

a falu

2019. tavasz

XXXIV. évfolyam

Megjelenés minden évszakban



› Az államhatár és a közforgalmú közlekedés kapcsolata a vidéki térségekben

› A dél-alföldi régióban működő mezőgazdasági vállalkozások pénzügyi helyzetének elemzése

› A Közös Agrárpolitika reformja 2021-2027 között

› A Hajdú-Bihar megyei tanyagondnoki szolgálatokról

Szerzők

Prof. Dr. Zémán Zoltán	egyetemi tanár, intézetigazgató Szent István Egyetem, Üzleti Tudományok Intézete
Tóth Róbert	hallgató, Szent István Egyetem, Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola
Dr. Túróczi Imre	főiskolai tanár, Neumann János Egyetem; gazdasági igazgató, Szolnok Megyei Jogú Város
Dr. Pataki László	egyetemi docens, Szent István Egyetem, Üzleti Tudományok Intézete
Oláh Judit	egyetemi docens, Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Alkalmazott Informatika és Logisztika Intézet
Popp József	egyetemi tanár, Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar, Ágazati Gazdaságtan és Módszertani Intézet
dr. Hardi Tamás PhD	tudományos főmunkatárs, osztályvezető, MTA KRTK RKI Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály
Lieszkovszky József Pál	PhD hallgató, SZE Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola
Orbán Szabolcs Gergely	PhD hallgató, Debreceni Egyetem, Ihrig Károly Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola
Erdei Edina	PhD hallgató, Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar, Alkalmazott Informatika és Logisztika Intézet
Lakner Zoltán	egyetemi tanár, Szent István Egyetem Élelmiszertudományi Kar, Élelmiszerökonómiai Kutatócsoport
Vinkóczi Tamás	PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola



fa

Ady Endre
TAVASZ VAN, ÚRFI

Gyermektelen, diák-fiatlan,
Dallal kell Tavaszban futkosnod,
Diákosan és megriadtan.
Vén láboddal meg ne botoljál,
Szaladj, ha Tavaszra esküdtél,
Mínthogyha magad fia volnál.
Vén úrfi, hajh, ki, ki a rétre,
Ott szállnak a lepkék s leányok,
Csúfoló zaj füled ne érje.
Parancsol a szent Tavasz-lárma,
Illat, sirás, dac és esengés,
Minden, mi a fiadra várna.
Biz' a könnyek nem jönnek könnyen
S az odaadás sem halálos
S megvakulhatsz a fényözönben.
De fia lettél önmagadnak
S el kell járnod a Tavasz táncát,
Ha az inaid megszakadnak.
Hűség nélkül húnek kell lenned
És bánat nélkül bánatosnak,
Mikor dámáid elengednek.
Mikor a nóták elbocsátnak,
Fütty-nótára kell csücsörítned
Vén ajkadat, bús, csorba szádat.
Mikor mindenek elmaradnak,
Seregben kell magadat látnod,
Kit ifjui vágyak ragadnak.
Fiad helyett vagy futós, dőre,
Halálíg kell élned Tavaszban:
Tavasz van, úrfi, föl, előre.

A FALU

Alapítva: 1985
Alapító: Agroinform Kiadó
és Nyomda Kft.

Szerkesztő bizottság:

Németh Tamás
elnök

Csatári Bálint
Csonka-Takács Eszter
Dinya László
Kovách Imre
Ligetvári Ferenc
Béres András, Ónodi Gábor
Podmaniczky László
Szörényiné Kukorelli Irén
Tóth Albert

Felelős szerkesztő:
Dénes Zoltán

Felelős kiadó:
Dr. Béres András ügyvezető



1223 Budapest Park utca 2.
Telefon: 06-1-362-8100
Központi e-mail cím:
hermanottointezet@hoi.hu
E-mail: avalu@hoi.hu
www.agrarlapok.hu

ISSN 0237-4323

Megjelenik minden évszakban

Fotók forrása:
Dénes Zoltán

Tartalom

5

**A dél-alföldi régióban
működő mezőgazdasági
vállalkozások pénzügyi
helyzetének elemzése**
Tóth Róbert –
Dr. Túróczi Imre –
Dr. Pataki László –
Prof. Dr. Zémán Zoltán

11

**A Közös Agrárpolitika
reformja 2021-2027 között**
Popp József –
Lakner Zoltán – Oláh Judit

23

**Az államhatár és
a közforgalmú közlekedés
kapcsolata a vidéki
térségekben**
Hardi Tamás –
Lieszkovszky József Pál

33

A technológia fejlődésének és a foglalkoztatottság változásának regionális szintű gazdasági hatásai
Erdei Edina

45

A Hajdú-Bihar megyei tanyagondnoki szolgálatokról
Orbán Szabolcs Gergely

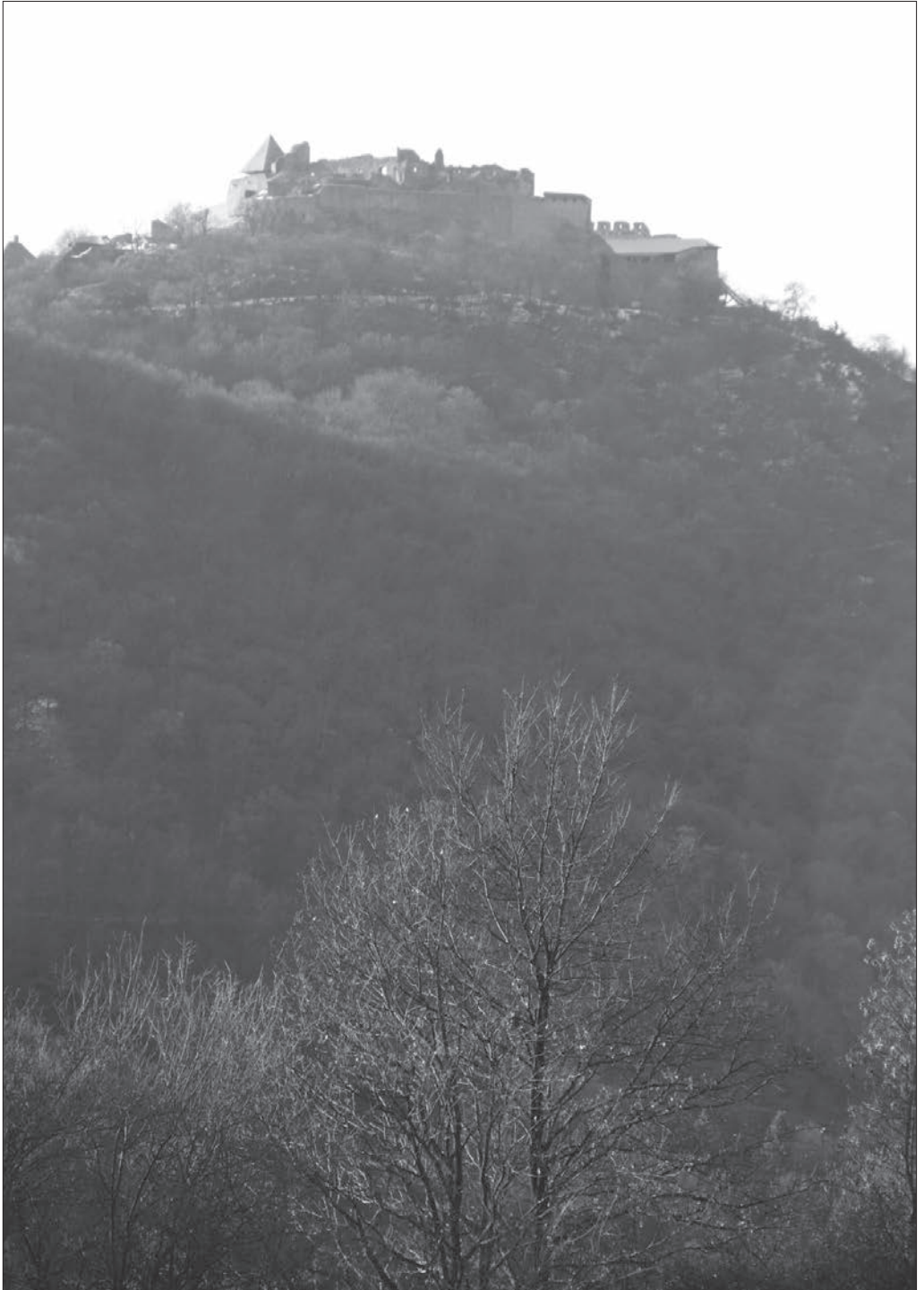
55

Pénzintézetek elérhetőségi vizsgálata a csornai járás példáján keresztül – tömegközlekedés és időtávolság
Vinkóczi Tamás

71

Termelő vállalatok áruszállításának alakulása hazai és nemzetközi viszonylatban
Erdei Edina

Az **A falu** szerzői és lektorai – a folyóirat újraindítása óta – díjazás nélkül végzik a munkájukat, ezzel járulnak hozzá a fenntartásához. A megjelent írásművek ezért csak a szerző, illetve a Kiadó hozzájárulásával használhatók fel.





A dél-alföldi régióban működő mezőgazdasági vállalkozások pénzügyi helyzetének elemzése

Tóth Róbert – Dr. Túróczi Imre
– Dr. Pataki László –
Prof. Dr. Zémán Zoltán

A mezőgazdaság helyzete, finanszírozási sajátosságai

Az agrárium a tőkeigényes ágazatok közé tartozik. Mindez azt jelenti, hogy az agrár-vállalkozásoknak működésük beindításához, valamint a folyamatos gazdálkodás biztosításához jelentős arányú befektetésekre, eszközlekötésre van szükségük (Lentner, 1998). Gondoljunk csak a gépekre, berendezésekre, épületekre, tenyészállatokra, vagy éppen a termőföldekre. A mezőgazdaság erősen támogatott ágazat, de a globális népesség növekedésével párhuzamosan az élelmiszer iránti kereslet folyamatosan nő. Mindez felértékeli a mezőgazdaság szerepét, ugyanakkor befektetés szempontjából csak akkor marad vonzó, ha képes alkalmazkodni a folyamatos változásokhoz (Popp et al., 2017; Erdei et al., 2018). Természetesen a mezőgazdasági gazdálkodó szervezetek forgóeszköz-állományal is rendelkeznek, de mégis a befektetett eszközök állománya a meghatározó az eszközstruktúrában. Miért is fontos mindez, mit jelent ez pénzügyi szempontból? A befektetett

eszközök és a forgóeszközök aránya a vállalatok likviditásával van szoros kapcsolatban. A likviditás alapvetően a gazdasági szereplők azon tulajdonsága, miszerint a folyamatos fizetőképesség állapotában vannak, vagyis azt jelenti, hogy a vállalkozás folyamatosan képes fedezni felmerülő kiadásait (Katits- Szalka, 2015). A likviditás jelentheti a vállalkozás tulajdonában lévő vagyont érő eszközök gyors pénzre válthatóságát. Ebben az esetben elsősorban a bizalom meglétén van a hangsúly. Bizalom a piacon, a pénzügyi intézetekben, a piaci szereplőkben, a felügyeleti szervezetben, az államban, az adott ötletben, az üzleti tervben. A likviditás ugyanis nem csak a megfelelő mennyiségű készpénz tartását jelenti. Elegendő olyan mennyiségű és minőségű eszközt birtokolni, amely gyorsan és megfelelő értéken pénzre váltható. A mezőgazdasági vállalkozások magas befektetett eszköz állománya azonban éppen ezzel ellentétben van, vagyis a gyenge mobilitás a jellemző erre az eszközcsoportra. Mindezek alapján nagyobb valószínűséggel tapasztalhatjuk azt, hogy az agrár-vállalkozások kevésbé képesek



eleget tenni a pénzeszköz-likviditás kritériumainak. Ez azonban elsősorban a magas arányú eszközleltetésre, nem pedig a tudatos gazdálkodás hiányára vezethető vissza.

A magyar agrár-szerkezet kellő mértékben diverzifikált, és kimutatható – más nemzetekhez hasonlóan – a duális gazdasági struktúra, amely azt jelenti, hogy egyszerre vannak jelen a tőkeerős, hosszú távú banki kapcsolattal rendelkező, a méretgazdaságosság elvének teljes mértékben eleget tevő társas vállalkozások, valamint a kisebb, jellemzően egyéni vállalkozók, akik gyakran szembesülnek a finanszírozási kérdések nehézségével. Az EU csatlakozás idejére már a tőkeerősebb agrárvállalkozásoknál koncentráltabb a banki hitelek 80 százaléka, akik biztonságosabb gazdálkodásuk miatt könnyebben jutottak hitelhez. (Lentner, 2004) Mindez egyben azt is jelenti, hogy jelentős eltérések mutathatók ki az egyéni és társas gazdaságok finanszírozási struktúrájában, pénzügyi helyzetében, illetve a tudatos gazdálkodásában.

Túróczi (2013) tanulmányában azonban arra is rávilágít, hogy a szektor üzemgazdasági szempontból szétaprózottnak tekinthető, így a kisméretű gazdaságok esetében kérdésessé válik a modern vezetési eszközök alkalmazásának igénye és lehetősége, valamint feltételezhető az is, hogy a kisüzemek nem alkalmaznak minden esetben magasan képzett szakembereket, ami természetesen a hatékonyságra, eredményességre és a finanszírozásra is jelentős hatást képes gyakorolni. E diverzifikált ágazatban – a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek piaci pozíciójának megőrzése érdekében – folyamatosan megfigyelhető az ágazat szereplőinek vertikális, illetve horizontális összefogása, amelyben elengedhetetlen az állam szerepvállalása is. (Szakács et al., 2012) Mindez pedig lehetőséget teremt az ágazat versenyképességének javítására.

Az agrár-vállalkozások finanszírozási szerkezete abból a szempontból is eltéréseket mutat, hogy az adott vállalkozás jelen van-e a külföldi piacokon, végez-e export tevékenységet. A hazai agráriumról – a KSH adatokat vizsgálva – azt mondhatjuk, hogy annak export-import viszonylatban betöltött szerepe jelentős súllyal jelenik meg. Amennyiben tovább vizsgáljuk az erre vonatkozó adatokat, láthatjuk, hogy agrártermékek exportja (és külkereskedelmi többlete) az elmúlt években tovább bővült. Azonban fontos kérdés, hogy milyen tőkeszerkezet jellemzi a hazai agrárium vállalkozásait. Az adatok elemzését követően – nem meglepő módon – látható, hogy ezek a vállalkozások nagyobb arányban finanszírozzák tevékenységüket saját tőkéből. Az elmúlt évtizedben az összes vállalati hitelállományon belül csupán 4-6% körül alakult az agrárszektor számára kihelyezett hitelek aránya.

Az agrár-vállalkozások beruházásainak fokozását, finanszírozási helyzetének, lehetőségeinek kiszélesítését számos hazai program kívánja támogatni, amelyek közül egyik legaktuálisabb programnak a Magyar Fejlesztési Bank által elindított – mintegy 80 milliárd forintot kitevő – Nemzeti Gépf finanszírozási Program (a továbbiakban: NGP) tekinthető. Az NGP elsődleges célja, hogy kedvező kamatozású és feltételrendszerű finanszírozási lehetőséget kínáljon többek között azoknak a vállalkozásoknak, amelyek mezőgazdasági gépek beszerzését tervezik. A kedvezményes kamatozás és a hosszabb futamidő az induló vállalkozásokat, valamint a kisebb üzemként működő, családi vállalkozásokat is helyzetbe hozhatja.

Kutatás-fejlesztés és innováció, mint a fejlődés motorja

A K+F+I tevékenységek támogatásának, valamint térnyerésének a mai turbulens gazdaságban, a negyedik ipari forradalom



korábban meghatározott jelentősége van. Azok a gazdasági hatalmak, amelyek már korábban felismerték mindezt – USA, Dél-Korea, Japán, Izrael stb. –, jelentős fejlődést voltak képesek elérni, amely már a GDP-jükben is megmutatkozik. Az Európai Unióban is vannak hatalmak, amelyek esetében az agrárium meghatározó szerepet tölt be az ország gazdaságában. Ilyenek pl. Spanyolország, Lengyelország, Franciaország, de ide sorolhatjuk hazánkat is. Továbbá jelentős beruházások, fejlesztések figyelhetők meg Ausztriában, Svédországban, Németországban és Dániában is. Ezen országok versenyképességi potenciált látnak az agráriumban, erre való tekintettel folyamatosan fejlesztik az ágazatot.

A magyar agrárium is kiemelkedő lehetőségeket rejt magában, amelyek kiaknázása jelenleg még folyamatban van. (Lásd: a rövid élelmiszerellátási-láncok fejlesztés.) (Tóth et al., 2017) Nagyon fontos szerepet kellene szánni az állami finanszírozásnak, amely hazánkban még rendkívül alacsony szinten áll. Természetesen a belső forrásokon felül a nemzetközi források is meghatározó szereppel bírnak. A mezőgazdaságnak a helyzete nagyon szorosan kapcsolódik az uniós támogatásokhoz is, valamint a mostani kialakult helyzethez. Az Európai Unió 2021–2027-es időszakra vonatkozó költségvetésének tervezése jelenleg is zajlik. A Bizottság egy modern, rugalmas, gyakorlatias és eredményközpontú költségvetés kialakítására tett javaslatot, mindösszesen 1 135 milliárd euró összegű keretben (2018-as árakon kifejezve). Az elmúlt időszak költségvetési ciklusában az EU bővülése, ezzel párhuzamosan a költségvetés méretének és jelentőségének növekedése volt a meghatározó. A mostani időszakra vonatkozó hosszú távú keret vonatkozásában azonban egy fontos változás következett be: az Egyesült Királyság kilépése az EU-ból, amely a mostani költségvetésének az egyik legjobban vitatott kérdése.

Az alapvető vita tehát arról fog szólni, hogy hogyan pótolják a brit kilépéssel elmaradt befizetéseket. Nos, a magyar gazdaságpolitikának mindenképpen sok dolga lesz a nemzeti érdekek érvényesítésére, hiszen a költségvetés strukturális felépítése fontos vitaterületként van jelen, ugyanis a Brexit miatt kieső pénzügyi források kompenzálásának lehetőségeiről is döntést kell hozni. Minderre tekintettel a közös agrárpolitika és a kohéziós politika programjaira szánt finanszírozás mérsékelt csökkentését irányozták elő (De még így is a költségvetés jelentős része ezekre a területekre lesz elköltsve.). A kohézió területén 7 %-kal, a közvetlen kifizetések esetében 4 %-kal, az agrárbüdzsében pedig 5 %-kal kevesebb pénzügyi forrás juthat a kedvezményezetteknek. Ez utóbbi értékkel elsősorban az erős mezőgazdasággal rendelkező országoknak, úgymint Spanyolországnak, Lengyelországnak és Franciaországnak vannak problémái.

Kulcsfontosságú tényező lesz a jövőben a hazai mezőgazdaság ágazati versenyképességének javítása a globális versenyben, hiszen a külgazdaság szempontjából a mezőgazdaság és a hozzá kapcsolódó élelmiszeripar is óriási jelentőséggel bír (tekintve, hogy az agrárexport 2017-ben rekordértéket ért el, 8 896 millió euró volt). Hazánk mezőgazdasága szorosan kapcsolódik egyrészt a mezőgépgyártással foglalkozó vállalkozásokhoz, másrészt az élelmiszeripari vállalkozásokhoz. Meggyőződésünk, hogy ezen két terület multiplikatív hatással rendelkezik, hiszen hatásuk egyrészt megjelenik az iparban, másrészt pedig a mezőgazdasági ágazat egészében.

Az ipar és a mezőgazdaság területein napjainkban jelentős fejlődés figyelhető meg, amely szorosan kapcsolódik a negyedik ipari forradalom, az Ipar 4.0 eszköztárhoz. Mindez megjelenik a digitalizációban, a robotizációban, a nagymennyiségű adatkeze-



lésben illetve a folyamatok optimalizálásában. Az agráriumra fókuszálva két meghatározó terület jelentőségére érdemes rávilágítani, egyrészt az agrárinformatikai megoldásokra, másrészt az „okosfarm” konstrukcióra, amely magába foglalja a szenzortechnológiai megoldásokat is. (Tóth et al., 2018; Nagy et al., 2018) Ezek azok a legfontosabb területek – kiegészítve az élelmiszeriparral (Fertő- Jám bor, 2015) –, amelyek kitörési pontot jelenthetnek a hazai agrárium versenyképességében. (Jám bor- Suresh, 2016)

A dél-alföldi régióban működő mezőgazdasági vállalkozások pénzügyi elemzése

A vállalkozások pénzügyi elemzése jellemzően a likviditási és a tőkeáttételi mutatók vizsgálatát foglalja magába, amelynek célja, hogy átfogó képet adjon a vállalkozások gazdálkodásáról, információt nyújtson a jól teljesítő, illetve a korrekciót igénylő, problémás területekről. Tanulmányunkban ezen mutatók elemzésén keresztül térképezzük fel a dél-alföldi régióban működő mezőgazdasági vállalkozások pénzügyi helyzetét.

Elemzésünk során a Nemzeti Adó- és Vámhivatal által rendelkezésünkre bocsátott, a társasági adó hatálya alá tartozó, mikro-, kis- és középvállalkozásnak minősülő mezőgazdasági vállalkozások 2013-2016 közötti időszakokra vonatkozó aggregált társasági adó bevallás adataira támaszkodtunk.

Tekintettel arra, hogy a társasági adó (tao) helyett további adónemek is alternatívát jelentenek a gazdasági társaságok jövedelem-adózását illetően, így kutatásunk nem fedi le teljes körűen a vizsgált régióban működő mezőgazdasági vállalkozásokat, azonban a tao szerint adózó vállalkozások aránya meg-

haladja az összes vállalkozás 60%-át, így véleményünk szerint átfogó képet kaphatunk a vizsgált régió, illetve szektor pénzügyi helyzetének alakulásáról.

1.táblázat

A likviditás alakulása a dél-alföldi régióban működő társasági adó alanyának minősülő mezőgazdasági vállalkozások vonatkozásában (2013- 2016)

Likviditás I.	mikro	kis	közép
2013	1,48	1,97	1,64
2014	1,58	2,15	1,81
2015	1,76	2,29	2,00
2016	1,93	2,63	2,06
Likviditás II.	mikro	kis	közép
2013	1,01	1,16	0,81
2014	1,09	1,31	0,89
2015	1,25	1,38	1,00
2016	1,33	1,62	1,14
Likviditás III.	mikro	kis	közép
2013	0,36	0,49	0,21
2014	0,41	0,62	0,29
2015	0,53	0,68	0,41
2016	0,64	0,86	0,48

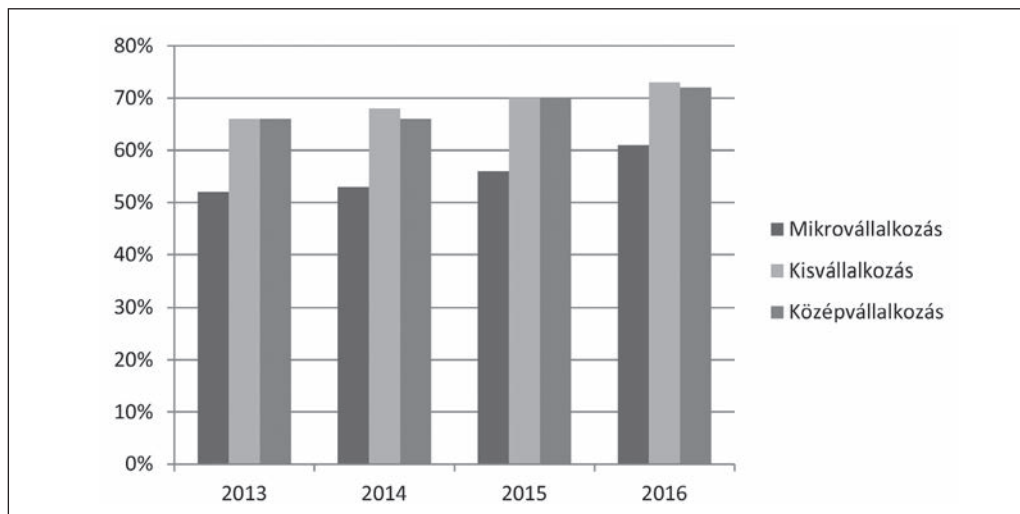
Forrás: Saját szerkesztés NAV adatok alapján

A dél-alföldi régióban működő, társasági adó szabályai szerint adózó mezőgazdasági vállalkozások különböző szintű likviditásának (1. táblázat) elemzése során megállapítottuk, hogy a vizsgált időszakban évről évre nőtt a vállalkozások likviditása¹ a mikro-, kis- és középvállalkozások vonatkozásában egyaránt, amely eredményt pozitívan értékeljük.

A másodfokú likviditás (Likviditás II.²) 2016-ra már mindhárom méretkategória tekintetében elfogadható szinten volt, ugyan-

¹ Likviditás I.= forgóeszközök / rövid lejáratú kötelezettségek

² Likviditás II.= (forgóeszközök- készletek) / rövid lejáratú kötelezettségek



1. ábra

A tőkeerősség alakulása a dél-alföldi régióban működő társasági adó alanyának minősülő mezőgazdasági vállalkozások vonatkozásában (2013-2016)

Forrás: Saját szerkesztés NAV adatok alapján

akkor a likviditási gyorsráta (Likviditás III.³) egyik évben és egyik méretkategória tekintetében sem érte el a minimálisan elvárt 1,00 értéket, amely arra vezethető vissza, hogy a mezőgazdasági vállalkozásokat jelentős eszközlektetés jellemzi, tekintve a jelentős géppark és felépítmény állományukat.

A három likviditási mutató együttes értékeléséből is láthatjuk, hogy a dél-alföldi régióban működő mezőgazdasági vállalkozásokra a pénzeszközöket – esetenként nagymértékben – meghaladó rövid lejáratú kötelezettség állományjellemező, amelyhez viszonyítva jelentős forgóeszköz, azon belül is jelentős készletállomány jellemzi gazdálkodásukat.

A likviditás, vagyis a rövid lejáratú eszközök és források vizsgálata mellett fontosnak tartjuk a tartósan rendelkezésre álló források, vagyis a saját tőke és a hosszú lejáratú kötelezettségek vizsgálatát is. E tekintetben a tőkeerősség alakulását (1. ábra) vettük górcső

alá, és megállapítottuk, hogy a dél-alföldi régióban működő, tao hatálya alá tartozó mezőgazdasági vállalkozások tőkeerőssége méretkategóriánként eltérő képet mutat, de a vizsgált évek tekintetében, mind a három méretkategória esetében növekvő tendenciát figyelhetünk meg.

A kapott eredményekre ad magyarázatot, hogy a mezőgazdasági vállalkozások hitelképességét – méretüktől függetlenül - a minden vállalkozást érintő kockázatok mellett az időjárástól való fokozott függés tovább rontja, ezáltal nehezen jutnak kereskedelmi banki hitelekhez, ergo nagyobb mértékben szorulnak tevékenységük saját tőkével való finanszírozására. Ezzel szemben a mezőgazdaság élénkítését célzó támogatásoknak, a támogatott kamatozású hiteleknek köszönhetően a mikro, jellemzően kezdő mezőgazdasági vállalkozások esetében csaknem kiegyenlítődik a saját és az idegen források aránya a tőkeszerkezetükön belül.

³ Likviditás III. = pénzeszközök / rövid lejáratú kötelezettségek



Összefoglalás

A fentiekben bemutatásra került a hazai mezőgazdaság aktuális általános valamint pénzügyi helyzete, különös tekintettel a finanszírozásra. Az agrárium területén is jelentős szerkezeti átalakulás megy végre napjainkban, amely elsősorban az Ipar 4.0 lehetőségeinek integrálására vezethető vissza. Az ágazat érintettjei számára mindez még kihívásként értelmezhető, de véleményünk szerint azok a szereplők, akik a jelenben hajlandók beruházni az innovatív eszközökbe, valamint folyamatokba, azok jelentős versenyképességi előnyt realizálhatnak. A hazai mezőgazdaság meghatározó szerepet tölt be a nemzetgazdaság egészében, így véleményünk szerint stratégiai kérdés az ágazat minél szélesebb körben történő támogatása és fejlesztése.

Felhasznált irodalom

Erdei, E. – Popp, J. – Oláh, J. (2018): Comparison of time-oriented methods to check manufacturing activities and an examination of their efficiency. *LogForum*, 14(3), 371-386, <http://dx.doi.org/10.17270/J.LOG.2018.290>, <http://www.logforum.net/volume14/issue3>

Fertő I. – Jámbor A. (2015): Drivers of vertical intra-industry trade: the case of the Hungarian agri-food sector *AGRICULTURAL ECONOMICS* 46:(1) pp. 113-123.

Jámbor A. – Suresh B. (2016): **Competitiveness of Global Agriculture: Policy Lessons for Food Security Cham (Svájc):** Springer International Publishing, 2016. 202 p. (ISBN:978-3-319-44874-9)

Katits E. – Szalka É. (2015): A magyar TOP 100 pénzügyi elemzése 2008-2013 között, avagy a növekedési lehetőségek feltárása, SALDO Kiadó. Budapest

Lentner Cs. (1998): Dilemmas of Hungary's Agricultural Future Contrasted with its Historical Background and Developed Market Economy Models. In: Erzsébet Gidai (szerk.) *On the eve of the 21st century: Challenges and responses*. 265 p. Budapest: Akadémiai Kiadó, pp. 175-185

Lentner Cs. (2004): A magyar agrárfinanszírozás jellemzői az EU csatlakozás küszöbén. *GAZDÁLKODÁS* 48:(1) pp. 69-78.

Nagy, J. – Oláh, J. – Erdei, E. – Máté, D. – Popp, J. (2018): The Role and Impact of Industry 4.0 and the Internet of Things on the Business Strategy of the Value Chain - The Case of Hungary. *Sustainability* 2018, 10(10), 3491, 25. p. <https://doi.org/10.3390/su10103491>, <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/10/3491>

Popp J. - Fazakas P. - Hollósi D. - Oláh J. (2017): A versenyképes mezőgazdaság, a földár és a föld jövedelemtermelő képesség összefüggései. *Gazdálkodás*, 6. évf. 61.szám, 491-504. p.

Tóth R.- Mester É.- Túróczi I.- Kozma T. (2017): A rövid ellátási lánc, valamint a helyi termékek szerepe a vidéki gazdaság erősítésében. *A FALU* 32 : 2 pp. 33-41.

Túróczi Imre (2013): A kontrolling rendszerek alkalmazásának lehetősége az agrártermelésben. In: Tóth Éva (szerk.) *A jövő farmja*. 55. Georgikon Napok nemzetközi tudományos konferencia. Keszthely, 2013. szeptember 26–27. Kivonat kötet. Programfüzet, valamint az elhangzó és poszter előadások rövid kivonatainak gyűjteménye. = 55th Georgikon Scientific Conference. 112 p. Konferencia helye, ideje: Keszthely, Magyarország, 2013.09.26-2013.09.27. Keszthely: Pannon Egyetem Georgikon Kar, 2013. p. 102.

Szakács A. - Szakács Zs. - Zéman Z. (2012): A fenntartható fejlődés és a termékfelelősség vizsgálata a feldolgozott és feldolgozatlan mezőgazdasági termékek körében. *Szolnoki Tudományos Közlemények* 16: pp. 323-336.



A Közös Agrárpolitika reformja 2021-2027 között

Popp József -
Lakner Zoltán - Oláh Judit

Bevezetés

A 2003. évi KAP-reform vezette be a közvetlen jövedelemtámogatásokat, vagyis elszakította a támogatásokat a termeléstől, annak érdekében, hogy a termelői döntéseket ne az eltérő támogatási mértékek, hanem a tényleges piaci viszonyok határozzák meg. Ennek a támogatási rendszernek az a lényege, hogy egy-egy gazdaság/gazda egy meghatározott bázisidőszak alatt különböző jogcímenek kapott támogatásait egy összegben, mintegy „történelmi jupon” élvezheti – akár növénytermesztés és állattartás nélkül is! A támogatások termeléstől való teljes elszakítása azonban azóta nem valósult meg. A kompromisszumok eredményeként több választható és termeléshez kötött támogatási jogcím maradt érvényben a közvetlen támogatás összegének 10-15%-ában. A termeléstől leválasztott közvetlen támogatások kifizetésének a feltétele többek között a környezetvédelmi előírásoknak való megfelelés. A környezetvédelmi előírások teljesítésével kapcsolatos ellenőrzés és monitoring adminisztrációja a termeléstől független támogatások jogosultságának eldöntése bonyolult tagállami feladat.

A legújabb KAP-reform (2014-2020) lehetőséget adott a tagállamoknak, hogy egyrészt a

tagállam maga döntsön egy-egy támogatási elem bevezetéséről (például kistermelői rendszer, termeléshez kötött támogatás), másrészt fontos stratégiai szempontokat szolgáló intézkedéseknél (például mezőgazdaságban foglalkoztatottak generációváltása, környezetvédelem) kötelező azok alkalmazása (Alan, 2018a; 2018b; 2018c). Ilyen kötelező elem a fiatal gazdák támogatása és a zöldítés. Említést érdemel, hogy a tagállamok számára kötelezően/választhatóan bevezetett elemek nem feltétlenül kötelezőek a gazdálkodóra nézve. Így például a zöldítés teljesítése kötelező, amennyiben alaptámogatást igényel a gazdálkodó, de a fiatal gazda és termeléshez kötött támogatás igénylése, valamint a kistermelői rendszerhez való csatlakozás már a gazdálkodó egyéni döntésétől függ.

A vidékfejlesztési pénzek **újraelosztásával** – a mezőgazdasági terület, a mezőgazdasági foglalkoztatottak és az egy főre jutó GDP figyelembe vételével – egyes tagországok nyertesek, mások pedig vesztesek lettek a vidékfejlesztési célra átcsoportosított összegek újraelosztásának módszerétől függően. Mivel azonban az egy főre eső GDP (vásárlóerő paritáson) is szerepet játszott az újraelosztás kalkulációjában, megfelelő egyensúly jött létre a gazdagabb és szegényebb tagországok



között. A vidékfejlesztésre nyújtott támogatások a közvetlen kifizetésekkel ellentétben társfinanszírozást igényelnek a tagországok nemzeti költségvetéséből. Nem véletlen, hogy a reformok következtében a vidékfejlesztési kiegészítő intézkedések új elemekkel bővültek azokon a területeken (az élelmiszerminőség, állatjólét és a standardok betartása), ahol a csatlakozásra váró új tagországoknak jelentős lemaradása volt.

Nagygazdaságok versus kisgazdaságok támogatása

Minden egyes KAP-reform vitájában felmerül a nagy- és kisgazdaságok támogatásának aránytalansága. A területalapú támogatás hektáronként jár, így a több hektárt művelő nagygazdaságok magasabb támogatásban részesülnek. A ma is érvényben lévő KAP már bevezette a gazdaságonként felvehető támogatások felső határát, habár ezzel a lehetőséggel viszonylag kevés tagország élt. Jelenleg a 150 ezer euró feletti kifizetésekre vonatkozó 5%-os kötelező támogatáscsökkentés (degresszivitás) mellett a munkabér, valamint azok adó és járulékainak levonása csak opció a tagállamok számára, de nem kötelező. Ma 15 tagországban a 150 ezer euró feletti kifizetések kötelező 5%-os csökkentését alkalmazzák. 9 tagország vezette be a támogatások felső határát 150-600 ezer euró közötti sávban. Továbbá 9 tagország engedélyezi a bruttó munkabér levonását a támogatások felső határának kalkulációjánál. Az EU-28 átlagában a közvetlen kifizetések (zöldítési támogatás nélkül) 0,44%-át teszi ki a degresszivitás és a támogatások felső határának megállapítása a jelenlegi pénzügyi időszakban. Csupán Magyarország nem engedélyezte a bruttó munkabér levonását a kifizethető támogatások kiszámításánál, így a közvetlen támogatás (zöldítési támogatás nélkül) 6,61%-át érinti a degresszivitás és támogatási felső határ bevezetése.

Említést érdemel, hogy a gazdaságonként

felvehető közvetlen támogatás felső határát az USA 1938 óta szabályozza. Ez ma 115 ezer amerikai dollár (32 millió Ft), ha a kedvezményezett gazdaságban a bruttó árbevétel az előző három év átlagában nem haladja meg az évi 900 ezer dollárt (250 millió Ft) és ha a bruttó árbevétel legalább 75%-a a mezőgazdaságból származik. A gazdaságonként felvehető támogatás maximális összege az elmúlt évtizedekben fokozatosan csökkent. Jelenleg arról folyik vita, hogy az évi bruttó árbevétel határát 750 ezer vagy 500 ezer dollárra csökkentik, hogy még több nagygazdaságot zárjanak ki a szubvencióból. Az Európai Bizottság egyébként 1992-ben és 2003-ban javasolta a támogatás korlátozását, de az Egyesült Királyság, Franciaország és Németország elvetette az ötletet.

Az EU-28-ban 2015-ben a termelők 81%-ára jutott a közvetlen kifizetések 20%-a. A gazdák döntő hányada kis összegű kifizetéseket, míg egy szűk csoport nagy összegű támogatást élvez. 2015-ben a gazdák 75%-a évi 5000 eurónál kisebb összeget kapott, ezen belül a gazdák egynegyede évi 500 eurónál is kevesebb támogatást vett fel (European Commission, 2017). Mintegy 16 ezer gazdaság – a támogatásban részesült gazdaságok 0,2%-a – 150 000 eurónál magasabb kifizetésben részesült. A kedvezményezett gazdaságok jövedelmének 46%-át tette ki a közvetlen kifizetés (Alan, 2018a; 2018b; 2018c). A húsmarhatartók, gabona-, olajnövény- és fehérjenövény termelők élvezik a támogatások nagy részét, míg a sertés- és baromfiágazat, valamint kertészet jóval kisebb részét. A kifizetések gazdaságok közötti egyenlőtlenségét nagymértékben a birtokméret (hektárszám) befolyásolja, de szerepet játszanak a közvetlen kifizetésekre vonatkozó speciális tagországi előírások is. Ha uniós szinten egységes hektáronkénti kifizetést vezetnének be, akkor sem csökkenne a támogatások gazdaságok közötti egyenlőtlensége, mert a gazdaságok 86%-a kapná a kifizetések 20%-át.

