltal további gondolkodásra ösztönöznek. Mindemellett közösségtudatuk, szociális érzékenységük, empátiájuk és csapatszellemük is fejlődik a közös döntések és munka által. Az Átán megtapasztalt városi és vidéki életmód paradoxonja hozzájárul ahhoz, hogy felismerjék a globális világ modern tendenciáinak veszélyeit, a fogyasztói társadalom

működési mechanizmusait, s ezáltal rendszerszemléletük és kritikai gondolkodásuk fejlődjön. A gyakorlatias program az egész életen át tartó tanulást támogatja, hiszen olyan ismeretekhez juttat, melyeket a gyerekek további életük során alkalmazhatnak. A közös munka és szervezés, az önállóan meghozott döntések nagyszerűen fejlesztik a társas- és kommunikációs készségeket, demokráciára nevelnek. A program lehetőséget ad a multikulturális nevelésre, hiszen mindenki egyéni képességei és érdeklődési köre alapján dönthet, hogy milyen tevékenységben vesz részt. Emellett fokozza a kultúrák közötti párbeszédet, mivel az eltérő nemzetiségű, származású gyerekek megoszthatják egymással sajátos gazdálkodási technikáikat, szokásaikat. A közös tevékenykedés, munkamegosztás, játék egyértelműen támogatja a közösségbe tartozás, együttműködés élményét. A programból azonban hiányzik a civil szféra támogatása, a szakmai együttműködés, mely valószínűleg a megfelelő kommunikáció hiányából és a program kezdetlegességéből következik. Az általam készített interjú tapasztalataiból kiindulva elmondható, hogy az iskola keresi az ilyen lehetőségeket.

A program vidékfejlesztési aspektusai

Magyarországon a vidéki térségek többsége - mint ahogy Áta szélesebb környezete, Baranya megye déli része is - válságos helyzetben van. Leépülésük folyamatos, bár eltérő szintű. Az elnéptelenedés, előregezés, munkanélküliség és funkcióvesztés nemcsak a rurális térségek falvait, hanem a kisvárosok többségét is sújtja. A mezőgazdasági termelés viszonyai megváltoztak, a kis családi gazdaságok számára megszűntek a biztos megélhetés feltételei. A gazdasági problémák megjelenésével a falvakban társadalmi feszültségek keletkeztek, felbomlottak a tradicionális falusi közösségek. A vidéki élet presztízsét veszítette, a falu-város különbség elmélyült. (ÁNGYÁN J. 2010) Bár sok településen infrastrukturális fejlesztések mennek végbe (utak betonozása, csatornázás, csapadékvíz-elvezető árkok karbantartása, középületek felújítása, vendégház építése), a problémákat nem kezelik, a feszültségeket nem csökkentik, a falusiak életfeltételeit nem, vagy csak elhanyagolható mértékben javítják. A vidékfejlesztési programok sokszor nem érik el kitűzött céljaikat, főként tüneti kezelést alkalmaznak és hiányzik belőlük a problémák rendszerszemléletű megközelítése.

A rurális terek gazdasági és társadalmi működésének alapfeltétele a természet. Bonyolult ipari technológiákat alkalmazva, a folyamatos növekedési igény kielégítésével feléljük természetes erőforrásainkat, megbontjuk a természetes körfolyamatokat, radikálisan csökkentjük a természet regenerálódási képességét. A monokultúrás, intenzív, nagy vegyszerigényű technológiák a biodiverzitást csökkentik, így a természetes rendszer stabilitása nagymértékben csökken. A természetes adottságokat megváltoztatva olyan gazdálkodási módokat alkalmazunk, amik csak rövidtávon hoztak létre kedvezőbb körülményeket és átmenetileg nyújtottak nagyobb hasznot. Hosszú távon az erőforrások megőrzése és újratermelődésének támogatása csak olyan gazdálkodási módszerekkel érhető el, melyek a természetes rendszerbe csak minimálisan avatkoznak bele, mivel alapfeltételnek tekintik az adott táj jellemzőit. (KAJNER P. (szerk.) 2007) A vidéki problémák nagy része közvetve vagy közvetlenül visszavezethető a természeti rendszerek átalakításával létrejött intenzív, nem együttműködő és nem kompatibilis termelési módok megjelenésére. (HAJNAL K. 2010)

A vidéki térségekben a hátrányos helyzetből való kilábalás alternatíváját a hagyományos elveken alapuló önellátó gazdaság kialakítása jelentheti, mely a fenntartható életmód megvalósításának egyik lehetősége. Az iskola kezdeményezése így egyfajta „pilot-projektként” mintául szolgálhatna a rurális térségekben tevékenykedő civil szféra és a szociális gazdaság számára. A nonprofit szervezetek, melyek szerepe a területfejlesztésben amúgy is növekvőben van (LÁSZLÓ M. - PIRISI G. 2005), hasonló kezdeményezésekkel ösztönözhetnék a vidék funkcióinak helyreállítását és gyakorlását, a vidékiek életszínvonalának emelkedését, a természeti erőforrások, a táj, a környezet, a biodiverzitás megőrzését és gazdagítását. (CSETE L. - LÁNG I. 2009) A sokszínű, összetett gazdálkodási móddal értékes, vegyszerszármazékoktól mentes, egészséges és biztonságos élelmiszer és egyéb nyersanyagok állíthatók elő, melyek egyúttal megkímélik a talajt, ivóvíz-

bázisainkat, az élővilágot, a tájat és benne az embert, nem utolsó sorban pedig megélhetést és munkát biztosít a vidéki társadalom nagy részének. A vidékfejlesztés feladata tehát ezen gazdaságok létrejöttének elősegítése, az ehhez kapcsolódó különböző feldolgozási, beszerzési, tárolási, értékesítési tevékenységek, vállalkozások és közösségek támogatása.

