

OTDK-DOLGOZAT

Verebélyi Anett

BA

2013

**PASSZÍV SPORTTURIZMUS – A FORMA-1 TURISZTIKAI
SZEREPE MAGYARORSZÁGON**

**PASSIVE SPORTTOURISM – THE ROLE OF FORMULA-1 IN THE
TOURISM OF HUNGARY**

Verebélyi Anett

Kézirat lezárva: 2012. december 17.

Tartalomjegyzék

TÁBLÁZATJEGYZÉK	
ÁBRAJEGYZÉK	
BEVEZETÉS	1
1. A SPORTTURIZMUS	3
1.1. A SPORTTURIZMUS ELMÉLETI HÁTTERE	3
1.2. MAGYARORSZÁG SPORTTURIZMUSÁNAK BEMUTATÁSA	5
1.3. A SPORTRENDEZVÉNYEK TURISZTIKAI HATÁSAI	8
1.3.1. A sportrendezvények közvetlen turisztikai hatásai	8
1.3.2. A sportrendezvények közvetett turisztikai hatásai	9
1.3.3. Nemzetközi sportesemények kedvező turisztikai hatásának erősítése érdekében kiemelt figyelmet érdemlő tényezők/javaslatok	10
2. A FORMULA-1, MINT GLOBÁLIS ESEMÉNY	12
2.1. A FORMULA-1 TÖRTÉNETE	13
2.1.1. Az 1950-es és 1960-as évek	13
2.1.2. Az 1970-es és 1980-as évek	14
2.1.3. Az 1990-es és 2000-es évek	15
2.1.4. A 2010-es évek	16
2.2. NAGYDÍJAK ÉS HELYSZÍNEK	17
2.3. A FORMULA-1 GAZDASÁGI HÁTTERE	18
2.3.1. Költségek.....	18
2.3.2. Bevételek	20
2.3.3. Szponzorok.....	21
2.3.4. Televíziós közvetítések	23
2.4. A FORMULA-1 JÖVŐJE	23
3. FORMULA-1 MAGYARORSZÁGON	26
3.1. A HUNGARORING TÖRTÉNETE.....	26
3.2. A PÁLYA IRÁNYÍTÁSA	30
3.3. JEGYÉRTÉKESÍTÉS	31
3.4. A TELEVÍZIÓS KÖZVETÍTÉS.....	32
3.5. A FORMULA-1 TURISZTIKAI HATÁSA MAGYARORSZÁGRA	33
3.6. A MAGYAR NAGYDÍJ JÖVŐJE	35
3.7. EGYÉB RENDEZVÉNYEK, ESEMÉNYEK, PROGRAMLEHETŐSÉGEK A HUNGARORINGEN.....	36
3.7.1. Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum.....	36

3.7.2.	<i>Hungaroring Adventure Park</i>	36
3.7.3.	<i>Hungaroring Autós Versenyző Iskola</i>	36
3.7.4.	<i>Hungaroring Gokartcentrum</i>	37
3.7.5.	<i>Autós Nyílt Napok</i>	37
3.7.6.	<i>Hungaroring Motorsport Iskola</i>	37
3.7.7.	<i>Motoros Nyílt Napok</i>	37
4.	A FORMA-1 MAGYAR NAGYDÍJ A KÉRDŐÍVEK TÜKRÉBEN	38
4.1.	A KUTATÁS MÓDSZERE	38
4.2.	A KÉRDŐÍVEK ÉRTÉKELÉSE	38
5.	KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK	57
	ÖSSZEGZÉS	60
	IRODALOMJEGYZÉK	61
	MELLÉKLETEK	I

TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. TÁBLÁZAT	JÖVŐBELI LEHETSÉGES NAGYDÍJAK.....	24
2. TÁBLÁZAT	A FORMA-1 IDEJÉRE FOGLALT SZOBÁK MUTATÓSZÁMAI VISZONYÍTVA A TELJES JÚLIUSI HÓNAPHOZ 2011/2012-BEN	34
3. TÁBLÁZAT	A FORMA-1-ES MAGYAR NAGYDÍJ SWOT ELEMZÉSE.....	59

ÁBRAJEGYZÉK

1. ÁBRA: GUISEPPE FARINA VEZETTE GYŐZELEMRE AZ ALFA ROMEO-T AZ 1950-ES BRIT NAGYDÍJON	13
2. ÁBRA: PHIL HILL A „CÁPAORRÚ” FERRARIBAN 1961-BEN	14
3. ÁBRA: A HATKEREKŰ TYRRELL P34 1976-BAN	14
4. ÁBRA: Ayrton Senna 1988-ban a McLarenben.....	15
5. ÁBRA: Fernando Alonso 2006-ban	16
6. ÁBRA: Az élcsapatok 2008-as költségeinek részletezése	19
7. ÁBRA: A csapatok 2008-as összkiadása (milliárd forintban)	19
8. ÁBRA: A csapatok 2012-es összkiadása (milliárd forintban)	20
9. ÁBRA: A válaszadók nem szerinti százalékos eloszlása.....	38
10. ÁBRA: A megkérdezettek életkor szerinti százalékos eloszlása.....	39
11. ÁBRA: A külföldi vendégek lakóhely szerinti százalékos eloszlása (ország).....	39
12. ÁBRA: A belföldi vendégek lakóhely szerinti százalékos aránya (megye)	40
13. ÁBRA: A válaszadók foglalkozás szerinti százalékos eloszlása	41
14. ÁBRA: A válaszadók iskolai végzettség szerinti százalékos aránya	41
15. ÁBRA: A Forma-1 Magyar Nagydíjon megkérdezettek által igénybe vett közlekedési eszközök.....	42
16. ÁBRA: A megkérdezettek kísérőinek százalékos aránya.....	43
17. ÁBRA: A válaszadók által igénybe vett szálláshelyek százalékos megoszlása.....	43
18. ÁBRA: Igénybe vett szálláshelytípusok a megkérdezettek körében	44
19. ÁBRA: A külföldi vendégek tervezett tartózkodási ideje Magyarországon a Forma-1 Magyar Nagydíj hétvégéjén (nap)	44
20. ÁBRA: Kizárólag a Forma-1 céljából Magyarországra érkező külföldi vendégek aránya	45
21. ÁBRA: Igénybe vett vendéglátói szolgáltatások a külföldi megkérdezettek körében	45
22. ÁBRA: Egy főre eső tervezett napi kiadás (euró)	46
23. ÁBRA: Egy főre eső tervezett napi kiadás (forint)	47
24. ÁBRA: A rendelkezésre álló turisztikai információkkal való elégedettség arány	47
25. ÁBRA: A Forma-1-es Magyar Nagydíjon való részvétel gyakorisága a megkérdezett külföldiek körében	48
26. ÁBRA: A Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjén való részvétel gyakorisága a megkérdezett belföldiek körében	48
27. ÁBRA: Igénybe vett programok a Forma-1-es Magyar Nagydíj meglátogatása mellett	49
28. ÁBRA: Budapest turisztikai értékeinek látogatottsági aránya	50
29. ÁBRA: A Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjének eseményein való részvételi arány	51
30. ÁBRA: A magyarországi jegyek ár-érték aránya a válaszadók szerint	51
31. ÁBRA: A Magyar Nagydíj szervezésének elégedettség aránya a megkérdezettek körében.....	52
32. ÁBRA: A helyi szolgáltatások iránti elégedettség százalékos aránya	52
33. ÁBRA: A tervezett visszatérési arány a Magyar Nagydíjra	54
34. ÁBRA: A Magyar Nagydíj iránti érdeklődés aránya 2016 után	54