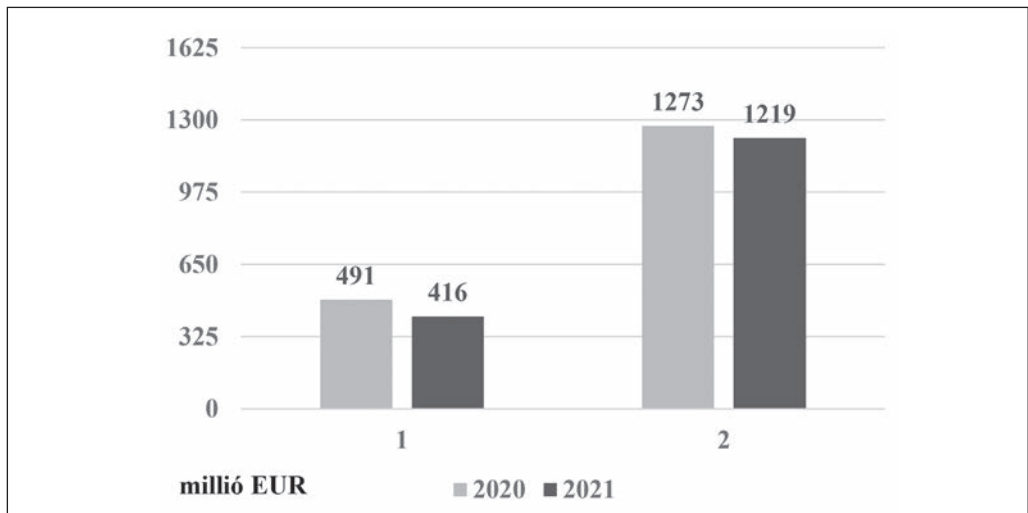


Közös Agrárpolitika 2021-2027 között

Az EU teljes költségvetésén belül a KAP hányada 66%-ot tett ki az 1980-as évek elején, 37,8%-ot 2014-2020 között, míg a jelenlegi tervezet szerint 28,5%-ra csökken 2020 után. Ma a közvetlen kifizetések a KAP 70%-át emésztik fel. 2021-2027 között a közvetlen kifizetések összege folyó áron 275 milliárd euró lesz, ebből 13 milliárd euró jut piaci célokra. A tervezett vidékfejlesztési támogatások összege 89 milliárd euró. Magyarország számára a **közvetlen kifizetéseket** tartalmazó 1. pillérben 4,2%-os csökkenés várható, azaz 1 273 millió euróról 1 219 millió euróra mérséklődik a támogatás. A 2. pilléres vidékfejlesztési források azonban 15,3%-kal, 490 millió euróról 416 millió euróra zsugorodnak (1. ábra). Az 1. pillérbe tartozik a termeléstől független támogatás és a termeléshez kötött támogatás 100%-os EU társfinanszírozás mellett. Ezzel szemben a 2. pillér támogatásainak társfinanszírozás a jelenlegi 53-85%-ról 43-70%-ra mérséklődik. Tehát a Bizottság az elvonásokat azzal ellensúlyozná, hogy kötelezné a tagországokat arra, hogy a

társfinanszírozás mértékét emeljék, amivel a kieső összeg pótolható lenne.

A KAP tervezet a korábbinál is nagyobb hangsúlyt fektet a legújabb technológia és innováció előnyeinek kihasználására. Az EU „Horizont Európa” kutatási programjából kutatási és innovációs projektekre 10 milliárd eurót különít el. Gyorsítják a vidéki élet digitalizálását, például a vidéki régiókban elérhető szélessávú hozzáférés kiterjesztésével. Ezek az intézkedések egyértelműen javítják a versenyképességet. A tagállamok rugalmasabban dönthetnek a KAP források felhasználásáról, lehetőségük lesz a KAP-források akár 15%-át átcsoportosítani a közvetlen kifizetések és a vidékfejlesztés között. A pillérek közötti 15%-os átcsoportosítás mellett a tagállamoknak lehetőségük lesz további 15% áthelyezésére az 1. pillérből a 2. pillérbe éghajlat-politikai és környezeti intézkedésekre (nemzeti társfinanszírozás nélkül). Magyarország várhatóan újra a vidékfejlesztési támogatások 15%-os átcsoportosítása mellett dönt, annál is inkább, mert a közvetlen kifizetéseknél nincs társfinanszírozás.



1. ábra

Éves forrásallokáció a jelenlegi és következő programozási időszak összehasonlítására

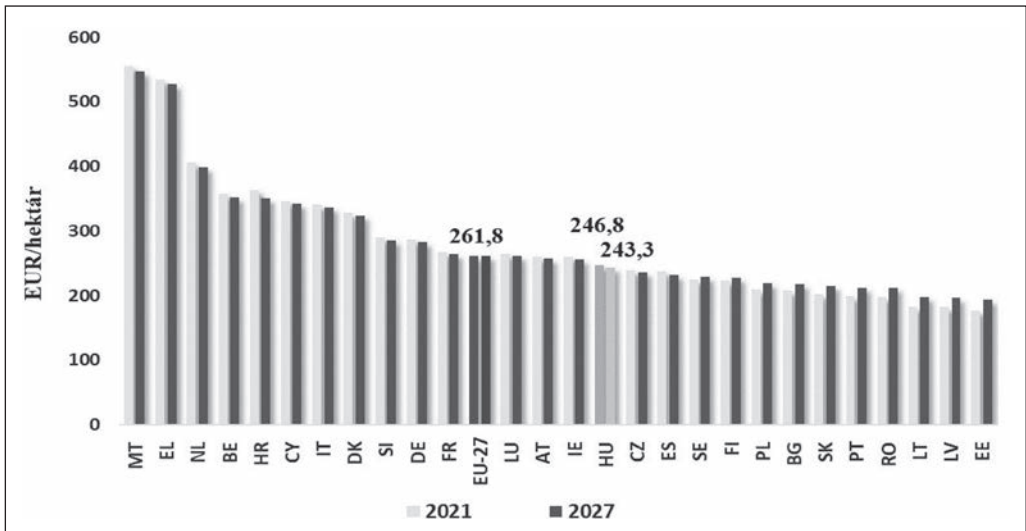
Forrás: European Commission (2018)



A konvergencia is folytatódik majd a tagországok között. A tagállamok közötti támogatás-kiegyenlítés azt jelenti, hogy az átlagos támogatottságú országoknak (pl. Magyarország) hozzá kell járulni az átlag alatti támogatási szinttel rendelkező tagállamok növekvő támogatásához. A *külső konvergencia keretében azokban a tagországokban, ahol a hektáronkénti* közvetlen kifizetés nem éri el az EU-27 átlag 90%-át, a különbség 50%-kal csökken. A kiegyenlítéshez azoktól a tagállamoktól vonnak el pénzt, ahol a támogatás meghaladja az EU-27 átlagtámogatásának 90%-át. Magyarország esetében 3,9% kerül elvonásra, így hazánkban szerény mértékben csökken a támogatás (2. ábra). Magyarország nem ért egyet azzal, hogy a külső konvergencia céljára Magyarországtól is forrást vonjanak el. A legtöbb új tagországokban a támogatások emelkednek, így a támogatások részaránya is a jövedelemben, ezzel együtt versenyhelyzetük javul a magyar termelőkhez képest. A magyar gazdaságok hatékonyságát növelni kell piaci pozíciójának megőrzése érdekében.

Magyarország nem ért egyet azzal sem, hogy a tervezet szerint a termeléshez kötött támogatások kerete a jelenlegi 15%-ról 12%-ra csökken a közvetlen kifizetéseken belül. Ezzel szemben pozitív fogadtatásban részesült a fiatal gazdák, a szaktanácsadás vagy a digitalizáció támogatása, de a válságkezelésre tagállamonként elkülönítendő 400 millió euró értékű krízisalap is hasznos intézkedés. A közvetlen kifizetések legalább 2%-át kell elkülöníteni a fiatal gazdálkodók számára, akiket a vidékfejlesztéshez nyújtott pénzügyi támogatások, a földhöz jutást (Popp et al., 2017) és a földterületek átruházását megkönnyítő intézkedések is segítik.

A közvetlen kifizetések feltétele a fokozott környezetvédelmi és éghajlat-politikai követelmények teljesítése lesz, sőt a tagállamoknak a közvetlen kifizetésekből kötelező lesz ökoprogramokat finanszírozni az előírt követelményeket meghaladó célok elérése érdekében. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése továbbra is fontos szempont, így 2050-re a célkitűzés a nettó nulla %-os kibocsá-



2. ábra

Uniós közvetlen támogatások fajlagos átlagértékének becsült változása folyó áron (2021 - 2027)

Forrás: European Commission (2018)



tás elérése. A Bizottság 9 fő fenntarthatósági célt tűzött ki. Ezek közül három-három gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi jellegű. A vidékfejlesztésnél a tagállami források legalább 30%-át környezeti és éghajlatpolitikai intézkedésekre kell fordítani, de KAP teljes költségvetésének várhatóan 40%-át fordítják éghajlat-politikára. Az éghajlat-politikai célok elérése túlzónak tűnik. A zöldítés bonyolult intézménye helyett Brüsszel a foglalkoztatást, szervezethez, tápanyag-visszapótlást, generációváltást, vízvédelmet stb. igazoló indikátorok mérését kéri, ami szintén adatszolgáltatási kötelezettséget jelent a gazdák és bürokrácia számára. A támogatások környezeti hatását nehéz mérni, ha az ehhez szükséges indikátorokat a tagállam maga határozza meg. Azok a tagállamok, amelyek kevésbé ambiciózus környezetvédelmi célokat fogalmazznak meg, versenyképesebbé válnak a többi tagországgal szemben. Ezen összetett környezeti és éghajlat-politikai kihívások teljesítésére lehetőséget jelent például a precíziós gazdálkodás az erőforrás-hatékonyság növelésével a környezet terhelése nélkül.

Ugyanakkor a tagállamoknak a teljes időszakra stratégiai terveket kell kidolgozniuk a közvetlen kifizetésekre és a vidékfejlesztési forrásokra egyaránt az Európai Bizottság jóváhagyásával. Ezért a pályázatok meghirdetése, de a területalapú támogatások első kifizetése is késlekedhet, így hosszabb támogatás nélküli időszakra számíthatunk. Eddig a tervezési folyamat csak a vidékfejlesztési célokra vonatkozott. Az egyes pillérre vonatkozó saját forgatókönyv (stratégia) készítése azzal is jár, hogy a területalapú támogatás kifizetése és ellenőrzése bonyolult lesz uniós szinten.

A közvetlen támogatások korlátozása a 2014-2020 közötti időszakban elkezdődött, de a kifizetések ilyen drasztikus visszavágása még nem volt az Európai Bizottság napirendjén. A jelenlegi tervezet szerint a termeléstől független és termeléshez kötött támogatás maximuma gazdaságonként évi 60 ezer euró lehet,

valamint a 60-100 ezer euró közötti sávban a degresszív elvonás után fennmaradó összeg:

- 60 ezer euróig minden gazdaság megkapja a teljes közvetlen támogatási összeget.
- 60 és 75 ezer közötti részösszegnek már csak a 75%-át,
- 75 és 90 ezer euró közötti részösszegnek az 50%-át,
- 90 és 100 ezer euró közötti összegnek a 25%-át,
- 100 ezer euró felett pedig nem jár kifizetés.

Ugyanakkor a mezőgazdasági tevékenységekhez kapcsolódó munkabérek, valamint azok adó- és járulékait – a munkáltatónál jelentkező terheket is – le kell vonni a kalkulált kifizetésekből. Ha a kedvezményezett számára a jogosult uniós közvetlen agrártámogatások összege és a bruttó munkabérek közötti különbség pozitív előjelű és meghaladja a 60 ezer eurót, úgy a 60-75 ezer euró közötti sávban legalább 25%-kal, 75-90 ezer euró közötti sávban legalább 50%-kal, 90-100 ezer euró közötti sávban legalább 75%-kal csökken a támogatás, míg a 100 ezer euró feletti összeget teljes egészében elvonják. Így a támogatási felső határ az adott gazdaság számára a 60 ezer euró felett a 60-100 ezer euró közötti tartományban további legfeljebb 21,25 ezer euró támogatás lehet a degresszív figyelembe vételével – degresszív elvonással a tagországok ennél nagyobb összeget is megállapíthatnak vagy akár 100%-ban is elvonhatják ezt a támogatást –, vagyis a támogatás maximális összege 81,25 ezer euró. Említést érdemel, hogy a tervezet a degresszív elvonás tekintetében – a 60 ezer és 100 ezer euró közötti tartományban – a tagállamoknak szabad mozgásteret kínál. Ez azt jelenti, hogy tagállami hatáskörben a támogatások 60 ezer euró feletti hányada akár teljes egészében is elvonható. A tagországi szinten elvont közvetlen támogatás vidékfejlesztési célokra átcsoportosítható vagy a kis és közepes gazdaságok kiegészítő jövedelemtámogatására (redisztribúcióra) fordítható.



A magyar gazdák nyerneken vagy veszítenek

A Közös Agrárpolitika keretében hazánk mezőgazdaságának támogatására évente mintegy 700 milliárd forint fordítható, amely komoly pénzügyi segítséget jelent a gazdák számára. Ha ezt az összeget elosztjuk a 172 ezer kedvezményezett gazdasággal, akkor az egy gazdaságra jutó átlagtámogatás mintegy évi 4 millió forintot tesz ki. Az EU a támogatási felső határ (capping) bevezetésével maximalizálja az egy gazdaságra jutó támogatási kifizetéseket, miközben a degresszívítás alkalmazásával a kisebb gazdaságokat hozza előnyösebb helyzetbe. A capping és a degresszió hatására felszabaduló támogatási összegeket a tagállamok a kis és közepes méretű gazdaságok között oszthatják szét, vagy a 2. pillérbe csoportosíthatják át vidékfejlesztési célokra. A hatékonyság növelése szempontjából indokolt a felszabaduló a forrást átcsoportosítani a 2. pillérbe vidékfejlesztési célokra.

A közvetlen kifizetések korlátozása nem új eleme a Közös Agrárpolitikának. Hazánkban a jelenlegi uniós költségvetési időszakban a 150 ezer euró feletti támogatások 5%-át kötelezően elvonják (1037 – 1 200 ha között). Amennyiben az alaptámogatás (SAPS) összege meghaladja az 176 ezer eurót (1 200 ha felett), úgy az elvonás 100%. Magyarország a mezőgazdasági tevékenységekhez kapcsolódó munkabérek és a foglalkoztatást terhelő adókat és járulékokat nem veszi figyelembe, holott erre lehetősége lett volna. A mai gyakorlat eddig kizárólag az alaptámogatást vonja meg a támogatási plafon elérése után, a zöldítési és termeléshez kötött támogatások továbbra is igényelhetők a gazdaságok méretétől függetlenül.

A támogatási felső határ bevezetése 2013-ban mintegy 430 gazdaságot érintett volna, mert 1200 hektárnál nagyobb területtel rendelkeztek, de számuk az új támogatási rendszer hatására 270-re csökkent 2016-ra, miközben az 300-1200 hektár közötti területet művelő gazdaságok

száma 1 520-ról 2 000-re emelkedett. A 300 ha alatti üzemek száma érdemben alig csökkent (1. táblázat). Ebből következik, hogy az éritett gazdaságok cégdarabolással alkalmazkodtak a az új feltételekhez. Az 1200 hektár feletti gazdaságok területi aránya 2013 és 2016 között 20%-ról 12%-ra csökkent. Magyarországon 2013-ban 69 millió euró elvonásával kalkuláltak, de a vidékfejlesztési támogatásokra átcsoportosított tényleges transzfer 2015-ben már csak 47 millió eurót tett ki és azóta évről évre tovább csökkent. Mivel az érintett gazdaságok mintegy 40%-a alkalmazkodott a megváltozott feltételekhez, így jóval kisebb összeget sikerült elvonni az előzetesen kalkulált összeghez képest. Gyakorlatilag arra kényszerítették az 1200 hektár feletti területet művelő gazdaságokat, hogy a felvehető támogatásokhoz optimalizálják az üzemméretüket, ráadásul egy sor bürokratikus és adminisztratív többletterhelés nyakukba szakadt. Mindez nem a hatékonyság és versenyképesség fokozásáról árulkodik. A jelenlegi tervezet gazdaságok támogatási felső határára vonatkozó számításai szerint a kifizetések lépcsőzetes elvonása Magyarországon 1500-1600 gazdaságot érinthet, vagyis háromszor-négyszer többet, mint a 2014-ben.

1. táblázat

SAPS támogatást igénylők számának méretkategóriák szerinti változása (ezer db)

	2013	2016	Változás
Összes	176,5	173,67	98,3
< 300 ha	174,8	171,41	98,1
300 – 1200 ha	1,52	2	131,5
1200 – 1800 ha	0,2	0,16	79,1
> 1800 ha	0,23	0,11	46,1

Forrás: MÁK adatok alapján az AKI Agrárpolitikai Elemző Csoportjának számításai, 2018

2015-ben az EU-28-ban a hektáronkénti átlagos támogatás mintegy 250 euró volt. Így a 60 ezer euró támogatási határ 240 hektár birtokméretnél lép életbe. De a támogatási felső



Munkabér levonás hektáronként (2015)

	ÉME-re jutó átlagos bér		Átlagos munkaerő-intenzitás		1 hektárra jutó munkaerő költség	
	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság
Belgium	21 753	20 596	16,7	24,4	1 303	845
Bulgária	51 92	4 158	43,8	16,4	119	254
Ciprus	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,121
Cseh Köztársaság	14 229	13 821	35,7	36,4	399	380
Dánia	42 330	42 370	51,1	56,4	828	751
Németország	26 843	25 518	44,4	39,7	604	643
Görögország	n.a.	7 985	n.a.	9,4	n.a.	848
Spanyolország	15 797	15 520	9,6	29,2	1 642	531
Észtország	16 974	15 210	60,6	67,3	280	226
Franciaország	25 114	22 991	24,7	42,2	1 017	545
Horvátország	n.a.	5 500	n.a.	9,6	n.a.	572
Magyarország	12 296	9,353	31,4	30,9	392	303
Írország	n.a.	22 514	n.a.	42,2	n.a.	533
Olaszország	25 705	20 522	20,4	15,5	1 259	1 328
Litvánia	9 010	7 327	42,9	27,4	210	267
Luxemburg	29 260	26 589	61,5	47,6	476	559
Lettország	10 748	8 561	42,3	32,6	254	263
Málta	n.a.	11 882	n.a.	2	n.a.	5 941
Hollandia	33 241	32 100	7,7	13,1	4 300	2 443
Ausztria	n.a.	21 318	n.a.	18,3	n.a.	1 167
Lengyelország	11 260	7 076	27,3	11,3	413	629
Portugália	8 543	8 525	9,7	15,6	880	546
Románia	5 734	4 755	60,7	8,3	95	574
Finnország	26 554	26 621	14,1	48,3	1 886	551
Svédország	39 756	38 142	60,2	68,5	661	556
Szlovákia	12 827	12 027	40,3	42,5	318	283
Szlovénia	n.a.	7 729	n.a.	7,4	n.a.	1 044
Egyesült Királyság	28 665	27 468	42,5	71,1	674	386
Összesen	19 788	16 031	32,5	22,3	609	720

Forrás: Matthews (2018b)



határ kiszámítása előtt a támogatásokból le kell vonni a bruttó munkabért (munkáltatói terheket is). Tételezzük fel, hogy a bruttó munkabér hektáronként 250 euró. Ha az évi 60 ezer euró támogatásból levonjuk a 240 hektárra jutó évi bruttó munkabért (60 ezer euró), akkor az eredmény nulla, azaz a támogatási felső határ alkalmazása értelmetlen, sőt a bruttó munkabér levonása nélkül is jár a 60 ezer euró támogatás. Ha a hektáronkénti bruttó munkabér alacsonyabb a hektáronkénti közvetlen kifizetésnél, akkor hatályba léphet a támogatás felső határa a hektáronkénti kifizetés és bruttó munkabér különbözetének függvényében. Ellenkező esetben viszont a támogatás felső határának többszöröse lehet a kifizetés a figyelembe vehető bruttó munkabér függvényében.

A 2015. évi FADN (Mezőgazdasági Számviteli Információs Hálózat) adatbázis szerint a tagországok döntő hányadában az évi átlagos bruttó munkabér meghaladta a hektáronkénti 250 eurót, azaz a támogatási felső határ nem lépne életbe. Ez alól kivételt jelent négy tagország, mert Bulgáriában, Romániában és Litvániában a legnagyobb farmoknál a bruttó munkabér hektáronként 95-119 euró között változott. Észtországban a legnagyobb gazdaságok bruttó munkabére meghaladta a hektáronkénti 250 eurót, de a gazdaságok átlagában hektáronként 226 eurót tett ki (2. táblázat).

Magyarországban a bruttó munkabér hektáronként 392 euró volt a legnagyobb gazdaságok esetében és 303 euró az összes gazdaság átlagában, vagyis jóval magasabb a hektáronkénti kifizetéseknel (munkaintenzitás mintegy 31 ha/munkaerőegység mindkét kategóriában). Az EU átlagában egyébként a bruttó munkabér hektáronként 609 eurót tett ki a legnagyobb gazdaságok esetében és 720 eurót az összes gazdaság átlagában (3. táblázat). Az FADN definíciója szerint a legnagyobb gazdaság kategória 0,5 millió euró standard termelési értéknek (STÉ) felel meg. Ez nálunk hozzávetőleg 700 hektár kukorica területnek, vagy 250 tejhasznú tehénnek felel meg.

A kevés munkaerőt foglalkoztató legnagyobb gazdaságok kifizetését igenis befolyásolhatja a támogatások felső határa. Számos szakértő szerint a jogosult támogatások kiszámításánál a fizetett és nem fizetett bruttó munkabér kötelező levonása nem tűnik hatékony eszköznek, de a bruttó munkabér opcionális figyelembe vétele (tagországi hatáskörben) hatékony eszközt jelentene. Mások azt javasolják, hogy a kalkulációnál maximalizálják a munkaerőegységenként figyelembe vehető bruttó munkabért.

A felső támogatási plafon bevezetésével gazdaságonként legalább 60 000 euró támogatással számolhatunk. Ez Magyarországon ma mintegy 270 hektáros birtoknak felel meg – 2018-ban 224 euró/ha volt a kifizetés – miközben a zöldítés feltételrendszerét a teljes területalapú támogatásra kiterjesztik. Például egy 1 200 hektáros gazdaság területalapú támogatása évi 270 ezer euró (224 euró/ha támogatással kalkulálva). Ebből 190 ezer euró a „capping”-ből származó vesztesége (az egyszerűség kedvéért legyen 80 ezer euró a maximális támogatás). Amennyiben az 1 200 hektáros gazdaság 190 ezer euró bruttó munkabért fizet (munkabér és járulékok), akkor a 270 ezer euró támogatásra teljes egészében jogosult. A jelenlegi tervezet a sok munkaerőt foglalkoztató nagygazdaságok számára kedvező, mert a közvetlen támogatási jogosultságok meghatározásánál még az 1 200, illetve 1 800 hektár határ is túlléphető, amennyiben a bruttó munkabér kompenzálja a közvetlen támogatások összegét. Ugyanakkor a tisztán szántóföldi gazdaságok további darabolódása várható és még több 300-400 hektár nagyságú gazdaság alakul ki a KAP várható reformja következményeként. Ennek ellenére hosszabb távon az intenzifikáció és a mérethatékony-ság kerül előtérbe a termelésben, a közvetlen támogatások szerepe pedig csökken a precíziós mezőgazdaság (Balázs – Dudits, 2017; Takácsné György et al, 2013) térhódításával és a digitalizáció bevezetésével (Reichardt –



Lehetséges munkabér-kompenzáció/ha (2015)

	ÉME-re jutó átlagbér EUR/év		átlagos munkaerő- intenzitás (ha/ÉME)		Bruttó munkabér/ha EUR/év	
	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság	STÉ > 500 000 €	Minden gazdaság
Bulgária	51 92	4 158	43,8	16,4	119	254
Észtország	16 974	15 210	60,6	67,3	280	226
Magyarország	12 296	9,353	31,4	30,9	392	303
Litvánia	9 010	7 327	42,9	27,4	210	267
Románia	5 734	4 755	60,7	8,3	95	574
Összesen	19 788	16 031	32,5	22,3	609	720

Forrás: Matthews (2018b)

Jürgens, 2009; Füzesi et al., 2016; Oláh – Popp, 2018; Nagy et al., 2019).

A kis és közepes gazdaságok kiegészítő jövedelemtámogatása (redisztribúció) a mai KAP szabályozásának vitájában már 2014-ben is felmerült az első 30 hektárig, de Magyarország nem élt ezzel a lehetőséggel. A jelenlegi javaslat szerint a gazdaságok például az első 50 hektárra (tagországi döntés kérdése) akár dupla annyi támogatást is kaphatnak, mint az 50 hektár feletti területre. Így a kisgazdaságok többlettámogatáshoz juthatnak a nagyobb gazdaságok rovására. Mindez a kisméretű, főleg részmunkaidős gazdaságoknak nyújtana kiegészítő támogatást, ugyanakkor a támogatások újraelosztása nem szolgálná a fejlesztést, az innovációt, így a hatékonyság javulását sem. Bár a mezőgazdasági összes munkaráfördítés mintegy kétharmadát a 100 hektár alatti gazdaságok adják, de a fizetett munkaerő kétharmadát a 100 hektár feletti gazdaságok alkalmazzák, sőt az állandó alkalmazottak négyötöde is ebben a körben található. A 100 hektár alatti gazdaságokban a munkaráfördítési többletet a gazdaságban munkát végző családtagok nagy száma adja, akik nem fizetett munkaerőként vesznek részt a gazdálkodásban. Ezzel szemben a 100 hektár

feletti gazdaságok alkalmazottjaihoz kötődik az ágazatban közvetlenül munkát nem végző családtagok többsége is. További fontos szempont, hogy hozzávetőleg 30-40 ezer árutermelő gazdaság adja a mezőgazdaság bruttó termelési értékének a 90%-át, miközben 172 ezer gazdaság élvez támogatást. Az ágazat hatékonyságának és versenyképességének javulását az árutermelő gazdaságoktól remélhetjük, e nélkül esély sincs a felzárkózásra.

Következtetések

A 2003. évi KAP-reform óta az Európai Bizottság fokozatosan kivonult a termékpályákról, csupán a minimális biztonsági háló fenntartására törekedett és a működési kereteket fektette le. A 2014-2020 közötti időszakra szóló KAP-reformot a globális kihívások tükrében indokolt megítélni. A világgazdaság felgyorsult fejlődése, a globalizáció az élelmiszergazdaságot is befolyásolja. A termelés fel-tételrendszere világszerte gyorsan változik és új kihívásokat támaszt az ágazattal szemben. A változások legfontosabb meghatározói: az átalakuló kereslet, a tradicionális mezőgazdasági termékek csökkenő relatív árai, az integrált vertikális termékpályák egyre nagyobb



jelentősége, a gyorsuló koncentráció az élelmiszer-kereskedelemben és -feldolgozásban, a súlyosbodó környezeti problémák, a klímaváltozás hatásai, a globális kereskedelem liberalizációja és az agrárpolitikai reformok.

A változó kereslettel együtt a nemzeti és a nemzetközi mezőgazdasági piacok egyre nagyobb mértékű integrációja valósul meg. Ennek eredményeként a mezőgazdasági termelésben a tradicionális mennyiségi megközelítés helyett a piaca termelés és a jövedelem-centrikusság lesz meghatározó. A termelők sikerének záloga a teljes élelmiszerláncban való gondolkodás. A mezőgazdasági termelést tradicionálisan meghatározó emberi munka szerepe is átalakul, mert a fizikai erő helyett mindinkább a termelést szervező és vezető tényező, azaz a munkaerő minőségi oldala kerül előtérbe. A piaci kereslet határozza meg a termelői döntéseket, így a gazdaságok szintjén a termelés specializációjával számolhatunk, regionális szinten a termelés diverzifikációjával párosulva.

A piaci kapcsolatok erősödésével párhuzamosan a termelési méretek is gyorsan növekednek, különösen az állattenyésztésben. Az iparszerű állattartó telepek a baromfi- és sertéshús-, valamint a tojástermelés egyre nagyobb hányadát adják. Hasonló tendenciák érvényesülnek a tejtermelésben kisebb méretnövekedés mellett. A modern nagyüzemi állattenyésztési technológia (robot) könnyen alkalmazható a világ különböző régióiban. Az állattenyésztési technológiák fejlődése viszont egyre nehezebb helyzetet teremt a kisüzemek és a családi gazdaságok számára. A közelmúltban készült elemzések és előrejelzések szerint a nyitott piaci versenyben csak azok a termelők tudnak fennmaradni, akik képesek termelési méreteik számottevő növelésére a fentebb említett szektorokban. A kisüzemek hatékonysági előnye a hagyományos agrárgazdaság körülményei között nem vonható kétségbe. A családi munka nagyobb termelékenységére és a kisebb gazdaságok alacsonyabb vezetési-, irányítási költségei általában kompenzálták a

nagyobb üzemek fejlettebb technológiájából eredő előnyöket. Ma azonban nagy kérdés, hogy a kisüzem és családi gazdálkodás képes lesz-e megőrizni korábbi hatékonysági előnyeit az integrálódó élelmiszergazdasági piacok körülményei között. A tapasztalatok szerint csak szorosabb együttműködés, valamint egységes és szervezett piaci fellépés esetén lesznek képesek a tartós fennmaradásra.

A támogatások felső határának megállapítása számos hátránnyal jár (Popp et al., 2016). A támogatások felső határának önkényes meghatározása kihat a szerkezetváltásra is, mivel visszafogja a gazdaságok növekedését, hosszú távon pedig negatívan befolyásolja a versenyképesség alakulását. A legmagasabb támogatások kivételével a közvetlen kifizetések nagyságrendje és a gazdaság jövedelme közötti kapcsolat nem mindig egyértelmű. A nagyobb támogatásban részesülő főfoglalkozású gazdaságok egyéb háztartási bevétele alacsonyabb lehet, mint a kisebb támogatást élvező, részmunkaidős gazdaságoké. Ugyanakkor a még viszonylag korlátozott jövedelemtámogatás is ellentmond a társadalom egészére vonatkozó szociálpolitikai alapelveknek. A támogatási felső határok körüli vita gyakran nem a megfelelő problémára koncentrálnak, mert nem a támogatás mértéke jelenti a problémát, hanem annak célja és hatása. A jelentős összegű jövedelemtranszfer ugyan megkérdőjelezhető, ugyanakkor a kiterjedt környezetvédelmi szolgáltatások díjazását indokolt növelni, mint a kisebb mennyiségben nyújtott hasonló szolgáltatásokat.

A tudomány eredményeire épülő gyors technológiai fejlesztés kiemelt prioritás. A világ mezőgazdaságában olyan termelési eljárások kifejlesztésére van igény, amelyekkel a fajlagos hozamok számottevően növelhetők a környezet károsodása nélkül szűkülő természeti erőforrások felhasználása mellett. A teljes élelmiszerlánc termelékenységének és minőségének a javításához a mezőgazdasági kutatási és fejlesztési ráfordítások gyors növelésére van szükség.



Mi várható a 2021-2027 közötti időszakra szóló KAP tervezet megvalósulása esetében? A kötelező „capping”, vagyis a gazdaságonként igényelhető közvetlen támogatás összegének maximalizálása azért jelentős kérdés, mert a hazai agrárszektor jövedelmének több mint fele támogatásokból származik. A mezőgazdasági jövedelem csökkenésével a mérhető hatékonyság kerül előtérbe a termelésben, annak ellenére, hogy a növekvő üzemmérettel csökken az egy hektárra jutó támogatás. Számos kis- és közepes méretű gazdaság feladja majd a termelést, a fennmaradó gazdaságok az erőteljes intenzifikáció irányába viszik a termelést. Az intenzifikáció és a méretnövekedés beruházási igényeit a fiatal pályakezdekők aligha tudják majd finanszírozni, ezért a generációváltás támogatása ellenére az új belépők száma aligha fog növekedni a mezőgazdaságban. A magyar mezőgazdaság versenyképességének, hatékonyságának növeléséhez leginkább a fejlesztési források, a szaktanácsadás, a kutatás és fejlesztés erősítése, valamint a digitalizáció bevezetése járulhat hozzá.

Felhasznált irodalom

European Commission (2017): Modernising and simplifying the CAP – Economic challenges facing EU agriculture, 41. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/food-farming-fisheries/key_policies/documents/eco_background_final_en.pdf

European Commission (2018): EU budget: the Common Agricultural Policy beyond 2020, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3974_en.htm

Balázs E. – Dudits D. (szerk.) (2017): Precíziós nemesítés. Kulcs az agrár-innovációhoz. Agroinform Kiadó, Budapest.

Füzesi, I. – Lengyel, P. – Vargáné Csobán, K. – Szilágyi, R. (2016): Analysis of ICT Support in Hungarian Meat Sector. Journal of Agricultural Informatics. 7. 2: 60-69.

AKI (2018): MÁK adatok alapján az Agrárgazdasági Kutató Intézet Agrárpolitikai Elemző Csoportjának számításai, 2018

Matthews, A. (2018a): Why capping will be a mirage, CAP reform.eu, May 11th, 2018, <http://capreform.eu/why-capping-will-be-a-mirage/>

Matthews, A. (2018b): The redistributive payment is more effective at redistribution, September 4th, 2018, CAP reform.eu, <http://capreform.eu/the-redistributive-payment-is-more-effective-at-redistribution/>

Matthews, A. (2018c): CAP spending in the next MFF, September 23rd, 2018, CAP reform.eu, <http://capreform.eu/cap-spending-in-the-next-mff/>

Nagy, J. – Oláh, J. – Erdei, E. – Máté, D. – Popp, J. (2018): The Role and Impact of Industry 4.0 and the Internet of Things on the Business Strategy of the Value Chain - The Case of Hungary. Sustainability. 10. 10: 3491, 25.

Oláh, J. – Popp, J. (2018): Outlook of precision farming in Hungary. Network Intelligence Studies. 6. 2: 91-99.

Popp J. – Biró Sz. – Rácz K. – Hamza E. – Balogh P. – Oláh J. (szerk. Popp J. – Oláh J. 2016): Az EU Közös Agrárpolitikája és a Magyar Vidékfejlesztési Program, Szaktudás Kiadó Ház Zrt., Budapest.

Popp J. – Fazakas P. – Hollósi D. – Oláh J. (2017): A versenyképes mezőgazdaság, a földár és a föld jövedelemtermelő képesség összefüggései. Gazdálkodás. 6. 61: 491-504.

Popp J. – Oláh J. (2019): A Közös Agrárpolitika szabályozása, különös tekintettel a legújabb magyar vidékfejlesztési programra. „A Debreceni Egyetem fejlesztése a felsőfokú oktatás minőségének és hozzáférhetőségének együttes javítása érdekében” az EFOP-3.4.3-16-2016-00021 számú projekt támogatta. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg. Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Debrecen.





Az államhatár és a közforgalmú közlekedés kapcsolata a vidéki térségekben

**Dr. Hardi Tamás –
Lieszkovszky József Pál**

Bevezetés

A határok nem csak geopolitikai értelemben létezhetnek, hanem a közforgalmú közlekedési szolgáltatások ellátásának az esetében is. Ezek a határok lehetnek közigazgatási jellegűek, ugyanakkor a természetföldrajzi határok is akadályozhatják az eljutást két végpont között. Jelen tanulmány fókuszában a közforgalmú közlekedést gátló, némely esetben akadályt képező államhatár szerepét ismertetjük, kifejezetten a vidéki térségek szemszögéből.

A határok és a közforgalmú közlekedés

A határ menti területek határon átnyúló közlekedési helyzete rendkívül változó Magyarországon. Mindenképpen külön kell kezelni a Schengeni övezetbe tartozó szakaszokat, ahol 2007 óta nincs megállítási ellenőrzés a határvonalon (kivéve néhány esetet Ausztria irányába), s a határvonal elméletileg bárhol átléphető. A román és horvát viszonylatban két uniós ország határán csak útlevél ellenőrzés van. A szerb és ukrán viszonylat viszont schengeni külső határ, ahol útlevél és

vámellenőrzés is van. Ez utóbbiaknál néha jelentős a várakozási idő, ami nem kedvez a menetrend szerinti forgalomnak.

A távolsági közlekedés a növekvő forgalom miatt egyre nagyobb terheket rótt a határátjárók környékén elhelyezkedő településekre, de az autópályák és elkerülő utak fejlesztésével ez a helyzet némiképp javult. A határtérségek szempontjából fontosabb a regionális határátlépő forgalom helyzete. A schengeni lehetőségek ellenére nem bővültek a határt átlépő útvonalak jelentős mértékben, s ez különösen igaz a folyóvízi határainkra, ahol hidak építésére lenne szükség. Ezek elsősorban forráshiány miatt nem valósultak meg. Jelentősen visszaesett a regionális nemzetközi tömegközlekedés is. Számos vasúti és autóbusz járat megszűnt, s ahol fennmaradt, minősége és az eljutási idő miatt nem versenyképes a személygépkocsis közlekedéssel szemben. Az országok közötti közforgalmú közlekedés létesítésében akadályt képeznek az eltérő műszaki-, engedélyezési és tarifarendszerek; továbbá az is, hogy a közforgalmú közlekedés állami vagy magán kézben található-e (Hardi, 2012).