A Mezei Iskola Program példamutatásával és segítségével újra élhető és működő falvak alakulhatnak ki. A települési szerkezetet és funkciórendszereket úgy kell kiépíteni, hogy azok hatékonyan használják fel a természeti erőforrásokat, egészséges és esztétikus környezet alakuljon ki, valamint a település széleskörű irányítása valósulhasson meg. (HAJNAL K. - SZABÓ A. 2009) Az élhetőség komplex fogalom, eltérő értelmezések születhetnek, de alapelemei rögzíthetők. Jelen tanulmány meghatározása szerint élhető és működő vidék az, ahol:

- az önellátás alapszinten biztosítható a minőségi élelmiszer-előállításban és energiatermelésben,
- közös rendezvényekkel és érdekérvényesítő képességgel rendelkező közösségek működnek,
- változatos és egészséges a természetes és épített környezet,
- a lakosság többségének (helyi) munkalehetőség biztosított,
- szerves a kapcsolat a várossal,
- az adott táj hagyományaihoz illeszkedő eszközöket, módszereket alkalmaznak.

Minthogy a Mezei Iskola Program célja olyan környezet kialakítása, melyben a fenti szempontok - az iskolai közösség szintjén - érvényesülnek, úgy a programot alapul vevő vidékfejlesztési projektek is e tényezők megvalósítását szolgálhatnak.

Összefoglalás

A pécsi Nagy Lajos Gimnázium kezdeményezése, a Mezei Iskola Program tartalmazza a rurális terekben használható, élhető jövő kialakításához szükséges széleskörű ismereteket és képességeket. Hozzájárul, hogy a fiatalok felismerjék, hogy az általunk használt javak legnagyobb részét az elődeik hagyták rájuk, így a jövő generációk érdekében az erőforrások használata nem lehet pazarló, továbbá az adósságok nem felhalmozhatók. A Mezei Iskola Program olyan termelési módok elterjedéséhez járul hozzá, melyek a természeti adottságokhoz alkalmazkodnak, biztosítják az erőforrások folyamatos megújulását és a változottságot. Komplex rendszerekként működve a hasonló programok hozzájárulhatnak a vidék fenntartható fejlődéséhez, egyszerre hasznosítható anyagokat termelnek, problémákat enyhítenek, embereket foglalkoztatnak, értéket teremtenek. Segítségükkel biztosítható a falusi közösségek önellátása, csökkenthetők a társadalmi feszültségek, és kialakítható egy stabil rurális gazdaság.

Irodalomjegyzék

- ÁNGYÁN J. 2010: Merre tovább magyar agrár-, környezet- és vidékpolitika? - A falu 25, 1. pp. 5-14.
- BANK K- RUDL J. 2006: Apró- és kistalvok a rendszerváltás után a Dél-Dunántúlon. - In: MEZŐSI G. (szerk.) Táj, környezet és társadalom. - SZTE Éghajlattani Tanszék, Szeged. pp. 17-25.
- BUDAY-SÁNTHA A. 2001: Agrárpolitika - vidékpolitika: A magyar agrárgazdaság és az Európai Unió. - Dialóg Campus Kiadó, Budapest - Pécs. 463 p.
- CSETE L. - LÁNG I. 2009: A vidék fenntartható fejlődése. A vidék fejlődésének fenntarthatósága - hétköznapi

- megközelítésben. - MTA Történettudományi Intézet, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 170 p.
- G. FEKETE É. 1995: Községi összefogáson alapuló térségfejlesztés. - In: KOVÁCS T. (szerk.) III. Falukonferencia. A mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. pp. 391-398.
- GLATZ F. 2009: Vidékpolitika és korunk válsága. - Gazdálkodás 53, 3. pp. 208-210.
- HAJNAL K. - SZABÓ A. 2009: A rurális térségek fejlesztésének néhány új szempontja. - In: TÓTH J. - M. CSÁSZÁR Zs. - HASANOVIC-KOLUTÁČZ A. (szerk.) Társadalomföldrajzi kutatások makro-, mezo- és mikrotérségekben. - Publikon Kiadó, Pécs. pp. 195-206.
- HAJNAL K. 2010: Itt és most. Helyi megoldások a globális válságra. - Zöld Völgyért Egyesület, Bükkösd. 105 p.
- JAKAB GY. - VARGA A. 2007: A fenntarthatóság pedagógiája. - L'Harmattan Kiadó, Budapest. 74 p.
- KAJNER P. (szerk.) 2007: Gazda(g)ságunk újrafelfedezése. Fenntartható vidéki gazdaságfejlesztés elméletben és gyakorlatban. - L'Harmattan Kiadó, Budapest. 153 p.
- LÁSZLÓ M. - PIRISI G. 2005: A civil szervezetek szerepe a terület- és településfejlesztésben. In: PAP N - TÓTH J. (szerk.): Terület- és településfejlesztés I. Alexandra Kiadó, Pécs, pp. 69-90.
- LÁSZLÓ M. - PAP N. 2007: Bevezetés a terület- és településfejlesztésbe. - Lomart Kiadó, Pécs. 161 p.
- PIKÓ B. 2003: Kultúra, társadalom és lélektan. - Akadémiai Kiadó, Budapest. 265 p.
- SCHRÓTH Á. (szerk.) 2004: Környezeti nevelés a középiskolában. - Trefort Kiadó, Budapest. 376 p.
- SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI I. 2005: A fenntartható fejlődés stratégiai elemei a rurális térségekben. - Tér és Társadalom 19, 3 - 4. pp. 111-137.
- TÉSITS R. - PÓLA P. - BUCHER E. - SZÉKELY É. 2009: A szociális gazdaság helyzete és lehetőségei a Dél-Dunántúlon. - Pécs Egyházmegyei Katolikus Caritas, Pécs. 166 p.
- VICTOR A. - VÁSÁRHELYI T. 2003: Nemzeti Környezeti Nevelési Stratégia - Magyar Környezeti Nevelési Egyesület, Budapest. 307 p.