35. ÁBRA: A GP FEST LÁTOGATOTTSÁGÁNAK SZÁZALÉKOS MEGOSZLÁSA	55
36. ÁBRA: KEDVEZMÉNYEK IGÉNYBEVÉTELÉNEK ARÁNYA A JEGYEK MEGVÁSÁRLÁSA SORÁN A BELFÖLDI VÁLASZADÓK KÖRÉBEN .	56
37. ÁBRA: KÜLFÖLDI NAGYDÍJAKON VALÓ RÉSZVÉTELI ARÁNY.....	56

BEVEZETÉS

Dolgozatom fő témája a Forma-1, mely már több mint 60 éve tölt be fontos szerepet az egész világon. Ennek a nagyszabású sportrendezvénynek hazánk már 26 éve a tagja, hiszen minden évben megrendezik a Magyar Nagydíjat Mogyoródon. A téma aktualitását jelzi, hogy Magyarország 2016-ig biztosan részese lesz a versenysorozatnak. Ennek az eseménynek a megrendezése fontos turisztikai szerepet tölt be Magyarországon, hisz a rendezvény ideje alatt külföldi turisták ezrei jönnek hazánkba. Dolgozatom a Magyarországon megrendezésre kerülő Forma-1-es Magyar Nagydíj turisztikai jelentőségű szerepét és lehetőségeit szeretném bemutatni a passzív sportturizmus oldaláról való megközelítéssel. Dolgozatom célkitűzése, hogy bemutassa a Magyar Nagydíj látogatottságának hazánkra gyakorolt hatását.

Munkám során alkalmaztam szekunder és primer kutatást is. Az elméleti háttérrel három fejezetben mutatom be. Itt kifejtem a sportturizmust, melynek két csoportja van: az aktív, illetve passzív sportturizmus. Miután tisztáztam ezeket a fogalmakat, bemutatom a magyar sportturizmus jellemzőit, valamint a sportesemények turisztikai hatásait, melyen belül vannak közvetlen és közvetett hatások is.

Kitérek a sportág történetére, a gazdasági háttérére; valamint a Forma-1 magyarországi helyzetét is bemutatom. Ezen belül kifejtem a Hungaroring múltját, illetve azt is, hogy hazánk hogyan kapcsolódott be ebbe a világhírű sportrendezvénybe. Vizsgálom továbbá a Forma-1 Magyarországra gyakorolt turisztikai hatásait is.

Primer kutatásom során kérdőíves felmérést végeztem. Ezt tartottam a legcélszerűbbnek, mivel a látogatottságot elemeztem, ezért a rendezvényre érkező mind belföldi, mind külföldi nézőt ilyen formában tudtam kikérdezni. Kétféle kérdőívet készítettem, az egyiket a hazai látogatóknak magyar nyelven, a másikat pedig angol nyelven a magyar versenyhétvégére érkező külföldi vendégeknek.

Munkám során a következő feltevéseket vizsgálom:

- Az igénybe vett szálláshelyek a külföldiek körében népszerűbbek, mint a hazai látogatók esetében.
- A külföldi vendégek a Magyar Nagydíj meglátogatását összekötik más programokkal is.
- A tervezett napi kiadás a külföldi látogatók esetében magasabb, mint a belföldi nézőknél.
- A futam megrendezése Magyarországnak nyereséges.

Dolgozatom témaválasztásának hátterében a Forma-1 iránti érdeklődésem és szeretetem áll. Ezzel a sporttal 11 éve ismerkedtem meg a televízió előtt ülve. Eleinte a szabályokat és a versenyzőket nem ismerve kíváncsian néztem a televízióban egy-egy versenyt, és volt benne valami, ami nagyon megfogott és elbűvölt. Aztán futamról futamra megismertem a pilótákat és a szabályokat is. 2001 óta folyamatosan nézem a közvetítéseket, minden hír nagyon érdekel ezzel a sportággal kapcsolatosan, s a 2001 előtti időszakot könyvekből, újságokból, internetes forrásokból és ismerősöktől szerzett információkból próbálom megismerni, mivel az egy teljesen más korszaka volt az autóversenyzés királykategóriájának. Szerencsére elmondhatom, hogy már többször volt alkalmam az évek alatt kilátogatni a Hungaroringre a Magyar Nagydíj hétvégéjén.

1. A SPORTTURIZMUS

1.1. A SPORTTURIZMUS ELMÉLETI HÁTTERE

Ahhoz, hogy egy sportágról, valamint annak szerepéről és helyéről a turizmusban minél tisztább és átláthatóbb képet kapjunk, meg kell ismerkedni a sportturizmus fogalmi hátterével és felépítésével.