A közforgalmú közlekedési rendszerek mindenhol szubvencionáltak. Kevés az a viszonylat, ahol a jegyárbevétel biztosítaná az üzemeltetést. Ismeretes, hogy amíg a belföldi vasúti és közúti személyszállítás közszolgáltatás (a menetdíjai és kedvezményei állami támogatást élveznek), addig a határátlépő személyszállítás – beleértve a kishatárforgalmat is – a versenyszféra része, így a menetdíjaknak a teljes önköltséget fedeznie kellene, azaz a nemzetközi műszaki és díjszabási feltételek vonatkoznak rájuk. (Ezzel ellentétben a pozsonyi autóbusz-társaság számára adottak a lehetőségek a határon átnyúló szolgáltatásszervezésre és járatbővítésre). Továbbá a határt átlépő autóbuszjáratok többsége regionális / belföldi forgalomban nem vehető igénybe (mely jelentősen csökkenti a kihasználtságukat), így a kishatárforgalomban felmerülő utazási igényeket sem tudják kielégíteni (Erdősi, 2002; Hardi, 2017).

Az előbbieket ismeretében kijelenthető, hogy egyértelműen szükséges a szabályozási szemléletmód változtatása a határ menti kapcsolatok támogatása érdekében, ami különösen indokolt egy-egy nagyobb város (pl. Pozsony, Nagyvárad) határon átnyúló elővárosi vasúti közlekedésének fejlesztése kapcsán, hiszen a jelenlegi szabályozási környezetben nem elsősorban és kizárólagosan a meglévő határ menti igények alapján kerülnek meghatározásra az üzemelő járatok.

Az elmúlt évtizedben az ETE programok (pl. Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Transznacionális Program 2007–2013) támogatták a határon átnyúló autóbuszjáratok indítását szlovák–magyar viszonylatban, de a tapasztalatok vegyesek. A határon átnyúló tömegközlekedés helyzetét nehezíti az érintett közlekedési vállalatok érdekltségének hiánya. Részben sikeresnek mondható a Rajkát Pozsonnyal összekötő autóbusz járat, s 2017 decemberétől hosszú várakozás után beinduló vasúti közlekedés is. Ezek esetében

határon átnyúló agglomerációs közlekedésről beszélhetünk. Más viszonylatokban a magán-szektor veszi át a nemzetközi tömegközlekedés szervezését (autóbusz társaságok, néhol iránytaxik), de ezek a járatok jellemzően a távolsági közlekedést szolgálják

A vasúti határátmenetek helyreállítása viszont különbözik a közúti határátkelők létesítésétől, mivel az esetek többségében nem elég a korábban felszámoltok vágányok újbóli lefektetése: fel kell újítani vagy át kell építeni a csatlakozó a vágányokat, fel kell számolni a sebességkorlátozásokat, össze kell hangolni a két ország jelző-, biztosító- és vonatbefolyásoló berendezéseit, valamint biztosítani kell a határátkelő és a csatlakozó vonalak üzemeltetését is (NKS).

S talán, ami a legfontosabb az az, hogy a határon átnyúló személyszállítási szolgáltatásokat (legyen az vasúti vagy közúti) olyan módon kell megszervezni, hogy az mind színvonalában (gyakorosság, eljutási sebesség, jármű komfort), mind pedig árban versenyképes legyen az egyéni közlekedéssel szemben.

A közforgalmú vasúti közlekedés és az országhatár kapcsolata

A II. világháborút követő határváltoztatások számos vasútvonalat keresztülvágtak, melyek közül számos mellékvonal eleve is kis forgalmú volt, periférikus térségben helyezkedett el, s jobbra lokális igényeket szolgált ki. A megmaradt vasúti csonk szárnyvonalak kihasználtsága folyamatosan csökkent, hiszen el lettek vágva a korábbi természetes központjaiktól (pl. a Baja–Zombor vasútvonal Baja–Gara között üzemelt csak). Nem meglepő, hogy a határhoz vezető szárnyvonalak felszámolása volt az első lépése az 1950-es évek végétől kezdődő mellékvonal-felszámolási folyamatnak (Erdősi 1985, Szabó 2005). Jelenleg Magyarország határain huszonhat



járható vasúti határátlépési lehetőség van, amiből mindössze tizenhaton van menetrend szerinti személyforgalom (NKS).

A regionális jelentőségű vasúti személyforgalom igazán az osztrák-magyar határszakaszon nevezhető fejlettnak, ahol a GYSEV osztrák-magyar tulajdonú vasúttársaság szervezi a forgalmat. Ezen határszakasz mind a hat létező vasúti határátmenetén működik vasúti személyszállítás is. A legintenzívebb kapcsolatok a Sopron környéki vasútvonalakon realizálódnak, azon belül is a Sopron – Bécsújhely vasútvonalon, ahol munkanapi huszonnyolc vonatpár lép át a határt (ez ütemes óránkénti vasúti közlekedést jelent reggel 4 és este 11 között, kivéve a reggeli csúcsidőt Ausztria felé, ill. a délutáni csúcsidőt Magyarország irányába, amikor is fél órás követéssel közlekednek a vonatok). Szintúgy sűrű Ebenfurt és Sopronkeresztúr felé is a vasúti forgalom (szintúgy óránkénti vasúti forgalom, reggeli félórás követési időszakkal megtoldva). További két osztrák-magyar határszakaszon (a hegyeshalmi határátmeneten illetve Graz felé) már nem teljesen ütemes formában közlekednek a szerelvények, ugyanakkor munkanapokon mindkét esetben tíz felett van a határt átlépő vonatok száma. Nezsider fele a vasúti kishatárforgalom viszont nem számottevő.

Az osztrák határszakasz mellett még a romániai oldal az, ahol az összes üzemelő vasúti határátmeneten bonyolódik személyforgalom is, igaz távolról sem olyan sűrűséggel, mint Ausztria irányába. Arad irányába; ill. Nagyvárad felé napi öt-öt vonatpár lépi át a határt; ezek többsége (Arad felé kizárólag, Nagyvárad irányába pedig három vonatpár) nemzetközi forgalomban közlekedő intercitély vonat, amelyeket nem kifejezetten a kishatárforgalmi relációban közlekedők számára hozták létre. A további három vasúti határátkelőhelyen keresztül (Érmihályfalva, Nagykároly és Nagyszalonta irányába) kizárólag személy-

vonatok közlekednek, napi néhány alkalommal (pl. Nagykárolyból 9:27-kor és 17:38-kor indul vonat Mátészalka felé). Az eljutás során figyelembe kell még azt is venni, hogy bár Románia uniós tagország, de (még) nem a Schengeni Övezet tagja, így a hazánkba való belépés során útlevel ellenőrzés történik. Ez a folyamat fizikálisan magán a vonaton zajlik, ennek ellenére a vasúti határátkelő pontokon viszonylag sokat időznek a vonatok, kifejezetten a nemzetközi forgalomban közlekedő szerelvények. Az előbbieket kiegészítve nemcsak hogy kevés vonat jár, hanem egyes szakaszokon nagyon hosszú az eljutás ideje (pl. Debrecen–Nagyvárad között napi egy vonatpár közlekedik, ami a 75 km távolságot három óra alatt teszi meg. Összességében a román-magyar határszakaszon kifejezetten alacsony a vasúti átjutási lehetőségek száma, a kishatárforgalomban közlekedő vonatok sem igazodnak feltétlenül az ingázási szokásokhoz (a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatoktól ez nem is várható el), ennek okán a vasúti közforgalmú közlekedés szinte semmilyen szerepet sem tölt be a határmenti vidéki térségek lakóinak ingázási folyamataiban.

A többi határszakaszokon, azaz Horvátország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia és Ukrajna felé a jelenleg személyforgalomban működő vasúti átjutási lehetőségek száma minimális, holott egyes határszakaszokon jóval több olyan határátmenet van, ahol lenne erre lehetőség (azaz megvannak a sínek, vasúti teherforgalom üzemel). Tipikusan ilyen a magyar-szlovák határszakasz, ahol (a nagy nemzetközi vasúti határátkelőhelyek kivételével) a regionális forgalom szünetel, a hegyvidéken tipikus, hogy a határig járnak a vonatok, s nincs összeköttetés a két oldal között, még akkor sem, ha az infrastruktúra adott. Ilyen kapcsolat volt Somoskőújfalu–Fülek, Sátoraljaújhely–Szlovákújhely vagy Tornanádaska–Kassa, ahol már évtizedek óta közlekedik vonat.

A horvát határmenti vasúti összeköttetések



megszűnése viszonylag újkeletű: 2012-ben döntött úgy a Horvát Államvasutak, hogy kis kihasználtság miatt három kishatárforgalmú viszonylat (Murakeresztúr–Kotor, Gyékényes–Kapronca, ill. Magyarbóly–Pélmonostor) forgalmát megszüntetik. Jelenleg Gyékényesnél csak a napi 1 Budapest – Zágráb között közlekedő AGRAM gyorsvonat halad át, Kotor felé máig nincs személyforgalom, viszont Pélmonostorra 2018 decembere 9-e óta újra közlekednek a vonatok.

A szlovén-magyar határszakaszon mindig is csak egy vasúti határátmenet üzemelt, amely 1980-2000 között nem is létezett, mivel az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció egyik utolsó áldozataként a vonal forgalmát 1980. október 18-án megszüntették, majd a pályát rövidesen el is bontották. Szlovénia önállóvá válásával újra felmerült a vasúti kapcsolat lehetősége, s igénye, így született döntés az őrségi vasút újjáépítéséről, ami nem teljesen azon a nyomvonalon valósult meg, mint amit megszüntettek. Az új vasútvonalat 2001. május 16-án adták át a forgalomnak. Sajnálatos módon azonban itt is csak napi három vonatpár közlekedik, bár a 2000-es évek elején ennél sokkal sűrűbb volt a kapcsolat, sőt nemzetközi vonat is áthaladt a határon.

A minimális átjutási lehetőségek néhol többé-kevésbé elfogadható munkanapi járat-számmal párosulnak (pl. Csop vagy Párkány felé), más irányokba (pl. a horvát és szerb határszakaszon, ill. Kassa felé) még az elégséges szintet sem érik el. Ráadásul ezen vonatok (a pélmonostori összeköttetést leszámítva) szinte kizárólag nemzetközi forgalomban közlekedő szerelvények.

A határon átnyúló vasútfejlesztési lehetőségeket több szakpolitikai dokumentum is említi, azonban a témáról legrészletesebben a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), Országos Vasútfejlesztési Koncepciójának

(OVK) helyzetkép c. dokumentumában olvashatunk. Az OVK négy csoportba sorolta az egyes határszakaszokon hiányzó, illetve lehetséges vasúti határátmeneteket a hálózatban betölthető szerepük, illetve a szükséges ráfordítások alapján:

1. Határátmenetek, ahol a vágány megvan, személyforgalomra történő megnyitásuk csupán viszonylag alacsony költségigényű karbantartást igényel.

2. Határátmenetek, melyek megnyitása rövid szakaszon vágányépítést igényel, közepes befektetéssel, esetleg EU támogatással üzembe helyezhetők.

3. Határátmenetek, melyek megnyitása hosszabb szakaszon vágányépítést igényel, nagyobb befektetéssel, esetleg EU támogatással üzembe helyezhetők.

4. Hálózati kapcsolattal már nem rendelkező, helyreállítani nem célszerű határátmenetek, illetve jelentőségüket veszített határmenti deltavágányok.

Az alábbiakban csak azokat a határátmeneteket ismertetjük, ahol az átmenővágány megvan, megfelelő minőségű, így a személyforgalomra történő megnyitásuknak csak „adminisztrációs” akadályai vannak. Ilyen forma csak a szlovák–magyar határszakaszon található: Nógrádszakál–Bussa (Bušince), Ipolytarnóc–Kalonda (Kalonda) viszonylatok, ill. a Hídvégardó–Bódvavendégi (Host'ovce) átmenet. A Nógrádszakál–Bussa ill. Ipolytarnóc–Kalonda (Kalonda) vasúti határátmeneteket jelenleg is használják szlovák teherszállító vonatok, amelyek a nagykürtösi (Veľký Krtíš) bányából származó barnakőszénét szállítják a losonci (Lučenec) feldolgozási helyszínre. A Hídvégardó–Bódvavendégi határátmeneten keresztül jelenleg semmilyen forgalom (még áruforgalom) sem bonyolódik, ugyanakkor a térség (mind a magyar, mind a szlovák oldalának) gazdasági felzárkóztatásának (pl.

**Menetrend szerinti vasúti személyforgalommal rendelkező határátlépési szakaszok adatai**

Ország	Magyar határoltali település	Szomszédos ország határoltali település	Munkanapi vonat járatpár a határátmeneten keresztül
Ausztria	Hegyeshalom	Nickelsdorf (Miklóshalma)	10,5
	Fertőszéplak	Pamhagen (Pomogy)	5
	Sopron	Baumgarten–Schattendorf (Sopronkertes–Somfalva)	19
	Sopron	Loipersbach–Schattendorf (Lépesfalva–Somfalva)	28
	Sopron	Deutschkreutz (Sopronkeresztúr)	25
	Szentgotthárd	Mogersdorf (Nagyfalva)	11,5
Horvátország	Gyékényes	Koprivnica (Kapronca)	1
	Magyarbóly	Beli Monastir (Pélmonostor)	4
Románia	Lökösháza	Curtici (Kürtös)	5
	Kötegyán	Salonta (Nagyszalonta)	2
	Biharkeresztes	Episcopia Bihor (Biharpüspöki)	5
	Nyírábrány	Valea lui Mihai (Érmihályfalva)	3
	Tiborszállás	Carei (Nagykároly)	2
Szerbia	Kelebia	Subotica (Szabadka)	3
Szlovákia	Rajka	Rusovce (Oroszvár)	4
	Hidasnémeti	Kosice (Kassa)	2
	Szob	Štúrovo (Párkány)	8
Szlovénia	Óriszentpéter	Hodos (Őrihodos)	4,5
Ukrajna	Záhony	Chop (Csop)	8,5

Forrás: menetrendi adatbázisok alapján saját szerkesztés

munkaerőpiaci szempontból) egyik fontos alapja az egykori helyi érdekű vasúti kapcsolat visszaállítása.

A közforgalmú autóbusz közlekedés és az országhatár kapcsolata

A határon átnyúló, kishatárforgalomban is jelentős menetrend szerinti autóbusz közlekedés még a vasúti személyszállításnál is sokkal ritkább és esetlegesebb. A nemzetkö-

zi autóbusz közlekedést Budapest központú távolsági járatok uralják, amelyek regionális forgalomban nem vehetők igénybe. Korábban a vidéki városokból ugyan indultak járatok a szomszédos országok városaiba (pl. Eger–Losonc; Pécs–Eszék) de ezek mára már szinte teljesen megszűntek.

Jelentős és egyben sajátos forgalmat bonyolít le a Pozsony és Rajka közötti agglomerációs autóbuszvonal ill. Győrből Velký Meder-re

**Menetrend szerinti autóbusz közlekedéssel rendelkező határátlépési szakaszok adatai**

Ország	Magyar határoldali település	Szomszédos ország határoldali település	Heti autóbusz járatpár
Románia	Ártánd	Bors	30
	Méhkerék	Salonta (Nagyszalonta)	1 (csütörtök)
Szerbia	Tompa	Kelebija	7
	Röszke	Horgos	30
Szlovákia	Rajka	Pozsony	100 fölött
	Vámoszabadi	Medveďov (Medve)	12 (munkanap 2, szombat 2)
	Komárom	Komárno	69 (munkanap 11, hétvégén 7)
	Esztergom	Štúrovo (Párkány)	30 (munkanap 6)
Ausztria	Pornóapáti	Eberau (Monyorókerék)	10 (tanítási napokon 2)
	Bucsu	Oberwart (Felsőőr)	15 (tanítási napokon 3)

Forrás: menetrendi adatbázisok alapján saját szerkesztés

(Nagygyőr) is közlekedik autóbusz (lásd részletesebben később), továbbá létezik autóbuszos kapcsolat Komárom–Komárno és Esztergom–Párkány (Štúrovo) között is, utóbbi ütemes menetrenddel. Szlovákia további határ menti városai ugyanakkor nem indul hazánkból menetrendszerinti autóbusz, ami egy olyan hiány, amit mihamarább orvosolni szükséges. Szerbia felé mind a hazai közlekedési társaságok (pl.: Volánbusz és a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ), illetve szerb magánvállalkozók (pl. BECEJPREVOZ, SUBOTICA TRANS) is üzemeltetnek járatokat röszkei határátlépéssel napi 2-3 alkalommal, pénteken és vasárnap sűrűbben. Románia irányába a román privatizált viszonyoknak megfelelően számos kisbuszos járat jár, zömmel Budapestről, melyek a határ menti városokban nem állnak meg, így kishatárfogalom szempontjából nem relevánsak. Ugyanakkor 2015 óta létezik egy, a nagyváradi közlekedési vállalat (OTL) által fenntartott, Nagyvárad–Biharkeresztes határon átnyúló „Auchanjárat” is (munkanapokon három, hétvégén hat járatpárral).

Ausztria felé két határatmeneten zajlik autóbuszos közforgalmi kapcsolat, mindkettő vonal járatai csak tanítási időszakban közlekednek, így ez azt jelenti, hogy iskolás gyermek szállítása a fő feladatuk. Az egyik Szombathely és Felsőőr között teremt kapcsolatot (Bucsun keresztül), míg a másik viszonylat járatai szintén Szombathelyről indulnak, s Pornóapáti keresztül Monyorókerékig (Eberau) közlekednek. Sajnálatos módon Horvátország, Szlovénia és Ukrajna határ menti települései hazánkból menetrend szerinti közforgalmú autóbusz-közlekedéssel elérhetetlenek.

Összefoglalva: a nemzetközi vasúti és autóbusz forgalom létezik, de az osztrák–magyar viszonylat kivételével kevésbé versenyképes néhol a vonalak rossz minősége, de gyakran a határátlépés körülményessége miatt. A regionális forgalom ma már gyakorlatilag nem létezik, ahol kísérletképpen elindult, gyakran volt bukásra ítélve, részben az érdektelenség, részben a rugalmatlan szabályozás miatt. Az állami cégek kivonultak a regionális nemzetközi forgalomból, s nem léptek helyükre ma-



gán cégek, vagy ahol igen, nem kapcsolódnak a nagy hálózatokhoz.

Példák a határ menti közforgalmú közlekedés fejlesztésére a szlovák–magyar határtérségben, Győr–Moson–Sopron megyében

A szlovák–magyar határtérségben a kiemelkedő határ menti folyamatok ellenére rendkívül rossz a közforgalmú közlekedés, illetve gyakorlatilag hiányzik. A határ nyugati szakaszán Pozsonyból nagyszámban költöznek ki lakosok a magyarországi falvakba, a magyar területek fővárosi agglomerációjává váltak, annak közlekedési kihatásaival együtt, egyre inkább növekszik a közlekedési igény. A határ középső szakasza a Duna folyó sok ágra szakadt szakasza, a Szigetköz területére esik. Itt, a terepviszonyok miatt nincs, s költséges is lenne a szárazföldi összeköttetés biztosítása (híd építése), ezért indokoltnak látszik a vízi közlekedés fejlesztése. A középső szakasz településhálózata falvakból áll, amelyek között nem is prognosztizálható jelentős mozgás. Győr–Moson–Sopron határszakasz keleti része a megyeszékhely, Győr vonzáskörzete, s ebbe a körzetbe a szlovák oldalon elhelyezkedő területek is bele tartoznak. A megyeszékhely és a szlovákiai területek között élénk a kapcsolat, a szlovák oldalról sokáig jártak át munkások a győri gyárakba, de ma is a térség kereskedelmi, oktatási, szolgáltatási központjaként működik a magyarországi város. A közforgalmú közlekedési kapcsolatok itt sem voltak jellemzőek egy buszjárat 2013. évi beindításáig. A teljes határszakaszra igaz, hogy az egyre növekvő számú határon átnyúló mozgások személygépkocsival valósulnak meg a fejlesztések ellenére is továbbra is minimális a tömegközlekedés súlya, olyannyira, hogy a megvalósult beruházások is fenntarthatatlanul alacsony hatékonysággal működnek.

A nemzetközi vasúti járatok, melyek Budapestről Szlovákia, illetve északi irányba indulnak, nem érintik a megyét, a határt Budapeستől északra lépik át. A megyében Szlovákia irányába csak Rajkánál található vasúti átjárás, ez a vasútvonal az 1. számú Budapest–Bécs vasútvonalról csatlakozik le Pozsony irányába, s áthalad a kiépülőben lévő határon átnyúló agglomeráción, a magyar határt Rajkánál átlépve. Ezen a vasúton regionális forgalomban 2017 decembere óta napi 5 határatmenet van, mely vonatok csak Hegyeshalom/Rajka és Pozsony között közlekednek. Sajnálatos módon közvetlen vasúti kapcsolat Pozsony és Győr között, a köztük lévő utat a leggyorsabb összeköttetés 64 perc alatt teszi meg. Nemzetközi busztársaságok (pl. Flixbus) járatai ugyan érintik Győr–Moson–Sopron megyét, de ezek nagytávolságú járatok (pl. Budapest–Bécs, Budapest–Berlin), regionális forgalomban nem vehetők igénybe. Vízi közlekedés a határ két oldala között a legutóbbi időkig nem létezett.

Éppen ezért a Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Transznacionális Program 2007–2013 is megpróbált erre a problémára választ találni. A jelen ideig megvalósult és értékelhető beruházások az előző két program periódus során nyertek támogatást. Két autóbusz járat (Pozsony és Rajka között egy elővárosi „számozott” autóbusz járat, valamint egy Győrt Nagymegyerrrel összekötő helyközi autóbuszjárat) épült ki. Ezeken túl beindult egy kompjárat a Szigetközben, amelynek elsősorban turisztikai jelentősége van. Ezek közül a Rajka–Pozsony közötti buszjárat tűnik fenntarthatónak, míg a másik buszjárat és a komp iránt csekély az érdeklődés. A határon átnyúló autóbusz-járatok előtt sok az adminisztratív probléma. Az egyik legfontosabb, hogy a szabályozás miatt nem szállíthatnak belföldi utasokat, csak határt átlépőket, s emiatt csekély a kihasználtságuk. A Győrt Nagymegyerrrel összekötő buszjáratot a ritka menetrendje



miatt nehéz hivatásforgalomra használni. A járatok szervezését önkormányzatok vállalták fel, melyeknek finansziális és szakmai kapacitásai nem elegendők azok működtetéséhez. A vasúti közlekedés beindítását is elsősorban adminisztratív akadályok hátráltatták.

A vasúti közlekedésre vonatkozóan általában igaz, hogy a személyszállításban erősödik a szerepe az Unió fejlettebb országaiban. A támogatások, a kohéziós politika a nagy, kontinentális jelentőségű vonalak fejlesztését támogatják, míg a regionális közlekedés tagállami hatáskör. A nagy agglomerációk kötőtpályás közlekedése kivételével az államok számára inkább teher, mint lehetőség a regionális forgalom fenntartása, s a nemzetközi regionális viszonylatokra ez még inkább igaz. A kormányok és a vasúttársaságok a nemzetközi járatokat nem tekintik közszolgáltatásnak, nem támogatják. Így a meglévők is elhaltak, nemhogy újak keletkeztek volna. Pedig, szakértők megfogalmazása szerint, ha az egyik ország is finanszírozza mellékvonalán a közszolgáltatást a határ előtti utolsó falu állomásáig, meg a másik is a túloldáról, akkor csupán a két határfalu közötti pár kilométerre nem jut pénz, pedig könnyen lehet, hogy ha átjárnának a vonatok, lenne annyi többletutas, hogy a jegybevételek valójában csökkentenék a támogatási igényt.

A jelentős szuburbanizáció miatt, a személygépkocsi forgalom csökkentése céljából a szlovák félnek is érdekévé vált a regionális vasúti közlekedés Magyarország és Pozsony közötti újraindítása, ami 2017 decemberében meg is történt. Ugyanakkor ez a közlekedés még nem biztosítja a megyeszékhely és a szlovák főváros közötti közvetlen kapcsolatot, mivel Hegyeshalomnál át kell szállni az egyik vonatról a másikra. Szükséges lenne, hogy a GYSEV mellett a MÁV is kapcsolódjék a szolgáltatáshoz, s a ma Rajkáig járó modern vonatait meghosszabbítsa Pozsonyig. A vasúti

példa igazolja, hogy a regionális közlekedés fejlesztése nem is annyira pénzkérdés, mint inkább a szomszédos államok közötti megállapodás és akarat kérdése.

Az autóbusz közlekedés fejlődése szintén lassan halad. A határon átnyúló közlekedés előtt álló legnagyobb kihívás, hogy a két országnak eltérő a közforgalmú közlekedési rendszere. Magyarországon a helyközi és a távolsági autóbusz közlekedést állami cégek bonyolítják, míg Szlovákiában a szektort privatizálták. A nemzetközi, távolsági közlekedésben Magyarországon is részt vesznek nagy nemzetközi cégek, de belföldön utast nem szállíthatnak, csak nemzetközi viszonylatban, s járataik nem alkalmasak a regionális nemzetközi forgalom lebonyolítására.

a) Pozsony–Rajka összeköttetés

A Pozsony–Rajka közforgalmú közlekedési összeköttetésnek a szükségességét egyrészt az adja, hogy Rajka népességének közel fele szlovák nemzetiségű, ill. hogy Pozsonynak a magyar határ felé eső részén megközelítőleg 8000 ezer fő telepedett le az elmúlt tíz évben. Ez a jelentős tömeg naponta ingázik Pozsonyba, munkahelyére ugyanúgy, mint bármely más agglomeráció esetében, s eközben egy államhatárt is átlépnek, s nem csak közigazgatási határt. A közforgalmú közlekedési szolgáltatás létrehozásának első lépéseit Pozsony Fővárosi Önkormányzat és Rajka Község Önkormányzata közösen tette meg. 2009 és 2010 között a szlovák önkormányzat vezető partnerségével, Interreg projekt keretében létrehozták a 801-es autóbusz járatot, amely Rajka települést köti össze Pozsonnyal (Hardi, 2012). A pozsonyi helyi autóbuszokat működtető busztársaság illetően jellegű tapasztalata már megvolt, mert a korábbi években hasonló, határt átlépő helyi autóbusz járatot indított már az ausztriai Hainburgba, amely hasonlóan a szlovák szuburbán kiköltözés célpontja.



A járat biztosítja a csatlakozást Rajka és Pozsony területén fekvő legközelebbi községek (városrészek) valamint Rajka és Pozsony központja (az új Nemzeti Színház és környéke) között. Továbbá létrejött egy új útvonalon vezető csatlakozás a „dunántúli” Dunacsún, Oroszvár, Horvátjárfalu és Pozsony központja között. Az autóbusz Rajkán több helyen megáll, így a település különböző részein fel lehet szállni. Látható, hogy kezdetektől szlovák oldalon belföldi utazásra is igénybe vehető volt. Korábban a belvárosig (Nemzeti Színház), ma már csak Rusovce vasútállomásig jár a busz. A járat rövidülése ellenére ma jobban használható: a kezdeti egy órás járatsűrűséget ma már csúcsidőben fél órára javították, s a Rusovce végállomás sok átszállási lehetőséget biztosít. A járat bőven kihasználta, így fenntarthatósága nem különbözik a vállalat más, elővárosi vonalain működő járatokétól. Fontos tapasztalat, hogy a járat valós igény kiszolgálására épült. Az elővárosi közlekedés minden főváros előterében lényeges kérdés, nagyszámú, egyirányú utazásra van kereslet. Így természetes, hogy ilyen körülmények között a járat működtetése relatíve rentábilis. A járat útvonalának kiválasztását, majd módosítását a vállalat szakembereinek felmérései előzték meg. A szlovák vállalatnak sikerült megállapodnia a magyar tömegközlekedési társasággal, akinek a magyar oldalon a közszolgáltatás biztosítására, így a megállók használatára koncessziója van.

b) Nagymegyer–Győr összeköttetés

Győr–Moson–Sopron megyében magyar–szlovák viszonylatban működtek autóbusz járatok, de ezek fokozatosan elhaltak, s a menetrendjük nem volt alkalmas a nemzetközi forgalom lebonyolítására, elsősorban a belföldi forgalmat szolgálták ki. A 2000-es évek második felében Győr fontos ingázási célponttá vált a szlovákiai munkavállalók számára, de utazásukat a vállalatok bérelt buszokkal

oldották meg. Az egyéb forgalom (vásárlás, szórakozás, iskolába járás) inkább személygépkocsival oldódik meg. Interreg forrásból 2015-ben létrejött egy kapcsolat Nagymegyer és Győr között (Hardi, 2017). A két város önkormányzata pályázott, a Nagymegyer önkormányzat két autóbuszt vásárolt, s ezeket átadta egy szlovákiai autóbusz társaságnak üzemeltetésre. A projekt keretében kezdetben napi öt járatpár közlekedett a két város között, ezek száma mára napi két járatpárra csökkent a csekély utasforgalom miatt. Bár a járat sok fontos megállót érint Győrben és a szlovák oldalon is, de belföldön utast nem szállíthat. Nemzetközi viszonylatban csak a diákok használják, magyar oldalról a nagymegyeri fürdő lehetne turisztikai cél, de ez nem gerjeszt forgalmat. A járatok nem biztosítanak átszállási lehetőséget (nem integráltak) a szlovákiai és magyarországi vasúti és autóbusz hálózatba sem, nincsenek benne az internetes menetrendi keresőkben sem. Mindebből látható, hogy az önkormányzati jó szándék nem elég a határon átnyúló, fenntartható közlekedés biztosításához, elsősorban a rugalmatlan, s nem kompatibilis nemzeti rendszerek miatt.

Összefoglalás

A határtérségek közforgalmú közlekedésének szempontjából kedvezőtlen, hogy nagyon kevés regionális viszonylat létezik, s a törekvések ellenére ezek száma inkább csökkenést mutat, mint növekedést. A határon átvélő vasútvonalak, mellékvonalak többsége felszámolásra került, illetve szünetel rajtuk a személyforgalom. Valójában a távolsági, nemzetközi vasúti járatok maradtak életben, de ezek sebessége, a határátlépés időigénye még uniós tagállamok között is olyan, hogy regionális forgalomban még akkor sem éri meg őket használni, ha rendelkezésre állnak, ráadásul a menetrendjeik is évről-évre változnak.



A határon átnyúló regionális/lokális közlekedési kapcsolatok fejlesztése nem kerülheti meg a tagállamok és a tagállami, az ilyen típusú tömegközlekedésért felelős vállalatok érdekeltté tételét. Látható, hogy ezek a szereplők nem érdekeltek a kérdésben, feladatuk az országban belüli ellátás biztosítása. Az érdekeltté tétel nem feltétlenül azt jelenti, hogy nekik kell biztosítani ezeket a kapcsolatokat, hanem azt, hogy az erre vállalkozó szervezetek kezdeményezéseit támogassák, pl. azzal, hogy a hazai hálózatokba biztosítják a bekapcsolódásukat. Így ez számukra is új utasok megnyerését jelenti. Ez mindenképpen feltételezi, hogy a bevezetendő kapcsolatok kiépítését alapos igényfelmérés és hálózati tervezés előzze meg, hasonlóképpen, mint a belföldi járattervezés esetében, s ne egyedi ötletek alapján dőljön el, hogy hol kerül sor a kapcsolatok kiépítésére.

A kereslet oldaláról ugyanakkor szükséges a marketing tevékenység fokozása. A jelenleg létező kapcsolatok alig ismertek a lakosság előtt, az internetes keresőkbe nem épültek be. Létezésük, menetrendjeik csak egyedi információk alapján ismerhetők meg. A növekvő hivatásforgalom mellett fontos a másik oldal vonzóbbá tétele azok számára is, akik eddig nem utaztak át a határon, s a másik oldalt csak turisztikai céllal keresik fel.

Irodalom

Erdősi F. 1985. A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megkritikálásának következményei. *Területi Statisztika*. 35. 6. pp. 650–660.

Erdősi F. 1992. Magyarország közlekedésének területi problémái. – *Földrajzi Közlemények*, 40. (116). 1–2. pp. 13–27.

Erdősi F. 2002. Magyarország helyközi/távolsági autóbussz-közlekedésének területi jellemzői. – *Területi Statisztika* 5. (42.) 4. pp. 359–387.

Hardi T. 2012. Cross-border suburbanisation: The case of Bratislava. In: Csapó, T; Balogh, A (szerk.) *Development of the Settlement Network in the Central European Countries : Past, Present, and Future* Berlin, Heidelberg: Springer Verlag. pp. 193–206.

Hardi T. 2017. Asymmetries in the formation of the transnational borderland in the Slovak-Hungarian border region. In: Boesen, E; Schnuer, G (szerk.) *European Borderlands: Living with Barriers and Bridges* New York, London: Routledge. pp. 176–192.

Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), Országos Vasútfejlesztési Koncepció, Helyzetelemzés, Vitaanyag. 2013

Szabó Sz. 2005. A normál nyomtávú vasúti szárnyvonalak története Magyarországon az elmúlt 50 év tükrében. *Közlekedéstudományi Szemle*. 55. 5. pp. 187–195.



A technológia fejlődésének és a foglalkoztatottság változásának regionális szintű gazdasági hatásai

Erdei Edina

Bevezetés

Napjainkban a negyedik ipari forradalom zajlik, ami a változások innovatív, minőségi jellegére utal. A változások színvonalának jellege egyrészt abban figyelhető meg, hogy a teljes gyártási folyamatot integrált módon, összevonva és mégis rugalmasan számítógépek irányítják és felügyelik. A gépek önállóan, autonóm módon beavatkoznak a folyamatokba, a környezeti tényezők változásának hatására, vagy az észlelt hibákra reagálva.

Iparáganként eltérő mértékben, de maguk a termékek is intelligenssé váltak olyan tekintetben, hogy képesek magukról (fizikai állapotukról és a működési paramétereikről) információt küldeni a gyártónak elősegítve a megelőző karbantartást.

A termelő vállalatok jelentős része automatizálni igyekszik folyamatait, melynek következtében tevékenységek és feladatkörök alakulhatnak át, így egyre meghatározóbb szerepet kap a vállalatok életében a megfelelő emberi erőforrás biztosítása.

Az ipar 4.0 technológiák hatásairól egymásnak gyakran ellentmondó megállapítások jelennek meg a szakirodalomban a termelékenységre, a foglalkoztatásra és a tevékenysé-

gek földrajzi szerkezetének átalakulására vonatkozóan. Egyrésztől gazdaságilag romboló hatású állásvesztés, munkahely-megszűnés várható, másrésztől a technológiai fejlődés hatására meginduló gyors gazdasági növekedés jelentős foglalkoztatás bővülést eredményez (Strategic Policy Forum, 2015).

A vizsgálat folyamán regressziós elemzés segítségével feltártam, hogy a foglalkoztatottak száma, az átlagos munkaóra, a minimálbér, a rész- és teljesmunkaidő milyen mértékben befolyásolja a termelékenységet, ezáltal a nemzetközi dollárban kifejezett egy főre jutó GDP alakulását.

A megfigyelések és változók segítségével olyan következtetéseket vonhattam le, mely elősegíti a foglalkoztatottság újragondolását, az erőforrások átszervezését, a hatékony gyártás kialakítását és az egy főre eső GDP növekedését.

Technológiák gazdasági hatása

A munkaérték-elméletet David Ricardo (2018) dolgozta ki, mely a klasszikus közgazdaságtan egyik fő elmélete. Eszerint a javak értékét kizárólag a beléjük fektetett munka határozza meg. Ebből is érzékelhető, hogy a munka alapvetően pozitív értéként jelent meg



a köztudatban, a történelemnek ebben a korszakában. Azonban az érték és az ár fogalmát a neoklasszikus közgazdaságtan elválasztotta. Képviselői (pl. Walras, Jevons) arra törekedtek, hogy cáfolják a munkaérték-elméletet, helyette a javak értékelésére egy hasznosság alapú hipotézist vezettek be. Az elmélet szerint minden a fogyasztóban keltett hasznosságérzet alapján nyer értéket. A neoklasszikus szemlélet Hicks-féle hasznossági függvényének lényeges eleme, hogy benne a munka negatív hasznossággal bír. Ez alapján a neoklasszikus közgazdaságtan nézőpontja szerint a szabadidő az, amit pozitív értéknek tekintünk, a munka pedig egyre inkább negatív értéként épül be az értékrendünkbe (Hicks, 1963).

McKenna és Beech (1998) arra figyelmeztet, hogy az emberi erőforrás iránti igényt nem lehet anélkül megállapítani, hogy meghatároznánk milyen készségekre és szakismeretre lesz szükség az adott pozícióban. Továbbá azt is megállapítják, hogy a gyártástervezés és az előállítás számítógépes finanszírozottsága nő, egyre több speciális szakismerettel rendelkező emberre lesz szükség.

A gyártási folyamatok analizálása során, a termelési rendszerek elképzelhetetlen mennyiségű adatot generálnak, tárolnak és alakítanak elemzésre. Az intelligens termelési rendszerekben előállított nagy mennyiségű információhalmaz - a Big Data - elemzése és ez alapján a termelési rendszerek folyamatos modifikálása, szintén jelentős hatékonyságnövekedést, termelékenységemelkedést, valamint anyag- és munkaerő-megtakarítást eredményez (Porter – Heppelmann, 2014). Az ipar 4.0 technológiák alkalmazói vállalati szinten arra számítanak, hogy fokozzák kapacitásaik kihasználtságát és gyorsabban piacra dobják a változó igényeknek megfelelő új termékeiket (Burmeister, 2015). Magyarországon a gyártási folyamat legfontosabb sikertényezői az informatikai fejlesztések és a rugalmasság, melyek hatással vannak a pénzügyi eredményekre (Oláh et al., 2017).