A közösségi közlekedés fejlesztése Pécssett

Bevezetés

Korunkat sokan rohanó világgént aposztrofálják, amelyben a társadalom számára nélkülözhetetlenné vált a közlekedés. A település és a közlekedési hálózat egységes rendszert alkot, melyben az utak (jel)képezik a város idegrendszerét (MEGGYESI T. 1985). A mobilitási igények növekedésével egyidejűleg nő a személygépkocsival történő utazások száma, míg a közösségi közlekedés részaránya a közlekedési munkamegosztásban fokozatosan visszaszorul. A városok esetében azonban az egyéni közlekedés részaránya egy bizonyos szinten túl már nem növekedhet, nem növelhető tovább, mert egyszerűen nem elegendő a rendelkezésre álló közlekedési felület. A külföldi tapasztalatok azt mutatják, hogy a közlekedési módok indokolt arányai spontán módon nem jönnek létre, beavatkozás nélkül az egyéni közlekedés aránya oly mértékben nő meg, hogy az a forgalom ellehetetlenülését eredményezi (PRILESZKY I. – FÜLÖP G. – HORVÁTH B. 2006).

Ugyanakkor egy jól szervezett, hatékony és magas színvonalú közlekedési rendszer növeli a települések versenyképességét (ERDŐSI F. 2002), így egyértelmű, hogy a helyi közforgalmú közlekedés minden város életében sarkalatos pont, megfelelő ellátása az önkormányzatok fontos feladata, hiszen egyfelől a gazdasági fejlődés feltétele, másfelől a lakosság életszínvonalának javulását biztosító tényező. Esetleges zavarai éppen ezért komoly hatást gyakorolnak a települések életére.

A közösségi közlekedést érintő fejlesztések hazánkban is aktuális kérdést jelentenek, ennek kapcsán készült jelen írás is. A következőkben a baranyai megyeszékhely közforgalmú közlekedésével kapcsolatos megvalósult fejlesztések és a jövőre vonatkozó tervek kerülnek összefoglalásra.

Aközforgalmú közlekedést érintő fejlesztések Pécssett

Pécssett a helyi közösségi közlekedési igényeket autóbuszokkal látják el, a szolgáltatás üzemeltetője 2012 áprilisától a Tüke Busz Zrt. A vállalat a város teljes területét kiszolgálja, a közlekedtetett nappali vonalak száma 59.

Mivel a közlekedés egyik lényegi eleme maga a jármű, ezért az autóbuszállományt érintő változás bemutatása kerül az első helyre. Pécssett az elmúlt években egyre komolyabb problémát jelentett a járműállomány állapota, a szolgáltató egyre gyakrabban volt képtelen forgalomba állítani a menetrend betartásához szükséges számú autóbust, mely a szolgáltatás színvonalának csökkenését és a lakosság elégedetlenségét hozta magával. Az ebből fakadó problémák 2012-2013. telén érték el csúcspontjukat. Ennek megfelelően a járműbeszerzés



*1. ábra: Az új buszok bemutatása Pécssett
Forrás: www.pecsma.hu*

abszolút prioritást élvezett a városban. A pécsi buszcseré programnak eddig három állomása volt, mely keretében 2013. során 35 új autóbusz érkezett a városba, így lehetőség volt az elavultabb járművek forgalomból történő kivonására (1. ábra). A tervek szerint hosszabb távon lényegében a teljes állományt megújítanák. A szolgáltató flottája jelenleg 168 járművet számlál; összetétel alapján pedig Ikarus, Mercedes és Credo típusokról beszélhetünk.

Az utasinformációs rendszer kellő színvonalú fejlesztése szintén fontos eleme a közforgalmú közlekedésnek, növeli annak pozitív megítélését, attraktivitását. Az utasok kellő információkkal való ellátása több vonatkozásban szükséges; egyfelől az utazás előtt, másfelől a megállóhelyeken és végül utazás közben is.

Az autóbuszokon történő utastájékoztatás sokáig meglehetősen vegyes képet mutatott. A Mercedesek esetében külső- és belső audiovizuális tájékoztatásra is volt lehetőség (bár ez nem minden esetben üzemelt), ezzel szemben az Ikarus 200-as család esetén csak viszonylatszámjelzés állt rendelkezésre. A Tüke Busz Zrt. ezt orvosolandó, Európai Unió projekt révén audiovizuális utastájékoztatási rendszert telepít az autóbuszokba. 2013 decemberétől 55 járművükön üzemel az újonnan kialakított rendszer, mely kezdetben csak vizuális tájékoztatást nyújt. A többi járművet a tervek szerint 2014. január végéig szerelték fel a feldolgozó egységekkel; valamint mindez február végére egészült ki a hangos utastájékoztatással.

A közösségi közlekedés hálózatának átalakítása szintén egy a fejlesztési lehetőségek közül. A hálózat szerepe két szempontból emelendő ki; egyfelől meghatározza a szolgáltatás elérhetőségét, azaz azt, hogy az igénybevételéhez mekkora távolságot kell megtenni. Másfelől az utazás során szükséges átszállások száma is a vonalhálózat függvénye, ezt a viszonylatok hossza, valamint a kialakított vonalvezetés befolyásolja. Az átszállási kényszer a hosszabb viszonylatok azzal küszöbölik ki, hogy több városrészt fűznek fel, míg a megfelelően, az igények alapján megtervezett útvonalvezetés a lakosság kiinduló és célállomásait köti össze közvetlenül, így eredményez kevesebb átszállást (PRILESZKY I. – FÜLÖP G. – HORVÁTH B. 2006). Ugyanakkor a hosszabb viszonylatokon közlekedő járművek kihasználtsága könnyen alakulhat kedvezőtlenül, így működtetésük gazdaságtalanná is válhat.