„A sport a test útján nyitja meg a lelket.” (Szent-Györgyi Albert)

A turizmus a sportot olyan tevékenységként definiálja, amely az öröm, az egészség, a társaság vagy a presztízs által motivált önös célt szolgálja. Minden esetben önként és tudatosan üzik vagy kísérik figyelemmel; illetve a mindennapos, szükségszerű mozgásformától eltérő tevékenység a sport. Ugyanakkor a turizmusban olyan vonzerőnek számít, melyet a szakemberek különböző módon alkalmaznak és értékelnek. (Bánhidi, 2007)

A sportturizmusnak még jelenleg nincs olyan „hivatalos” fogalmi rendszere, mely mindenki által elfogadott lenne. A sportturizmust egyes kutatók szűkebben; s vannak, akik tágabban értelmezik. Szűkebb értelemben véve csak az a személy számít sportturistának, akinek az az elsődleges utazási motivációja, hogy valamilyen sporttevékenységet végezzen, tehát aktív résztvevője egy adott sportágnak. A tágabb értelmezés viszont azokat a személyeket is ide sorolja, akik az utazás ideje alatt valamilyen sportot üznek. Mindkét értelmezés közös vonása, hogy azokat az utazásokat, melyeknél konkrétan egy sportesemény megtekintése a cél, tehát passzív résztvevőként vannak jelen az utazók, nem sorolják a sportturizmus témakörébe. Az ilyen típusú utazásokat alkalmanként a rendezvényturizmushoz sorolják. Viszont vannak olyan definíciók, melyek a sportrendezvényen passzívan résztvevőket is sportturistaként tartják számon. (Veingartner, 2009) Mindezt nagyon jól szemlélteti a következő három fogalom, melyre már 2007-ben a Magyar Turizmus Zrt. a szakmai háttéranyagában hivatkozott:

„Nem kereskedelmi célú utazás, melynek célja sporttevékenység végzése vagy annak szemlélése – mindez az otthoni környezettől különböző helyszínen.” (Hall, C.M., 1992.)

„... a sportturizmus azokat az állandó lakóhelytől való elutazásokat tartalmazza, amelyek célja a versenysportban vagy a rekreációs sportban való részvétel vagy azok megtekintése, de lehet célja valamely sporttal kapcsolatos helyi vonzerő megtekintése, mint pl. sportmúzeum, sportstadion, hírességek csarnoka, stb.” (Hudson, S., 2003.)

„Olyan szabadság, amely sporttevékenységet tartalmaz – akár annak szemléltetését, akár annak üzését.” (Weed, M. – Bull., C., 1997.)

(Magyar Turizmus Zrt., 2007b, 3. o.)

Ezeket a fogalmakat nézve, meg lehet állapítani, hogy a sportturizmus és főleg annak fogalmi meghatározása, még jelenleg is formálódik, s a turizmus egy fejlődő ágáról van szó.

A turisták aktivitását tekintve beszélhetünk aktív és passzív sportturizmusról. Mind a kettő turizmusfajta lehet szabadidős és hivatásos turizmus is.

Az aktív sportturizmus minden olyan turisztikai tevékenységet jelent, amelyben az egyén élményszerzési célja, illetve nem rutinszerű mozgása valósul meg a mindennapi térpályán kívül eső térben. Az aktív sportturizmus esetén a turista maga is részt vesz a sporttevékenységben, s a hagyományoshoz képest intenzívebben tölti el az idejét, ilyen például a kerékpározás, lovaglás, túrázás. Az aktív turizmus további két részre bontható, vannak a természeti környezetben (outdoor) vagy a sportlétesítményekben (indoor) végzett sporttevékenységek. Természeti környezetben lehet vadászni vagy kirándulni; a sportlétesítményekben pedig például kosárlabdázni. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)

A hazai lakosság nagyobb része leginkább a természetjárás, a túrázás iránt érdeklődik, de egyre több más aktív tevékenységbe is bekapcsolódnak. Megfigyelhető, hogy ha a rendelkezésre álló szabadidőre és az utazásra szánt jövedelmet évente legalább egyszer egy aktív tevékenységekben gazdag hosszú hétvégére költik el az emberek, akkor az egészségi és mentális állapotuk is javulni fog. A turizmus elsősorban üzlet, minden más funkciója mellett, így vagy az államnak kell nagyobb szerepet vállalnia az infrastruktúra kiépítésében, vagy a jelenleg elit aktív tevékenységek erősödnek meg, melyből a társadalom nagy része kizárva marad. (Michalkó szerk., 2002)

A passzív sportturizmus esetén a turista csak, mint néző vesz részt a sportrendezvényen. Azok a nagyszabású sportesemények, melyek több ezer látogatót vonzanak, gazdasági fellendülést eredményezhetnek, valamint ha a látogatókban elég kedvező benyomást keltett, akkor ez akár a látogatás megismétlésére is ösztönözheti őket. (Szirányi, 2011)

A passzív sportturizmusban résztvevők tovább osztályozhatók utazási céljukat tekintve: tartozhatnak a sportoló (szabadidős- vagy élsportoló) kíséretéhez (pl. edző, orvos, családtag, stb.); céljuk lehet a sporteseményeken való szurkolás; vagy csak egyszerűen a sportlétesítmények látogatása. (Magyar Turizmus Zrt, 2007b)

A Forma-1 esetében a passzív sportturizmus jóval meghatározóbb, mint az aktív, mivel a pilótákon és a tesztpilótákon kívül mindenki csak nézőként szemlélheti ezt a kivételes sportot. A Forma-1 hatalmas tömegeket mozgat meg és így a turisztikai teljesítmények szempontjából is jelentősebbnek tekinthető.