Az új technológiák produktivitásának megítélését egyfelől azok a vállalati szintű számítások befolyásolják, amelyek kimutatták, hogy az ipar 4.0-s befektetések egyértelműen növelték a beruházók termelékenységet (Bughin, 2016). Érdemes elgondolkozni azon a megállapításon, hogy a vizsgálatok időzítése az eredményekből levont következtetéseket torzíthatja. A 2010-es évek beruházói javarészt tőkével jól ellátott, kiemelkedő termelékenységgű, élenjáró cégek közé tartoztak, vagyis ezek a megfigyelések nem általánosíthatók, és előrejelzésre sem alkalmasak makroszinten. Mindezek mellett, nemzetgazdasági szinten is végeztek számításokat, ide sorolható Graetz – Michaels (2015) tanulmánya, akik 17 országot megvizsgálva egyértelműen kimutatják az ipari robotok használatának gazdasági és termelékenységnövekedési hatását. Az informatikai beruházások használatakor nő a termelés, ezáltal pedig a bevétel és a nyereség, valamint magasabb minőség és teljesítmény érhető el az új eszközök bevezetésével (Popp et al., 2018).

Az automatizálást olyan technológiai vívmányok és tudományos eredmények teszik lehetővé, amelyeket az ipar 4.0 technológiák fejlesztéséhez is használnak. A robotok alkalmazása az egyedülálló termelési rendszerek számára fontos lehetőség, intelligens rendszerként képes hibákat azonosítani, így lehetővé teszi a műveletek pontosságának növelését, a késedelem elkerülését (Kocsi – Oláh, 2017). Sok üzleti funkció válik gépesíthetővé, ilyen például a könyvelés, bérszámfejtés, beszerzés és értékesítés kezeléssel kapcsolatos adminisztrációs feladatok, adatgyűjtés és -feldolgozás, valamint a munkaerő kiválasztás (Lacity – Willcocks, 2015).

Technológiák hatása a foglalkoztatottságra

Az egyik legszélsőségesebb vita az ipar 4.0 technológiák foglalkoztatásra gyakorolt hatásával kapcsolatban alakult ki. A mun-



kaerőpiacra kedvezőtlen hatása van az új technológiáknak, hiszen az a munkahelyek tömeges megszűnéséhez, ezáltal a kereslet csökkentéséhez, recesszióhoz vezethet, vagyis az új technológiák teljes egészében a gazdasági fejlődést áshatják alá (Sachs et al., 2015).

A World Economic Forum (2016) vállalati felmérésekre épülő elemzése globális szinten csak 2 millió új állás létrejöttével és 71 millió álláshely megszűnésével, azaz 5,1 millió nettó álláshely elvesztésével számol az ipar 4.0 technológiáknak köszönhetően. Az egyes foglalkozásokat összetett tevékenységprofil jellemzi, így a feladatoknak csupán a 9 (Németországban 12) százaléka tevődik össze olyan tevékenységekből, amit az automatizálás kiválthat. A szakirodalmi elemzések közül Frey és Osborne (2013) műve számít fő hivatkozási alapnak. A szerzők 702 foglalkoztatást vizsgáltak meg az amerikai Munkaügyi Minisztérium elemzéseire támaszkodva olyan szempontból, hogy a foglalkoztatottakhoz milyen tudás- és képességigényű tevékenységek társíthatók; milyen környezetben történik a munkavégzés; milyen mértékben standardizálhatók a feladatok, stb.. Azt találták, hogy a gépi tanulás és az ipari robotok megjelenése az amerikai foglalkoztatottak 47 százalékának veszélyezteti az állását és 70 százalékánál nagyobb valószínűséggel meg is szünteti azt.

Ugyanezt a metódust alkalmazta Bonin et al. (2015) Németország példáján keresztül, az eredményük 42 % volt. A szerzők úgy vélték, hogy a várható állásvesztés arányát ezek a számítások túlbecsülik, hiszen az ipar 4.0 technológiák megjelenése és elterjedése új munkahelyeket is teremt. Viszonylag jelentős foglalkoztatás bővülés várható például a felhőalapú számítástechnikai szolgáltatások, a kiber-fizikai rendszerek infrastrukturális szolgáltatói, valamint az adatbázisok biztonságával kapcsolatos megoldások szállítói körében. Az üzleti intelligenciával kapcsos-

latos munkakörben dolgozók köre is bővül csakúgy, mint az automatizált rendszerek technikusainak, programozóinak és specialistáinak álláslehetőségei.

A munkakörök jelenlegi betöltéséhez szükséges tudás és képesség több mint egyharmada öt éven belül változni fog. A jelenleg használt ismeret és tudás egy részére nem lesz már szükség, viszont megnő az igény bizonyos új képességek iránt (WEF, 2016). Az új technológiák megkönnyítik a munkahelyek megőrzését, a megoldások szállítói és hozzájuk kapcsolódó iparágak és szolgáltatások körében pedig gyors foglalkoztatás bővülés feltételezhető (IFR, 2013). Erre az észrevételre jutott Acemoglu és Restrepo (2015) is, akik kiemelik, hogy az ipar 4.0 technológiák a munkaköröket nem megszüntetik, hanem újradefiniálják: az alap rutinfeladatokat gépek veszik át, és így a foglalkoztatottak a viszonylag nagyobb kreativitást igénylő tevékenységekre fókuszálhatnak.

Az idézett tanulmányok egyöntetű megállapítása szerint, radikális mértékű foglalkoztatás csökkenés nem várható: bizonyos állások, pozíciók megszűnhetnek, de a megmaradó feladatkörök tudásigénye és komplexitása nő. Ezeket figyelembe véve az emberi erőforrásoknak megmaradnak a komparatív előnyei.

Bruttó hazai termék és a regressziós modell

Az előállított javak két nagy csoportba sorolhatók aszerint, hogy azok milyen céllal kerülnek felhasználásra: termelőeszközök és fogyasztási javak. Ez alapján a GDP-nek is két összetevője van: beruházás és fogyasztás. Nyitott gazdaságban bizonyos javakat importálnak, melyek más országból származnak, és a belföldi beruházás és fogyasztás részévé válnak. Az exportált javak pedig más országba vándorolnak, ahelyett, hogy azokat az országban felhasználnák. Mindezek alapján a



GDP kiszámítására szolgáló egyenletet alább láthatjuk (Ketokivi, 2017):

$$\text{GDP} = \text{háztartások fogyasztása} + \text{kormányzati fogyasztás} + \text{beruházás} + \text{nettó export}$$

Kutatásom során a leíró statisztikai módszerek mellett elemzésemhez lineáris regressziót is használtam, mely feltételezi, hogy a magyarázó és a célváltozó (magyarázott) között lineáris kapcsolat van. Ezek alapján a becslés során a mintavételi adatok pontjaira egyenest tudunk illeszteni. A több változó közötti lineáris kapcsolat a következőképpen fejezhető ki:

$$y = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \dots + \beta_k x_k + u = X\beta + u$$

ahol $y, u \in R^{n \times 1}$, $\beta \in R^{(1+k) \times 1}$ vektorok, $X \in R^{n \times (1+k)}$ mátrix, $x_k \in R^{n \times 1}$ vektor minden $k = 1, \dots, k - ra, 1 + k$ a magyarázó változók száma (konstanssal együtt), n a mintanagyság.

Használatukor a β paramétert becsüljük meg a minta alapján úgy, hogy például az átlagos négyzetes hibát minimalizáljuk (Weisberg, 2014).

A kutatók több esetben a lineáris regresszioelemzés módszerét választják, hiszen amikor a vizsgált jelenség - statisztikai értelemben vett - előfordulása gyakori, akkor ez többnyire elfogadható eredményre vezet, mivel a függő változó eloszlása nem tér el a normális eloszlástól. Ha a vizsgált jelenség átlagos előfordulási gyakorisága alacsony, akkor a változónak az eloszlása ferde, ami azt jelenti, hogy a megfigyelések jelentős része a magas vagy alacsony értékek körül mozog (Moksony, 2006).

Anyag és módszer

Az adatbázis bemutatása

Kutatásomban elsősorban az OECD statisztikai adatait használtam fel, mely különböző fejlettségi mutatókat tartalmaz a világ országairól évtizedekre visszamenőleg. Ennek segítségével megannyi változó állt rendelkezésemre, melyek különböző területeket érintenek: gazdasági növekedését, egészséges életmód javulását, ipar és szolgáltatás megváltozását, foglalkoztatottságot, termelékenységet és így tovább.

Célom azt megvizsgálni, hogy a gyártásban alkalmazott újszerű eszközök és az emberi erőforrással kapcsolatos változások hogyan befolyásolják az egy főre jutó GDP alakulását. Az elemzéshez olyan tényezőket választottam ki az adatbázisból, melyek nyilvántartása már évtizedekkel ezelőtt elkezdődött, és a világ számos országában azt évről-évre frissítik. Fontosnak tartottam olyan ország-év párokat kiválasztani az adatbázisból, melyek esetén minden számomra releváns adat rendelkezésre áll. Az országok közti különbségek miatt elsősorban az Európai Unió országait vizsgáltam meg, melyek közel azonos szabályozással, kultúrával rendelkeznek. Így regressziós elemzésemben 25 országról gyűjtöttem össze adatot a 2000 és 2017 közötti évekre vonatkozóan.

Az elemzés módszerei

Kutatásomban a bruttó hazai termék, a termelés és a foglalkoztatottság kapcsolatát vizsgáltam.

1. táblázat

Adatbázis bemutatása, cél és magyarázó változók ismertetése

Célváltozó	Egy főre jutó GDP logaritmus					
	Magyarázó változók	Gyártás során hozzáadott bruttó érték	Átlagos munkaóra / hét	Foglalkoztatottak száma	Reál minimálbér (nemzetközi dollárban)	Rész- és teljes-munka-idő

Forrás: Saját szerkesztés, 2018



Különböző leíró statisztikai módszerek mellett lineáris regressziót alkalmaztam az összegyűjtött adatokra, mivel lineáris kapcsolatot feltételeztem a cél és a magyarázó változók között. Az elemzésem során felhasznált cél és magyarázó változókat az 1. táblázat tartalmazza.

Az elemzés célváltozója az egy főre jutó GDP vásárlóerő-paritás nemzetközi dollárban kifejezve. Ezt a tényezőt magyaráztam a gazdaság termelékenységével, az átlagos munkaóra/hét változóval, a foglalkoztatottak számával, a minimálbérrel, a rész- és teljesmunkaidővel.

Vizsgálatom végeztével olyan következtésre jutottam, mely alátámasztja azt a megfigyelést, hogy az ipar 4.0 megjelenése befolyásolja az egy főre jutó GDP megváltozását, a termelő vállalatok növekedését.

Eredmények

Az egy főre jutó GDP alakulása 2000-2017 között

A logaritmizált, vásárlóerő-paritáson számolt fejenkénti GDP és a magyarázó változók kapcsolatát lineáris regresszió segítségével vizsgáltam, melynek során 5 függő változót találtam szignifikánsnak: átlagos munkaóra/hét, minimum bér (nemzetközi dollárban kifejezve), részmunkaidőben dolgozók száma, teljes munkaidőben dolgozók száma, gyártás során hozzáadott bruttó érték munkaidőnként. Az adatokat az egyes évekre (2000-2017) lebontva elemeztem.

Az egy főre eső GDP adatállományban a legalacsonyabb érték 8017,8 nemzetközi dollár, mely a 2000-es évből származik Litvániából, míg a legmagasabb érték 102019,5 dollár, amit Luxemburg produkált 2016-ban. Az adatbázisban az átlagos egy főre jutó GDP a 16 évre vonatkozóan 34604,6 dollár.

Magyarországnak a kezdeti egy főre jutó GDP értékéhez képest a 2017-es (28366,7

dollár) több, mint 55%-kal nőtt. Az Európai Unió országait vizsgálva a növekedés százalékos mértékét tekintve a 7. helyen vagyunk, megelőzve ezzel Csehországot és Luxemburgot. Ez a növekedés elsősorban a Magyarországon megjelenő új technológiáknak, automatizációnak, valamint az ipari szektorban létrejött vállalatok és a foglalkoztatottak számának növekedésének köszönhető.

Az OECD statisztikai adatait használva megfigyeléseimet az Európai Unió országaira összpontosítottam (Csehország, Észtország, Görögország, Hollandia, Lengyelország, Luxemburg, Magyarország, Portugália, Spanyolország, Szlovákia, Szlovénia). Fontosnak tartottam elemezni a gyártásban foglalkoztatottak hatását a gazdaságra. Átlagosan legtöbben a szolgáltatói szektorban dolgoztak, ezt jelentős lemaradásban követi az ipar, majd a mezőgazdaság.

Az adatokra lefuttatott lineáris regresszió eredménye alapján megállapítható, hogy az átlagos munkaóra/hét változó értéke negatív kapcsolatban áll az egy főre jutó GDP célváltozó értékével (2. táblázat), hiszen az együttható értéke $-1,040e-03$, ami azt jelenti, hogy ha a változó 1 százalékponttal növekszik, akkor a fejenkénti GDP értéke körülbelül $0,001040\%$ -al csökken minden más tényező változatlansága mellett. A munkavállalók minimálbérének együtthatója pedig $6,192e-05$, ami szerint a minimálbér egy százalékpontnyi növekedése $0,00006192\%$ -os várható növekedést jelent az egy főre jutó GDP-ben. Az eredmény feltételezhetően a különböző országok kultúráját és társadalmi magatartását tükrözi, hiszen a magasabb minimálbér (vagy egyéb plussz juttatás, prémium, bónusz) a munkavállalókat ösztönzi a feladat hatékonyabb, gyorsabb elvégzésére.

A rész- és teljesmunkaidő is befolyásolja az egy főre jutó GDP alakulását, mivel, ha ezeket a változókat egy százalékponttal növeljük, akkor a részmunkaidő a GDP $0,0002065\%$ -os változását, a teljes munkaidő

2. táblázat

Egy főre jutó GDP és a magyarázó változók (átlagos munkaóra/hét hozzájárulása a GDP-hez, foglalkoztatottak száma, minimálbérrel változása, rész- és teljesmunkaidő, gazdaság termelékenysége) kapcsolata

	Becslés	Standard hiba	t érték	Pr(> t)	
Átlagos munkaóra	-1,040e-03	2,554e-04	-4,073	6,59e-05	***
Reál minimálbér	6,192e-05	3,740e-06	16,557	< 2e-16	***
Teljes munkaidő	2,307e-05	6,475e-06	3,563	0,000454	***
Részmunkaidő	-2,065e-04	3,667e-05	-5,633	5,66e-08	***
Hozzáadott bruttó érték	-6,871e-03	2,732e-03	-2,515	0,012645	*
R négyzet	0,7321				

Forrás: Saját szerkesztés, 2018

pedig 0,00002307%-os változását eredményezi. Ez alapján azok az országok, melyek sok embert foglalkoztatnak az ipar területén, termelékenyebbek lehetnek.

Az ipar 4.0 beruházások növelték a termelékenységet. Az új technológiák segítségével a rutinfeladatokat gépek veszik át, így a munkavállalók előtt új munkakörök nyílnak meg, amelyek nagyobb kreativitást igénylő feladatokat jelentenek.

A regresszió R^2 mutatója 0.7321, ami a modell jó magyarázó erejéről tanúskodik. Ezek a magyarázó változók ténylegesen jelentős hatással vannak a nemzetközi dollárban kifejezett egy főre eső GDP-re.

A foglalkoztatottság hozzájárulása a GDP-hez

Kutatásom során fontosnak tartottam megvizsgálni, hogy az ország adott egy főre jutó GDP-jéhez a foglalkoztatottak milyen arányban járulnak hozzá. Ezen belül azt elemeztem, hogy az Európai Unióhoz tartozó országok közül a munkavállalók átlagosan mennyi időt dolgoznak egy héten. Míg Magyarországon a 2016-os adatokat tekintve azt állapíthatjuk meg, hogy a foglalkoztatottak átlagosan 39,7 órát dolgoznak, addig Hollandiában körülbelül átlagosan 30,3 órát foglalkoztattják a dolgozókat egy héten (3. táblázat). Ennek

egyik oka a vásárlóerő-paritás, azaz míg egyes országokban a fizetés 1/3-át költik el a megélhetésre, addig más területeken ez az arányszám a fizetés felére vagy a háromnegyedére is nőhet.

Ösztönzés nélkül (legyen akár fizetésemelés, prémium, bónusz), a munkavállalók hajlandóak kevesebb terméket előállítani, így ezek a területi különbségek is hatással vannak az egy héten átlagosan ledolgozott munkaórára. Ezt a megállapítást a neoklasszikus közgazdaságtan alap gondolata is alátámasztja, miszerint a munka egyre inkább negatív értékűként épül be az értékrendünkbe, helyette a szabadidő az, amit pozitív értéknek tekintünk. Ezáltal negatív kapcsolatot fedezhetünk fel a bér és a munka között, pozitív a munka és a szabadidő között.

Tovább vizsgálva az adathalmazt, a legtöbbit foglalkoztatott dolgozók Görögországban találhatóak, akik átlagosan 42,3 órát vállalnak egy héten. Ezt nagy részben befolyásolja az újonnan megjelenő technológiák, az ipar 4.0, mellyel egyrészt jelentős erőforrás megtakarítást érhetünk el, másrészt a változó kereslet miatt kialakuló új termékek piaci megjelenése felgyorsulhat.

A lakosságot figyelembe véve, mivel Hollandiában körülbelül kétszer annyian laknak (17,02 millió), mint Magyarországon (9,882 millió), ezért a 2016-os adatokat tekintve



2000. és 2016. év közötti országokénti éves átlagos heti munkaóra változás

Országok	2000. évi munkaóra	2016. évi munkaóra	Változás (%)
Dánia	36,0	32,9	-0,09652
Lettország	41,8	38,7	-0,07974
Spanyolország	40,2	37,7	-0,06454
Szlovákia	42,5	40,0	-0,06279
Olaszország	39,3	37,0	-0,06085
Írország	38,0	35,9	-0,05851
Szlovénia	41,6	39,4	-0,05597
Ausztria	38,5	36,5	-0,05419
Észtország	40,4	38,4	-0,05239
Hollandia	31,8	30,3	-0,04744
Magyarország	41,2	39,7	-0,03643
Egyesült Királyság	37,6	36,7	-0,02609
Luxemburg	38,4	37,5	-0,02325
Görögország	43,2	42,3	-0,02236
Belgium	37,2	37,0	-0,00525
Portugália	39,7	39,6	-0,00156
Franciaország	37,2	37,3	0,00289

Forrás: Saját szerkesztés, 2018.

a Holland egy főre jutó GDP (50551,4 dollár) közel kétszer akkora, mint Magyarorszáé (26700,8 dollár), ha az átlagos munkaóra/hét változót is figyelembe vesszük. Érdekes figyelembe venni a lakosság női és férfi része között megosztott munkaórát is, ugyanakkor egyik európai országban sem találtam olyan adatot, mely azt támasztaná alá, hogy a nők átlagosan többet dolgoznak egy héten/évben, mint a férfiak.

Magyarországon 2016-ban a részmunkaidőben dolgozók száma 228 ezer volt, míg teljesmunkaidőben 4120 ezer embert foglalkoztattak, ami azt jelenti, hogy a teljes lakoságnak majdnem a fele foglalkoztatottnak tekinthető, hasonlóan Németországban, ahol a 82,67 millióból mindösszesen 41199 ezer embert foglalkoztatnak. További számításokat végezve az adathalmazon azt tapasztaltam, hogy az egyes országokban a lakosság közel

fele nevezhető munkavállalónak és a rész- és teljesmunkaidőben dolgozók száma között jelentős eltérés figyelhető meg.

A lineáris regresszió módszerrel kapott eredmények alapján az átlagos munkaóra/hét befolyásolja az ország termelékenységét, ezért a GDP növekedését is. Elmondható továbbá az is, hogy a munkaóra szabályozásában országoként eltérő nézetek alakultak ki, elsősorban a területnek, a kultúrának és a lakoságnak köszönhetően.

A bérszínvonal változás hatása az egy főre jutó GDP-re

Kutatásom során fontosnak tartottam megvizsgálni az elmúlt évek bérszínvonal változását, mely szintén hatással van az egy főre jutó GDP alakulására. Az OECD adatbázisát felhasználva a megállapításaim kiterjednek



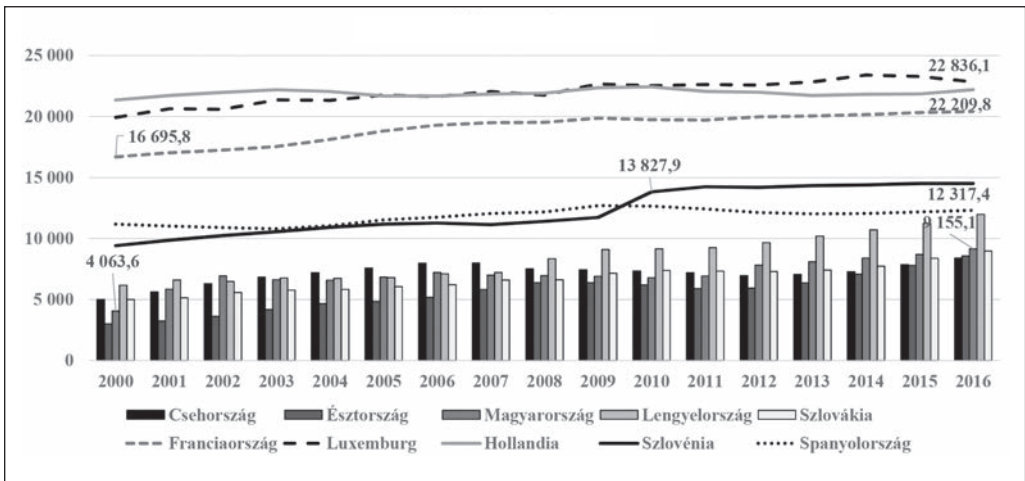
az Európai Unió országainak az egy főre jutó, egy éves, nemzetközi dollárban kifejezett munkabérére. A 2000-es évektől egészen napjainkig néhány országban óriási változás következett be a munkabért illetően (1. ábra). Az első helyen Magyarország áll több, mint 55%-os növekedéssel, mely elemzésem alapján elsősorban az inflációnak tulajdonítható, hiszen 2000. januárjában 255 Ft-ba került 1 Eur, mely ma már - a Magyar Nemzeti Bank Euro deviza-középfolyama alapján - eléri a 324,53 Ft / Eur-t (2018.06.22-én). Feltételezem, hogy mind a munkabér, mind pedig az infláció szignifikáns kapcsolatban áll az országban uralkodó pártok tevékenységeivel, a törvényi módosításokkal.

A százalékos növekedést tovább vizsgálva Magyarországot Csehország és Szlovákia követi. A korábbi elemzéseim szerint az egy főre jutó GDP-t tekintve Luxemburg áll az első helyen. Ha az éves reál minimum munkabért vizsgálom egy főre vonatkozóan, akkor a 2016-os adat alapján ezen a területen 22836,1 dollár/főt állapítottam meg, mellyel szintén első helyre került az Európai Unió országait figyelve.

A minimum munkabér változásának legfőbb előidézője a technológiai fejlődés, aminek hatására új munkakörök jelennek meg, melyek mélyebb szakmai tudást igényelnek. A gazdasági növekedés is jelentős foglalkoztatásbővülést eredményez, ezért a minimálbér növekedésére is számíthatunk. A magasabb fokozatot szerző munkavállalóknak az állami szabályozásnak köszönhetően nő a minimálbérük.

Termelékenység vizsgálata

Kutatásom során nemcsak az egyes országok munkavállalóit és bérük hatását vizsgáltam az egy főre jutó GDP-re vonatkozóan, hanem a gyártást és annak megváltozásának hatását is. Ha a 2010-es évet bázisévnek tekintem, akkor elmondható, hogy a gyártás során létrehozott össz mennyiség mintegy 34%-kal növekedett Magyarországon az elmúlt időszakban. Ez óriási változást jelent a gazdaságban, hiszen jelentősen hozzájárulnak a hatékonyabban, gyorsabban kibocsátott termékek a bruttó hazai jövedelemhez. A termelő vállalatok kibocsátásának növe-



1. ábra

Országokban a 2016-os éves minimálbér nemzetközi dollárban kifejezve

Forrás: Saját szerkesztés, 2018.



kedését megvizsgálva azt állapíthattam meg, hogy az első helyen Írország található a kb. 70%-os, míg a második helyen Észtországot említhetjük 37%-os növekedéssel. A termelés területén is sikerült az elmúlt évben az első között lenni, amihez az ipar 4.0 teljes mértékben hozzájárult.

Következtetések és javaslatok

Kutatásom során a munkaidőt, foglalkoztatottak számát, munkabért és az egy főre jutó GDP kapcsolatát vizsgáltam meg az Európai Unió tagállamaiban. Magyarországon az átlagos munkaóra/hét 39,7 óra, mely jóval több a holland munkaóránál (30,3 óra), viszont kevesebb a Görögországban foglalkoztatottak munkaidejénél (42,3 óra). A következtetésem az, hogy az egyes térségekben a 2000. évi technológiák a gyártást tekintve jelentős fejlődésen mentek keresztül, egyre felkapottabbá vált az automatizáció lehetősége, mely nagy részben befolyásolja az erőforrás megtakarítást, azaz a munkaidők csökkentését. Következésképpen továbbá a piachoz való gyors alkalmazkodás, a folyamatosan változó termékek gyors legyártása.

A rugalmas rendszerek kialakítása hatással van a feladatkörök átalakulására, melyek komolyabb szakmai tudást igényelnek. A gazdasági növekedés is jelentős foglalkoztatásbővülést eredményez, ezért a minimálbér növekedésére is számíthatunk. Magyarországon a 2000. évtől napjainkig több, mint 55%-os növekedést figyelhetünk meg, ami egyrészt talán az inflációnak is tulajdonítható, másrészt a politikai hatalmak szabályozásának köszönhető. A minimálbér százalékos növekedése alapján rangsorolva az Európai Unió tagállamait hazánk az első helyen található, elhagyva ezzel Szlovákiát (44%) és Csehországot (40%).

Magyarországon a 2010-es év óta a gyártás során létrehozott összemennyiség 30%-kal növekedett, mely jelentős hatással van a GDP

fellendülésére. A kibocsátás százalékos növekedését vizsgálva első helyen Írország áll 70%-kal. Ennek oka a negyedik ipari forradalom technológiai újításai, az ipari robotok megjelenése, mely mind gazdasági, mind pedig termelékenység-növekedést eredményezett. Az új technológiák segítségével a rutinfeladatokat gépek veszik át, így a munkavállalók előtt új munkakörök nyílnak meg, amik nagyobb kreativitást igénylő feladatokat jelentenek.

A lineáris regresszió segítségével az egy főre jutó GDP, a termelékenység és a foglalkoztatottság kapcsolatát vizsgáltam. Az elemzés során azokat a változókat vizsgáltam, melyek szignifikáns hatással vannak a gazdaság növekedésére: termelékenység, az átlagos munkaóra/hét, a foglalkoztatottak száma, a minimálbér, a rész- és teljesmunkaidő. Az eredmények alapján a magyarázó változók ténylegesen jelentős hatással vannak a nemzetközi dollárban kifejezett egy főre eső GDP-re.

A vizsgálati eredmények alapján összességében megállapítható, hogy az ipar 4.0 megjelenése befolyásolhatja az egy főre jutó GDP megváltozását, a foglalkoztatottság és a termelő vállalatok növekedését.

“AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA ÚNKP-18-3 KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT”

Felhasznált irodalom

Acemoglu, D. – Restrepo, P. (2017): The Race Between Man and Machine: Implications of Technology for Growth, Factor Shares and Employment, Kézirat, <http://pascual.scripts.mit.edu/research/02/ManVsMachine.pdf>

Bonin, H. – Gregory, T. – Zierahn, U. (2015): *Übertragung der Studie von Frey/Osborne (2013) auf Deutschland*, ZEW Kurzwertung, Nr. 57., Mannheim: Zentrum für Europäische



Wirtschaftsforschung, ftp://ftp.zew.de/pub/zew-docs/gutachten/Kurzexpertise_BMAS_ZEW2015.pdf

Bughin, J. (2016): Big data, Big bang?, *Journal of Big Data*, Vol. 3., No. 1., pp. 1–14, doi: <https://doi.org/10.1186/s40537-015-0014-3>

Burmeister, C. – Luetgens, D. – Piller, F.T. (2015): Business Model Innovation for Industrie 4.0: Why the 'Industrial Internet' Mandates a New Perspective on Innovation, *RWTH-TIM Working Paper*, Vol. 2., <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2571033>

Frey, C. B. – Osborne, M.A. (2013): The future of employment: how susceptible are jobs to computerisation? http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/academic/The_Future_of_Employment.pdf

Graetz, G. – Michaels, G. (2015): Robots at work, *CEP Discussion Papers*, Centre for Economic Performance, London, No. 1335, ISSN: 2042-2695, <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/dp1335.pdf>

Hicks, J. R. (1963): *The Theory of Wages*, 2nd Edition, Macmillan, London, doi: <http://dx.doi.org/10.1007/978-1-349-00189-7>

IFR (2013): Positive Impact of Industrial Robotics on Employment, *International Federation of Robotics*, Metra Martech Ltd., London, http://robohub.org/wp-content/uploads/2013/04/Metra_Martech_Study_on_robots_2013.pdf

Ketokivi, M. – Turkulainen, V. – Seppala, T. – Rouvinen, P. – Ali-Yrkkö, J. (2017): Why locate manufacturing in a high-cost country? A case study of 35 production location decisions, *Journal of Operations Management*, Vol. 49-51, pp. 20-30. <https://doi.org/10.1016/j.jom.2016.12.005>

Kocsi, B. – Oláh, J. (2017): Potential connections of unique manufacturing and industry 4.0. *Logforum*, 13(4), pp. 389-400. doi: 10.17270/J.LOG.2017.4.1, http://www.logforum.net/pdf/13_4_1_17.pdf

Lacity, M. – Willcocks, L. (2015): *Robotic Process Automation: The Next Transformation*

Lever for Shared Services, London School of Economics Outsourcing Unit Working Papers, London, LSE, No. 7.

McKenna, E. – Beech, N. (1998): *Emberi erőforrás menedzsment*, Panem Kft., Budapest.

Moksony, F. (2006): A Poisson-regresz-szió alkalmazása a szociológiai és demográfiai kutatásban, *Demográfia*, 2006. 49. évf. 4. szám 366-382., <http://demografia.hu/kiadvanyokonline/index.php/demografia/article/viewFile/576/479>

Oláh, J. – Karmazin, Gy. – Pető, K. – Popp, J. (2017): Information technology developments of logistics service providers in Hungary, *International Journal of Logistics Research and Applications*, 21:3, 332-344, doi: 10.1080/13675567.2017.1393506, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13675567.2017.1393506>

Popp, J. – Erdei, E. – Oláh, J. (2018): A precíziós gazdálkodás kilátásai Magyarországon, *International Journal of Engineering and Management Sciences (IJEMS)* 3(1) 133-147. doi: <https://doi.org/10.21791/IJEMS.2018.1.15>, <http://ijems.lib.unideb.hu/cikk/cikk/5af01cf23a77a>

Porter, M.E. – Heppelmann, J.E. (2014): How smart, connected products are transforming competition, *Harvard Business Review*, Vol. 92., pp. 64–88.

Ricardo, D. (2018): *A politikai gazdaságtan és adózás alapelvei, Válogatás egyéb írásokból és parlamenti beszédekből*, Napvilág Kiadó, ISBN: 9789639697898

Sachs, J. D. – Benzell, S.G. – LaGarda, G. (2015): *Robots: Curse or Blessing? A Basic Framework*, National Bureau of Economic Research Working Papers, No. 21091.

Strategic Policy Forum (2015): 'Digital Transformation of European Industry and Enterprises' - report by the Strategic Policy Forum on Digital Entrepreneurship, http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8188&lang=en&title=%27Digital



Transformation-of-European-Industry-and-Enterprises%27-%E2%80%93-report-from-the-Strategic-Policy-Forum-on-Digital-Entrepreneurship

WEF (2016): The Future of Jobs. Employment, Skills and Workforce Strategy for the Fourth Industrial Revolution, Geneva, Beijing, World

Economic Forum, New York, http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs.pdf

Weisberg, S. (2014): Applied Linear Regression (4th edition), Wiley Series in Probability and Statistics, Printed in the United States of America, Copyrighted Material, ISBN: 978-1-118-38608-8





A Hajdú-Bihar megyei tanyagondnoki szolgálatokról

Orbán Szabolcs Gergely

Bevezetés

A tanyákról, egyediségük révén mindenki hallott már, de a róluk alkotott kép nem egységes a lakosságban. Fogalmuk meghatározását, vizsgálatát egyaránt végezték néprajzkutatók, szociológusok, geográfusok, és jogászok is, azonban ha azt hétköznapi értelemben értelmezzük, az emberek fejében úgy él, mint „a zárt településtől távol eső, hátrányos infrastruktúrával rendelkező településforma, ahol általában mezőgazdasággal foglalkoznak” (Mészáros, 1989). A tanyákon azonban nem csak mezőgazdasági termelés folyik, az egy lakóegység is sok esetben. A régóta ott élők számára azonban, főleg azokban a térségekben, ahol sok az idős tanyai lakos, igen fontos a segítség, ami manapság sokszor már csak a tanyagondnoki hálózat képében jelenik meg. Ez az alapszolgáltatás nem egységes, ráadásul akár térségenként más és más formában, különböző hatékonysággal működik. Tanulmányom elsődleges célja aktuális információk szerzése volt a Hajdú-Bihar megyében található tanyán lakókra vonatkozóan, különösen a tanyagondnoki szolgáltatást igénybe vevők körére és számára, másodsorban pedig arra kerestem a választ, hogy ezen szolgáltatást milyen szervezeti formákban és azon belül milyen arányban biztosítják részükre.

A tanya irodalmi megközelítése

A tanya vagy korábban más néven szállás fogalmának meghatározói közül a néprajztudós Györffy Istváné a legelső olyan megfogalmazás, amelyben minden lényeges tanyajegy megtalálható. Szerinte „a tanya alatt alföldszerte olyan épületet vagy telepet értenek, mely a város, ritkán a falu külső határában, nyáron a gazdasági munka középontja, télen pedig rendszeren a nagy jószág teletető helye” (Györffy, 1910).

Erdei Ferenc megfogalmazásában „a tanya magános mezőgazdasági telep, azonban nem letelepülést jelentő lakóhely, hanem csak munkahely és ideiglenes tanyázóhely” (Erdei, 1942). Szerinte a tanyának három jellemzője van, először is az egy magányos telep, vagyis a zárt településen kívül helyezkedik el, másodsorban mezőgazdasági tevékenység folyik rajta, amely lehet állattenyésztés, szántóművelés, erdőgazdálkodás, halászat, mely napjainkban már kevésbé jellemző, végül a tevékenységben résztvevők rövidebb-hosszabb ideig történő tartózkodási, de nem letelepedési helye. Erdeivel szemben Mendöl Tibor tanyadefiníciója a tanyát a település fogalmának szemszögéből határozza meg, ugyanis szerinte a tanya „a népesség lakó és/vagy munkahelyének térbeli együttese, tehát egy önálló település” (Mendöl, 1942).

Becsei József összefoglalja a tanyakutatók korábbi munkáit és azokra hivatkozva egyértelművé teszi, hogy "a tanya zárt településeken kívül eső magányos telep, feladata és célja az őstermelés" (Becsei, 1993).

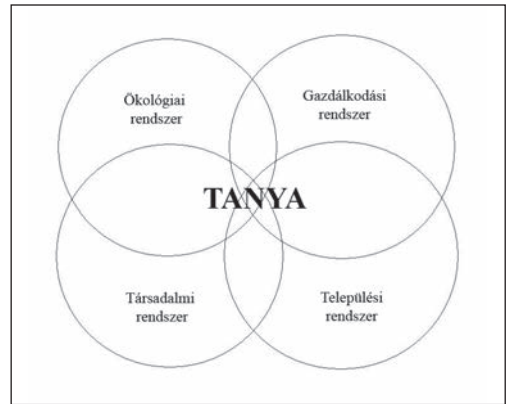
Az előbbieket mellett érdekes megnézni azt is, hogy hogyan látja a magyar tanyákat egy külföldi kutató. A. N. J. den Hollander szerint "a magyar tanya kisüzem, a megművelt földterület közepén lakóházzal, istállókval, ólakkal és egyéb gazdasági épületekkel" (A. N. J. den Hollander, 1947).

A tanya jogi fogalmát a termőföldről szóló törvény határozta meg 1994-ben hivatalosan először, mely a 3. §. b. pontja szerint "a tanya a település külterületén lévő mezőgazdasági termelés (növény- termesztés és állattenyésztés, továbbá az ezekkel kapcsolatos termékfeldolgozás és terméktárolás) céljára létesített lakó- és gazdasági épület, épülecsoport és az azonos helyrajzi szám alatt hozzá tartozó, legfeljebb 6000 m² területű föld együttese". Ez a jogi meghatározás érvényes jelenleg is, aminek főleg a hivatalos ügyintézeknél van különösképpen jelentősége. Ezt követően 2009-ben a magyar országgyűlés a tanyák és tanyás térségek megőrzéséről, fejlesztéséről szóló határozatában a tanyát a magyar nemzeti, és ezzel együtt az európai örökség részévé tette, ugyanis azt a magyar társadalmi, településszerkezeti és gazdaságtörténeli örökség több évszázados múltra visszatekintő részeként értelmezte.