A városok fejlődése miatt időnként szükség van a közösségi közlekedés vonalhálózatának felülvizsgálatára és az új viszonyoknak megfelelően az átalakítására is. Az egyik legalapvetőbb példa erre a város növekedése; az új területeket be kell kapcsolni a közlekedés vérkeringésébe. Figyelemmel kell lenni továbbá a városrészek demográfiájának alakulására is, hiszen alapvetően más célállomásai vannak az idős, és más a fiatalabb korszerkezettel rendelkező területek lakosainak. A gazdasági folyamatok szintén szükségessé tehetik a vonalhálózat módosítását, a megszűnő vagy éppen létrejövő munkahelyek hatással vannak a lakosság utazási keresletére, egyes vonalak kihasználatlanná, míg mások zsúfolttá válhatnak a gazdasági folyamatok miatt.

Pécs esetében az új vonalhálózat kialakításának igénye 2008-ban merült fel, a tervezés már akkor kezdetét vette, a szolgáltató célja az volt, hogy a peremterületek lakossága átszállási kényszer nélkül juthasson el a belvárosba. A tervezési munkálatokba a szolgáltató mellett bekapcsolódott a Pécs és Térsége Községi Közlekedéséért Egyesület csapata is, valamint a lakosság is élhetett javaslatokkal, illetve hangot adhatott véleményének a tervezettel kapcsolatban. A munkálatokat a szolgáltató-váltás sem szakította meg. A jóváhagyott változások 2013. során léptek életbe, melyek között járatsűrítés, vonalvezetés módosítás, új viszonylatok kialakítása, valamint vonalmegszüntetések is előfordulnak.

Új vonalak:

- 4Y Uránváros - Mártírok Útja - Árkád - Budai állomás - Újhegy;
- 17 Árpádtető - Budai állomás;
- 32Y Főpályaudvar - Tettye - MTA-székház - Főpályaudvar;
- 70-es járatcsoport (71, 71Y, 72, 73, 73Y) Főpályaudvar - Malomvölgyi út, illetve Fagyöngy utca;
- 130 Kürt utca - Főpályaudvar - Vásártér - Kertváros.

Módosult a vonalvezetése:

- 4 Uránváros - Budai állomás - Hősök tere vonalon közlekedik;
- 20A Főpályaudvarról indul Uránváros helyett a Hőerőmű felé;
- Reggel és délelőtt az Uránvárosba érkező 26-os járatok tovább közlekednek a 27-es vonalán, míg délután az Uránvárosba érkező 27-es járatok tovább közlekednek a 26-os vonalán.

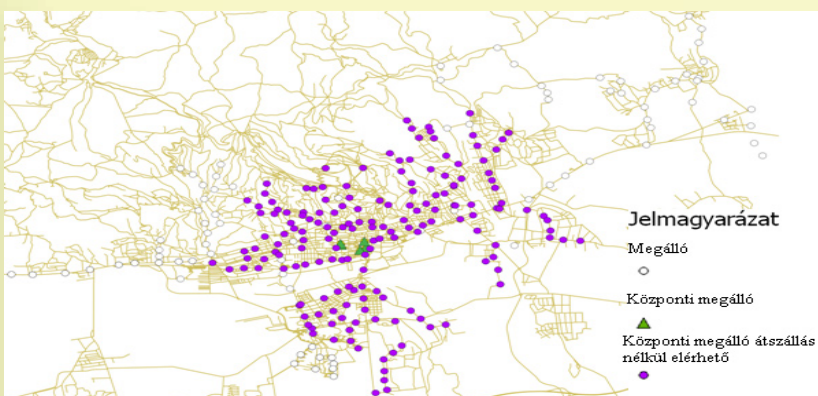
Megszűnt vonalak:

2A, 7, 31, 31A, 43, 61, 61Y, 62, 63, 63Y, 126.

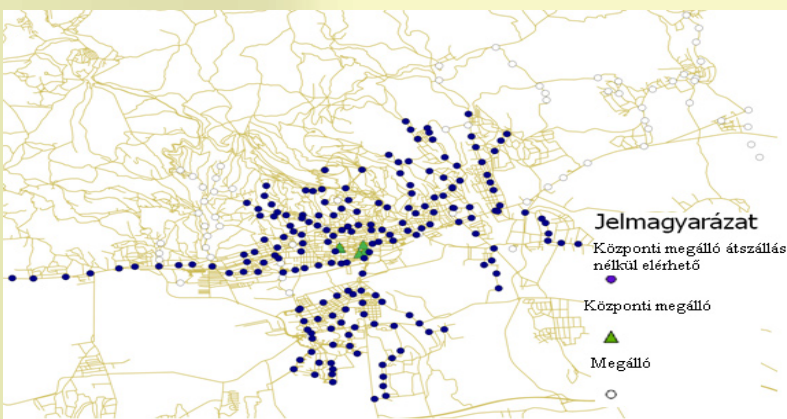
Az új hálózat célja, hogy csökkentse az átszállási kényszert a peremterületek felől belvárosba irányuló utazások esetében, ami növeli az utasok kényelemérzetét; az átalakítások után a déli és nyugati városrészek (Málom, Patacs, Új-Patacs) szempontjából javult a központ elérhetősége (2.-3. ábra).

Emellett az utazás olcsóbbá is válik, hiszen a peremterületekből egy buszjeggyel is el lehet jutni a belvárosba. Az egyes mellékvonalak fővonalakba való integrálása révén pedig megkezdődött egy átmérős hálózat kialakítása.

Ugyanakkor az átmérős hálózat előnyei mellett az esetleges hátrányokat is ki kell emelni. Egyik negatív következmény lehet, hogy a hosszú vonalak nem lesznek azonos mértékben kihasználva, ami miatt a gazdaságosságuk megkérdőjeleződhet, ugyanakkor a szolgáltató nem tart ettől a lehetőségtől. A vonal hossza miatt számolni kell a jelentősebb késésekkel, melyek a hosszú vonalakon nagyobb valószínűséggel fordulnak elő. A késés pedig egy önmagát erősítő folyamat, ugyanis a késés miatt a következő megállóban több utas gyűlik össze, s a felszállásuk több időt vesz igénybe, így végül a késés a megálló elhagyásakor nagyobb lesz, mint beérkezésakor volt. Ennek gyakori következménye a párképződés, azaz a késő járművet utoléri a következő jármű. Továbbá az ilyen hálózat fokozottan érzékeny a forgalmi zavarokra, a vonal egyik szakaszán fellépő zavar nagy területen érvényesül.