1.2. MAGYARORSZÁG SPORTTURIZMUSÁNAK BEMUTATÁSA

Az 1990-es években lendültek fel Magyarországon a sportturizmust feltáró kutatások. A szakemberek eleinte azt vizsgálták, hogy a sport mennyire játszik nagy szerepet a magyar lakosság utazási szokásaiban, valamint milyen módon járul hozzá a turizmus fejlődéséhez. A Magyar Turizmus Zrt. a 2000-es évtől kapcsolódott be ezekbe a kutatásokba. Leginkább azokra a kérdésekre keresték a választ, hogy az utazókat mennyire érdeklik a különböző sporttevékenységek üdülésük alatt, mennyire gyakran végzik azokat, illetve mennyire vannak megelégedve a kínálattal. Megállapították, hogy a turisták különböző motivációit, igényeit, viselkedését és a kínálat összetételét a sport és a turizmus kapcsolatában négy fő irányzat mentén célszerű részletesebben feltárni. Ez a négy fő trend a turisztikai és szabadidős tevékenységek behatárolását, sporttevékenységi célokat, a fogyasztók részvételét, valamint a vonzerők megismerését foglalja magába. (Bánhidi, 2007)

Hazánkban az 1990-es években játszódó gazdasági és társadalmi változások alaposan átalakították a lakosság korábbi életvitelét, a sporthoz és a rendszeres testgyakorláshoz fűződő elvárásait és szokásait. Az életben megjelenő teljesítménykényszer és versenyhelyzet felerősítette az egyéni gazdasági szükségleteket, a mindennapi élethez szükséges anyagi feltételek biztosítását, a vagyoni javak hajszolását, illetve elég negatívan hatott a szélesebb emberi és társadalmi kapcsolatokra is. A lakosságnak megnövekedett a munkaterhe, eléggé elfáradtak a munkában és inkább a kevesebb anyagi-, energia-, és időbefektetést igénylő szórakozási programokat részesítették előnyben. A közösségi élet teljesen leépült, s ezért a klasszikus tömegsport jelentősen háttérbe szorult. Helyét átvették azok a hivatásszerű, profi versenysportok, melyeket csak egy kis réteg űzött; valamint később az egyéni igényekhez igazított egészségmegőrző sportszolgáltatások is. A technika és a tömegkommunikáció fejlődésének köszönhetően a közvetítések által az esztétikus sportesemények új megközelítésben, de ismét a szórakoztatás lényeges elemeivé váltak. A sport a rendszeresen és tömegesen űzött társadalmi tevékenység szerepéből kilépett és a széles rétegek passzív szemlélőinek vonzó, elsősorban a látványra építő, jól eladható terméké vált. Ez a turizmusban, mint vonzerő, utazási motiváció jelenik meg. (Bánhidi, 2007; Fóris-Bérczes, 2006)

Magyarország sportszerkezetében furcsa torzulás alakult ki. Míg élsportolóink egymás után nyerik az érmeket és érnek el egyre nagyobb és nagyobb sikereket, addig a magyar lakosság egy egészen kis része mozog rendszeresen. A magyarok újabb európai csúcsokat döntenek az állandó szorongás, stressz, valamint depresszió és az ezek elűzésére szolgáló dohányzás és alkoholfogyasztás során jelentkező súlyos betegségekben. (WHO Europe, 2006)

A Magyar Turizmus Zrt. 2007-ben végzett felméréséből kiderül, hogy a felnőtt lakosság 16%-a végez heti rendszerességgel valamilyen sporttevékenységet. Ez a számadat nagyon alacsonynak számít, főleg azt megnézve, hogy ez heti szinten kétszer fél óra mozgást jelent. A felnőttek összesen 9%-a sportol.

Ugyanakkor az viszont biztató, hogy jelenleg a nem sportolók 38%-a szeretne változtatni életvitelén és döntött amellett, hogy belekezd valamilyen sportnak a gyakorlásába. A cél természetesen az, hogy minél több embert vonjanak be a szabadidősportba. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b) E cél minél hatékonyabb elérése miatt a 2007 nyarán elfogadott Nemzeti Sportstratégia rövid, illetve hosszú távú célkitűzéseiben is e téren fogalmaztak meg változásokat.

A stratégia legfontosabb elve, hogy a versenysportok mellett, a lakosság körében a testmozgás az életük részévé váljon. A jövőkép fő elképzelése, hogy Magyarország sportnemzet maradjon és emellett jóval szélesebb réteget bevonva a társadalomból, rövid időn belül „sportoló nemzetté” váljon. Fontos nézőpontváltás, hogy a sportot, mint eszközt említi a stratégia, mely segít az egészségmegőrzésben, a nevelésben, a közösségfejlesztésben és a személyiségépítésben is. Nagyon fontos a sporthoz szükséges infrastruktúra megteremtése, a meglévő sportlétesítmények kibővítése, modernizálása, fejlesztése, azok jogi és intézményi hátterének biztosítása. A támogatások jelentősen fellendítenék a sport iránti igényt, a sportesemények számát, és így a magyar sportturizmus növekedését is elősegítenék. (Országgyűlés, 2007)

A Magyar Turizmus Zrt. 2007-2008-as marketingelméletének fő pontjai között szerepelt a turisztikai ország-kép fejlesztése, az arculat aktualizálása, a marketingkommunikációs eszközök összehangolása, a rendelkezésre álló források szakszerű felhasználása és a szakmai partnerségi viszonyok eredményességének növelése a sportturizmus fellendítésének céljából. A belföldi kommunikáció egyik jelentős pontja az eseményturizmus, mely magába foglalja a jelentős események megrendezésében és népszerűsítésében való aktív közreműködést a Magyar Turizmus Zrt. részéről. (Magyar Turizmus Zrt., 2007a)

A Magyar Turizmus Zrt. 2007-ben megjelent egy kiadvány „Tematikus szakmai háttéranyag – Sport turizmus” címmel, melyben elkészítették a magyar sportturizmus SWOT analízisét, mely a következő jellemzőket tartalmazza:

Erősségek:

- kedvező földrajzi helyzet
- táj változatossága és szépsége
- a magyar „sport” nemzet
- növekvő érdeklődés sporttevékenységek iránt mind belföldön, mind külföldön
- növekvő igény a szabadidő természetes környezetben való eltöltésére
- a szolgáltatás árszínvonala
- kitűnő ár-minőség arány
- kisebb hiányosságoktól eltekintve a szakmai személyzet felkészültsége
- a külföldiekben kialakult Magyarország-kép

Gyengeségek:

- idegenforgalmi és marketing szaktudás hiánya
- nyelvtudás hiánya
- biztosítások megoldatlansága
- a szakmában tapasztalható összefogás hiánya
- kiegészítő programok hiánya
- nem piacorientált termék és kommunikáció
- elégtelen kommunikáció külföldön

Lehetőségek:

- Magyarországon megrendezendő világversenyek, nemzetközi tornák/kupák
- országos rendezésű, külföld-belföld részére egyaránt vonzóerővel rendelkező sportesemények szervezése (pl. futóversenyek)
- napjainkban egyre erősödő „egészségtudatosság”, amelynek a helyes táplálkozás mellett a mozgás, a sport az alapja
- belföldi turizmus élénkítése
- turisztikai szezon nyújtása
- összekapcsolva más turisztikai termékekkel kínálati csomagokat kialakítva növelhető a tartózkodási idő

- központi támogatások, pályázatok
- a vidéki élet megismertetéseinek lehetősége

Veszélyek:

- létesítmények és szükséges infrastruktúra hiánya
 - marketing és kommunikációs tevékenység alacsony költségvetés miatti fejletlensége
- (Magyar Turizmus Zrt., 2007b, 5. o.)