Bármelyik, az előzőekben leírt meghatározást is nézzük, mindegyikben szerepelnek fontos meghatározó elemek, ezzel együtt az azonban biztosan kijelenthető, hogy a magyar alföldi tanya nagy hagyományú, sajátos települési, gazdálkodási, társadalmi létforma és a természettel összhangban lévő ökológiai rendszer egyszerre (1.ábra).

A vizsgálat módszere

Átalakulóban van a tanyavilág, ezért tanulmányomban első lépésként arra törekedtem,



1. ábra

A tanya mint rendszer

Forrás: Tanyai kaleidoszkóp, 2004 nyomán saját szerkesztés, 2019

hogy feltárjam és összegezzem, mi az, amit jelenleg a témával kapcsolatosan, aktuális adatok alapján erről tudni lehet. Ezt másod-elemzés keretében hajtottam végre, melynek alapját a hagyományos nyomtatott szakirodalmi források jelentették. A nagyszámú magyar nyelvű szakkönyv mellett könyvtári folyóirat gyűjtemények és publikációk jelentették a kutatás feldolgozandó alapját. Az internetes források hatékony segítségnek mutatkoznak egyébként az adatok feldolgozása során, azonban a Hajdú-Bihar megyei tanyavilág és tanyaközpontok tér és idő összefüggéseinek bemutatásával kapcsolatban nincsenek frissnek tekinthető források, így jelen esetben nem nyújtottak segítséget a cikk megírásában. A területi statisztika, és ezen belül a külterületen élők, azon belül pedig a tanyán élők számának meghatározása végett - tekintettel arra, hogy pontos kimutatás sem megyei, sem országos szinten nincs a tanyán lakók száma vonatkozásában - a KSH Helyiségnévtára által nyújtott legfrissebb statisztikai adatbázist használtam fel. Az adatokat egy, a témában naprakész szakemberrel több ízben készített interjú sorozatból nyert információk egészítik ki és erősítik meg.



A vizsgálat eredményei

Az empirikus részben az említett szakemberrel készített interjú során beszerzett információkból megtudtam, hogy hány szervezet nyújt Hajdú-Bihar megyében tanyagondnoki szolgáltatást, összesítettem azok fenntartóit, meghatároztam típusaikat, gazdálkodási formáikat és az ellátottaik számát, viszonyítási alapként aztán a külterületi lakosság számát összesítettem, amiket egy táblázatban gyűjtöttem össze, mely megmutatja azt, hogy mik a számbeli különbségek a típusok és területek között.

Hajdú-Bihar megyében az előzetes adatgyűjtést követően a rendelkezésre álló információkból, figyelembe véve az elmúlt évek változásait öt tanyatípust különböztettem meg:

- Használaton kívüli, pusztuló vagy megszünt tanya, amelyik nem rendelkezik több éve lakóval, nincs karbantartva, sem ott, sem a környékén nem utal jel aktív tevékenységre,

- A lakótanya az, amelyiken termelés nem történik, lakóik vagy a közeli településen rendelkeznek állandó munkahellyel, vagy környékbeli alkalmi munkákból tartják fenn magukat,

- A kisgazdatanya az, ahol családi gazdaságban saját ellátásra termelnek, a tulajdonos vagy már nyugdíjas, vagy inaktív, így a tanyán megtermelt javak számára a mindennapi ételmelet vagy kiegészítő megélhetési forrást jelentik,

-Az üdülő tanya, melynek tulajdonosa turisztikai tevékenységet folytat a tanyán, és az annak megfelelően is van az átalakítva, megépítve,

- Végül a farmtanya, amely egy olyan egység ami kifejezetten gazdasági temelésre van berendezkedve, gyakorlatilag ipari méretben, minimálisra csökkentve az állandóan kint lakók számát.

A tanyák kialakulása és a tanyatípusok

A tanya az „alföldi magyarság ősi jellegét” takarja. A tanyarendszer kialakulásának oka a nagyhatárú városok és a lakosság elszaporodása volt a török uralom után. A városok körül a hatalmas üres terület, pusztá, vagy határ a törökök pusztítása miatt alakult ki. A felgyújtott apró községek, falvak népessége a nagyobb községekbe menekült, később aztán a parlagon maradt földeket használni kezdte, majd azokra jogcímet szerzett (Györffy, 1937).

A tanyák kialakulásának alapelveit Erdei Ferenc öt pontban foglalta össze, így szerinte „a táj, a mezőgazdasági termelés törvényei, a társadalmi törvények, a földbirtoklás jogrendje, és a népesség a meghatározó a történelmükben”. Szociológiai alapon végzett felosztás szerint aztán megkülönböztetett nagygazda, haszonbéres, kisgazda, farm és szórványtanyát (Erdei, 1942). Mendöl Tibor ugyanabban az időszakban morfológiai alapon, népességföldrajzi szempontból különítette el a településeket, mely során megkülönböztetett termelési célú tanyákat és önálló telepet alkotó - munkahelyi és lakóegység együtt - tanyákat (Mendöl, 1942).

A népességföldrajz továbbá földrajzi elhelyezkedésük és mintázatuk alapján megkülönböztet szórt tanyákat, tanyautcákat, tanya-bokrokat, és farmtanyákat (Beluszky, 2003). Becsei József tanyafelosztása három fő típust, és az utolsón belül altípusokat különböztet meg, vagyis farmtanyát, családi gazdálkodásra berendezkedő, újonnan születő, továbbá már meglévő tanyát, mely kategórián belül vegetálókat és megújulásra képes tanyákat különít el (Becsei, 1992).

A 2005-ös Országos Területfejlesztési Koncepció szerint az akkor létező tanyatípusok meghatározása során besorolt korszerű gazdálkodó tanyákat, üdülő- és lakófunkciójú tanyákat, vendéglátó tanyákat és megszünt tanyákat.

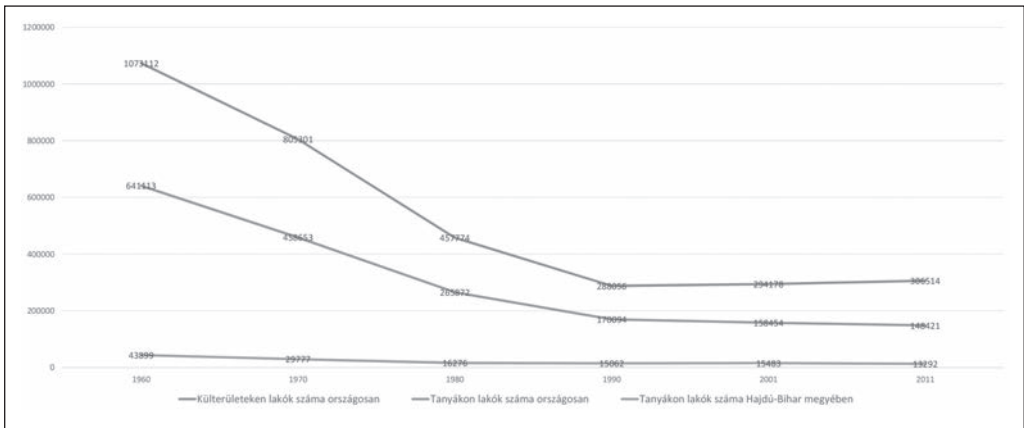
Látható tehát, hogy koronként és korszakonként más típusok és felosztások jelennek meg, de a tanyák funkcióváltása az újabb elméleti csoportosításokban is nyomon követhető, hiszen az összekapcsolt lakó- és gazdálkodó funkció mellett a modern tanyafofalmakban új elemek is megjelennek. A tipizálás során fontos megjegyeznünk, hogy a tanyáknak az elmúlt 20 évben nemcsak a magángazdaságban betöltött szerepük változott meg, de egyre jelentősebbek a rekreációs funkciók szerepében is (Hegedüs, 2007). Megjelentek az ökogazdálkodást folytató tanyák, a második otthonként szolgáló pihenő vagy hétvégi tanyák, melyekkel szorosan összefüggésbe hozható az idegenforgalmilag érintett részen a tanyaturizmus is.

Tanyán maradni, a tanyai élet szükségletei

A fogyasztás szempontjából kétségtelenül hátrány hagyományos lakó-tanyán lakni. A gazdálkodó aktív korúakat a mezőgazdaságból származó jövedelem kárpótolja a nehézségekért, a kint élő idősök azonban csak a hátrányait érzik a tanyai

életnek. A hagyományos vagy kiscgazda tanyák létalapja mégiscsak a gazdálkodás, aminek ha a feltételei tartósan kedvezőtlenek, az a tanyák sorsát megpecsételi. Ez a világ napjainkban is tovább pusztul, fokozatosan elhal. A kis számú, még működő kiscgazda-tanyák mellett pedig újak szinte egyáltalán nem épülnek, legfeljebb csak átalakulnak. Az egykori tanyaközpontokban az akkori-ban szinte minden felmerülő igényt kielégítő régi szövetkezetek, postahivatalok, boltok, kihelyezett hivatalok megszűntek, ami azt vonta maga után, hogy a tanyán lakó népesség kénytelen volt a belterületekre költözni, ami országos tendencia, ezt támasztják alá a népességadatok is (2. ábra).

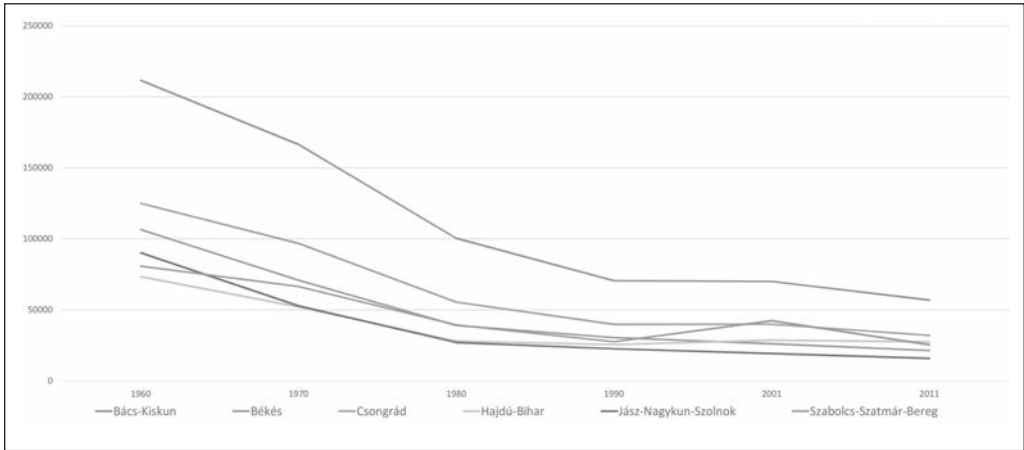
A szakember szerint "a településtől távolodva egyre ritkul a tanyák száma is, és a legtávolabbi településhatárok jórészt teljesen elnéptelenedtek". Hajdú-Bihar megyében a tanyán lakók körében ugyancsak megfigyelhető a tendencia, hiszen 50 év alatt felére csökkent a számuk, összehasonlításképp Bács-Kiskun megyében, ahol az ország legnagyobb kiterjedésű és lélekszámú tanyavilágát találjuk, még drasztikusabb volt ez a népesség fogyás (3. ábra).



2. ábra

Országosan a külterületen, a tanyákon illetve Hajdú-Bihar megyében a tanyákon élő lakosság számának változása napjainkig

Forrás: KSH Helyiségnévtárak alapján saját számítás, 2019



3. ábra

A külterületi lakosság számának változása megyei leosztásban Magyarország keleti, tanyás részein

Forrás: KSH Helységnévtárak alapján saját számítás, 2019

A tanyai mindennapokban több olyan szükséglet jelentkezik, amelyek kielégítése nehézséget jelent az ottlakóknak. Többek között gondot okoznak a külterületi rossz minőségű utak, az energiaellátás esetleges akadozása, a rossz közbiztonság, az alapellátások igénybevételének hiánya és az időjárás okozta esetleges rendkívüli helyzetek is. Olykor az alapvető élelmiszerek megvétele érdekében is különböző „beszerzési stratégiák alkalmazása szükséges”, mondja a szakember. Az egészségügyi ellátás igénybevétele körülményes, ugyanis valamennyi szakrendelés a városba szólítja az embereket. Persze, mondja “az alapszükségleteket mindig ki kell elégíteni, mint a fűtött hajlék, az ivóvíz, elektromos áram és megfelelő, elegendő és változatos táplálék”, de manapság ez már kevésnek bizonyul ahhoz, hogy helyben tartsa a lakókat, vagy, hogy az ott felnövő fiatalok, esetleg a nyugalomra vágyó városiak számára vonzóvá tegye ezt a természethez közeli létet. Ezt igyekszik ellensúlyozni az Agrárminisztérium azzal, hogy 2012 óta minden évben nemzeti forrásból finanszírozott Tanyafejlesztési Programot hirdet meg, ahol

olyan fejlesztésekre pályázhatnak a tanyatulajdonosok, amik a tanyai létet vonzóbbá, élhetőbbé és komfortosabbá tehetik.

A Hajdú-Bihar megyei tanyaszolgálatok és fenntartóik

Az előzőekben láthattuk, hogy a XX. század második felében a tanyák lakossága számottevően csökkent és a tanyák gazdasági funkciója mérséklődött. Manapság már nem ritka az olyan tanya, amelyen magát szinte ellátni képtelen idős házaspár, vagy egyedülálló személy él. Az idős tanyalakók általában öslakos tanyaiak, hajdan gazdálkodtak, de a tanyákon rekedek. Sorsuk a teljes társadalmi kirekesztődés, így égető szociális gondot jelentenek az anyatelepüléseknek. A tanyákon hátrányos helyzetben élő lakosság megfelelő ellátásához és megtartásához elengedhetetlenül szükséges a szolgáltatások minőségének javítása illetve elérhetőségüknek és infrastruktúrájuknak a fejlesztése. Ezeknek a problémáknak az orvoslására született meg és indult el a tanyagondnoki hálózat kialakítása, amit “a vidékfejlesztés szelíd módszerének” is ne-



Fenntartó neve	Fenntartó típusa
Bocskai kert Községi Önkormányzat	Önkormányzati
Debrecen-Bánki Református Egyházközség	Egyházi
Debrecen-Nagycsere-Halápi Református Missziói Egyházközség	Egyházi
Ebes Községi Önkormányzat	Önkormányzati
Egyek Nagyközség Önkormányzata	Önkormányzati
Fehér Bot Alapítvány - Hajdúdorog	Egyéb nem állami
Fülöp Községi Önkormányzat	Önkormányzati
Görbeháza Község Önkormányzata	Önkormányzati
Hajdúbagos Község Önkormányzata	Önkormányzati
Hajdúböszörmény Város Önkormányzata	Önkormányzati
Hajdúdorog Város Önkormányzata	Önkormányzati
Hajdúnánás-F.-T.-Ú. Szociális és Gyermejjóléti Önk. Társulás	Önkormányzati
Hortobágyi-Délibáb Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság	Nonprofit nem állami
Hosszúpályi Nagyközség Önkormányzata	Önkormányzati
Komádi Városi Önkormányzat	Önkormányzati
Nagykerek Községi Önkormányzat	Önkormányzati
Nyírábrány Nagyközség Önkormányzata	Önkormányzati
Nyíracád Község Önkormányzata	Önkormányzati
Nyíradonyi Szociális és Gyermejjóléti Társulás	Önkormányzati
Szerep Községi Önkormányzat	Önkormányzati
Szociális és Gyermejjóléti Társulás - Biharkeresztes	Önkormányzati
Újléta Község Önkormányzata	Önkormányzati
Újszentmargita Község Önkormányzata	Önkormányzati

1. táblázat

Hajdú-Bihar megyei tanyagondnoki szolgáltatást nyújtó szervezetek ellátottjainak megoszlása

Forrás: Saját szerkesztés, 2019

veznek (Csörsz né, 2004). Ez az ellátási forma a Szociális törvény 1996. évi módosításában jelent meg. A tanyagondnoki szolgáltatás célját a 60. §. (1) bekezdésében fogalmazta meg mely szerint „ a tanyagondnoki szolgáltatás célja a tanyai lakott helyek intézményhiányából eredő hátrányainak enyhítése, az alapvető szükségletek kielégítését segítő szolgáltatásokhoz, közszolgáltatáshoz valamint egyes alapszolgáltatásokhoz való hozzájutás biztosítása, továbbá az egyéni, közösségi szintű szükségletek teljesítésének segítése “.

A szolgáltatás segítségével az ellátást igénylők számára lehetőség nyílik arra, hogy mindennapjaikat a települési hátrányok ellenére megszokott lakó környezetükben, saját otthonukban töltsék. Fizikai állapotuk, családi helyzetük megváltozása esetén is minél később vagy egyáltalán ne szoruljanak intézményi, szakosított ellátásra, ezáltal biztonságban és méltósággal élhessék le életüket. További cél a hátrányos helyzetű, szolgáltatáshiányos külterületek és tanyak esélyegyenlőségének növelése, az ott élők életfeltételeinek javítása,



	Ellátottak száma (2014)	Tanyagondnokok száma (2014-2019)	Külterületen élők száma (2019)
	153	2	482
	280	2	685
	300	3	1449
	72	1	131
	101	1	260
	114	1	296
	150	1	248
	110	1	173
	73	1	142
	90	1	206
	90	1	296
	199	1	202
	85	1	274
	149	1	200
	85	1	93
	75	1	86
	85	1	336
	89	1	391
	330	2	823
	230	1	232
	72	1	85
	130	1	185
	80	1	101

a közszolgáltatásokhoz való hozzájárulás és a szociális alapellátások kiépítésének elősegítése, a szolgáltatási funkciók bővítése és nem utolsósorban a közösségfejlesztés. A szolgáltatás valamennyi eleme térítésmentes, mely keretében kötelezően ellátandó alapellátási feladatokat, közvetlen, személyes szolgáltatásokat, valamint az önkormányzati feladatok megoldását segítő, közvetett szolgáltatásokat végeznek, amiket a külterületén életvitelszerűen tartózkodók igénybe vehetnek, rászorultság, kor, egészségi állapot, szociális vagy egyéb tényezőkre tekintet nélkül.

A Szociális törvény 60. §. (3) bekezdésében leírja, hogy " tanyagondnoki szolgáltatás legalább hetven és legfeljebb négyszáz lakosság-

számú - külön jogszabályban meghatározott - külterületi vagy egyéb belterületi lakott helyen működtethető. A tanyagondnokok munkáltatója a helyi viszonyok függvényében lehet a képviselőtestület, a polgármester, az önkormányzat szervei, intézményei, de az utóbbi időben további egyéb tulajdonú fenntartók is megjelentek, a non-profit szféra képviselői is megjelentek, ami egy új tendenciát jelent ezen szolgáltatás nyújtása terén. Hajdú-Bihar megyében, tekintettel a létrehozó jogszabály megszületésének idejére a falu- és tanyagondnoki szolgálatok közül a tanyagondnoki szolgáltatást nyújtó szervezetek körében nagyrészt a települési önkormányzatok a fenntartók (19), de a további jogszabályi kedvezményeknek köszönhetően megjelentek alapítványi (1), a non-profit (1) vállalkozási formában működő, illetve Debrecenben az egyházi (2) fenntartók is (4. ábra).

A szolgáltatást igénybe vevők számára vonatkozó adatok egy 2014-ben készült jelentés alapján álltak össze, ugyanis akkor kért be a minisztérium egy átfogó értékelést megyei szinten, azóta ilyen jellegű újabb felmérés nem történt. Az igénybevevők számáról nyilvántartás dokumentáltan a tanyagondnoki szolgálatok esetében naprakészen nem áll rendelkezésére, ugyanis a szolgáltatásaikat az ellátottak akár eseti jelleggel is igénybe vehetik, nemcsak folyamatosan. A külterületen lakók száma a KSH Helyiségnévtára alapján naprakészen nyomon követhető, ami nem egyezik meg a tanyán lakók számával, ami nem ismert pontosan a megyében, hiszen az egyébként is folyamatos változásban van a tanya-megszűnéseknek és az ezzel szemben álló kényszer-kiköltözéseknek köszönhetően, de iránymutató adatnak tekinthető.

Összegezve a tapasztalatokat érzékelhető, hogy sok-sok olyan hiánnyal és adott esetben magánemberként megoldhatatlannak tűnő problémával küzdenek a tanyán lakók amik olykor egyedi esetek, és azzal nem tudnak



kihez fordulni. Ez főleg a lakott területektől távolra eső részeken tapasztalható, ahol egyre jobban érezhető a tanyagondnoki szolgálatok szükségessége, főleg annak tudatában, hogy a külterületen élők számára a tanyagondnok egy "egy személyes intézmény", fogalmazza meg a szakember. A szolgáltatás egyértelműen hiánypótló, amit az is alátámaszt, hogy "a folyamatosan tanyán lakók közül szinte minden lakó igénybe veszi a tanyagondnoki szolgáltatás valamelyik formáját, Hajdúnánás külterületén például 99 %-ban, ahol az ottélők száma 202 fő".

Következtetések

A tanyák nagyrésze elveszítheti hagyományos tanyai funkcióját, amennyiben a külterületen lakók számának csökkenése folytatódik. A lakatlanná váló, valamint az időskorúak által lakott tanyák nagy aránya egy olyan trendet mutat, amely alapján a közeljövőben a jelenleg még álló tanyák harmada is megszűnhet vagy eltűnhet, amiből egyenesen következik, hogy a hagyományos tanyai életforma drasztikusan visszaszorul. Ezzel párhuzamosan viszont megjelentek a felújított, vagy új építésű illetve nyaraló/idegenforgalmi tanyák, ami azt bizonyítja, hogy ez a településforma mégiscsak tovább élhet, de már nem a hagyományos történelmi tanya formájában, hanem egyfajta XXI. századi értelemben, a kor igényeihez igazodva. A témában megkérdezett szakember szerint a hagyományos tanyák tekintetében is vannak olyan sarkallatos pontok a jövőre nézve, amik vonzóvá tehetik az új nemzedékek számára ezt az életformát, "a fiatalok számára megtartó erő lehetne egy közeli biztos munkalehetőség, az alapfokú oktatás helyben vagy elérhető közelségben történő biztosítása, infrastruktúrális fejlesztések, esetleg a helyi mezőgazdasági vállalkozások támogatása és erősítése".

Az idős, egyedülálló, a nagycsaládos vagy

esetlegesen inaktív tanyán élők számára azonban csak a tanyagondnokok jelentik az egyetlen perspektívát, és szinte az egyetlen kapcsolatot a külvilággal, akik a mindennapi élethez szükséges élelmezési, egészségügyi és egyéb szolgáltatások elérésében szinte nélkülözhetetlen feladatokat látnak el. Sok tanyán élő idős embernek már vagy nem él hozzátartozója, vagy teljesen eltávolodtak egymástól, így "a tanyagondnokokat egyértelműen családtagjuknak tekintik, éppen ezért sok esetben jobban megbíznak bennük mint a saját gyermekeikben". Ezért is lenne fontos, hogy a fenntartók egyedi stratégiák kidolgozásával több anyagi forrást tudjanak fordítani a szolgálatokra, mely által a tanyagondnokok többet tudnának foglalkozni a tanyán élőkkel, ugyanis az állami források, sajnos erre kevésnek bizonyulnak. A kutatás számaiból látható, hogy sok esetben egy tanyagondnok jut egy bizonyos térségre, aki napi szinten mindenhova nem juthat el. Ezért is lenne fontos a legoptimálisabb szervezeti formában történő működtetés, további lehetőségként a tanyagondnokok számának növelése, ezen felül felkészültségük naprakészségének fejlesztése is, tekintettel arra, hogy az ellátások nem megfelelő elvégzése esetén a tanyavilágban zajló élet nem is működhetne.

Felhasznált irodalom

A szociális igazgatásról és szociális ellátásokról 1993. évi III. törvény

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény

A tanyák és tanyás térségek megőrzéséről, fejlesztéséről szóló 49/2009. (V. 27.) OGY határozat

Az Országgyűlés 97/2005.(XII.25.) OGY határozata az Országos Területfejlesztési Koncepcióról

A. N. J. den Hollander (1947): Az alföld települései és lakói, Mezőgazdasági kiadó, Budapest, 1980



Becsei J. (1992): Az alföldi tanyarendszer változásai és várható fejlődése (Kutatási témavázlat). OTKA 4511, Budapest, 1992

Becsei J. (1993): A tanya-fogalom tartalmáról. Földrajzi Értesítő XLII. évf. 1993. 1–4. füzet, pp. 35–40.

Beluszky P. (2003): Magyarország településföldrajza, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2003

Csőrszné Z. K. (2004): Falugondnokság – a vidékfejlesztés szelíd módszere. Magyar Tanya- és Falugondnoki Szövetség, Budapest

Erdei F. (1942): Magyar tanyák. Erdei Ferenc összegyűjtött művei, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1976

Györffy I. (1910): A nagykún tanya. Különlenyomat a M.N. Múzeum Néprajzi Osztályának Értesítője 1910. évfolyamából, Budapest. pp. 3–22.

Györffy I. (1937): A magyar tanya. Földrajzi Közlemények, 1937. LV. évf. 1–3. sz. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest. pp.70–93.

Hegedüs V. (2007): A hazai urbánus térségek és a rekreációs terek összefüggései, Tájökológiai Lapok 5 (2) pp. 225–237.

Mendöl T. (1942): Megjegyzések Erdei Ferenc „A tanyás települések földrajzi szemlélete” c. cikkéhez. Földrajzi közlemények, 1941. évf. LXIX. évf. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest. pp. 113–115.

Mészáros R. (1989): A tanyák jövője. In: Csatári B. (szerk.): Tanakodás a tanyákról Országos Tudományos Tanyakonferencia Kecskemét, 1989. május 18–19. pp. 63–59.

Vidékfejlesztési program - https://videkstrategia.kormany.hu/download/6/e1/a0000/tanyafejle_sztesi_program_vegső_140326.pdf, Letöltés dátuma: 2018. 10. 29.





Pénzintézetek elérhetőségi vizsgálata a csornai járás példáján keresztül – tömegközlekedés és időtávolság

Vinkóczi Tamás

Bevezetés

Tanulmányomban Magyarország kistélepüléseinek pénzügyi szolgáltatás-elérhetőség nézőpontú elemzését ismertetem. A hozzáférhető szakirodalmakból megtudhatjuk, hogy korábbi kutatások több aspektusban is vizsgálták már az általam is fókuszba helyezett falvakat. A jelentős kutatómunkát igénylő projektek véghezvitelét indokolttá tették a - folyamatosan változó - községek társadalmi és gazdasági helyzetét alakító tényezők. A mezőgazdasági tevékenységek és a falvak kapcsolatával foglalkozott Kovács (1996), az ipar jelentősége azonban egyre inkább felértékelődött ezeken a településeken. A falvak társadalmi, gazdasági folyamatainak tanulmányozását tűzte ki célul Enyedi (1992) és Juhász (2005), mivel a rendszerváltás óta rendkívül sok változást (pl. megszűnés, várossá válás, urbanizáció, szuburbanizáció) kellett megélniük. Tipizálásuk is megosztotta a földrajz és regionális tudomány kutatóit, így a Beluszky-Sikos (1984), illetve a Bajmócy-Balogh (2002) szerzőpárosok ennek a problémakörnek a különböző szempontú megközelítéseit dol-

gozták ki. Specifikusabb stúdiók között említendő Fonda (2014), Kovács (2015), illetve a Molnár-Remenyik (2017) szerzőpáros eredményei, mely tanulmányok a gazdaságosan megvalósítható falusi turizmus működési mechanizmusait mérlegelték. A pénzügyi szektor működési sajátosságainak áttekintése sem maradhatott ki a sorból, így említést érdemelnek Gál (2012)-nak és a Moizs-Szabó (2012) szerzőpárosnak a produktumai, melyek a takarékszövetkezetekkel foglalkoztak. A pénzügyi szféra elérhetőségi vizsgálata úgy vélem még rejt magában lehetőségeket, habár Kovács (2014, 2017) Dr. Gál Zoltán módszertanát is felhasználva folytatta a pénzügyi hálózat elemzését Magyarországon az 1998-2015-ös időszakot górcső alá véve. A pénzügyi szolgáltató szektorra, mint külső finanszírozási lehetőségre tekintett. Tanulmányaiban a pénzügyi elérhetőség és kirekesztés témakörét elemezte a településhierarchia különböző szintjein. A város-vidék ellentétek igazolását tűzte ki célul, módszertana a közúti elérhetőség időbeli (perc) és földrajzi (km) távolság béli adatait vette alapul. Erdősi (1985) Szekszárdot és vonzaskörzetét vizsgálta



tömegközlekedési kapcsolatai alapján. Az általa kialakított komplex mutató figyelembe veszi a menetidőket, illetve a közlekedési lehetőségeket (járatszám). Célja az volt, hogy kutatása reálisan tükrözze a vonattal és autóbusszal való eltérő elérési idők és a naponta igénybe vehető tömegközlekedési eszközpárok átlagát. Eredményeit figyelembe véve tanulmányomban ismertetem a Csornai járás pénzügyi fiókokkal rendelkező településeinek tömegközlekedési eszközökkel történő elérési időit.

Elméleti áttekintés

Vidék és falu

Elsőként a vidék fogalmával szeretném megismertetni az olvasót, mivel Illés Iván (2008) már Regionális gazdaságtan – Területfejlesztés című könyvében is arra a következtetésre jutott, hogy Közép-Európa országainak többségében a vidék kifejezést gyűjtőfogalomként alkalmazzák. A közigazgatási alapon, hivatalosan várossá nyilvánított települések kivételével ezek a megközelítések minden helységet ide sorolnak. A nyugat-európai gyakorlatban ettől eltérően a vidéki területeket leginkább kézzelfogható, jól számszerűsíthető adatok (pl. népsűrűség, beépítettség jellege) figyelembevételével definiálják. A fogalomhasználat abból indul ki, hogy a gazdasági fejlődés következtében megvalósult strukturális átalakulások a mezőgazdaságot, mint attribútumot háttérbe szorították.

Tanulmányomban egy vidéki kistérség példáján keresztül identifikálhatjuk a pénzügyi intézetek elérhetőségét. A Magyarország-Vidékfejlesztési Program 2014-2020 definíciója alapján közigazgatási jogállástól (város/község) függetlenül vidéki a térség, ha a népessége 10 000 főnél kevesebb (3 007 település), vagy a népsűrűsége nem éri el a 120 fő/km² értéket (35 település). A dokumentum helyzetértékelése szerint 2010-ben NUTS3 régiók

szintjén az általam vizsgált Csornai járást is magába foglaló Győr-Moson-Sopron megye a túlnyomóan vidéki régiók közé sorolandó (Miniszterelnökség Irányító Hatóság, 2014).

A falut, mint a vidéki térségek települési szintű vetületét értelmezhetjük, de természetesen ennél komplexebb definícióról van szó. A települések ezen típusának különbségeit illetően kiemelendő Józsa (2012) aprófalvakat érintő kutatása, miszerint a köztük fennálló belső differenciálódás következtében néhány falu sorsa sikertörténeté vált, de többségük helyzete jelentősen nem javult. G. Fekete Éva (2000) álláspontjával kiegészítve az előbbi gondolatokat, azon falvak válhatnak sikeressé, melyek világos koncepcióval rendelkeznek és hosszú távban gondolkodnak.

Gazdasági helyzetétől függően – a vidékfogalomhoz hasonlóan – országonként eltérően definiálhatjuk a falvakat. Magyarország közép-európai mivoltát figyelembe véve kiemelném, hogy Joachim von Braun-t és Detlef Vrichow-t (2001) már 2001-ben foglalkoztatta a XXI. század „jövőbeli” falvainak a problémaköre. Az alacsony és közepes jövedelmű országok vidéki területeire vonatkozóan a teljesség igénye nélkül a következő megállapításokat tették:

- a vidéki lakosság nem képes megbirkózni a globalizáció kihívásaival a városi ismeretek és az oktatási rendszer hiányában;
- a mezőgazdaság, illetve a vidékre jellemző egyéb tevékenységek technológiáinak modernizálása elősegíti a lakosság társadalmi-gazdasági helyzetének a javulását.

Az ismertett szakirodalmak alapján kijelenthetjük, hogy a vidék és falu definíció jelentősen nem tér el egymástól, de kiterjedését tekintve az előbbi több települést is magába foglalhat. A szerzőpáros által felvetett problémák (globalizáció, technológiai elmaradottság) úgy vélem hazánk falvainak jelentős részét érintik, hiszen az információáramlás, infrastrukturális és technológiai fejlődés gyakori hiányosságoknak számítanak főként az



elmaradottabb területeken (pl. Baranya megye, Somogy megye).

Elérhetőség

A tanulmányban tárgyalt problémakör esetében meg kell, hogy ismerkedjünk az elérhetőség fogalmával, ami Gould (1969) megállapítása szerint egy körülményes definíció, mivel egyike a mindenki által alkalmazott általános kifejezéseknek. Mérését és meghatározását a szakirodalmak többféle képpen kezelik, így nem beszélhetünk univerzális értelmezésről. Fontosnak tartom az ügyfélközpontúságot, illetve az utazási időt az elérhetőség fogalom meghatározásakor, hiszen a pénzügyi szolgáltatások hozzáférhetőségénél is ezekre a tényezőkre kell összpontosítani. Lengyel Imre (2003: 287) a következőképpen fogalmazott: „... az elérhetőség, megközelíthetőség az utazási időigény és a piac méretének kombinációjából adódik... implicit módon a közlekedési infrastruktúra minőségét is jelzi.” Az általa felsorolt tényezők (piacméret, infrastruktúra) a társadalmi-gazdasági szempontból jobb helyzetben lévő települések (pl. Győr) helyzeti előnyeit jelzik számunkra. Fürst-Schürmann-Spiekermann-Wegner (2000) definíciója kiemeli, hogy a közlekedési architektúra fő termékeként kell kezelnünk az elérhetőséget. Emellett nyomatékosítja, hogy az elérhetőség csupán helyzeti előnyt jelent, nem pedig konkrét társadalmi-gazdasági fejlettségbeli fölényt. Járasközpontok esetében is igaz lehet ez a megállapítás, hiszen a településméret, valamint a települések közötti együttműködések befolyásolhatják a centrumtársaság teljeskörű funkcionalitását (pl. szolgáltatások leggyorsabb elérhetősége). Linneker és Spence (1991, 1992) megszerzhető lehetőségként tekint a kedvező elérhetőségi helyzetre, ami az egyének és vállalkozások utazási tevékenységei által valósíthatók meg. Amennyiben egy alternatívaként értelmezzük az elérhetőséget, több szempontot (pl.

egyének jellemzői) is figyelembe vehetünk az igénybevételnél.

Pénzügyi szolgáltatások a regionális térben Tönnies (1983), mint kiváló német szociológus, *Közösség és társadalom* című könyvében a falvakat a hagyományos gondolkodás, nyugodt életmód és szoros társadalmi kapcsolatok jelzőkkel illette. A lakosság tagjai között kialakuló közelségből eredő viszonyok és ismeretek pedig úgy vélem, hogy a bizalom fontos alkotóelemei lehetnek. Bodor és mtsai. (2017) a városi bizalmatlanság, vidéki bizalom kérdéskörét elemezték Európában. Megállapították, hogy a vidéki-városi bizalom szintjében Magyarországon és Lengyelországon a legnagyobb az eltérés, amit alátámaszt az általánosított bizalom hiánya.

Kalmár és mtsai. (2015) a szolgáltató szektor leginkább bizalomorientált szegmensét, a pénzügyi szolgáltatásokat vizsgálták ügyfél szempontból. Megállapításaik szerint az ügyfélkapcsolatok színvonalának a fenntartása létfontosságú eleme a pénzügyi intézmény működésnek. A technológia fejlődése, így az információk hozzáférhetőségének a leegyszerűsödése úgy vélik, hogy megkönnyíti az ügyfelek megismerését. Mindez segítségül szolgálhat számukra az egyedi igények által kialakítható szolgáltatások megalkotásánál, amik hozzájárulhatnak az ügyfelek lojalitásának a javításához.

Az információstechnológia térhódítását megelőzően, az 1990-es évek elején is fontos volt az információ, illetve a pénzügyi szolgáltatások ügyfelek általi ismerete. Banai és mtsai. (2010) a külföldi tulajdon arányát vizsgálták Magyarországon. Eredményeik alapján 1990-ben a bankszektor csupán 5%-át alkották külföldi tulajdonú bankok, de a főként osztrák, német, németalföldi és olasz bankok „zöldmezős” beruházásai által folyamatosan növekedett ez az arány. A privatizációt követően emiatt 70%-ra emelkedett a külföldi bankok tulajdonosi részaránya. Ezek a ban-



kok kezdetben csak a vállalati szektort tudták kiszorgálni, mivel a lokális bankok lakossági szegmenshez kötődő versenyelőnye túl jelentősnek bizonyult számukra. Az információs aszimmetria (magyar háztartások rövid hiteltörténete) hatásai mellett a helyi pénzintézetek több információval rendelkeztek a helyiekről, hiszen folyamatosan jelen voltak mellettük. A külföldi bankoknak ezzel ellentétben ekkor még nem volt elég kiterjedt fiókhálózata, így a költségvonzatok (pl. munkaerő, fiókalapítás) figyelembevételével még nem léptek be a lakossági piacra. Láthatjuk tehát, hogy a közelség, valamint az ebből származó előnyök (információk hozzáférhetősége) meghatározóak lehetnek a pénzügyi szolgáltatásokkal összefüggésben. A globalizálódó és digitalizálódó világ sem képes kiváltani egyenlőre a személyes kapcsolatok által biztosított bizalomérzetet, ami a lakossági szegmensek tekintetében leginkább a falvakban releváns.