2. ábra: A központi megállók elérhetősége a vonalhálózati változás előtt.
Forrás: Menetrendi tájékoztató alapján saját szerkesztés



3. ábra: A központi megállók elérhetősége a vonalhálózati változás után.
Forrás: Menetrendi tájékoztató alapján saját szerkesztés

Nem szerencsés az sem, hogy a város külső övezetei közötti forgalmat a már amúgy is zsúfolt belvároson át vezeti keresztül.

A máig tapasztalt lépések, melyek a közösségi közlekedést érintik, határozottan pozitívak. A buszbeszerzés, az utastájékoztató fejlesztése és a vonalhálózat átalakítása előnyösen befolyásolják a szolgáltatás színvonalát, növelik az utazóközönség kényelmi szintjét. Továbbá egyértelműen előnyös lépésnek számít, hogy a vonalhálózat készítése során a szolgáltató bevonta a társadalmat, mint véleményalkotót a folyamatba. Remélhetőleg az apró, de folyamatos fejlesztések folytatódnak, s végül élhetőbb településsé teszik a baranyai megyeszékhelyet.

A közforgalmú közlekedést érintő fejlesztési tervek

A közösségi közlekedést érintő megvalósult fejlesztések mellett Pécs városa és a szolgáltató további tervekkel is rendelkezik.

Autóbusz-közlekedést érintő tervek

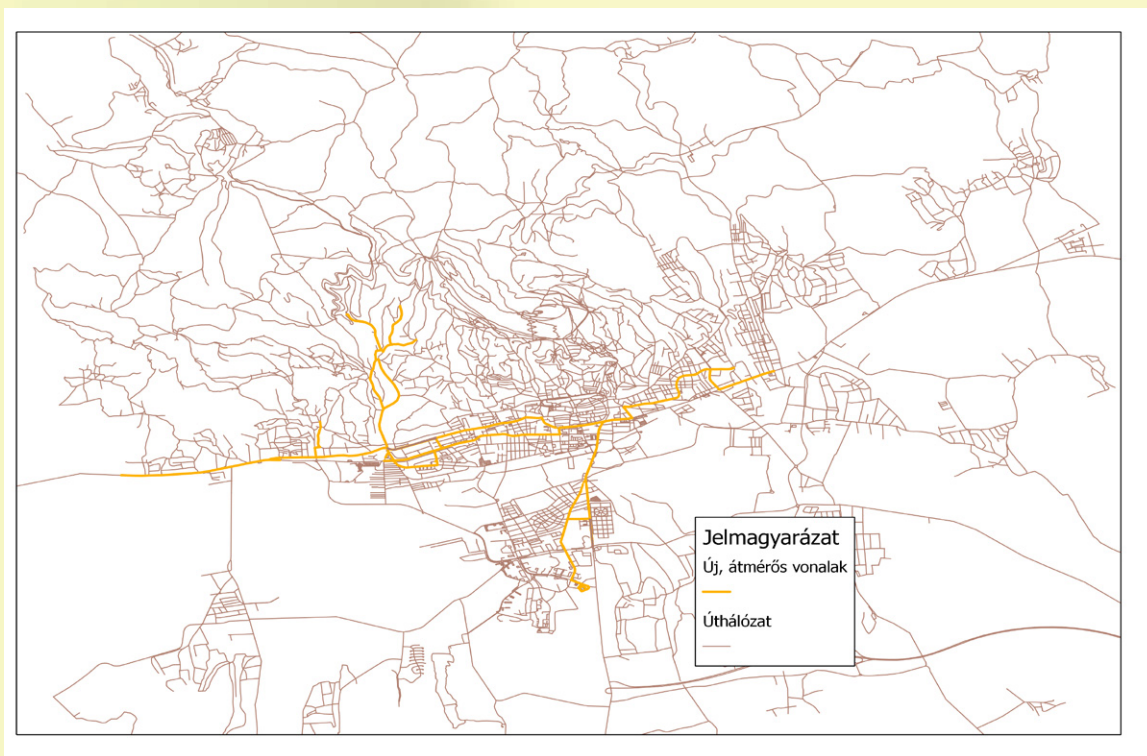
A Tüke Busz Zrt. 2013 végén tette közzé, hogy 2014 februárjától ismét átalakítják a közforgalmú közlekedés vonalhálózatát, a legfrekvenciáltabb vonalakon sűrűbbé teszik a menetrendet, valamint új járatokat is bevezetnek. A változtatások kialakításában ismét részt vett a Pécs és Térsége Községi Közlekedéséért Egyesület, valamint a lakosság véleményezési lehetőségét szintén biztosították. A cél továbbra is a városközpont közvetlen elérésének biztosítása Pécs külső területeiről, pl. a tervezet szerint a somogyi, hirdi és vasasi vonalak a Főpályaudvarig közlekednek majd. Továbbá több peremterület között is biztosítani kívánják a közvetlen elérhetőséget, pl. Kertváros és Mecsekoldal nyugati területei, Patacs és Budai városrész. Jelentősebb vonalhálózati változások:

- 2 Uránváros - Egyetemváros - Árkád - Budai Állomás - Mecsekszabolcs.
- 2A Uránváros - Egyetemváros - Árkád - Budai Állomás - Fehérhegy.
- 4 Egyes járatai Árpádtetőig, illetve Gesztenyésig közlekednek.
- 4Y Uránváros - Főpályaudvar - Vásárcsarnok - Árkád - Budai Állomás - Újhegy.
- 12 Budai állomás - Hősök tere - István akna.
- 13, 113 Főpályaudvarról indulnak Hird, Harangláb utca felé.
- 14 Főpályaudvarról indul Petőfi-akna felé.
- 104 Petőfi-akna - Budai Állomás - Árkád - Főpályaudvar - Uránváros.
- 15 Főpályaudvar - Árkád - Budai Állomás - Somogy - István-akna.
- 15A Főpályaudvar - Árkád - Budai Állomás - Somogy.
- 126 István-akna - Somogy - Budai Állomás - Árkád - Egyetemváros - Uránváros.
- 20, 20A több járat érinti az Alexandrát és a Finn utcát.
- 120 Uránváros - Árkád - Mohácsi út - Baromfifeldolgozó - Árpádváros - Krisztina tér - Kertváros; a 89, 89A vonalat váltja.
- 22 Kertváros - Enyezd utca - Árkád - Megyeri tér - Uránváros - Nagydeindol.
- 23 Kertváros - Enyezd utca - Árkád - Megyeri tér - Uránváros - Deindol.
- 24 Kertváros - Enyezd utca - Árkád - Megyeri tér - Uránváros - Mecsekszentkút.
- 122, 123, 124 Közvetlen járatok reggel a Fagyöngy utcából Uránváros irányába; Nagydeindol (122), Deindol (123) és Mecsekszentkút (124) végállomással.
- 25 Budai állomás - Dózsa György utca - Árkád - Uránváros - Benczúr Gyula utca.

- 25A Uránváros - Bázis út - Tettye Forrásház.
- 26 Budai állomás - Árkád - Uránváros - II-es rakodó.
- 27 Uránváros - Egyetemváros - Árkád - Gesztenyés.
- 28 Uránváros - Egyetemváros - Árkád - Ágoston tér - Hársfa út - Borbálatelep.
- 130A Főpályaudvar - Autóbusz-állomás - Vásártér; a Főpályaudvar és a Hauni közötti kapcsolatot biztosítja műszakokra.
- 60 A Keszüi úton át éri el Kertvárost.

Mindebből látható, hogy az átmérős hálózat (4. ábra) kialakítása folytatódik a városban, a tér „átjárhatósága” növekszik. Ugyan a fenti tervek egyelőre nem nevezhetők véglegesnek, mindenesetre elismerést érdemel a konkrét tettek megléte.

Emellett az utasinformációs rendszer további fejlesztését tervezi a szolgáltató. Az egyik lépés az, hogy Uránváros decentrumban dinamikus tájékoztató panelt helyeznek ki. Továbbá az elképzelések szerint az utazás előtti információs rendszer is fejlesztésre kerülne, amely során az autóbuszok haladásának interneten történő nyomon követését tennék lehetővé.



4. ábra: Az új átmérős hálózat elemei (22, 23, 24, 25, 26-os vonalak).
Forrás: Menetrendi tájékoztató alapján saját szerkesztés

Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécsen

A megyeszékhelyen jelenleg a közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán két tanulmányt kell kiemelni, melyek elkészítése 2013. november 30-án zárult le. Ezek közül az egyik egy intermodális közösségi közlekedési csomópont, azaz egy kiemelkedő színvonalú vasúti főpályaudvar, valamint a vele egységet képező helyi és helyközi autóbusz-pályaudvar megvalósíthatóságát vizsgálja, célja a jelenlegi közlekedési hálózat erősségeinek és gyengeségeinek feltárása, továbbá a kialakítandó csomópont lehetséges helyszínének és az általa ellátandó funkciók bemutatása. Az intermodális csomópont fogalmát elméleti és funkcionális

oldalról is megközelíthetjük. Elméleti síkon a hálózatok közötti átjárás speciális tereként értelmezhető, míg funkcionális szempontból a település és a közlekedéshálózat egymásra épülő kapcsolódási tereiben spontán létrejövő vagy tudatosan kialakított többfunkciós, utazási láncokat, átszállásokat magas szintű szolgáltatásokkal biztosító csomópont (MAÚT 2012). Az ország nagyobb településein időszerű foglalkozni az integrált személyszállítás és az ahhoz szükséges infrastrukturális háttér kérdéseivel. Emellett ki kell emelni az urbanisztikában kialakuló új trendet, amely a városi terek integrált használatát támogatja, ebbe a szemléletmódba pedig az intermodális csomópontok tökéletesen beleillenek.

Tervezésük során ugyanakkor nagy alapossággal kell eljárni, különösen helyének kiválasztásakor szükséges körütekintően dönteni. Az intermodális csomópontok ugyanis - a közlekedésszervezési mellett - igen jelentős település- és területfejlesztési hatással rendelkeznek, így egy ilyen létesítmény városfejlesztési pólusként kell, hogy megjelenjen, hiszen az adott településre és térségére gyakorolt fejlesztő hatása több szempontból is vitathatatlan. A létesítmény (mint épület) már önmagában befolyásolja a térszerkezetet, ez mellett multifunkcionalitása miatt a társadalmi-gazdasági élet kiemelt területe is, hiszen kedvező lehetőséget teremt számos funkció (pl. logisztikai szolgáltatások, kereskedelmi, vendéglátói, irodai, közigazgatási stb.) betelepülésének. A tágabb térségre szintén hatást gyakorol, mint közlekedési vonzasközpont, valamint gazdasági hatása is kiterjed távolabbi térségekre a közlekedési hálózatok révén. Az ilyen létesítmények építészeti szempontú kialakítása szintén meghatározó, hiszen „városkapu funkciót” is ellátnak, a távolról érkezett utasok itt lépnek be először a városba, első benyomásaikat innen szerzik. Ezt a szerepkört manapság hajlamosak elfelejteni, pedig a 20. század elején a csomópont és környezete élhető közösségi térként is funkcionált a városok életében (Mozos, C. M. et al. 2001).