1.3. A SPORTRENDEZVÉNYEK TURISZTIKAI HATÁSAI

Magyarország időnként vagy mondhatni évről évre otthont ad a különböző sportágaknak, ezek jelentős európai, illetve világversenyek. Nagyon fontos az adott sportág életében, ha Magyarország nyeri el a rendezési jogot. Ilyen volt pl. 2011-ben a Szegeden megrendezésre kerülő kajak-kenu világbajnokság, vagy az IIHF divízió I-es jégkorong világbajnokság Budapesten. Ez komoly elismerést jelent a sportolóinknak, a sportvezetőknek és azoknak, akik szeretik a sportágat. A sportrendezvényeknek eltérő nagyságú turisztikai hatásai vannak. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)

1.3.1. A sportrendezvények közvetlen turisztikai hatásai

A közvetlen turisztikai hatásokat további két csoportra lehet osztani. Vannak a sporteseményen résztvevőktől és vannak a sporteseményre érkező látogatóktól származó hatások. Az egyik oldalon a résztvevőktől származó turisztikai hatások állnak. Ilyen hatásokkal valamennyi nemzetközi szintű sportesemény rendelkezik, hiszen az ilyen rendezvényekre a világ számos pontjáról érkeznek sportolók, kísérők hazánkba, akik valamilyen turisztikai szolgáltatást feltétlenül igénybe vesznek, mint pl. szálloda, étkezés, közlekedés. Egy nemzetközi sportrendezvény lehet akármilyen kicsi, a fogadóterület turizmusát mindenképpen fellendíti, a bevételt megnöveli, meghosszabbítja a szezont és még arra is tökéletes, hogy az addig kevésbé ismert vidéki helyszíneket bevonja a turizmusba. Magától értetődően, ha nagyobb a sportesemény, akkor magasabb lesz a résztvevők száma, ezzel pedig a közvetlen turisztikai bevételek is megnőnek.

A másik oldalon pedig a látogatók állnak. Ők azok, akik a közvetlen turisztikai hatás nagyságában meghatározó szerepet játszanak. Tehát lényeges, hogy a sportesemény mennyi vendéget, szurkolót, újságírókat vonz. Vannak a látogatottságot tekintve kimagasló eredményeket elért versenyek, ilyen pl. a Foci VB, Forma-1, Olimpia. Viszont egy esemény vonzerejét sok tényező befolyásolhatja:

- A sportesemény rangja; pl. kontinensviadal vagy világbajnokság
- A szurkolók aktivitása aszerint, hogy mennyire hajlandóak elutazni egy adott sportág rajongói akár külföldre is, csak azért, hogy élőben láthassák kedvenc sporteseményüket.
- A sportág típusa szerint vannak népszerűbb, élőben izgalmasabb sportágak (pl. foci, hoki, atlétika); és vannak olyanok, melyeket sokan néznek ugyan, de főként televízió keresztül; s ezek a helyszínre is kevesebb látogatót vonzanak.
- A verseny helyszíne az alapján, hogy mennyire megközelíthető. Megfigyelhető, hogy azokból az országokból, melyek a helyszínhez a legközelebb vannak, mindig többen érkeznek.
- A résztvevő nemzetek összetétele szerint, ha egy ország egy adott sportágban sikereket ért el, sokkal szívesebben utaznak a csapattal a rajongók a különböző versenyekre. Hazánk esetében a vízilabda a legjobb példa erre.

Mindezeket a szempontokat figyelembe véve lehet eldönteni, hogy egy sportesemény magyarországi megrendezéséből mekkora lenne a közvetlen turisztikai bevétel. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)

1.3.2. A sportrendezvények közvetett turisztikai hatásai

A marketingtevékenység ahhoz, hogy egy turisztikai termék nemzetközi szinten versenyképes legyen, egyre inkább nélkülözhetetlenné és nagyon fontos tényezővé válik. A komoly sportesemények a sportolók mellett a hazai vonzerőket is központba állítják, s ez hatalmas reklámlehetőséget jelent. Két sportrendezvény között itt is számottevő a különbség, mivel vannak olyan nemzetközi versenyek, melyeknek óriási a visszhangja a sajtóban, s vannak olyanok, amelyekről alig párt sort írnak az újságok. Ezek a különbségek annak tudhatók be, hogy egy adott sportág mennyire népszerű, valamint, hogy milyen a verseny színvonala, gyakorisága.

A televíziós közvetítések jelentik a legjelentősebb reklámeszközt egy sporteseménynek. Több millió néző ismerheti meg egy adott verseny helyszínét pusztán azzal, hogy nézi a TV-t az otthonában, köszönhetően annak, hogy napjában többször jelentkeznek be onnan, illetve kisfilmeket vetítenek le róluk. Egyes sportrendezvények kapcsán pedig a nyitó- és záróünnepségek, a fogadó ország számára lehetőséget adnak arra, hogy megismertessék a nézőkkel a saját kultúrájukat, művészetüket.

Az írott sajtóban megjelent hírek a versenyeken kívül a helyszínről, a szervezés színvonaláról és a versenyek körülményeiről tudósítanak.

Vannak egyéb közvetett turisztikai hatások is. Egy sikeresen megrendezett versenyt követően a sportrendezvény szervezőin kívül a kongresszusszervezők figyelmét is Magyarország felé fordítja a nemzetközi szervezetek elismerése. A fogadó ország lakosságának számára az, hogy versenyt rendezhetnek, nagy büszkeséget jelent. Bár vannak kivételek, pl. Bahreinben 2011-ben és 2012-ben a helyi lakosok fellázkodtak az ellen, hogy Forma-1-es nagydíjat rendezzenek hazájukban.