A Zsótér-Bauer (2017) szerzőpáros pénzügyi szolgáltatásokhoz kötődő kutatási tapasztalatai szerint az intézményi bizalom kulcseleme a fogyasztó-vállalat kapcsolatnak. A fogyasztók vállalat iránti lojalitását ez befolyásolja, ami a pénzintézetek teljesítményére hatást gyakorol. Bizonyos tanulmányok (Chen, 2015; Hu et al., 2009; Parasuraman, 1997) alapján azonban a vevői elégedettség nem garantálja a cégek iránti elkötelezettséget, illetve a fogyasztók megtartását. A terciér szektor általam is vizsgált szegmensének szolgáltatóival szemben az igazmondás a legnagyobb elvárás Medgyesi (2005) elemzése szerint. Mindez magában foglalja a korrekt tájékoztatást, illetve az ehhez kötődő biztonságérzetet, amik azt gondolom a falusi lakosság körében a legmeghatározóbbak. A pénzintézetek iránti bizalom - ami a közelség-távolság tekintetében is releváns - a községekben fellelhető pénzintézetek számának redukálása, így a távolságok növekedése miatt úgy vélem, hogy folyamatosan csökken.

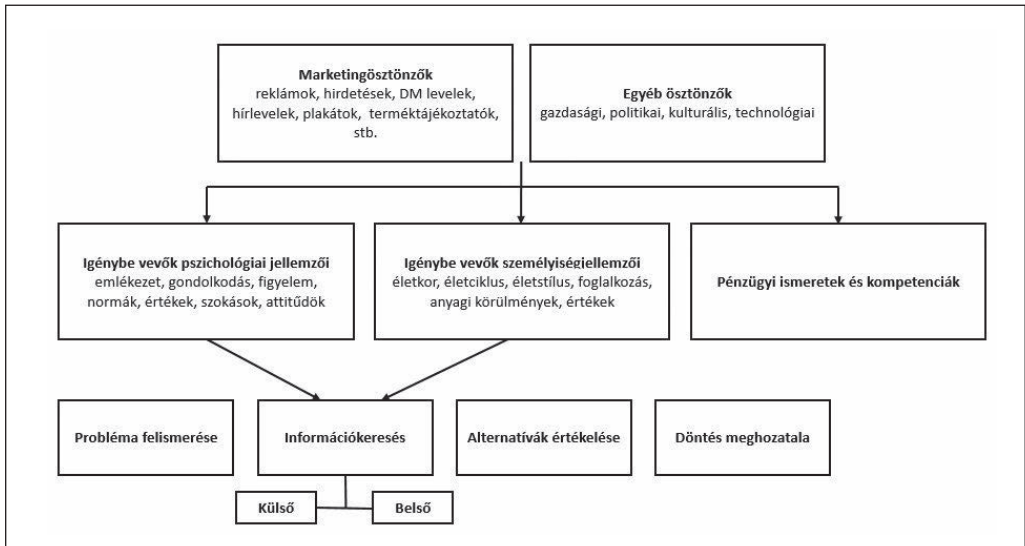
Ennew és munkatársai (2010) kutatási eredményeik alapján megállapították, hogy az

életkor előrehaladtával folyamatosan nő az intézményi bizalom. Fontosnak tartom ezt a megállapítást, habár falvaink többségére manapság az elöregedő jelző a jellemző. Emellett hazánk történetiségéből (pl. világháborúk, rendszerváltás, pénzügyi világválság) adódóan a jelenleg idős korosztály (Baby boom generáció) pénzügyi intézményi bizalma megingott, így azonos, vagy alacsonyabb szintű, mint a fiataloké. Soyeon Shim kiegészítve az előző megállapítást, kutatótársaival végzett vizsgálatai során arra a konklúzióra jutott, hogy a korai gazdasági tapasztalatok elősegítik a pénz használatának az elsajátítását (Shim et al., 2010). Egyetértek kutatási eredményeikkel, azonban a regionális eltéréseket (pl. infrastruktúra, technológia) is figyelembe kell vennünk. A megfelelő tájékozottság elsajátítása ugyanis településenként eltérő feltételekkel valósulhat meg, ami differenciált tudásszintet generál.

Az 1. ábrán láthatjuk Balázs (2013: 21) tanulmányából a pénzügyi szolgáltatásokat igénybevevők magatartásmodelljének egy részletét, melyből úgy vélem megállapítható, hogy lakhelyünk típusa (falú, város) befolyásolja a pénzügyeinkkel összefüggő tevékenységeinket. Pszichológiai- és személyiségjellemzőink ugyanis jelentős mértékben függenek az otthonunkként szolgáló települések gazdasági teljesítményeitől, illetve társadalmi jellemzőiktől. Az információk elérésének módjai sem egyformák, hiszen a személyes kapcsolatok megléte, valamint az online ügyintézés elfogadottsága az 1. ábrán is látható okok (pl. életkor, életstílus, normák, gondolkodás, foglalkozás) miatt eltérők a különböző településtípusokban élők körében.

Módszertan

Korábbi kutatások (Erdősi, 1985; Gál, 2012; Kovács, 2014) már foglalkoztak a szolgáltatásokkal, illetve pénzintézetekkel, érintve az elérhetőségüket jellemző faktorokat. A pénz-



1. ábra

Pénzügyi szolgáltatásokat igénybevevők magatartásmodellje

Forrás: Balázsné (2013: 21)

intézeti ellátottság társadalmi megközelítés alapján történő vizsgálatának azonban csak a teljes lakosságra jutó értékeit elemezték. Véleményem szerint az idősebb korosztályra (legalább 65 évesek) vetített fióksűrűség vizsgálata is érdekes eredményeket tárhat fel előttünk, főként, ha a tömegközlekedési elérhetőséget vesszük a kutatás alapjának. A megfogalmazott indítatásból kiindulva empirikus kutatásom első részeként az említett lakossági szegmensre fókuszálva ismertetem országunk fióksűrűségét (járások szintjén).

A pénzintézeti fiókkal rendelkező települések megközelíthetőségének időtávolság alapján történő feltérképezése fedi le kutatásom második egységét. Jelen tanulmányban a Győr-Moson-Sopron megyei Csornai járás településeinek (34 darab) tanulmányozását tűztem ki célul. Pénzintézeti ellátottságra vonatkozó adatok az Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR) Országos Fejlesztési Tervezés Támogató Információs Rendszerének (TETA) az Intézményellátottságra vonatkozó adatbá-

zisából (POI) származnak. Az adatállomány legfrissebb adatai a 2016-os évhez kötődnek, így eredményeim erre az évre vonatkoztatva kezelendők. Az elérhetőséggel kapcsolatos adatgyűjtésem során pedig igénybe vettem a 2016-os illetékes Volán és MÁV adatokat az adott évben működő buszmegállók és vasútállomások meghatározásához. A Google lokációs lehetőségeit alkalmaztam annak érdekében, hogy a busszal és/vagy vonattal történő elérhetőség időbeli távolságainak ismeretében adatbázisom véglegesíthessem. A következőkben kitérek a már megvalósult elérhetőséghez kötődő kutatások eredményeinek rövid bemutatására, illetve kiegészítem azokat a saját nézőpontom alapján megállapítható novumokkal.

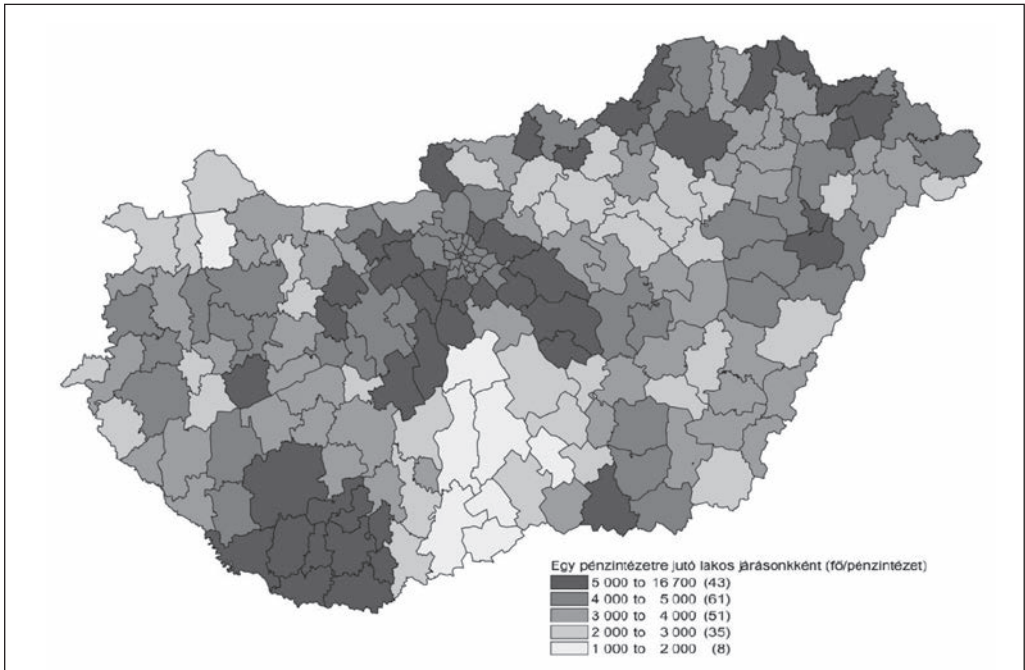
Fióksűrűség

Elsőként a fióksűrűség témakörét szeretném bemutatni a szakirodalomokban már fellelhető kutatások vonatkozásában, hiszen ezek tökéletes alapot adhatnak jelen

tanulmányom empirikus eredményeinek bemutatásához.

A bankfiók hálózatok területi aspektusának vizsgálata Magyarországon körülbelül a 19 és 20. század fordulójáig nyúlik vissza, figyelembe véve a rendszerváltás előtti és utáni helyzetet. Társadalmi megközelítést alkalmazva az elemzések (Gál, 2017; Kovács, 2014; Kovács, 2017) megállapították, hogy az 1990-es években országunkban a pénzügyi szektor – a bankhálózat alacsony hálózati sűrűségének tekintetében is - vitathatatlanul elmaradt a fejlettebb országoktól. A rendszerváltást követően (1996-1998), illetve a 2000-2008 közötti időszakban pedig fiókhálózatépítési „verseny” vette kezdetét, ami túlbanksításhoz vezetett. A fiókhálózat térbeli kiterjedése, így az elérhetőség is javult ugyan, de a hálózati sűrűség (3 220 fő/fiók) még így is jelentősen elmaradt az EU-15 átlagától (1 823 fő/fiók). Az

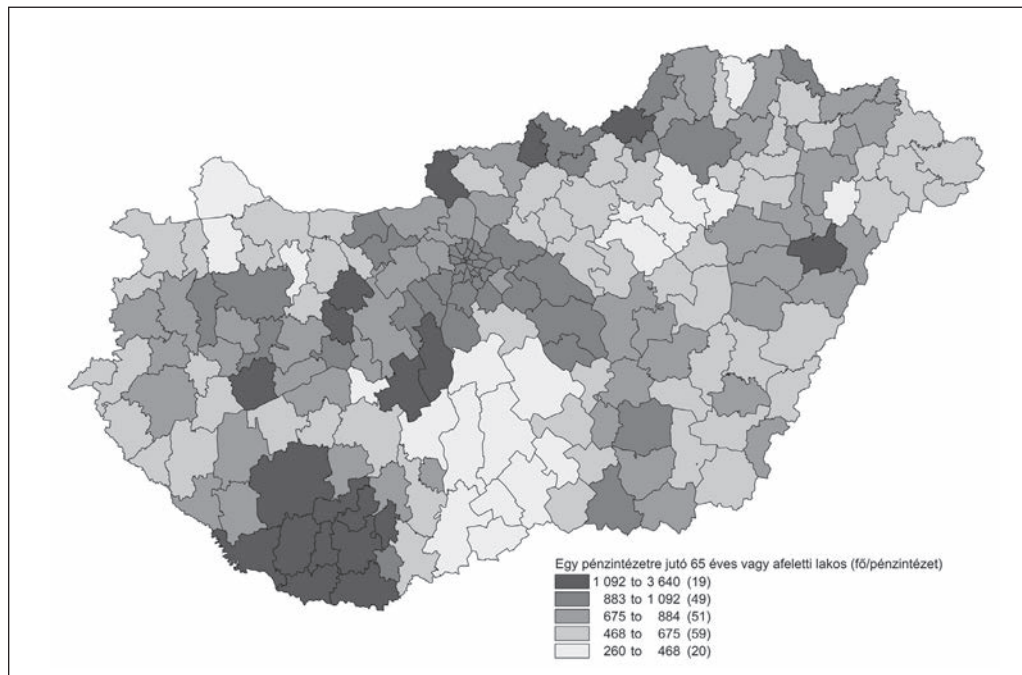
expanzió 2008-ban megállt és azóta fiókhálózat racionalizálás, illetve konszolidáció váltotta fel, mely folyamatok nem csak a kistelepüléseket, hanem a fővárost, valamint a nagyvárosokat is érintették. A legfrisseb eredmények 2015-re vonatkoztathatók, melyek megkülönböztetik a bankok és takarékszövetkezetek általi lefedettséget. Megállapításuk szerint a megyeszékhelyek járásain kívül kizárólag a 10 ezer főnél népesebb településeken képviseltetik magukat nagyobb arányban a kereskedelmi bankok. Az 50 ezer főnél alacsonyabb lélekszámú városok körüli járasok közül pedig csupán néhányra jellemző a bankfiókok magasabb aránya. A kisebb lakosságszámmal jellemezhető járasokra néhány kivételtől eltekintve (Szentgotthárdi, Curgói, Cigándi járás) kizárólagos érvénnyel igaznak találják, hogy a takarékszövetkezeti jelenlét a dominánsabb. A pénzügyi fióksűrűséggel összefüggésben álló legújabb, 2015-ös



2. ábra

Egy pénzügyi fiókra jutó lakosok száma járásonként 2016 (fő/pénzügyi fiók)

Forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés



3. ábra

Egy pénzintézeti fiókra jutó 65 éves, vagy annál idősebb lakosok száma járásonként 2016 (fő/pénzintézet)

Forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés

kutatásokon túllépve, a TeIR adatbázisában elérhető legújabb, 2016-os adatokra alapozva tekinthetjük meg az állandó lakosság egészére és a 65 éves és afeletti lakosságra vonatkoztatott fióksűrűséget az 2. és 3. ábrán. Az összehasonlíthatóság érdekében a térképeknél a fióksűrűséget jellemző értékek (felső 70%, további 7,5%-7,5%) arányain nem változtattam.

A térképek összevetésével feltárhatjuk azokat a településgyűteseket (Baranya megye járásai) melyeknél az idős korosztály magas aránya nem befolyásolja a pénzintézeti jelenlétet. Megyeszékhelyeink járásain (pl. győri járás, szegedi járás, miskolci járás, Budapest vonzáskörzete) ezzel ellentétben alacsonyabb fióksűrűséget tapasztalhatunk a 65 éves és afeletti állandó népesség elemzése esetén. A járásközpontokat is érintő urbanizációs folyamatok egymással párhuzamosan zajlanak, miközben módosítják az érintett települések

demográfiai összetételét. Tagai (2015) előrejelzése alapján az időskorú (65 éves vagy idősebb) népesség aránya 2051-re meghaladja a 30%-ot. Tanulmányában a Dunántúli országrész elkülönülését (gyorsabb előregedését) prognosztizálta, ezáltal kijelölve a jövőbeli szociálpolitikai beavatkozások lehetséges térségi irányait. Azt gondolom, hogy emellett a pénzintézeti fiókok számának racionalizálása (fiókbezárás, összevonás, egységesítés) során is figyelembe kell venni a demográfiai tendenciákat.

Elérhetőség

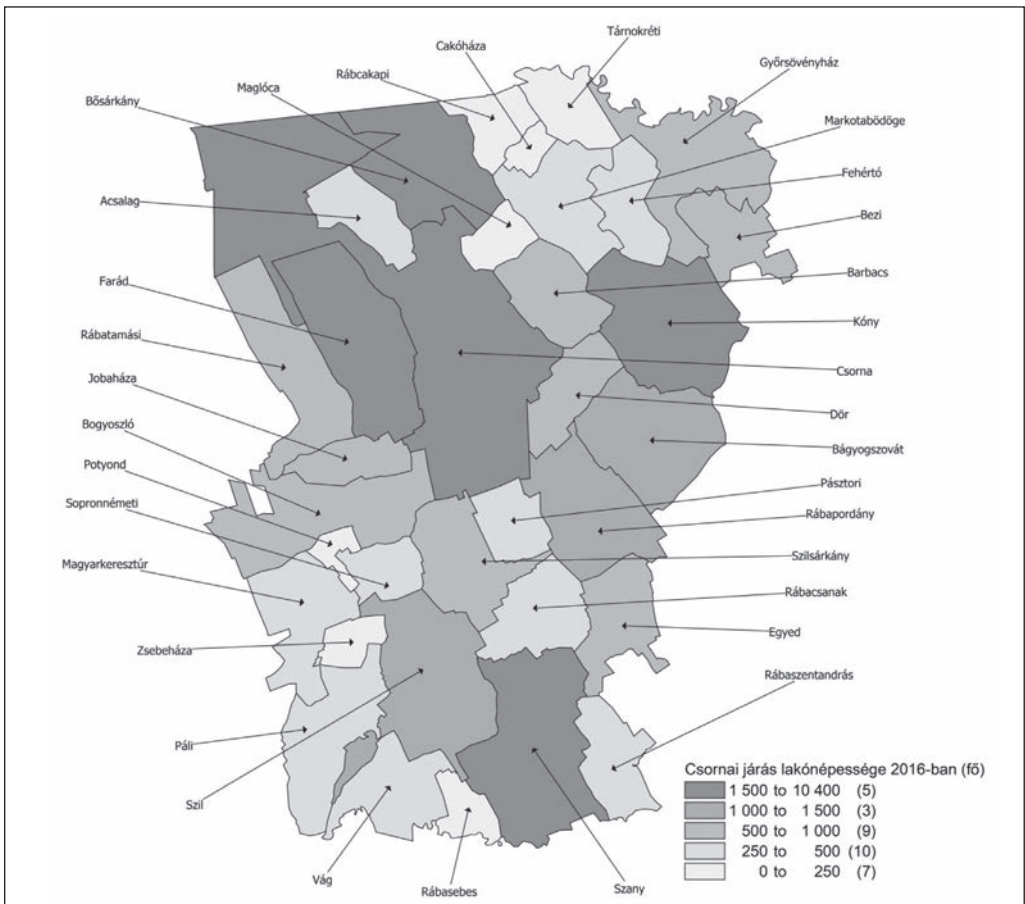
Következő lépésben tekintsük át az elérhetőség kérdéskörét, amit Kovács (2017) a legközelebbi hitelintézet közúti elérhetősége alapján vizsgált Magyarország egészén. Az időtávolság elemzésének köszönhetően arra

a megállapításra jutott, hogy Dunántúl és Észak-Magyarország aprófalvas település-szerkezete, illetve zsáktelepüléseinek a magas száma okozhatja ezen területek pénzügyeinek a lassabb elérhetőségét.

Saját választásom Nyugat-Dunántúlt érinti, mivel a csornai járás (4. ábra) Győr-Moson-Sopron megyében található. Azért döntöttem a településegység (vidéki térség) mellett, mert gazdasági fejlettség (GDP) tekintetében meghatározó régióban és megyében található, illetve csak egyetlen város és 33 falu (4.-5. ábra) sorolható ide. Az észak-nyugati fekvésű

Csorna város, mint járásközpont területi kiterjedése a legnagyobb. A járás lakónépességének egyharmada (10 400 fő) itt összpontosul, ami a centrumkénti funkcionálás egyik jele.

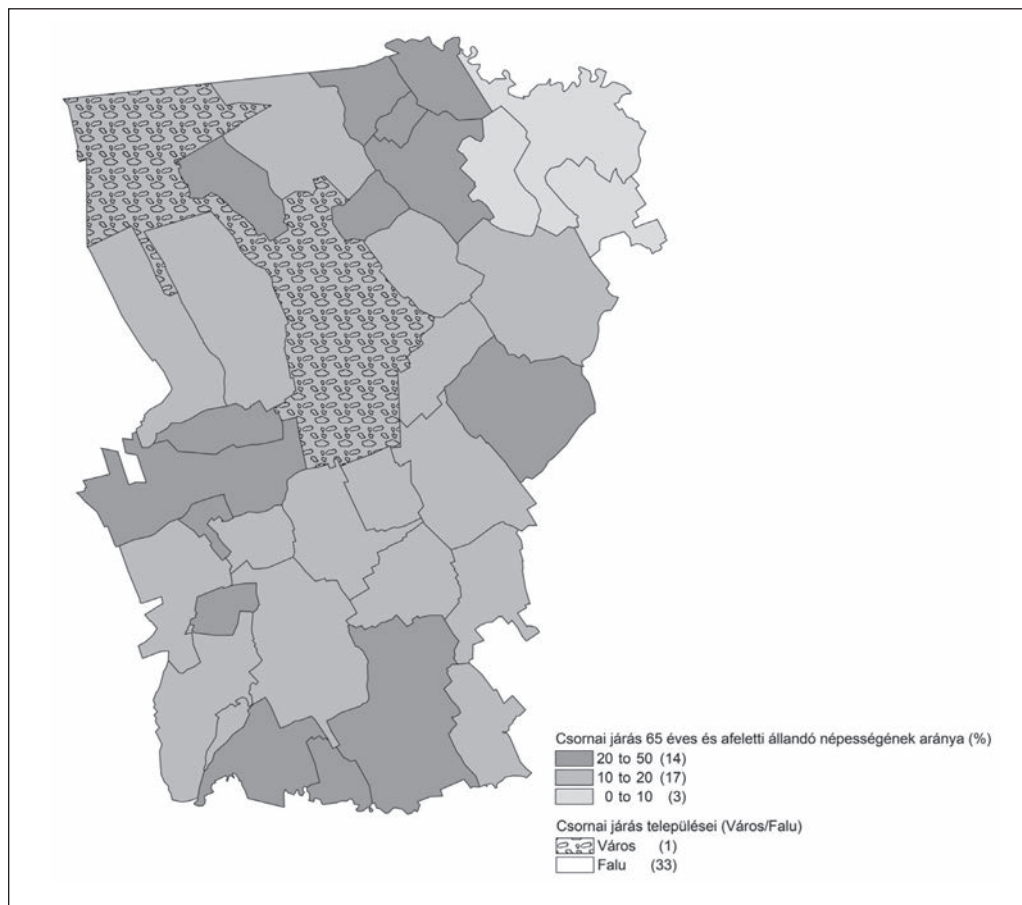
Az 5. ábrán áttekinthetjük a vizsgált járás települési struktúráját (falu/város megoszlás), illetve az ott élő 65 éves, illetve afeletti állandó népesség arányát. A községek túlsúlya miatt idős lakosság tekintetében 21% a települési átlagérték, ami országos viszonylatban (TeIR adatok alapján számolt országos átlag: községek - 16,78%; városok - 17,63%) magasnak tekinthető. Csornához, mint járásközpont



Csornai járás települései és lakónépességük 2016-ban (fő)

Forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés

4. ábra



5. ábra

Csornai járás településszerkezete és 65 éves és afeletti állandó népessége 2016 (%)

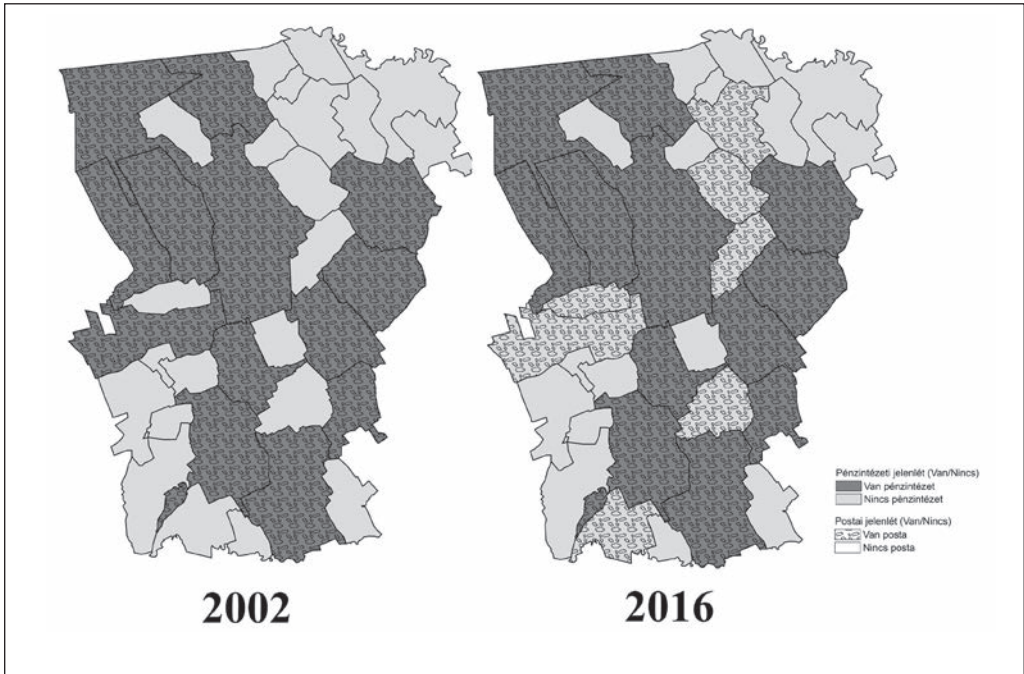
Forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés

a járásszékhelyek átlagánál (18,24%) alacsonyabb érték (17,36%) köthető miközben a legalacsonyabb arányszámmal Szilsárcány (14,17%) jellemezhető.

A TeIR adatai alapján tehát az állandó népesség közel 20%-a 65 éves, vagy afeletti, így a közforgalmú személyszállítás utazási kedvezményeiről szóló kormányrendelet (85/2007) jelenleg hatályos formája értelmében költségmentes utazásra jogosult. Tömegközlekedés szempontjából ezért a Csornai járás jó példaként szolgálhat számunkra. Előljáróban kijelenthető, hogy Horeczki (2013) gazdaság-

történeti kutatásai jelen esetben is helytállóak, miszerint bizonyos funkciók (pl. pénzügyi szolgáltató egységek) a járási központban koncentrálnak. Az általam gyűjtött adatok azonban azt tükrözik, hogy Csorna, mint járásközpont egyetlen vizsgált település számára sem jelenti a tömegközlekedés által leggyorsabban elérhető pénzintézettel rendelkező helységet.

A 6. ábrán láthatjuk, hogy a járás részét képező települések között 2016-ban mindösszesen 11 településen találhattunk pénzintézetet, miközben 23 nem rendelkezett egyetlen banki



6. ábra

Postai és Pénzintézeti ellátottság a Csornai járásban 2002 és 2016 (Van/Nincs)

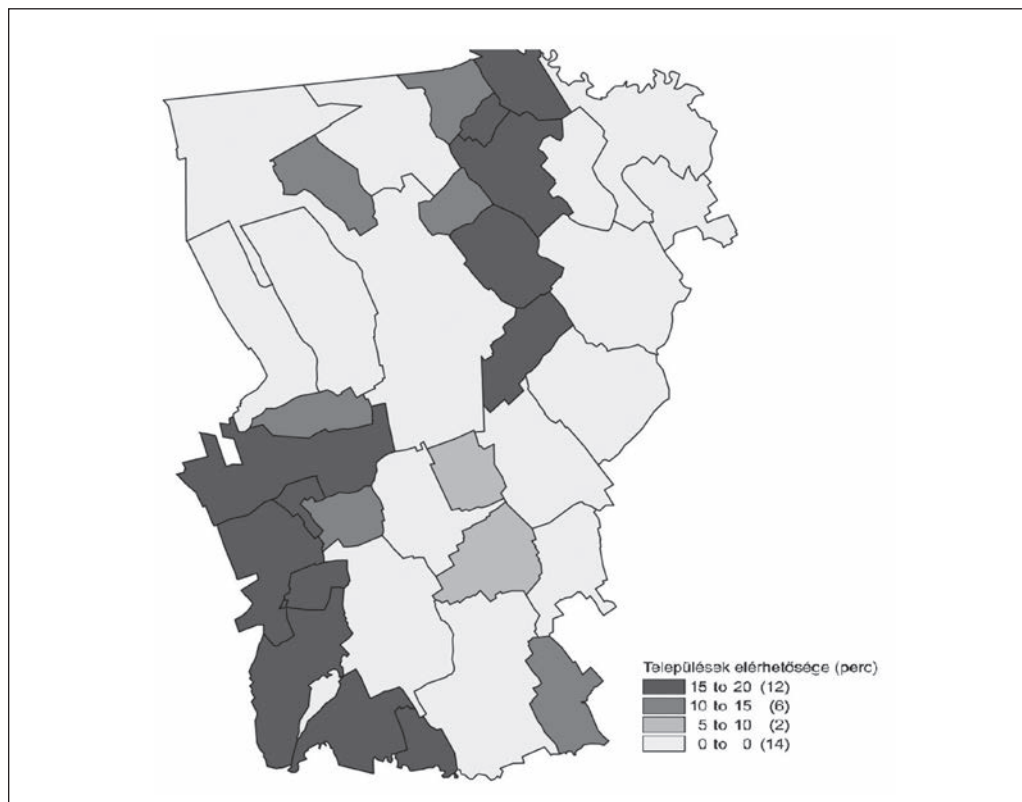
Forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés

és takarékszövetkezeti fiókkal sem. A postai szolgáltatások között szerepel a készpénzfelvétel, mely tranzakciót banktól függetlenül elvégezhetnek az ügyfelek ezekben az intézményekben. A készpénzhez való hozzáférhetőség tekintetében így fontosnak tartottam a postai jelenlét vizsgálatát is, ami azt jelzi számunkra (6. ábra), hogy a járás településeinek közel felében (47%-ában) nehézséget okozhat ez a fajta ügylet. A 2002-es adatok 2016-ossal történő összevetése alapján a postai jelenlétben történtek a legnagyobb változások (6 településsel több rendelkezik postafiókkal), így a készpénzhasználat szintje is javulhatott ezekben a térségekben.

Tömegközlekedési módokat szemszögből busz és/vagy vonatközlekedés által a választott járás minden települése elérhető. Vasútállomással a települések 50%-a rendelkezik, miközben csupán egyetlen településen

(Szil) nem találhatunk buszmegállót (működő vasútállomással azonban rendelkezik). Fontos megemlíteni elemzésem korlátait is, hiszen, mint ahogy azt az 6. ábra is illusztrálja számunkra, a pénzintézettel nem rendelkező települések jelentős része (8 település) a járás határvonalain található. Előfordulhat emiatt, hogy ezen falvak lakói a szomszédos járások szolgáltatásait veszik igénybe, amit jelen kutatás figyelmen kívül hagy. A korábban megfogalmazott vidékfogalom így a járáson belüli településegyüttes(ek)re vonatkoztatható, figyelembe véve, hogy Csorna (város) járásközpontként, mint láttuk, nem feltétel nélküli szolgáltatásokat tömörítő központként kezelendő.

A 7. ábrán áttekinthetők a pénzintézettel rendelkező települések tömegközlekedési eszközökkel (busz, vonat) való megközelíthetőségeinek az időtávolságokra vonatkozó



7. ábra

Pénzintézetek (településközpontok) tömegközlekedés általi elérhetősége 2016 (perc)

Forrás: TelR adatok alapján saját szerkesztés

adatai. Adatbázisom készítésekor a legrövidebb elérési idő meghatározására törekedtem, így elemzésem során meghagytam a busz és vonatközlekedés együttes használatának a lehetőségét. A pénzintézettel rendelkező és nem rendelkező települések egészét tekintve tömegközlekedéssel az átlagos elérési idő 47 perc, ami járás szinten úgy vélem magasnak tekinthető. Az elérhetőség általános problémáinak tekinthetők az infrastruktúra hiányosságai, illetve a települések átlagos lakónépességének (697 fő/falu) országosnál (1 031 fő/falu) és Győr-Moson-Sopron megyeinél (1 085 fő/falu) alacsonyabb szintje. A leggyorsabban elérhető bankkal, vagy takarékszövetkezettel rendelkező településekre fókuszálva 14

percben sikerült meghatároznom az átlagos elérési időt.

A 7. ábrán láthattuk, hogy a legtöbb pénzintézeti fiókkal rendelkező település (12 db) 15-20 perces utazással érhető el, mely időtáv hossza a szomszédos települések közeli mivoltát figyelembe véve a tömegközlekedés, valamint az út- és vasúthálózat hátrányainak tulajdonítható. Bősárkány a legtöbb faluból (6 db) legkönnyebben elérhető település mely pénzintézettel rendelkezik, ami ellentétes a szakirodalmi áttekintésben említett városközpontú centralizáció módozatával. Mindennek az a magyarázata, hogy Bősárkány a Csornai járás egy mikrotérségének (Tóköz: Acsalag, Barbacs, Bezi, Bősárkány, Cakóháza, Fehértó,

Györsövényház, Maglóca, Markotabödöge, Rábcakapi, Tárnokréti) a központja, mivel határmenti településeitől távol esik Csorna. Központi elhelyezkedése, lakosság száma és az általános iskola jelenléte miatt központi szerepe megkérdőjelezhetetlen a térségben. A járásközponttól azonban nem képes elkülönülni, mivel középiskolák, nagyobb bevásárlóközpontok, illetve kórház csak ott található (Talent-Plan 2014). Bősárányra elhelyezkedésének köszönhetően a pénzintézeti fiókok jó megközelíthetősége miatt a pénzügyi szolgáltatások egy központjaként is tekinthetünk a járásban.

Összegzés

A fióksűrűséggel összefüggésben megtudhattuk, hogy a településekre jellemző demográfiai szerkezeteket a pénzintézetek kevésbé veszik figyelembe fiókjuk elhelyezkedésénél. A bizalom azonban úgy vélem, hogy kulcskérdés az idősebb korosztály számára.

Tanulmányom célja ezért a csornai járás településeinek elérhetőségi vizsgálata volt a pénzintézetek aspektusában. A tömegközlekedés vetületével foglalkoztam, mivel korábbi kutatások már felmérték a közúti elérhetőséget. Több okból kifolyólag is érdekesnek tartottam ezt a vizsgálati irányt, mivel a tömegközlekedés(t):

- a 65 éves és afeletti népesség költségmentesen használhatja;
- a személygépkocsival történő közlekedéssel ellentétben kötött;
- közszolgáltatási mivoltából adódóan a buszok nem mindig a legrövidebb útvonalon közlekednek;
- a bizalom kapcsán a személyes ügyintézés egy speciális alternatívája lehet.

Elemzéseim ugyan csak egy járásra terjedtek ki, de ne feledjük, hogy egy magyarországi viszonylatban kiváló gazdasági környezetből (megye, régió) választottam

a vizsgált településegységűttest. Érintettük a vidékre jellemző társadalmi tőke fogalmát, hiszen Fukuyama (1997) szerint a bizalom az együttműködések egyik legfontosabb összetevője. Az egyéneknek, vállalatoknak alkalmazkodniuk kell a lakosság (csoport) erkölcsi szabályaihoz, szem előtt tartva megbízhatóságuk fenntartását. A személyes ügyintézés iránti igény ezért az általam vizsgált települések (városok, falvak) egy specifikumja lehet, ami a társadalmi tőke eltérő szintű/összetételű mivoltából adódik. Csizmadia (2014) az általa meghatározott kapcsolati tőke indikátorkészletét felhasználva a 2011-es népszámlálás eredményeire épített nemre, korra és városrészeire reprezentatív győri elemzést készített. Arra a következtetésre jutott, hogy a pénzintézetek iránti bizalom (mint kapcsolati tőke dimenzió) a legalacsonyabb az intézményi bizalmat illetően. Győrben, megyeszékhely mivoltából kifolyólag, a lakosságnak úgy vélem magasabb bizalmi szintet kellene képviselnie, mint a megyei kisvárosokban, vagy falvakban élőknek, ezért azt gondolom, hogy a Csornai járásban is hasonló tendenciák érvényesülnek. A bizalmatlanságot csökkentő személyes ügyintézés lehetőségének a megteremtése ezért fontos szerepet kapott tanulmányomban.

A pénzügyi szolgáltatások elérhetősége a vállalati és lakossági szféra számára egyaránt kulcsfontosságú. A csornai járás esetében azonban az időtávolság nem a járásközpontnak, hanem egy nagyobb népességű falunak (Bősárány) kedvez. Kovács (2014) eredményei szerint ezen járásban személygépkocsival maximum 10 percn belül elérhető a legközelebbi pénzintézettel rendelkező település. Tanulmányomból (7. ábra) megtudhattuk, hogy tömegközlekedést tekintve átlagosan 14 perc alatt juthatunk el egy ilyen településre, de a legmagasabb érték e tekintetben 20 perc. Érzékelhető tehát, hogy kétszeresére nő az elérési idő az utóbbi esetben, ami a tömegközlekedés hátrányaiból (pl. több megálló, nem a



legrövidebb út) adódik. Igazat adok emellett a Scottish Executiv (2003) azon irányelvének is, miszerint a fontos szolgáltatások (köztük a pénzügyiek is) elérésének nehézségei miatt nem csak a szolgáltatók földrajzi elhelyezkedése okolható, hanem a közlekedési kapcsolatok minősége is.

A vizsgált járás 34 településéből 33 község, így az elérhetőség alternatív megoldásai kapcsán említést érdemelnek a „rurális innovációk”. Mahroum (2007) megfogalmazása szerint az innováció ezen típusa helyi erőforrások (emberi, természeti) beépítésével járul hozzá a vidéki élet javításához gazdasági és/vagy társadalmi értékek megváltoztatásán keresztül. Azt gondolom, hogy ezek az újítások létfontosságúak Magyarország vidéki térségei számára, de az elképzelést kiegészíteném azzal a gondolattal, hogy „rurális innovációk” nem csupán helyi erőforrások bevonásával valósíthatók meg. A közeli városok önkormányzatai, cégei is hozzájárulhatnak bizonyos innovációk (pl. mozgó takarékszövetkezetek) létrehozásához, amik segíthetik a vidéki lakosság életkörülményeinek a javítását.