Azt azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy nem megfelelő kivitelezés esetén a pozitív hatások nem jelentkeznek, sőt éppen ellenkezőleg, a terület leértékelődik. Ezért, illetve a magas beruházási költségek miatt is fontos a megfelelő helyszín kiválasztása. Egy felértékelődő, gazdasági tevékenységekre alkalmas területet kell kijelölni, amit vonzóbbá tehet a csomópont s így a gazdasági és közlekedési kapacitása is kihasználható lesz. Amennyiben ez nem teljesül és a csomópont esetleg monofunkcióssá válik, zárványt alkot a település szerkezetében, akkor könnyen kiderülhet, hogy egy drága barnamezőt építettünk a jövőnek. Így fontos tudatosítani a városvezetők számára, hogy ezeket a fejlesztéseket nem tekinthetik rövidtávú forrásszerzési lehetőségnek. További kihívást jelent, hogy az intermodális csomópontok komplexitásuk miatt nagymértékű kooperációt igényelnek a tervezésnél, kivitelezésnél egyaránt.

A legkomolyabb veszély abban rejlik, hogy hazánkban egy ilyen beruházás nem a gazdasági fejlődés hozadékaként jelenne meg a település életében, hanem Uniós támogatás lehívása révén, ami problémaként is jelentkezhet.

Kötőtpályás közösségi közlekedési hálózat kialakítása Pécsen

Pécs közlekedési rendszerét érintő másik jelentős megvalósíthatósági tanulmány a „Kötőtpályás közösségi közlekedési hálózat kialakítása Pécsen” címet viseli. A munka célja megvizsgálni a kötőtpályás közlekedési típusok (villamos, nagyvasúti pálya használatára alkalmas villamos, kötőtpályás busz, trolibusz) alkalmazásának lehetőségét a városban, mely során kiemelt figyelmet kapnak e közlekedési módok közúti forgalomcsökkentésre, valamint a környezetvédelemre és örökségvédelemre gyakorolt hatásai. A vázolt üzemtípusok közül a tanulmány készítői a villamost tartják az ideális megoldásnak, a trolibusz a jelenlegi állás szerint második lehetőségként szerepel.

A közúti vasút esetében a legjelentősebb kérdést a pálya kialakítása jelenti, hiszen ez nem változtatható rugalmasan, hosszú időre szól. A vízszintes vonalvezetés esetében a lehetőség szerinti legnagyobb hosszúságú egyenes szakaszok tervezésére kell törekedni. Mivel a közúti vasút pályája általában a települési úthálózaton helyezkedik el, így a vonalvezetés lehetőségeit meghatározzák a már megépült utak. A villamos esetében a megengedett legnagyobb emelkedő 60%. A pálya kialakításánál két megoldás közül választhatunk. A villamos haladhat a közúttól elválasztva (független vonalon vagy záróvonallal védett pá-

lyán), illetve lehetőség van a pályák forgalmi sávokban való elhelyezésére, ekkor a villamos pályáját a közúti forgalom is használja. A tervezés során az is fontos kérdés, hogy a vágányt az úttest melyik részén alakítják ki; az alapelv az, hogy oda kell helyezni, ahol a két különböző típusú forgalom a lehető legkisebb mértékben zavarja egymást. A vágányok elhelyezhetőek az úttest közepén; forgalmi irányoknak megfelelően a járdák mellett, szétválasztva; egyes esetekben mindkét vágányt az úttest azonos oldalára helyezik (KAZINCZY L. 2005).

Pécs esetében a villamosközlekedés újbóli kialakítása régóta napirenden lévő témakör, ami időről-időre felbukkan a döntéshozói szinten is. A jelenlegi elképzelések (ahogy a régebbiek is) egy kelet-nyugati, valamint egy észak-déli vonal létrehozásáról szólnak. Előbbi a 2-es autóbuszvonal útvonalán (Uránváros - Fehérhegy) kerülne kialakításra, míg a Belváros - Kertváros viszonylat a tervezett új felüljáró után a Táncsics Mihály út - Aidinger János út - Nagy Imre út - Maléter Pál út vonalán közlekedne.

A villamos hálózat kialakítása kapcsán először egyértelműen a magas beruházási költség jelenik meg komoly elgondolkodtató tényezőként. Ugyanakkor ki kell emelni a fenntartási költségeket is. Amennyiben pusztán a járműveket vesszük alapul, két módon vizsgálhatjuk a kérdést. Ha km a viszonyítási alap, akkor a költségek magasabbak az autóbuszénál; ezzel szemben, ha a férőhelykilométert vesszük viszonyítási alapnak, akkor alacsonyabb. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy ez csak akkor igaz, ha folyamatos magas kapacitáskihasználást feltételezünk; ha ez a gyakorlatban nem teljesül, akkor az állítás érvényét veszti. Viszont arról nem szabad megfeledkezni, hogy villamos rendszer esetén a pálya (sínek, felsővezetékek) karbantartásának költségei is az üzemeltetőt terhelik.

Pécs tekintetében a domborzati viszonyokat is figyelembe kell venni, hasonló adottságokkal és villamoshálózattal hazánk vidéki városai közül Miskolc rendelkezik. Ezen oknál fogva munkám során a helyi szolgáltatót (MVK Zrt.) kerestem fel. A forgalomtámogatási osztályvezetőjével készített interjúban helyet kapott a kérdés, hogy a hegymenetben közlekedő viszonylatok esetében beszélhetünk-e többletkiadásról. Igenlő választ kaptam; a miskolci tapasztalat alapján a hegy- és lejtmenet közötti energiafelhasználási különbség átlagosan 40%, melynek mértéke nagyban függ a csúcsidőszakoktól és a villamos terheltségétől. Ugyanakkor a plusz költség csökkenthető, ha a fékezési áramot visszatermelő (rekuperáló) villamosokat alkalmaznak. Emellett arra is rákérdeztem, hogy mekkora utazási igény esetén kifizetődő villamost kialakítani. Azt a választ kaptam, hogy amennyiben kijelölhető egy (vagy több) olyan viszonylat, ahol a csúcsidei utasszámok meghaladják a 1100 fő/óra irányonkénti utasigényt, akkor kifizetődő lenne hosszabb távon is.