Egyéb hatás még, hogy a sporteseményen résztvevők később magánemberként visszatérhetnek a verseny helyszínére. Valamint egy-egy sportesemény kapcsán szezonális munkahelyek jöhetnek létre. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)

1.3.3. Nemzetközi sportesemények kedvező turisztikai hatásának erősítése érdekében kiemelt figyelmet érdemlő tényezők/javaslatok

- A nagyobb sportrendezvények számára kialakított létesítmények nagy területet és jó megközelíthetőséget igényelnek. (Hoffmann szerk., 2000)
- A versenyre érkező látogatók számában korlátot jelenthet az, hogy nincs kellő mennyiségű szálláshely a verseny helyszínén. Ilyenkor figyelni kell arra, hogy az adott helyszínen, illetve attól 50-80 km-es távolságban legyen megfelelő számú szálláshely. Szükségesek még továbbá éttermek és egyéb turisztikai létesítmények is. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)
- Egy-egy nagyobb sportesemény sikeréhez rendkívül jó szervezői képességre van szükség. A turizmusnak egy külön kategóriáját jelenti az a csoport, mely egy konkrét időpontban megrendezendő eseményhez köthető. A motiváció teljesen változatos lehet, legyen szó akár koncertekről, fesztiválokról, de jelen esetben sporteseményről, autóversenyről, olimpiáról. Ezek a rendezvények rengeteg embert vonzanak, sok esetben csak egy-két napra. A létesítményeknél mégis úgy kell számolni, hogy azok egész évben használhatóak legyenek és akkor is bevételeket hozzanak. (Hoffmann szerk., 2000)
- Egy sportesemény el is riaszthatja azokat a személyeket, akik egyéb céllal utaznának az adott desztinációba, mivel nem kedvelik a zsúfoltságot vagy félnek a megnövekedett szállodai áraktól.
- A negatív sajtóhírek még akkor is megjelenhetnek a sportrendezvényről, ha teljesen zökkenőmentes volt a szervezés.

- Megemelkedhet a bűncselekmények száma, mint a lopás, rongálás, autófeltörés. Ennek elkerülése érdekében a rendőri jelenlétet meg kell erősíteni a verseny helyszínén, s ez a látogatók számára is nagy biztonságérzetet nyújt.
- A rendezvényen megjelenő szolgáltatók visszaélései miatt pedig fokozni kell a fogyasztóvédelmi ellenőrzéseket. (Magyar Turizmus Zrt., 2007b)

2. A FORMULA-1, MINT GLOBÁLIS ESEMÉNY

A világon a legszervezettebb és a legújabb csúcstechnikát felvonultató globális eseménysorozatnak a Forma-1-et tekinthetjük. Sok ország felfedezte a versenyben rejlő gazdasági lehetőségeket, valamint a részvétellel járó nemzetközi ismertség és elismertség elérésének egyik leghatékonyabb módját. Jelenleg is számos rendezésre alkalmas pálya várja, hogy ebbe az előkelő társaságba tartozzon, és további pályák állnak építés alatt. Évek óta folyamatos túljelentkezés figyelhető meg. Még úgy is, hogy a rendezés a résztvevő országoknak hatalmas áldozatvállalással, a szervezőknek pedig hibátlan, világszínvonalú munkával jár, ahol akár egy-egy tévedés a versenyrendezési lehetőséget kockáztatja. (www.hungaroring.hu)

A Formula-1, melyet magyarul rendszerint Forma-1-nek nevezünk (rövidítve: F1), az autóversenyzés legmagasabb kategóriája. A foci mellett a másik nagyon jelentős, világszintű sportág. Csak egy egész kis része a népességnek nem találkozott semmilyen formában ezzel a sporttal. Tekintélyes hírnevét méltán érdemelte ki. Nem csoda, ha majd minden ország harcol azért, hogy futamot rendezhessen. Hiszen, ha egy ilyen neves sportágnak a részesei lehetnek, akkor az az országnak is rendkívül hasznos és előnyére válik. Elég csak a turizmusra vagy a marketingre gondolni.

A Forma-1-ben az FIA (Nemzetközi Automobil Szövetség) határozza meg a szabályokat, melynek jelenlegi elnöke Jean Todt. Ez a versenysorozat több Grand Prix-ből (nagydíjból) áll. A versenyeket több millióan követik figyelemmel a televízión keresztül, vagy a lelátókon ülve. A világ több mint kétszáz országában közvetítik a futamokat. Idén a 63. Forma-1-es szezon zajlik. A F1 Európában indult útjára, de egyre jobban előtérbe kerülnek az ázsiai országok, s évről évre új pályát avatnak a nagy kontinensen. 1986 óta Magyarország is részese ennek a csodálatos sportágnak, s idén már 27. alkalommal rendezték meg a Magyar Nagydíjat. A Forma-1 a világ egyik legdrágább sportága. A legnagyobb befolyása a brit Bernie Ecclestone-nak van, aki a FOM (Formula One Management) elnöke.

2012-ben tizenkét csapat 24 versenyzője méri össze tudását; s először fordul elő, hogy hat világbajnok egyszerre szerepel egy idényben. Tizenkét nemzet pilótája vesz részt idén a versenysorozatban.

2.1. A FORMA-1 TÖRTÉNETE

Az első autók megépítését hamarosan követte a versenyek megrendezése. 1906-ban Franciaországban tartották meg az első nagydíjat. Ezt a versenyt a Renault színeiben egy magyar ember, Szisz Ferenc nyerte meg, aztán ezt sorra követte a többi nagydíj. Az I. világháború alatt szünetelt az autóversenyzés, majd ezt követően újjáéledt a versengés.

1925-ben megnyílt Belgiumban Spa-Francorchamps. Egészen a II. világháborúig folytak versenyek, amikor is megint szüneteltették ezt a fajta sportot, s amikor a szünet véget ért, akkor kezdtek el egy világbajnokság létrehozásán gondolkodni.

1946-ban megalakult az FIA. 1947-ben pedig megszületett az első 1-es számú szabály, az első 1-es formula, azaz a Forma-1. Ekkor nevezték először így a korábbi Grand Prix formulának nevezett előírást. (Bethlen- Hegedűs szerk., 2008)

Az első F1-es versenyt egy II. világháborús repülőtéren, Silverstone-ban rendezték meg 1950. május 13-án. Ez a Brit Nagydíj volt a legelső világbajnoki futam az Forma-1 történetében.