A falvakban megjelenő innováció is sajátos szerephez juthat e társadalmi jellemvonás tekintetben, amit Szörényiné (2016) kutatási eredményei is bizonyítanak. A falvakban megmutatózó új, életmódjavító megoldások (innovációk) vonatkozásában kiemeli, hogy az itt élő lakosok zártabbak, bizalmatlanabbak, mint az urbánus közegben élők, így bevezetésük együttesen jelent társadalmi és gazdasági kihívást ezeknek a településeknek.

Ismerjük meg röviden a „smart village” kifejezést, mely elképzeléssel Lazic (2018) tanulmányában találkozhatunk. Elgondolása szerint az európai lakosság azon részét érinti ez az idea, akik gyakorlati megoldásokat keresnek az előttük álló kihívások leküzdésére, illetve élni szeretnének a vidéki térségek átalakítását érintő lehetőségekkel. A „smart” kifejezés gyakran digitális technológiák használatát jelenti, viszont a praktikus kivitelezést helyezi előtérbe

a divatossággal szemben. Az európai falvak gyakran élnek ezzel a lehetőséggel, túllépve a falu egzakt meghatározásának gondolkörén. A kezdeményezések helyi szinten zajlanak, de kiterjedhetnek a környező területekre, bevonva más falvakat és kisvárosokat. Véleményem szerint a korábban már említett „mozgó takarékszövetkezetek” ezen innovációk részét képezik (csökkentve a város-falu dichotómiát), elősegítve a bizalmi alapú pénzügyi szolgáltatások nyújtását. A takarékszövetkezetek az innovációik megvalósítása mellett persze szeretnék megőrizni a személyes ügyintézésből származó értékeiket. A mozgó bankok kialakítása azonban idő és erőforrásigényes.

Összességében ezért úgy gondolom, hogy az idősebb korosztály számára a tömegközlekedés megfelelő alternatívát jelenthet a személyes ügyintézésre. Az általam feltárt időráfordítás elfogadható, azonban a települési infrastruktúrán és a tömegközlekedést hátráltató, de módosítható tényezőkön (infrastruktúra minősége, megállók, járatok, utasok száma) mindenképpen javítani kell.

A tanulmány a “Nemzetköziesítés, oktatói, kutatói és hallgatói utánpótlás megteremtése, a tudás és technológiai transzfer fejlesztése, mint az intelligens szakosodás eszközei a Széchenyi István Egyetemen” elnevezésű, EFOP-3.6.1-16-2016-00017 azonosítóval ellátott projekt keretében készült.

Irodalomjegyzék

- Balázné Lendvai Marietta 2013.** A bankmarketing szerepe a pénzügyi kultúra fejlesztésében. Nyugat-magyarországi Egyetem, Széchenyi István Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola, Sopron.
- Banai Ádám–Király Júlia –Nagy Márton 2010.** Az aranykor vége Magyarországon: Külföldi szakmai és lokális tulajdonú bankok – válság előtt és válság után. Közgazdasági Szemle, 57. pp. 105–131.



Beluszky Pál-Sikos T. Tamás 1984. Magyarország falutípusai. Földrajzi értesítő, 33. 1-2. pp. 139-140.

Bajmócy Péter - Balogh András 2002. Aprófalvas településállományunk differenciálódási folyamatai. Földrajzi értesítő, 51. 3-4. pp. 385-405.

Gonda Tibor 2014. A helyi termék turisztikai hasznosítása - a vidékfejlesztés új lehetősége. A falu, 29. 1. pp. 17-23.

Bodor Ákos - Grünhut Zoltán - Horeczki Réka 2017. Városi bizalmatlanság, vidéki bizalom. Esetleg fordítva? - A bizalom és a településtípus összefüggései Európában. Területi statisztika, 20. (57.) 4. pp. 406-421.

Chen, Shu-Ching (2015): Customer value and customer loyalty: Is competition a missing link? Journal of Retailing and Consumer Services, 22. pp. 107-116.

Csizmadia Zoltán 2014. Lokális társas kapcsolatok – a kapcsolati tőke bizonyos formáinak alakulása és meghatározottsága Győrben. Szociológiai szemle, 24. 3. pp. 113-137.

Ennew, Christine – Kharouf, Husni – Sekhon, Harjit (2010): Trust in UK financial services: A longitudinal analysis. Journal of Financial Services Marketing, 16. 1. pp. 65-75.

Enyedi György 1992. Fordulópont előtt a magyar falu. In: Kovács T. (szerk.): Válság és Kiút. Falukonferencia, MTA RKK, Pécs, pp. 10-18.

Erdősi Ferenc 1985. A közlekedés szerepe Szekszárd vonzáskörzetének alakulásában. In Fodor I.-Hajdú Z. (szerk.): Szekszárd vonzáskörzetének vizsgálata, MTA Regionális Kutatások Központja-Dunántúli Tudományos Intézete-Tolna megyei Tanács és Szekszárd Város Tanácsa, Pécs, pp. 61-102.

Fukuyama, Francis 1997. Bizalom. A társadalmi erények és a jólét megteremtése. Európa Könyvkiadó, Budapest

Fürst, Franz - Schürmann, Carsten - Spiekermann, Klaus - Wegener, Michael 2000. The SASI model: Demonstration Examples, Deliverable D15. Berichte aus den Institut

für Raumplanung 51, Universität Dortmund, Institut für Raumplanung, Dortmund

G. Fekete Éva 2000. A siker titkai a kistérségi fejlesztésekben. In: Kovács T. (szerk.): Integrált vidékfejlesztés V. Falukonferencia. MTA RKK, Pécs, pp. 54-62.

Gál Zoltán 2012. A hazai takarékszövetkezeti szektor szerepe a vidék finanszírozásában. Területi statisztika, 15. (52). 5. pp. 337-460.

Gál Zoltán 2017. A magyar bankrendszer fejlődésének két évszázada: helyi bankoktól a globálisan függő bankrendszerig. Közép-európai közlemények, 10. 1. pp. 23-35.

Gould, Peter 1969. Spatial Diffusion, Resource Paper No. 4., Association of American Geographers, Washington

Horeczki Réka 2013. Kisváros – kis érdeklődés – kis kategória? In: Rechnitzer J. – Somlyódy Péter E. – Kovács G. (szerk.): A hely szelleme – a területi fejlesztések lokális dimenziói. Széchenyi István Egyetem, Regionális Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr, pp. 191-196.

Hu, Hsin-Hui Sunny – Kandampully, Jay – Juwaheer, Thanika Devi (2009): Relationships and impacts of service quality, perceived value, customer satisfaction, and image: An empirical study. The Service Industries Journal, 29. 2. pp. 111-125.

Illés Iván 2008. Regionális gazdaságtan – Területfejlesztés. TYPOTEX Kiadó, Budapest. pp. 119-139.

Józsa Klára 2012. A sikertényezők keresése a hazai aprófalvakban kvantitatív módszerek segítségével. A falu. 27. 2. pp. 35-45.

Juhász Pál 2005. A falusi terek gazdasági, társadalmi és politikai gondjairól. Erdélyi Társadalom, 3. 2. pp. 23-42.

Kalmár Péter – Zéman Zoltán – Lukács János 2015. Bankkontrolling marketing szemléletben – alkalmazott statisztika a kontrolling szolgáltatásban. Hitelintézeti szemle, 14. 4. pp. 108-123.

Kovács Dezső 2015. Falusi turizmus Magyarországon - kérdések és dilemmák. Területi statisztika, 55. 6. pp. 592-613.



Kovács S. Zsolt 2014. Elérhetőség és kirekesztés Magyarországon a pénzügyi szolgáltatások aspektusából. Területfejlesztés és innováció, 8. 3. pp. 28-35.

Kovács S. Zsolt 2017. Város-vidék-kapcsolat a magyar pénztévhálózatban. Területi statisztika, 57. 5. pp. 495-511.

Kovács Teréz 1996. Az aprófalvak mezőgazdasága. A falu, 11. 2. pp. 21-24.

Lazic, Andraz 2018. Smart villages. In Neda Skakelja (szerk.): Smart villages revitalising rural services. EU Rural review, No. 26. Publications Office of the European Union, Luxemburg, pp. 6-15.

Lengyel Imre 2003. Verseny és területi fejlődés. JATPress Kiadó, Szeged

Linekker, B. J. – Spence, N. A. 1991. An Accessibility of the Impact of the M25 London Orbital Motorway on Britain. Regional Studies, 26. 1. pp. 31-47.

Linekker, B. J. – Spence, N. A. 1992. Accessibility Measures Compared in an Analysis of the Impact of the M25 London Orbital Motorway on Britain. Environment and Planning 24. 8. pp. 1137-1154.

Mahroum, Sami et al. 2007. Rural Innovation. NESTA, London

Medgyesi Márton 2005. Általános bizalom és a pénzügyi intézményrendszer igénybevétele. In Medgyesi M. – Tóth István Gy. (szerk): Kockázat, bizalom és részvétel a magyar gazdaságban és társadalomban. TÁRKI, Budapest, pp. 133-139.

Miniszterelnökség Irányító Hatóság 2014. Magyarország - Vidékfejlesztési Program 2014-2020

Mohamad Shaharudin, Samsurijan et al. 2017. A Review of the "Urban Village" Concept: An Operational Definition in Malaysia. Geografi, 5. 2. pp. 49-58.

Moizs Attila - Szabó G. Gábor 2012. A szövetkezeti hitelintézetek története, jelenlegi rendszere és sajátosságai Magyarországon. Hitelintézeti szemle, 11. 1. pp. 67-85.

Molnár Csilla - Remenyik Bulcsú 2017. A falusi turizmus helyzete és fejlesztési lehetőségei, Studia Mundi - Economica, 4. 5. pp. 44-59.

Parasuraman, A. (1997): Reflections on gaining competitive advantage through customer value. Journal of the Academy of Marketing Science, 25. 2. pp. 154-161.

Scottish Executive 2003. Scottish Transport Appraisal Guidance Vol. 1.0 HMSO, Edinburgh.

Shim, Soyeon – Barber, Bonnie. L. – Card, Noel A. – Xiao, Jing Jian – Serido, Joyce (2010): Financial Socialization of First-year College Students: The Roles of Parents, Work, and Education. Journal of Youth and Adolescence, 39. 1. pp. 1457-1470.

Szörényiné Kukorelli Irén 2014. Város és vidéke – térkapcsolatok elemzése Győr térségében. In Lados M (szerk.): A gazdaság szerkezet és vonzáskörzet alakulása, Universitas Nonprofit Kft., Győr, pp. 22-48.

Szörényiné Kukorelli Irén 2016. Az innováció szerepe a falvak életében. In: Sikos T. T., Tiner T. (szerk.): Tájak, régiók, települések térben és időben: tanulmánykötet Beluszky Pál 80. születésnapjára. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, pp. 417-428.

Tagai Gergely 2015. Járás népelemzés-előrejelzés 2051-ig. In Czirfusz M. - Hoyk E. - Suvák A. (szerk.): Klímaváltozás - társadalom - gazdaság: Hosszú távú területi folyamatok és trendek Magyarországon. Publikon Kiadó, Pécs pp. 141-166.

Talent-Plan 2014. Bősárány településfejlesztési koncepció. Talent-Plan Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. Győr

Tönnies, Ferninand 1983. Közösség és társadalom. Gondolat, Budapest.

Von Braun, Joachim – Virchow, Detlef 2001. Villages for the Future: Crops, Jobs and Livelihood. Springer Science & Business Media, New York

Zsótér Boglárka – Bauer András 2017. Az intézményi bizalom mint a versenyelőny fogyasztói forrása – A pénzügyi szolgáltatások piacáról szóló, egyetemisták és szüleik körében végzett kutatás eredményei. Vezetéstudomány, 48. 2. pp. 3-14.





Termelő vállalatok áruszállításának alakulása hazai és nemzetközi viszonylatban

Erdei Edina

Bevezetés

A 2008-as gazdasági világválság a nemzetközi áru fuvarozást magával rántotta, így csökkent a nemzetközi kereskedelem, illetve a külföldi befektetések is jelentősen visszaestek. Elsősorban Magyarországon okozott komoly problémákat a válság, mivel hazánk nem volt képes ekkora váltás kezelésére (Karmazin et al., 2013). A válságból kilábalás egyik motorja volt a termelés és a szolgáltatás növekedése, a logisztika és nemzetközi kereskedelem fejlődése (Chikán, 2013).

Hazánk nemzetközi versenyképességét a logisztika jelentős mértékben befolyásolja, hiszen egyre több termelő vállalat csatlakozik a nemzetközi kereskedelem piacához. A hazai vállalkozások közel 8%-a, a külföldi vállalatok pedig körülbelül 24%-a rendelkezett export árbevétellel a 2014-es adatok szerint (Vakhal, 2016). A termelési erőforrások egyik meghatározó tényezője az ellátási lánc megfelelő kialakítása, mely a gazdasági életben önálló ágazatként végzi tevékenységét és nemzetgazdasági részesedésnek több, mint 6%-át adja (Egri, 2017).

Mivel a logisztika a versenyképesség egyik fő

meghatározója, ezért releváns kutatási kérdés annak vizsgálata, hogy a termelékenység változása hogyan befolyásolja a hazai és nemzetközi logisztikai hálózatok kialakítását, az ellátási lánc három fő fajtájának elterjedtségét (közúti, vasúti és folyami, tengeri). A termelő vállalatok beszerzésének és értékesítési tevékenységeinek zavartalan működéshez elengedhetetlen a logisztikai folyamatok összehangolt lebonyolítása (Horváth- Karmazin, 2014).

Célkitűzésem megvizsgálni, hogy a termelési teljesítmény javulása hogyan befolyásolja a termelő vállalatok nemzeti és nemzetközi áruszállítását. Az egyes régiók között az áru tonnánkénti mennyiségének szállításában nagyon nagy különbségek vannak. Az összefüggések feltárására a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) statisztikai adatbázisát használtam fel, melyből 10 Európai Unió tagállamot választottam ki a 2010 és 2017 közötti időszakra vonatkozóan. Az adatok közötti összefüggéseket különböző leíró statisztikai módszerek segítségével elemeztem.

Kutatásom eredménye hatással lehet a termelő vállalatok nemzetközi kapcsolatainak fellendítésére, a termelési és logisztikai stratégiáinak újragondolására.



A termelő vállalatok nemzetközi jelenléte

A nemzetközi üzlet fogalma olyan üzleti tevékenység, amely a szolgáltatások, termékek, erőforrások két vagy több nemzet közötti tranzakciójával foglalkozik (Johanson - Vahlne, 2009). Ez a nemzetközi együttműködés egyáltalán nem azt jelenti, hogy a termelő vállalatoknak külföldön létesítményt kellene létrehozniuk, hanem azt, hogy export tevékenységeikkel kapcsolatot építenek ki a határon túli vállalatokkal. Az export és import tevékenységek hatnak az innovációs tevékenységre és növelik a versenyképességet és az üzleti teljesítményt, amit számos tanulmány alá is támaszt (például Löff-Heshmati, 2002; Kemp et al, 2003; Halpern-Muraközy, 2010; Hashi-Stojcic, 2013).

Feltételezem, hogy a termelő vállalatok azért részesítik előnyben a nemzetközi kapcsolatok kialakítását, hogy ebből nyerjenek valamit: vagy új kihívásokat szeretnének, hiszen a belföldi piacon nincs erre lehetőségük, vagy csak a pusztta túlélés miatt nyitnak a határon túli vállalatok felé (Hitt et al. 2006).

Az EU csupán egyetlen egy dologban jobb, mint a versenytársai, az pedig a makrogazdasági környezet, ami a maastrichti kritériumok betartásának köszönhető. A piacméretben, az innovációban és az üzleti komplexitásban való lemaradása jelentős, továbbá az európai K+F tevékenysége is gyengébb, mint az USA-nak és Japánnak (Vakhal, 2016).

Áruszállítás teljesítményei

Az áru szállítása alatt a termékek helyváltoztatását értjük, ami a társadalmi igények kielégítésére szolgál. A termékek továbbítása ugyanazon mennyiség esetén eltérő lehet attól függően, hogy az adott utas- vagy áruvolumenét milyen távolságra kell szállítani, vagyis a teljesítmény nagysága függ a mennyiségtől

és a távolságtól is, ami a szállítás árutonna-kilométer teljesítményének alapját képezi. A teljesítmény alapján határozzák meg az áruszállítás díját, ami ágazattól függetlenül azonos. A teljesítmények mérésekor a következő változókat vesszük figyelembe (Szegeci – Gerhard, 1985):

Q: áruszállítási volumen tömege (általában tonnában kifejezve),

L: utasszám (fő),

S: szállítási távolság,

T: $Q \cdot S$, árutonna-kilométer,

U: $L \cdot S$, utaskilométer.

Kutatásomban az országok közötti fuvarozás árutonna-kilométer teljesítményét vizsgáltam három szállítási fajta alapján: közút, vasút, folyami és tengeri. A szállítmány nagysága és a fuvarozás gyakorisága befolyásolja az áruszállítás ágazatai közötti választást.

A **közúti áru fuvarozás** egyre meghatározóbb hazánk életében, hiszen a legfelkapottabb fuvarozási fajta, és kihat mind a gazdaságra, mind pedig Magyarország nemzetközi versenyképességére is. Az európai országok számára különösen fontos az együttműködés, így szükséges a jó infrastruktúra és a közlekedési helyzet megteremtése (Karmazin-Tóth, 2016).

Az elmúlt években felvásárlások, összeolvadások tapasztalhatók a közúti fuvarozási piacon. Több szállítmányozással foglalkozó vállalkozás bérleti vagy lízingszerződés keretében használja a fuvarozáshoz szükséges eszközöket, amit a fuvarbevételekből finanszíroz (Oláh et al., 2018).

Magyarországon folyamatosan nő a közúti áruszállítás iránti kereslet, a szállítások közel 70%-a ilyen módon történik. Ennek az lehet az oka, hogy a közúti közlekedés biztosítja a legnagyobb mértékben a mozgási szabadságot. Napjainkra a világon történő darabáruk fuvarozását a konténerek megjelenése leegyszerűsítette, így a szállítás több, mint 70%-a konténerek segítségével zajlik (Nagy-Forgó, 2017).



A közúti áruszállítás egyik legnagyobb előnye, hogy gyorsabb, mint a vasúti és folyami, tengeri áruszállítási mód, a fuvarozás háztól-házig történik, így lehetőség van átrakás nélkül közvetlen módon eljuttatni az árut a vevőnek. A legnagyobb hátránya közé a gépjárművek környezet szennyezését sorolhatjuk. Az áruk szállításának idejét a forgalmi korlátozások, határállomások zsúfoltsága befolyásolja, így a szállítás idejének pontos kiszámítása nem minden esetben lehetséges (Pasaoglu et al, 2016).

Az elmúlt tíz év során hazánk közúti hálózata folyamatos beruházáson és fejlesztésen ment keresztül, az utóbbi években pedig elkezdődött a vasútvonalak korszerűsítése is. Az elszállított árumennyiség a közúton folyamatosan emelkedik, a vasúti fuvarozás esetén ez az arányszám szinte nem változik.

Európai viszonylatban Magyarország **vasúti áruszállítását** vizsgálva a népesség- és területi arányhoz mérten az egyik legelterjedtebb hálózattal rendelkezik. Jelenleg a vasúti infrastruktúra hossza 8000 km, amihez meglehetősen alacsony színvonalú minőségi paraméterek tartoznak (Oláh et al., 2017a). A vasúti hálózat közel 50%-án sebességkorlátozás van érvényben, és fontos pályaszakaszok többvágányúsítására van szükség.

A vasúti áruszállítás versenyképességét a magas használati díj jelentősen rontja, mely meghaladja az összeköltség több, mint 30%-át. Ez az arányszám a közúti áruszállítás esetén 10% alatti. További többletköltséget jelent a rakodóhelyi, pályaudvari, határállomási hozzáférési díjak (Indóház Extra, 2015).

A vasúti fuvarozás esetén nagy tömegű és méretű áruk továbbítása lehetséges, környezetkímélőbb, mint a közúti fuvarozás. A pálya viszont kötött, így nincs háztól-házig történő szállítás, kis távolságon pedig gazdaságta-

lan. Az ár kalkulációja rugalmatlan, továbbá a feladási ponthoz közeli vágány, elágazás szükséges (Oláh et al., 2017b).

Sajnos az évek során nem figyeltünk a vasúti pálya és egyéb kiegészítő infrastruktúra (ilyenek például az állomásépületek) állapotának romlására, így a vasúti fejlettséget nézve az EU-rangsor hátsó negyedében helyezkedünk el (Galambos, 2010).

A **folyami, tengeri áruszállítás** elsősorban az áruk nagy távolságra történő eljuttatását teszi lehetővé különböző földrészek között. Abban az esetben célszerű használni, ha az áruk eljutási ideje viszonylag hosszú lehet. A mozgatott árutömeget és a fuvarozási távolságot figyelembe véve a legnépszerűbb közlekedési ág a tengeri hajózás.

1955-ben írták alá a dunai hajózási vállalatok a Bratislavai Egyezményt, amelyben megállapodtak a vízi fuvarozási feltételekben. Az egyezményt Magyarországon kívül Ausztria, Csehország, Bulgária, Német Szövetségi Köztársaság, a Szovjetunió és Jugoszlávia hajózási vállalatai írták alá. A nemzetközi megállapodást 2000-ben dolgozták ki annak érdekében, hogy a folyami, tengeri fuvarozási jog egész Európában egységesítve legyen és a fuvardíjak az egyes kikötők közötti forgalomra vonatkozóan kerüljenek meghatározásra (Bányai, 2014).

A három vizsgált szállítási mód közül a folyami, tengeri szállításnak a fajlagos energiaigénye és a környezetkárosító hatása a legalacsonyabb, ezért viszonylag olcsó és környezetbarátnak tekinthető ez a szállítási mód. A díjszabásai rugalmasak és minden árufajta szállítására alkalmas a vízi áru fuvarozás. Hátrányai közé sorolhatjuk a termékek hosszú eljutási idejét, akadályozó tényező lehet a túl magas vagy alacsony vízállás, a téli időszakban a jégzajlás, befagyás. A feladó és címzett között közvetlen szállításra nem alkalmas, az áruk többszöri átrakására van szükség (Hollik, 2017).



Termelékenység

Az új évezred olyan technológiai fejlesztéseket hozott (robotika, informatika, kibernetikai rendszerek, biotechnológia), amely megváltoztatta a termelési stratégiákat, így az úgynevezett negyedik ipari forradalom következtében megfelelő szakértelem nélkül nem lehet bekapcsolódni a termelésbe (Erdei et al., 2018).

A termelékenységnek különböző definícióját ismerjük a nemzetközi szakirodalmakból, viszont a gyakorlatban ugyanazt mérik, azaz az egységnyi munkaerőre, időre, költségre, beruházásra stb. jutó hozzáadott értéket. A változók segítségével megkaphatjuk, hogy átlagosan mennyire hatékonyan tud termelni az adott vállalat, gazdaság. Minél több értéket tud létrehozni adott ráfordítás mellett, annál jobb a vállalat versenyképessége. A versenyképesség természetesen nem csak a technológia függvénye, hiszen akkor a környezeti viszonyoktól függetlenül minden vállalat azonos hatékonysággal tudna működni, mivel a technológia bármikor beszerezhető, az eljárások megtanulhatók. A termelékenység függ attól, hogy mely országban működnek a termelő vállalatok, milyen mikro- és makrokörnyezet veszi azokat körbe. Területileg teljesen eltérő gazdasági és társadalmi környezet alakult ki, különböző országokban mások a beruházások, más a munkaerőpiac és mások az előnyök, hátrányok (Nagy et al., 2018).

A legtöbb közgazdasági mutató sajnos a termelő vállalatok esetén nem mérhető, és nem állnak rendelkezésre olyan statisztikák, amik lehetővé tennék a nemzetközi összehasonlítást. A versenyképesség méréséhez fontos lenne, hogy a gazdaságról is pontos információkat kapjunk.

Az elmúlt években nem múló tudományos publikációs lista alapján láthatjuk, hogy a ver-

senyképesség, a logisztikai, a termelés és az Ipar 4.0 a jövőben is az érdeklődés középpontjában marad. Fontos, hogy ezen területek elméleti és gyakorlati irányú fejlesztése tovább folytatódjon.

Anyag és módszer

Kutatásom célja az áru fuvarozással és a termelékenységgel kapcsolatos változások feltárása hazai és nemzetközi (EU tagállamok) viszonylatban. Vizsgálatom a 2010-2017 közötti időszakban 10 országra terjed ki. Elemzésem során negyedéves bontásban vizsgáltam meg a termelő vállalatok által piacra bocsátott termékek mennyiségének változását, majd feltártam, hogy a termelési teljesítmény javulása hogyan befolyásolja az áruszállítás három típusát (közút, vasút és folyami, tengeri szállítás) nemzeti és nemzetközi viszonylatban. Összefoglaltam, hogy a termelő vállalatok esetén az áruszállítás hazai és nemzetközi viszonylatban hogyan alakul, valamint az elmúlt 8 évben hogyan változott a vizsgált országok termelékenysége.

Az adatokat az OECD statisztikai adatbázisból vettem, melynek segítségével pontosabb képet kaphatunk a termelő vállalatok hazai és nemzetközi logisztikai kapcsolatairól, a megváltozott termelékenységről. Az adatbázisból olyan változókat választottam ki, aminek a nyilvántartása évtizedekkel ezelőtt elkezdődött és azt évről-évre frissítik.

Az adatok közötti összefüggéseket különböző leíró statisztikai módszerek segítségével elemeztem. A vizsgált 8 év adatainak elemzésével választ kaphatunk arra a kérdésre, hogy a termelő vállalatok termelékenysége hogyan befolyásolja a szállítmányozásban meghatározott áruk tonnánkénti mennyiségét és a hazai, valamint nemzetközi logisztikai kapcsolatok kialakítását, fejlődését.



Eredmények

Az árutonna-kilométer teljesítmény vizsgálata nemzetközi viszonylatban

Kutatásom során három különböző típusú áruszállításnak (közút, vasút és folyami, tengeri szállítás) az árutonna-kilométer teljesítményét vizsgáltam a következő 10 európai uniós országra vonatkozóan: Ausztria, Dánia, Észtország, Finnország, Franciaország, Luxemburg, Magyarország, Portugália, Svédország, Szlovákia.

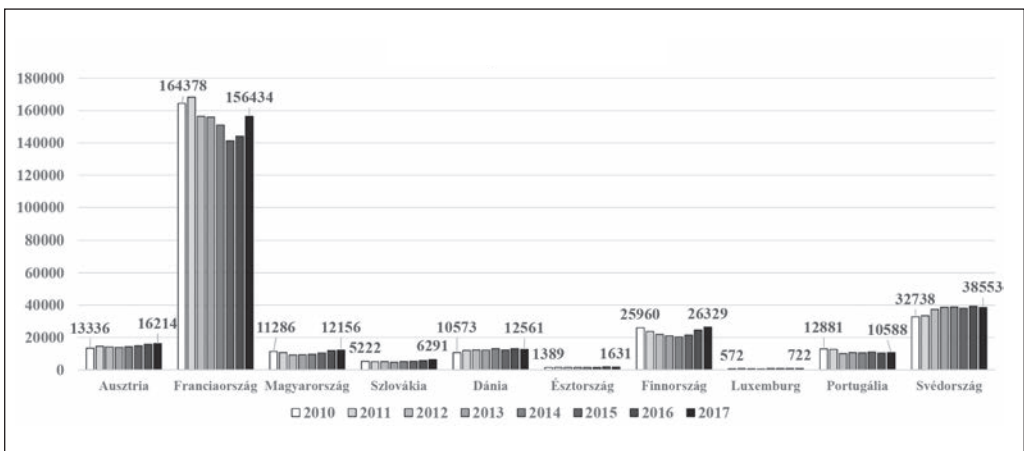
Magyarországon 2009-ben kiteljesedett gazdasági és pénzügyi válságnak köszönhetően a szállított (árutonna-kilométer teljesítményben nyilvántartott) össz mennyiség 2012-ig folyamatosan csökkent. Ezt követően nőtt az áruszállítás jelentősége, hiszen megváltozott a gazdasági környezet, a beruházások száma és az Ipar 4.0-val kapcsolatos fejlesztések is nőtték.

Az OECD statisztikai adatbázisát felhasználva megvizsgáltam a három leggyakoribb szállítási mód által mozgatott áruk tonnánkénti volumenét.

Magyarországon 2017-ben a közúton szál-

lított áruk volumenének a 30%-át mozgatták csak belföldön. Ez az arányszám jellemző még a vizsgált országok közül Észtországra és Portugáliára. Franciaországban és Finnországban a termékek körülbelül 95%-át belföldi áruszállítással juttatják el a felhasználókhoz. Dániában 80%, Ausztriában pedig 63%-át szállítják a termékeknek belföldön. A négy ország a nemzetközi áruszállítással ellentétben a belföldi áruszállításra összpontosít (1. ábra).

A közúti árufuvarozás árutonna-kilométer teljesítményét mind nemzeti, mind pedig nemzetközi viszonylatban elemeztem. A **nemzetközi közúti áruszállítást** tekintve kezdetben (2010) Svédország, majd pedig Finnország mozgatta a legkevesebb árumennyiséget nemzetközi viszonylatban. A 2015-2017-es időszakban Szlovákia nemzetközi árufuvarozása vette fel az adatsor legmagasabb értékét, 2017-ben 29.071 millió árutonna-kilométer teljesítményt (1. ábra). Szlovákia nemzetközi árufuvarozása az elmúlt 8 év alatt 31%-pontosan nőtt, mellyel a növekedés százalékpontos arányát vizsgálva az első helyen áll. A legnagyobb csökkenést (62,34%-pont) Finnország nemzetközi fuvarozása produkálta. A 10 or-



1. ábra

Nemzeti közúti áruszállítás milliő árutonna-kilométer teljesítményben 2010-2017 között

Forrás: Saját szerkesztés az OECD (2018) alapján, 2018.

szág közül csak 4 országban (Magyarország, Szlovákia, Észtország, Portugália) növekedett a nemzetközi áru fuvarozás árutonna-kilométer teljesítménye.

2010-ben Portugália állt a nemzetközi közúti áru fuvarozás első helyén (22.602 millió árutonna-kilométer), amit 2011-ben Szlovákia, majd 2012-ben Magyarország vett át 24.545 millió árutonna-kilométer teljesítményben. A vizsgált évek során Portugáliának a nemzetközi közúti áruszállításai körülbelül 4%-ponttal csökkentek. Az egyes években mindig az átlag felett teljesített Magyarország, Szlovákia, Portugália, mindig átlag alatt pedig Franciaország, Dánia, Észtország, Finnország, Luxemburg és Svédország.

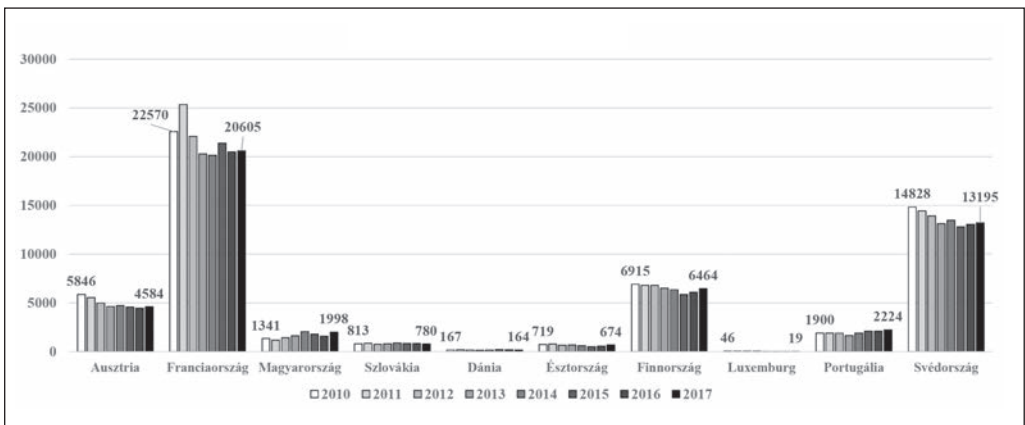
Magyarországnak évről évre nőtt a nemzetközi közúti áru fuvarozásának árutonna-kilométer teljesítménye, kivéve a 2017-es évet, amikor az előző évhez képest 620 millió árutonna-kilométer teljesítménnyel csökkent.

A fenti megállapítások tükrözik a nemzetközi közúti áru fuvarozás teljesítményét. Az egyes országokban csökkent, míg máshol több mint 30%-ponttal emelkedett a volumen, ami a reálgazdasági környezetből eredő kedvező folyamatok hatását mutatja.

A **belföldi közúti fuvarozásban** a vizsgált országok közül Luxemburnak a legkisebb az árutonna-kilométer teljesítmény értéke, Franciaország pedig mindegyik évben az első helyen áll. A belföldi közúti fuvarozás két országtól (Franciaország, Portugália) eltekintve nőtt a 2010-es évhez viszonyítva, ami azt mutatja, hogy az országok a belső árumozgatással fellendítve igyekeznek támogatni a nemzetük gazdaságát.

Ha az átlagos belföldi árutonna-kilométer teljesítményt figyeljük a vizsgált országok esetében, akkor a 2010-2017-es időintervallumot tekintve csak Franciaország és Svédország található mindegyik évben az átlag felett. Ez azt jelenti, hogy a két országban a belföldi fuvarozás jelentős súlyt képvisel a többi országhoz képest. 2017-ben Franciaországban 156.434 millió árutonna-kilométert, Svédországban pedig 38.553 millió árutonna-kilométert teljesített.

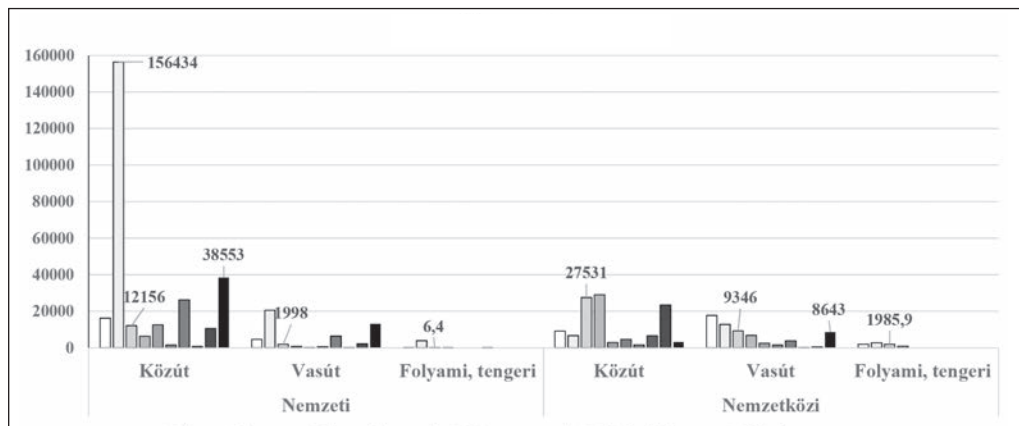
A **nemzeti vasúti hálózat** kihasználtságát, ezáltal a vasúti vágányokon szállított áruk árutonna-kilométer teljesítményét vizsgálva mindegyik évben az első helyen Franciaország található. Ausztria a 10 ország közül a 3. helyen szerepel (4584 millió árutonna-kilométer) 2017-ben (2. ábra).



2. ábra

Nemzeti vasúti áruszállítás millió árutonna-kilométer teljesítményben 2010-2017 között

Forrás: Saját szerkesztés az OECD (2018) alapján, 2018.



3. ábra

Nemzeti és nemzetközi áruszállítás millió árutonna-kilométer teljesítményben 2017-ben a vizsgált országokban

Forrás: Saját szerkesztés az OECD (2018) alapján, 2018

A **nemzetközi vasúti** árutonna-kilométer teljesítményt tekintve Luxemburg van a legutolsó helyen (2. ábra). Ebben az országban nincs megfelelően kiépítve a vasúti hálózat, ezért ezen áruszállítási lehetőség használatának mértéke elhanyagolható. A nemzetközi vasúti áruszállítást elemezve a vizsgált országok közül Ausztria áll a legelső helyen. Ebben az országban teljes mértékben kihasználják a vasút által nyújtotta lehetőségeket, ami az elmúlt években folyamatosan emelkedett. Ausztria a nemzeti vasúti fuvarozás árutonna-kilométer teljesítménye 2017-ben (17.672 millió árutonna-kilométer) jócskán megelőzi a nemzetközi közúti fuvarozás volumenét (9.174 millió árutonna-kilométer) is.

Az elmúlt 8 évben Észtországban, Luxemburgban és Szlovákiában csökkent a nemzeti vasúti áruszállítás, a legnagyobb mértékben pedig Portugáliában emelkedett. Portugália kiemelkedő teljesítményű mind a közúti, mind pedig a vasúti nemzetközi áruszállítás terén. Franciaországban a nemzetközi vasúti hálózat kihasználtsága nagyobb (12.836 millió árutonna-kilométer), mint a közút (6677 millió árutonna-kilométer) a 2017-es évet tekintve.