A kötőtpályás rendszerrel kapcsolatban pécsi szakemberek meglátását is vizsgáltam, ennek érdekében interjú készült a Tüke Busz Zrt. munkatársával, valamint egy építészmérnökkel. Egyértelműen nem tartották indokolt lépésnek és nem támogatták a villamos üzem kialakítását. Kritikát kapott a tervezett felüljáró, ami a vasúti átvezetést jelentené; mindennek akár gátat is jelenthet az, hogy mindez magántulajdonban lévő területet is érint és egy eseteleges kisajátítási eljárás hosszú és költséges procedura. Továbbá a közúttal közös használatú pálya (amit a szűk utcákban szoktak alkalmazni) miatt az autósforgalom végső soron akadályozná a villamosok haladását, így nem teljesülhetne a villamos által elvben biztosított gyorsabb eljutás lehetősége. További, sokak által figyelmen kívül hagyott következmény lenne, hogy a jelenlegi autóbusz vonalhálózat jelentős átalakítást igényelne, az autóbuszok ráhordó szerepet töltenének be, a villamossal párhuzamos vonalak megszűnnének, illetve a tervezett új vonalhálózat is létjogosultságát vesztené. Egyértelmű negatív hatás, hogy a villamos hosszú távra konzerválná a közösségi közlekedési viszonyokat, különösen az átszállási kényszert, ami ellentmond a fejlesztési dokumentumokban előírt céloknak.

Jelentkező utazási-utazói igény sem merült fel a villamos üzemet támogató indokként, ilyen alapon egyedül a Rákóczi út lett megjelölve, mint alkalmas terület, de ennek is csak egy adott, (villamos pályának) túl rövid szakasza. Ennek kapcsán felmerül a kihasználatlanság lehetősége, ami megkérdőjelezi a fenntarthatóságot is. Egy villamos hosszú távra szól, és ha pár évvel a kialakítása után azzal szembesülünk, hogy túl magasak a fenntartási költségek, akkor már nem lehet visszavonni a korábbi döntést.

Összegzés

Az egyes települések tekintetében fontos mutatót jelent a közlekedés fejlettsége, színvonala, hiszen a városi környezetben a lakosság életminőségének egyik elemét a közlekedési lehetőségek jelentik. Alapvető igazság, hogy a lakosság hatékonyabb kiszolgálása, az egyes infrastrukturális elemek (egészségügy, kultúra, oktatás) elérésének biztosítása valamint a környezet - természeti és épített - szempontjából fontos, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése (hálózatok, közlekedési eszközök) ne maradjon el, s az elavult rendszer ne váljon a település fejlődésének gátjává.

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján elmondható, hogy a pécsi városvezetés és a közösségi közlekedés szolgáltatója is elengedhetetlennek tartja a fejlesztéseket. 2013. é tekintetben meglehetősen mozgalmas év volt, s további tervekből sincs hiány, melyek közül az újabb vonalhálózati átalakítás megvalósítása hamarosan megtörténik, ami új vizsgálati lehetőségeket teremt.

A komoly változások eléréséhez azonban szükség van a közösségi közlekedés prioritásának biztosítására a döntéshozók részéről. Úgy kell alakítani a fejlesztéseket és a különböző politikákat, hogy azok a közforgalmú közlekedésnek kedvezzenek, hogy a lakosság ezt válassza mindennapi utazásai során, továbbá ne feledkezzenek meg az együttműködésről sem, hiszen a város egy rendszer, elemei kölcsönösen hatnak egymásra, így bölcs döntés a különböző szereplők bevonása a fejlesztési elképzelések kidolgozásába és végrehajtásába. Ami különösen lényeges a fejlesztések szempontjából, hogy egyfelől szakmai oldalról körültekintő és alapos tervezést, másfelől a városvezetés részéről felelősségteljes és objektív döntést követelnek meg; hiszen a közlekedési rendszer tartja mozgásban a városokat, zavarai pedig komoly problémákat eredményeznek, amit talán a következő generációknak kell megoldaniuk.

Egy élhető város kialakításához vezető út minden bizonnyal hosszú lesz, és arra is fel kell készülni, hogy minden jó szándék ellenére lesznek hibás intézkedések, döntések. Ezekből azonban okulni kell, s a megszerzett tudást kamatoztatni érdemes az új stratégiák kidolgozása során.

Irodalomjegyzék

- ERDŐSI F. 2002.: Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók-városok versenyképességének alakulásában, *Tér és Társadalom*, 16. évf. 1. sz. 135-159.
- KAZINCZY L. 2005.: Közlekedési hálózatok. BME Építőmérnöki kar. Budapest, 155 p.
- MAGYAR ÚTÜGYI TÁRSASÁG 2012: Intermodális közösségi közlekedési csomópontok (tervezési és bírálati útmutató) 159 p.
- MEGGYESI T. 1985.: A városépítés útjai és tévútjai. Műszaki Könyvkiadó. Budapest, 142 p.
- MOZOS, C. M. - ALISEDA, A. - CORONADO, H. M. - VERBUGGEN, H. (szerk.) 2001.: Integrált közlekedési láncok. Portal projekt. 64 p.
- PRILESZKY I. - FÜLÖP G. - HORVÁTH B. 2006.: Közúti üzemtan I. Széchenyi István Egyetem. Műszaki Tudományi Kar. Győr, 139 p.

Szerzőink

Gerdesics Viktória, MA

Közgazdász, a PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskolájának hallgatója.

M. Császár Zsuzsa, PhD

Geográfus, a PTE Földrajzi Intézet Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális Tanulmányok Tanszékének habilitált egyetemi docense. Szakterülete az oktatásföldrajz.

Wusching Á. Tamás, BSc

Geográfus, a PTE TTK geográfus mesterképzésének hallgatója.

Dömény Anita, MSc

Geográfus, jelenleg is egyetemi hallgató a PTE TTK tanári mesterképzésén.

Bittner Anita, MSc

Geográfus, kutatási területe a városi és elővárosi közlekedés kérdéseit érintik.