1. ábra Giuseppe Farina vezette győzelemre az Alfa Romeot az 1950-es Brit Nagydíjon

Forrás: www.yallaf1.com/1950-world-championship

2.1.1. Az 1950-es és 1960-as évek

Eleinte az autók keskeny, mintázott gumibroncsokkal voltak felszerelve. Az elkövetkező években változtattak a kocsikon, s bevezették a két és fél literes – kompresszorral 750 cm³-es – motorokat. Két tragédia miatt felvetődött a kérdés, hogy mennyire éri meg autóversenyt rendezni. Az első balesetben Alberto Ascari veszítette életét, aki egy próbakörre vittel el barátja Lanciáját Monzában a Supercortemaggiore verseny előtt, de sajnos soha nem fejezte be azt a kört. A másik tragédia Le Mans-ban, a 24 órás márka világbajnokság versenyén történt. Ott Pierre Levegh Mercedesé ütközött, s felrobbanva a nézők közé zuhant, s megölt közel kétszáz embert. Habár ezek a katasztrófák nem Forma-1-es világbaj-

nokságon történtek, mégis az egész sportág jövőjére kihatottak, a biztonság sokkal fontosabbá vált.

Ezért az 1960-as évek elején kifejlesztették a karcsú, „szivar” alakú karosszériákat, ezek voltak az úgynevezett monocoque, azaz önhordó karosszériák. Az ekkori versenyautók 220 lóerősek voltak. A '60-as évek végén jelentek meg a reklámok a sportágban. 1967-re a pilóták biztonsága érdekében tűzbiztos ruhákat terveztek, ám a következő év ennek ellenére a tragikus évek közé sorolt be. Életét veszttette Jim Clark (egy számára érdektelen Forma-2-es versenyen a Nürburgringen), Mike Spence, Ludovico Scarfiotti és Jo Schlesser. Négyük közül csak Schlesser halt meg Forma-1-es futamon.



2. ábra Phil Hill a „cápaorrú” Ferrariban 1961-ben

Forrás: www.totalcar.hu

2.1.2. Az 1970-es és 1980-as évek

Következtek az 1970-es évek, amikor is az évtized elején volt az olajárrobbanás, s ekkor sokan az autóversenyzés elég közeli végét jósolták. Létrejött a FOCA, a Forma-1-es konstruktőrök szövetsége, majd megalakult a versenyzők érdekvédelmi szervezete, mely a pályák biztonsági intézkedéseit is ellenőrizte.



3. ábra A hatkerekű Tyrrell P34 1976-ban

Forrás: <http://www.f1passion.it/2011/12/f1-tyrrell-p34-la-sei-ruote/>

A '70-es évek végén és a '80-as évek elején sok technikai újítás került ebbe a sportba. Előtérbe kerültek a szívóhatású autók, melyek egyedi alvázkiképzésükkel nagy leszorí-

tó erőt eredményeztek, így nagyobb sebességet értek el a kanyarokban. 1976-1977-ben pedig hatkerekű autóval versenyzett a Tyrrell-csapat. (Lásd 3. ábra)

Ezeket a technikai ötleteket hamar betiltották. 1977-től a Renault bevezette a turbómotorokat, de csak 1983-tól váltak dominánssá. 1000 lóerő körüli volt a teljesítményük, s a szívómotoros autókat teljes mértékben háttérbe szorították. (Moldován szerk., 1986) 1989-től viszont betiltották a turbófeltöltők használatát, s minden csapat visszaállt a szívómotorok használatára.



4. ábra Ayrton Senna 1988-ban a McLarenben

Forrás: <http://formula.hu/hirek/153/383/71388/a-mclaren-10-magyarorszagi-gyozelme>

2.1.3. Az 1990-es és 2000-es évek

Az 1990-es évek elején lehetett elektronikus segédeszközöket használni, mint pl. a kipörgetés gátló, az ABS (Anti-lock Braking System - Blokkolásgátló fékrendszer) vagy az aktív felfüggesztést. Mindezeket 1994-re betiltották. 1994-ben a San Marinó-i Nagydíjon, az ún. „fekete hétvégén” két pilóta vesztette életét: Roland Ratzenberger és Ayrton Senna. A biztonsági előírásokat fokozatosan szigorították. Az autók teljesítményét 750-ről 650 lóerőre csökkentették, a Ferrari V12-es motorját V10-esre cserélte. Ezzel mintha nem is történt volna változás, 750 lóerős teljesítményt tudtak elérni.

A 2000-es évek a Ferrari diadalmenetével indult, öt egymást követő évben lettek világbajnokok. Az FIA rengeteg szabálmódosítást hozott, főként annak érdekében, hogy ne váljon unalmassá a F1, ismét élvezetes legyen a nézőknek, s ne mindig csak egy csapat nyerjen. Az FIA többek között betiltotta a csapatutasítást is. 2003-ban megváltoztatták a pontrendszert, az első hat pilóta helyett már az első nyolc helyezett kapott pontot.

A Ferrari és Michael Schumacher sikersorozata egészen 2005-ig tartott, amikor a spanyol Fernando Alonso a Renault volánja mögött minden idők akkori legfiatalabb világbajnoka lett, s ezzel megszakította a Ferrari menetelését. 2006 végén Schumacher visszavonult és ez a rajongók körében is változásokat eredményezett, mivel a sok

Schumacher szurkoló már nem ment el személyesen a versenyekre, mondván a kedvencük már nem tagja a mezőnynek.