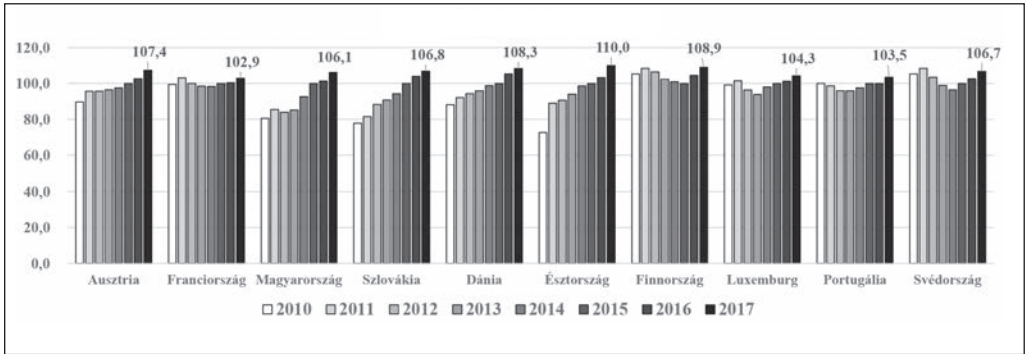
Magyarország nemzetközi vasúti áruszállításának 25%-pontos a növekedése a 2010-es év óta, a közút használatának a növekedése 22%-pont körülire tehető. A nemzetközi folyami, tengeri áruszállításnak a teljesítménye hazánkban kb. 17%-ponttal csökkent.

Szlovákiára inkább a nemzetközi, mint a belföldi vasúti áruszállítás a jellemző, a **belföldi folyami, tengeri áruszállítás** pedig ebben az országban a legalacsonyabb. Értéke 2017-ben csak 1.4 millió árutonna-kilométer teljesítmény volt.

Az OECD adatbázisban a vizsgált 10 ország közül folyami, tengeri áruszállítás esetén a következő országokra volt adat: Ausztria, Franciaország, Magyarország, Szlovákia, Finnország, Luxemburg.

Franciaországban, Ausztriában és Szlovákiában a **nemzetközi folyami, tengeri áruszállítás** árutonna-kilométer teljesítménye lecsökkent, viszont a belföldi teljesítményük az elmúlt 8 évben emelkedett. Szlovákia a folyami, tengeri áruszállításra az utóbbi években kevesebbet összpontosított, körülbelül 20%-kal csökkent annak nemzetközi használata a 2010-es év óta.

Magyarországon a nemzetközi folyami,



4. ábra

A 10 vizsgált ország termelékenységének változása. Bázisév=2015.

Forrás: Saját szerkesztés az OECD (2018) alapján, 2018.

tengeri áruszállítás nőtt az elmúlt években és a belföldi szállítás csökkent. Hazánkban a belföldi folyami áruszállítás 2014-ben volt a legkiemelkedőbb a 13,6 millió árutonna-kilométerrel, ami mára már a 6,4 millió árutonna-kilométert is alig éri el.

Jelenleg is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, viszont az előző évi 2017-es első negyedéhez képest a 2018-as első negyedév mindegyik országban nemzetközi szinten az árutonna-kilométer teljesítmény lecsökkent. A vasúti fuvarozás az összes szállított össz-mennyiségnek csak a 21%-át, míg a közúti fuvarozás körülbelül 75%-át teszi ki.

A három áruszállítási típust vizsgálva 2017-ben nemzeti viszonylatban összesen 340.152,7 árutonna-kilométert szállított, nemzetközi viszonylatban pedig 336.306 millió tonna árut mozgatott meg a 10 ország, körülbelül 8%-kal többet, mind 2010-ben. Az áruszállítás szezonalitása jól megfigyelhető mindegyik időszoron, ami alapján megállapítható, hogy mindegyik évnek a 3. negyedéve a legerősebb az árutonna-kilométert elemezve.

Termelékenység százalékos változása

A 2010-2017-es időszakban a termelő vállalatok termelékenységét elemezve a 10 vizsgált ország közül a közel 40%-pontos növekedést

Észtország produkálta (4. ábra). A termelékenység növekedésével Észtországban körülbelül ugyanolyan arányban nőtt a közúti nemzetközi szállítás árutonna-kilométer teljesítménye, mint a közúti nemzeti áruszállítás. Míg a termelékenység az országban nagyarányban nőtt és a közúti fuvarozás is nemzeti és nemzetközi viszonylatban körülbelül 18%-ponttal (576 millió árutonna-kilométer teljesítmény) növekedett, addig a nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítménye 72%-ponttal (4310 millió árutonna kilométer teljesítmény) csökkent az elmúlt 8 év alatt.

A termelékenység növekedését elemezve a második helyen Szlovákia áll, 30%-pontos növekedéssel 2010-2017 között. A termelékenység növekedésével Szlovákiában nőtt a nemzeti és nemzetközi áruszállítás árutonna-kilométer teljesítménye körülbelül 30%-ponttal, ami 7950 millió árutonna-kilométer teljesítményt jelent. Ez a növekedés csak a közúti áruszállításra vonatkozik, hiszen a vasúti nemzeti és nemzetközi teljesítmény 4%-ponttal csökkent (361 millió árutonna-kilométer teljesítménnyel), a folyami, tengeri teljesítmény pedig nemzetközi szinten 21%-ponttal, nemzeti szinten pedig 65%-ponttal csökkent az elmúlt 8 évre vonatkozóan, ami összességében 256 millió árutonna-kilométer teljesítményt jelent. Ez azt jelenti, hogy a közúti áru fuvarozás nö-



vekedését befolyásolhatja a termelékenység növekedése, valamint a vasúti és a folyami, tengeri áruszállítás csökkenése. Mivel a vasúti és a folyami, tengeri áruszállítás csökkenése jóval kisebb volt, mint a közúti áru fuvarozás árutonna-kilométer teljesítményének növekedése, ezért elmondható, hogy a termelékenység pozitív hatással van az áruszállításra.

Több, mint 25%-pontos növekedés jellemző Magyarországra is, mely befolyásolhatja a közúti, vasúti és folyami, tengeri áruszállítás mennyiségének növekedését nemzeti és nemzetközi viszonylatban. Magyarországon a termelékenységgel együtt a nemzetközi közúti áruszállítás a 8 év alatt 5095 millió árutonna-kilométer teljesítménnyel nőtt, a belföldi közúti áruszállítás pedig csak 870 millió árutonna-kilométer teljesítménnyel. Hazánkban a vasúti nemzetközi (1878 millió) és nemzeti (657 millió) áruszállítás mennyiségi teljesítménye is nőtt. Ez azt mutatja, hogy a termelékenység hazánkban egyértelműen a nemzetközi árutonna-kilométer teljesítményét növelte.

A vizsgált országok közül Svédország termelékenysége nőtt a legkevésbé, mindössze 1,3%-ponttal, ami hatással van az áruszállítás volumenének a változatlanóságára is. Svédországnak a nemzetközi közúti árutonna-kilométer teljesítménye a 8 év alatt 241 tonnával csökkent, viszont a belföldi áruszállítási teljesítménye 5815 tonnával nőtt. Hiába nőtt ilyen arányban a közúti belföldi forgalom, a vasúti áruszállítása 1626 árutonna-kilométer teljesítménnyel csökkent. Ha az elmúlt 8 évet vesszük figyelembe, akkor hasonló gazdasági helyzet jellemző Portugáliára és Finnországra is.

A fenti elemzésből arra következtethetünk, hogy a termelékenység változása befolyásolja az árutonna-kilométer teljesítmény változását, viszont azt nem tudjuk, hogy milyen mértékben, mivel egyidejűleg az áruszállítás fajtái is hatnak egymásra. Ezalatt azt értem, hogy ha a vasúti áruszállítás megváltozik (például

csökken), akkor a közúti áruszállítás is változhat (nöhet). A termelékenység változása önmagában nem határozza meg az áruszállítás fajtáinak (közúti, vasúti és folyami, tengeri) változását.

Következtetések és javaslatok

A termelő vállalatoknak szükségük van nem csak nemzeti, hanem nemzetközi szinten is kapcsolatot tartani a vállalatokkal, mivel a nemzetközi áruszállítás kialakításával és fejlesztésével növelhetik az üzleti teljesítményüket, illetve fenntarthatják a hosszú távú versenyképességüket.

Kutatásom során a termelékenységgel és az áruszállítással kapcsolatos változásokat vizsgáltam meg hazai és uniós termelő vállalatok körében. Összesen 10 országnak a termelő vállalatait elemeztem 2010-2017 közötti időszakban. Elemzésemben kitértem az áruszállítás típusainak (közúti, vasúti és folyami, tengeri) elterjedésére, az árutonna-kilométer teljesítményének mérésére.

Észtországban közel 40%-ponttal nőtt a termelékenység, ami pozitív hatással lehet a közúti szállításra, hiszen nemzeti és nemzetközi viszonylatban megközelítőleg 18%-ponttal nőtt az árutonna-kilométer teljesítmény az elmúlt 8 év során. Ennek ellenére a vasúti áruszállítás teljesítménye 4310 millió árutonna-kilométer teljesítménnyel csökkent.

Magyarországon a termelékenység 25%-pontos növekedésével a nemzetközi közúti és vasúti áruszállítás teljesítménye jelentősen megnőtt a belföldi árutonna-kilométer teljesítményhez képest, ami azt mutatja, hogy hazánkban a változás egyértelműen a nemzetközi teljesítményt növelte.

Megállapításom szerint a termelékenység változása az összes áru forgalmat vizsgálva pozitív hatással van az áruszállításra. A közúti áru fuvarozás növekedését befolyásolhatja a termelékenység növekedése, valamint a vasúti és a folyami, tengeri áruszállítás csökkenése.



Ebből kifolyólag a termelékenység változása befolyásolja az árutonna-kilométer teljesítmény változását, viszont azt nem tudjuk, hogy az egyes áruszállítási típusokra (közúti, vasúti és folyami, tengeri) milyen mértékben van hatással, mivel egyidejűleg az áruszállítás típusai is hatnak egymásra. Az elemzésből az is kiderült, hogy a termelékenység változása az egyes országokban pozitív, más országokban pedig negatív kapcsolatban áll a vasúti áruszállítás alakulásával, ami szintén alátámasztja, hogy az egyes áruszállítási módok alakulása nem csak a termelékenységtől függ.

Az áruszállítás szezonálisága jól megfigyelhető mindegyik időszoron, ami alapján megállapítható, hogy mindegyik évnek a 3. negyedéve a legerősebb az árutonna-kilométert elemezve.

A termelő vállalatok áruszállításának a három módját vizsgálva elmondható, hogy mind hazánkban, mind pedig az Európai Unió vizsgált országaiban az árutonna-kilométer teljesítmény alapján a közúti áruszállítás kihasználtsága a legnagyobb. Ennek az lehet az oka, hogy a közúti közlekedés biztosítja a legnagyobb mértékben a mozgási szabadságot.

“AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK
MINISZTERIUMA ÚNKP-18-3
KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG
PROGRAMJÁNAK TÁMOGATÁSÁVAL
KÉSZÜLT”

Felhasznált irodalom

Bányai, T. (2014): A logisztika alapjai, Budapesti Gazdasági Főiskola

Chikán, A. (2013): Mitől versenyképes a vállalat? Versenyképes vállalat = versenyképes gazdaság című Világgazdaság konferencia, 2013. szeptember 25.

Egri, I. (2017): Logisztikai – termékek- és értékpályák integrációja az élelmiszer-gazdaságban, Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok, 3. évf. 2. sz., pp. 19.

Erdei, E., Popp, J., Oláh, J. (2018): Comparison of time-oriented methods to check manufacturing activities and an examination of their efficiency. *LogForum*, 14(3), 371-386, <http://dx.doi.org/10.17270/J.LOG.2018.290>, <http://www.logforum.net/volume14/issue3>

Galambos, É. (2010): Közlekedéspolitika Magyarországon az uniós elvárások tükrében. *EU Working Papers*. pp. 38-72. http://elib.kkf.hu/ewp_10/2010_2_05.pdf.

Halpern L., Muraközy, B. (2010): Innováció és vállalati teljesítmény Magyarországon.

Közgazdasági Szemle, 57. évf. 4. sz., pp. 293–317.

Hashi, I., Stojcic, N. (2013): The impact of innovation activities on firm performance using

a multi-stage model: Evidence from Community Innovation Survey 4. *Research Policy*, Vol. 42. No. 2. pp. 353–366.

Hitt, M.A., Tihanyi, L., Miller, T., Brian, C. (2006): International diversification: antecedents, outcomes, and moderators. *Journal of Management*, 32, 831-866.

Hollik, Cs. (2017): A kombinált fuvarozás jelenlegi helyzete és jövőbeli lehetőségeinek vizsgálata Magyarországon és az V. korridor lehetőségeiben, *Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok*, 3. évf. 2. sz., pp. 38-42

Horváth A., Karmazin Gy. (2014): Nemzetközi közúti árufuvarozás és szállítmányozás, Akadémiai Kiadó, Budapest

Indóház extra (2015): Vasúti Magazin. Volume 3, pp. 2-7.

Johanson, J., Vahlne, J.-E. (2009): The Uppsala internationalization process model revisited: From liability of foreignness to liability of outsidership, *Journal of International Business Studies* Vol. 40, pp. 1411–1431

Karmazin Gy., Szécsi G., Gál I., Nagy J. (2013): A hazai fuvarozók helyzete és kilátásai Európában. In: Chikán Attila (főszerk.): *Logisztikai Híradó*, XXIII. évfolyam 1. szám, 2013. február. Magyar Logisztikai, Beszerzési



és Készletezési Társaság, Budapest, 38-40. old.
ISSN: 2006-6333

Karmazin Gy., Tóth R. (2016): Az ellátásilánc-menedzsment szervezeti struktúrájának alapjai Logisztika - Informatika - Menedzsment Logisztika- Informatika: (1.) pp. 50-58

Kemp, R. G. M., Folkeringa, M., De Jong, J. P. J., Wubben, E. F. M (2003): Innovation and firm performance. Scales research reports. Zoetermeer: EIM business and policy research. SCALES -paper N200213. <http://www.entrepreneurship-sme.eu/pdf-ez/N200213.pdf>.

Löff, H., Heshmati, A. (2002): Knowledge capital and performance heterogeneity: a firmlevel innovation study. International Journal of Production Economics, Vol. 76. No. 1. pp. 61–85.

Nagy, J., Oláh, J., Erdei, E., Máté, D., Popp, J. (2018): The Role and Impact of Industry 4.0 and the Internet of Things on the Business Strategy of the Value Chain - The Case of Hungary. Sustainability 2018, 10(10), 3491, pp. 25. <https://doi.org/10.3390/su10103491>

Nagy, V., Forgó, B. (2017): Alapítási és működési kihívások a közúti áru fuvarozásban, Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok, 3. évf. 2. sz., pp. 43-47.

Oláh J., Farkas, Gy., Kuti, S., Popp, J. (2017a): A szórt küldeményes vasúti fuvarozás versenyképességének lehetőségei

Magyarországon. Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok, 3. évf. 2. szám, 33-37 oldal.

Oláh, J., Seffen, N., Nobel, T., Popp, J. (2017b): Ranking of Dry Ports in Europe - Benchmarking. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 46(2) 95-100. DOI: <https://doi.org/10.3311/PPtr.11414>. <https://pp.bme.hu/tr/article/view/11414>

Oláh, J., Seffen, N., Nobel, T., Popp, J. (2018): International Characteristics of the Macro-Logistics System of Freight Villages. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 46(4), pp. 194-200. ISSN 1587-3811, <https://pp.bme.hu/tr/article/view/11656>, <https://doi.org/10.3311/PPtr.11656>.

Pasaoglu, G.H., Jones, L., Hill, A., Beaudet, A., Thiel, C. (2016): A system dynamics based market agent model simulating future powertrain technology transition: Scenarios in the EU light duty vehicle road transport sector, Technological Forecasting and Social Change, Vol. 104, March 2016, pp. 133-146.

Szegedi, Z.; Gerhard, S. (1985): Az áruszállítás hatékonyabbá tételének elképzelései az NDK-ban, Egyetemi Szemle, Vol. 7, No. 2, pp. 119-126.

Vakhal, P. (2016): Magyarország versenyképessége – mit és hogyan mérünk?, **Vállalkozók és munkáltatók országos szövetsége**, GpB előadás, 2016.10.05



A DÉL-ALFÖLDI RÉGIÓBAN MŰKÖDŐ MEZŐGAZDASÁGI VÁLLALKOZÁSOK PÉNZÜGYI HELYZETÉNEK ELEMZÉSE

Tóth Róbert – Dr. Túróczi Imre – Dr. Pataki László – Prof. Dr. Zémán Zoltán

A mezőgazdaság területén is jelentős átalakulások mentek végbe az elmúlt másfél évtizedben, amelyekhez kivétel nélkül minden érdekelt félnek alkalmazkodni szükséges, úgymint a mindenkori kormányzatnak, a termelőknek és a végső fogyasztóknak. Azonban napjainkban, és a közeljövőben még jelentősebb tendenciák lesznek megfigyelhetőek az agráriumban. Ez a terület pedig nem más, mint az ipar 4.0., a digitalizáció és a robotizáció, amelyek szoros összhangban vannak a mesterséges intelligenciával (Artificial Intelligence), valamint a szenzortechnológiával (Sensor Technology). Ezen technológiák alkalmazása, a mindennapi működésbe való integrálása azonban a digitális világ felé nyitottságot igényel meg a gazdálkodóktól. A nyitottságon túl a digitális transzformáció teljes üzleti modell váltást is megkövetel a szereplőktől, amelyhez természetesen stabil pénzügyi helyzet, megfelelő stratégiai, és pénzügyi tervezési rendszer, valamint magas gazdasági és pénzügyi kultúra szint szükséges. Cikkünkben ezen területek kapcsolódási pontjaira kívánunk rávilágítani, és konkrét javaslatokat megfogalmazni az agrárium versenyképességének javítása érdekében.

A HAJDÚ-BIHAR MEGYEI TANYAGONDNOKI SZOLGÁLATOKRÓL

Orbán Szabolcs Gergely

A magyar tanyák sajátos életformájukkal Európában egyedülálló településformák, amik évszázadok óta az alföld szerves részét képezik. A tanyán élők helyzete az utóbbi fél évszázadban mindig meglehetősen deprivált volt, hiszen a fenntarthatóság érdekében rengeteg hátráltató körülménnyel kellett az ottlakóknak megküzdeniük, így számuk fokozatosan csökken. A népesség helybentartása melletti küzdelemben a tanyagondnoki szolgáltatás mint alapszolgáltatási forma a mindennapos hátrányok enyhítésének egyfajta módozataként jelenik meg. Tanulmányom elsődleges célja aktuális információk szerzése volt a Hajdú-Bihar megyében található tanyán lakókra vonatkozóan, különösen a tanyagondnoki szolgáltatást igénybe vevők körére és számára, másodsorban pedig arra kerestem a választ, hogy ezen szolgáltatást milyen szervezeti formákban és azon belül milyen arányban biztosítják részükre. A kutatás kapcsán több interjút készítettem egy érintett szakemberrel, míg a területi statisztika számainak alátámasztására az interjúk során megtudott adatokon túl a KSH Helyiségnévtárának komplex statisztikai adatbázisát használtam fel.



A TECHNOLÓGIA FEJLŐDÉSÉNEK ÉS A FOGLALKOZTATOTTSÁG VÁLTOZÁSÁNAK REGIONÁLIS SZINTŰ GAZDASÁGI HATÁSAI

Erdei Edina

A termelési folyamatok technológiája, különösen az ipari termelésé a 21. században rendkívül gyorsan fejlődött. A fogyasztói igények növekedése és gyors változása, az idő alapú verseny előtérbe kerülése, a logisztika és a folyamatszemplélet, a gyorsaság és rugalmasság fontosságát eredményezte. Ebben a versenyben stratégiai fontosságúvá vált a termelés szerepe.

Célkitűzésem megvizsgálni, hogy a gyártásban alkalmazott újszerű eszközök és az emberi erőforrással kapcsolatos változások hogyan befolyásolják az egy főre jutó GDP alakulását. Az összefüggések feltárására a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) adatait használtam fel, mely közel 40 országra vonatkozóan tartalmaz több ezer statisztikai adatot. Vizsgálatom a 2000 és 2017 közötti időszakra terjed ki. Kiemelt figyelmet fordított az Európai Unió tagállamaira, többek között Ausztriára, Franciaországra, Szlovéniára, Hollandiára és Magyarországra. Fontosnak tartottam elemezni országonként a heti átlagos munkaórát, a foglalkoztatottak számát, a minimum bért, a rész- és teljesmunkaidőt, valamint az ország termelékenységét.

Különböző leíró statisztikai módszerek mellett lineáris regressziót alkalmaztam az összegyűjtött adatokra. Az elemzés segítségével azokat a változókat vizsgáltam, melyek előzetes feltételezéseim szerint szignifikáns hatással vannak az egy főre jutó GDP növekedésére.

A KÖZÖS AGRÁRPOLITIKA REFORMJA 2021-2027 KÖZÖTT

Popp József - Lakner Zoltán - Oláh Judit

A gazdaságonként igényelhető közvetlen támogatás összegének maximalizálása azért jelentős kérdés, mert a hazai agrárszektor jövedelmének több mint fele támogatásokból származik. *Magyarország számára a közvetlen kifizetéseket tartalmazó 1. pillérben 4,2%-os, a 2. pilléres vidékfejlesztési forrásokban 15,3%-os csökkenés várható.* A közvetlen támogatások korlátozása a 2014-2020 közötti időszakban elkezdődött, de a kifizetések tervezett visszavágására még nem került sor. A jelenlegi tervezet szerint a termeléstől független és termeléshez kötött támogatás maximuma gazdaságonként évi 60 ezer euró lehet, valamint a 60-100 ezer euró közötti sávban a degresszív elvonás után fennmaradó összeg. Ugyanakkor a mezőgazdasági tevékenységekhez kapcsolódó munkabérek, valamint azok adó- és járulékait – a munkáltatónál jelentkező terheket is – le kell vonni a kalkulált kifizetésekből. Ha a hektáronkénti bruttó munkabér alacsonyabb a hektáronkénti közvetlen kifizetésnél, akkor hatályba léphet a támogatás felső határa a hektáronkénti kifizetés és bruttó munkabér különbségének függvényében. Ellenkező esetben viszont a támogatás felső határának többszöröse lehet a kifizetés a figyelembe vehető bruttó munkabér függvényében. A jelenlegi tervezet gazdaságok támogatási felső határára vonatkozó számításai szerint a kifizetések lépcsőzetes elvonása Magyarországon 1500-1600 gazdaságot érinthat, vagyis háromszor-négyszer többet, mint a 2014-ben.



AZ ÁLLAMHATÁR ÉS A KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA A VIDÉKI TÉRSÉGEKBEN

Dr. Hardi Tamás – Lieszkovszky József Pál

A határtérségek közforgalmú közlekedésének szempontjából kedvezőtlen, hogy nagyon kevés regionális viszonylat létezik, s a törekvések ellenére ezek száma inkább csökkenést mutat, mint növekedést. A határon átnyúló regionális/lokális közlekedési kapcsolatok fejlesztése nem kerülheti meg a tagállamok és a tagállami, az ilyen típusú tömegközlekedésért felelős vállalatok érdekeltté tételét. Látható, hogy ezek a szereplők nem érdekeltek a kérdésben, feladatuk az országban belüli ellátás biztosítása. Az érdekeltté tétel nem feltétlenül azt jelenti, hogy nekik kell biztosítani ezeket a kapcsolatokat, hanem azt, hogy az erre vállalkozó szervezetek kezdeményezéseit támogassák, pl. azzal, hogy a hazai hálózatokba biztosítják a bekapcsolódásukat. Így ez számukra is új utasok megnyerését jelenti. Ez mindenképpen feltételezi, hogy a bevezetendő kapcsolatok kiépítését alapos igényfelmérés és hálózati tervezés előzze meg, hasonlóképpen, mint a belföldi járattervezés esetében, s ne egyedi ötletek alapján dőljön el, hogy hol kerül sor a kapcsolatok kiépítésére. A kereslet oldaláról ugyanakkor szükséges a marketing tevékenység fokozása. A jelenleg létező kapcsolatok alig ismertek a lakosság előtt, az internetes keresőkbe nem épültek be. Létezésük, menetrendjeik csak egyedi információk alapján ismerhetők meg. A növekvő hivatásforgalom mellett fontos a másik oldal vonzóbbá tétele azok számára is, akik eddig nem utaztak át a határon, s a határ túlsóoldalát csak turisztikai céllal keresik fel.

PÉNZINTÉZETEK ELÉRHETŐSÉGI VIZSGÁLATA A CSORNAI JÁRÁS PÉLDÁJÁN KERESZTÜL – TÖMEGKÖZLEKEDÉS ÉS IDŐTÁVOLSÁG

Vinkóczy Tamás

Az elérhetőségre mind regionális, mind földrajzi aspektusában nagyon fontos kérdésként tekintünk a termelő és szolgáltató szektorban egyaránt. Jelen tanulmány a terciér szektor egy speciális szegmensét vizsgálja. A pénzügyi szolgáltatások igénybevételének a lehetőségei ugyanis kulcsfontosságúak a városi és falusi ügyfelek számára egyaránt. Perszonalitásunkból adódóan a bizalom és a személyes kontaktusok szerepe eltérő jelentőséggel bír ezeken a településeken. A községekre jellemző népességfogyás, illetve előregedő lakosság a fiókhálózati racionalizációkkal összefüggésben a pénzügyi szolgáltatások elérhetőségét is befolyásolják. Tanulmányom ezért a 65 éves és ennél idősebb népességet vizsgálva összehasonlítja a teljes népességre vetített fióksűrűségi adatokat az említett szegmensre vonatkozókkal. A pénzügyi fiókok közötti elérhetőségét már több kutató (Gál, 2012; Kovács, 2014; Kovács, 2017) is vizsgálta, így jelen kutatás a tömegközlekedési alternatívák feltérképezését tűzte ki célul. A Csornai járás példáján keresztül bemutatja a személyes ügyintézés érdekében alkalmazható tömegközlekedés nyújtotta lehetőségeket. A járás részét képező települések demográfiai adatainak rövid ismertetése a TeIR adatbázisán alapszik, a szükséges idő adatok pedig a Google lokációs lehetőségeit alkalmazva lettek legyűjtve, majd összevetve a személygépkocsik általi elérhetőséggel. Az összehasonlítást követően alternatív lehetőségek kerülnek megfogalmazásra, mivel a pénzügyintézeteknek sem szabad figyelmen kívül hagynunk az innovációkat.



TERMELŐ VÁLLALATOK ÁRUSZÁLLÍTÁSÁNAK ALAKULÁSA HAZAI ÉS NEMZETKÖZI VISZONYLATBAN

Erdei Edina

Hazánk versenyképességének változása nagyrészt a nemzetközi kapcsolatok kialakulásának köszönhető. A gyorsan változó környezet és az új termelési technológiák alkalmazása miatt a munkaerő-alapú gazdaságok helyett a tudásalapú versenyképesség lép előre. Néhány vállalat intenzív nemzetközi beszerzést folytat, viszont a helyi piacon termel és ad el, más vállalatok pedig az adott országban szereznek be és termelnek, de a nemzetközi piacon értékesítenek. Mivel a termelési hálózatok a külföldi és a magyar vállalatok esetén eltérően alakulnak, ezért fontosnak tartottam elemezni a termelő vállalatok hálózatainak stratégiai kialakítását. Célkitűzésem megvizsgálni, hogy a termelési teljesítmény javulása hogyan befolyásolja a termelő vállalatok nemzeti és nemzetközi áruszállítását. Összefoglalom, hogy a 2010-2017-es időszakban milyen ütemben változott a termelő vállalatok esetén az áruszállítás hazai és nemzetközi viszonylatban, valamint hogyan módosult a termelékenység. Az áruszállításnak három fajtáját vizsgáltam meg: közúti, vasúti és folyami, tengeri. Az összefüggések elemzésére a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) adatait használtam fel. Kutatásom során az adatbázisból 10 Európai Unió tagállam adatait vizsgáltam: Ausztria, Dánia, Észtország, Finnország, Franciaország, Luxemburg, Magyarország, Portugália, Svédország, Szlovákia. Az adatok közötti összefüggéseket különböző leíró statisztikai módszerek segítségével elemeztem. Kutatásom eredménye hatással lehet a termelő vállalatok nemzetközi kapcsolatainak kialakítására és a termelési stratégiáinak újragondolására.

AN ANALYSIS OF THE FINANCIAL SITUATION OF AGRI-BUSINESSES IN THE SOUTHERN GREAT PLAIN REGION, HUNGARY

Tóth Róbert – Dr. Túróczi Imre – Dr. Pataki László – Prof. Dr. Zémán Zoltán

There have been significant changes in agriculture as well over the last one and a half decades and all interested parties, current government, producers and final consumers alike, need to adapt to these changes. However, today and in the near future even more important tendencies are to be seen in agriculture. This is Industry 4.0, digitalisation and robotics, which are closely linked to Artificial Intelligence and Sensor Technology. Using these technologies, their integration into everyday operations requires openness to the digital world from the part of farmers. Besides openness, digital transformation involves actors changing the whole business model, which, naturally, calls for a stable financial situation, appropriate strategic and financial planning systems, and high levels of economic and financial culture. This article aims to highlight the linking points of these areas, and to propose concrete suggestions for improving the competitiveness of agriculture.



ABOUT THE HOMESTEAD SERVICES OF HAJDÚ-BIHAR COUNTY

Orbán Szabolcs Gergely

The Hungarian homesteads are unique forms of settlement with their unique way of life in Europe, which have been an integral part of the Subground for centuries. The situation of those living on the homesteads has always been rather deprived in the last half century, because for the sake of sustainability, the population had to cope with many disadvantages, and their number is gradually decreasing. In the struggle to maintain the population, the homestead service is a form of basic service as a way of alleviating the daily disadvantages. The primary purpose of my study was to obtain current information on the inhabitants of the homesteads in Hajdú-Bihar County, especially among and for those who use the homestead service, and secondly, what proportion of organizational forms and within which services do they provide for them. In connection with the research, I made several interviews with a relevant professional, while I used the complex statistical database of the KSH Helyiségnévtár in support of the regional statistics.

THE REGIONAL ECONOMIC EFFECTS OF THE DEVELOPING TECHNOLOGIES AND THE CHANGING EMPLOYMENT

Erdei Edina

The technology of production processes, especially industrial production, developed extremely rapidly in the 21st century. Growth and rapid change in consumer demand led to the emergence of time-based competition, the importance of logistics and process thinking, speed and flexibility. The role of production in this competition has become strategically important. My goal is to examine how the novel tools used in manufacturing and the changes in human resources affect the evolution of per capita GDP. To illustrate the relationships, I used the data of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), which contains thousands of statistical data for almost 40 countries. My examination covers the period 2000 to 2017. I pay particular attention to the Member States of the European Union, including Austria, France, Slovenia, the Netherlands and Hungary. I considered it important to analyze the average of weekly working hours per country, the number of employees, the minimum wage, part-time and full-time, and the productivity of the country. In addition to various descriptive statistical methods, I applied linear regression to the collected data. Through the analysis, I analyzed the variables that, according to my assumptions, have a significant effect on GDP per capita growth.



COMMON AGRICULTURAL POLICY FOR THE PERIOD 2021-2027

Popp József - Lakner Zoltán - Oláh Judit

Capping the amount of decoupled direct payments available per farm is a major issue because more than half of the income of the Hungarian agricultural sector comes from subsidies. Hungary is expected to see a decrease of 4.2% in direct payments and 15.3% in rural development funds. A compulsory capping of direct payments has started in the 2014-2020 period, but the planned cuts in direct payments for the period 2021-2027 have not yet taken place. Direct payments to farmers will be reduced as of €60,000 and capped for payments above €100,000 per farm. Labour costs will be taken fully into account. If the labour cost deduction is less than the average direct payment per hectare, then the capping will be effective, however, if it is greater than the average direct payment per hectare, then the capping is meaningless. According to the calculations of the current draft a compulsory capping of direct payments in Hungary could affect about 1500-1600 farms, ie three to four times more than in 2014.

ANALYSIS OF FINANCIAL INSTITUTIONS BASED ON A HUNGARIAN (CSORNA DISTRICT) EXAMPLE – PUBLIC TRANSPORT AND TEMPORAL DISTANCE

Vinkóczy Tamás

This paper illustrates the rising importance of the field of accessibility in the regional topic through a Hungarian example. The study examines a special segment of the tertiary sector (financial institutions). The objective of this paper to represent the complexity of the operation of financial services. Opportunities for using them are crucial for both urban and rural customers. The research compares the financial branch density data on the entire population with on the population aged 65 and over'. The study represents, that several Hungarian researchers (Gál, 2012; Kovács, 2014; Kovács, 2017) investigated the accessibility of the financial institutions' branches by road, so this research aimed at mapping public transport (bus and train) alternatives. Through an example of a Hungarian district (Csorna district), it shows the possibilities of public transport for personal administration. The data and information shown in the paper based on the homepage of financial institutions, on Google Maps and on databases of the National Regional Development and Territorial Information System.



THE CONTEXT OF STATE BORDER AND PUBLIC TRANSPORT IN RURAL AREAS

Tamás Hardi PhD - József Pál Lieszkovszky

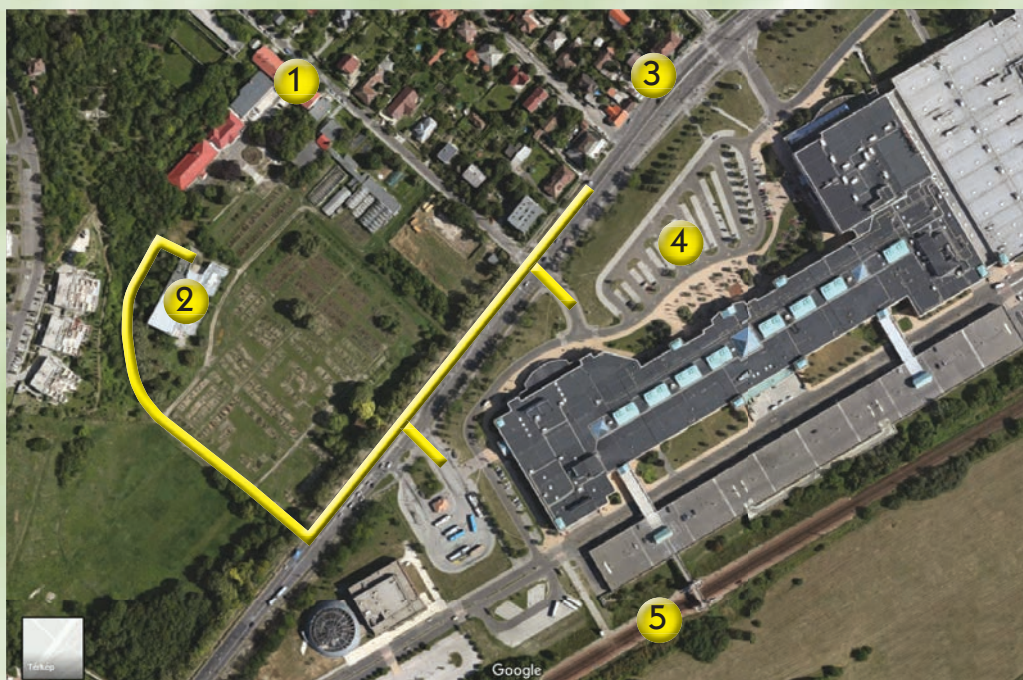
The transport situation of cross-border areas are extremely different in Hungary. In terms of public transport, it is unfavorable that there are very few regional connections and despite the efforts, the number of them are decreasing rather than growing. Most of the cross-border railway lines and side-lines have been closed and dismantled or the passenger traffic has been suspended. In fact, long-distance international rail services have been survived, nevertheless it can be found serious speed-limits on these tracks that they are not worth using them in regional traffic even if they are available. Public transport companies of countries located on both sides of border must have an interest in developing the cross-border public or freight transport connections (eg. these initiatives need to be subsidized by EU funds). Again, the marketing activities also need to be increased.

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORTATION OF GOODS BY MANUFACTURING COMPANIES IN HUNGARY AND INTERNATIONALLY

Erdei Edina

The change in Hungary's competitiveness is largely due to the development of international relations. Due to the rapidly changing environment and the use of new production technologies, knowledge-based competitiveness is advancing instead of labor-based economies. Some companies engage in intense international procurement, but produce and sell on the local market, while other companies buy and produce in the country, but sell on the international market. As the production networks develop differently in the case of foreign and Hungarian companies, I considered it important to analyze the strategic development of the networks of production companies. My goal is to examine how the improvement in production performance affects the national and international transport of production companies. In summary, in the period of 2010-2017, the rate of changes in the production of goods in domestic and international markets has changed, and how productivity has changed. I examined three types of freight: road, rail and river, sea. I used the data of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) to analyze the relationships. In my research I examined the data of 10 European Union Member States from the database: Austria, Denmark, Estonia, Finland, France, Luxembourg, Hungary, Portugal, Sweden, Slovakia.

The relationships between the data were analyzed using different descriptive statistical methods. The result of my research may have an impact on the development of international relations between production companies and the rethinking of their production strategies.



1. Herman Ottó Intézet Nonprofit Kft.
1223 Budapest, Park utca 2.
2. Herman Ottó Konferencia Központ
1223 Budapest, Nagytétényi út 190.
3. Lépcsős utcai buszmegálló:
33, 114, 133E, 138, 150, 213, 214
4. Campona parkoló
5. Budatétény vasútállomás

Intézetünk és a konferencia központ megközelíthető közúton és vasúton egyaránt, tömegközlekedéssel a Móricz Zsigmond körtér, a belváros és Csepel irányából is érkeznek buszok a Lépcsős utca megállóba.

Szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy a személygépkocsival érkezők járműveikkel a szomszédos Campona bevásárlóközpont parkolójában tudnak biztonságosan parkolni, és a térképen jelzett útvonalakon, gyalogosan közelíthetőek meg épületeink!