5. ábra Fernando Alonso 2006-ban

Forrás: <http://members.home.nl/formule1.isnummer1.nl/f1/fotos.html>

2006-tól a V10-es motorról áttértek a V8-asra. 2007-re csupán a Bridgestone maradt a gumiszállító. 2007-ben és 2009-ben hatalmas botrányoktól volt hangos a sajtó. 2007-ben kémkedéssel vádolták a McLarent, ami igaznak bizonyult, s ki is zárták a pontversenyből a csapatot. 2008-ban pedig a Renault manipulálta a szingapúri verseny végeredményét, mely 2009-ben robbant ki. Mindkét botrány erősen beszennyezte a F1 hírnevét. 2008-tól betiltották a kipörgés gátlókat. A gazdasági válság miatt pedig minden csapatnak lentebb helyezték a költségplafont. 2009-től újra slick, vagyis sima felületű gumikat használtak. (Izsányi, 2010)

2.1.4. A 2010-es évek

Ez az évtized egy meglepetés csapat sikerével indult, két egymást követő évet is a Red Bull nyert, a német Sebastian Vettel, aki elnyerte a legfiatalabb világbajnoki pilóta címet Fernando Alonsótól. 2010-től ismét megváltozott a pontrendszer, s már az első tíz helyezett kapott pontot, de a pontszámokat is módosították. A korábbi 10-8-6-5-4-3-2-1 pontozást felváltotta a 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1-es rendszer. Az év szenzációja az volt, hogy a német Michael Schumacher visszatért. Ez rengeteg rajongót hozott vissza a sportba. Betiltották ez évtől a futam alatti tankolást. A Bridgestone kivonult és helyét a Pirelli vette át. Az FIA engedélyezte a DRS (Drag Reduction System – Légellenállás csökkentő rendszer) használatát. A csapatok sok modern fejlesztéssel próbálkoztak, de az FIA 2011-re betiltotta ezeket, ilyen volt pl. a dupla diffúzor, az ún. F-csatorna és az állítható első szárny. (Izsányi, 2011) A diffúzor a Forma-1-es autók padlólemezének végéhez csatlakozik. Az eszköz a haladó autó alá kerülő levegő elvezetéséért felel, ezáltal a szívóhatás mér-

tékét szabályozza, vagyis nagyban ettől függ, hogy milyen lesz a versenygép tapadása. (www.silvermike.blog.hu)

2012-ben a fő változások: az FIA betiltotta a radikális motorvezérlési beállításokat, s még a szezon előtt a reaktív futóművet is. Az orrkúp bármely pontjának magasságát 550 milliméterben határozták meg, hogy oldalról a másikkal ütközve ne tegyen kárt a versenyzőkben, emiatt érdekes lépcsős orra lett a kocsiknak. (Izsányi, 2012) Ezeknek a változásoknak köszönhetően az év első felében úgy tűnt, hogy megtört a Red Bull győzelmi sorozata, és megelőzték az egy évtizeddel korábbi állapotot. A Red Bull azonban az idény második felére megerősödött és ismét a győzelemért harcolnak.

A szezon előtt a legfontosabb eseménynek a csapatok érdekvédelmi szervezetének, vagyis a FOTA-nak (Formula One Teams Association) szétszakadása számított. (Izsányi, 2012)

2.2. NAGYDÍJAK ÉS HELYSZÍNEK

1950 óta rengeteg nagydíjat rendeztek már meg, a világ mindegyik kontinensén (az Antarktisz kivételével) járt már ez a sportág. Jellemző, hogy egyre több és több verseny alkot egy szezont. Amíg 1950-ben összesen hét futamot rendeztek, addig 2012-ben már húszat. Európából indult, s mára az egész világot behálózza. Történelme során Európában rendezték a legtöbb versenyt, azonban az utóbbi években Ázsia is előretört. Idén nyolc-nyolc versenyt rendez a két kontinens.

A Forma-1-es világbajnokság első két évtizedében a futamok száma alig haladta meg a tíz futamot. Aztán csatlakozott Argentína, Mexikó, Dél-Afrika és az Egyesült Államok a saját futamával, de a versenyek többségét itt rendezték meg Európában. Ez még akkor sem módosult, amikor 1973-ban tizenkettőről tizenöt futamra bővítették a versenynaptárat. Innentől kezdve legalább kilenc, tíz vagy tizenegy európai futamot rendeztek, csak 1980-ban volt nyolc futam. A csúcs 1997-ben volt, akkor tizenkettő európai futamot tartottak, emellett Ausztrália, Brazília, Argentína, Japán és Kanada fogadta a Forma-1 mezőnyét. Japán volt az első ázsiai ország, amely otthont adott a F1-nek, 1976 és 1977 után 1987-től állandóan jelen van a naptárban. Malajzia 1999-ben második ázsiai országgént csatlakozott, s ezután jött Kína és Bahrein 2004-ben, Szingapúr 2008-ban, Abu-Dzabi 2009-ben, Dél-Korea 2010-ben és 2011-ben India. Szingapúrban rendezték meg az első éjszakai futamot 2008 szeptemberében. Idén kikerült a naptárból a Török Nagydíj, s így ugyanannyi futam lesz Európában és Ázsiában. A Forma-1 „öshazája” először nincs fölényben a többi kontinenssel szemben. Afrikában 1993 óta nem volt verseny. Az 1970-

es évek végén és az 1980-as évek elején az amerikai kontinens – Észak és Dél – évente négy-öt versenyt rendezett. 1982-ben az Egyesült Államokban három futamot is tartottak.

Ázsia és Európán kívül idén Ausztráliában, Dél- és Észak-Amerikában rendeznek versenyt, az utóbbiban kettőt is. Így alakult ki az, hogy március 18-tól november 25-ig tart a 2012-es szezon. (Izsányi, 2012)

A nagydíjak között általában egy-két hét telik el, ritkább esetben három hét szünet van, s az utóbbi években rendszerint a Magyar Nagydíj után „nyári szünetre” is elmennek a csapatok, akkor ugyanis egy hónapig nincs verseny. Idén ez a szünet azonban még hosszabbra sikerült, összesen öt hétig nem volt Forma-1-es verseny.

Ahhoz, hogy egy ország bekerüljön a Forma-1-be, hatalmas munkára van szükség. Rengeteg előírásnak kell megfelelniük, s folyamatos ellenőrzések kísérik munkájukat, amíg a pálya el nem készül.

A helyszínek rendkívül változatosak, vannak utcai pályák, s vannak épített pályák. Van, ahol mindig esőt jósolnak a futamra, s van, ahol óriási forrás fogadja a mezőny tagjait.

A jobbnál jobb ötleteknek nincs határa, így fordulhatott elő, hogy már van éjszakai verseny, teljesen kivilágított pályán és van olyan helyszín, egészen pontosan Abu-Dzabiban, ahol még világosban indul el a verseny, de lámpafényes pályán fejezik be.

Azok az országok, melyek még nem szerepelnek a versenysorozatban, egymással versengve próbálnak bejutni, hogy ők is részesei lehessenek ennek a sportnak.

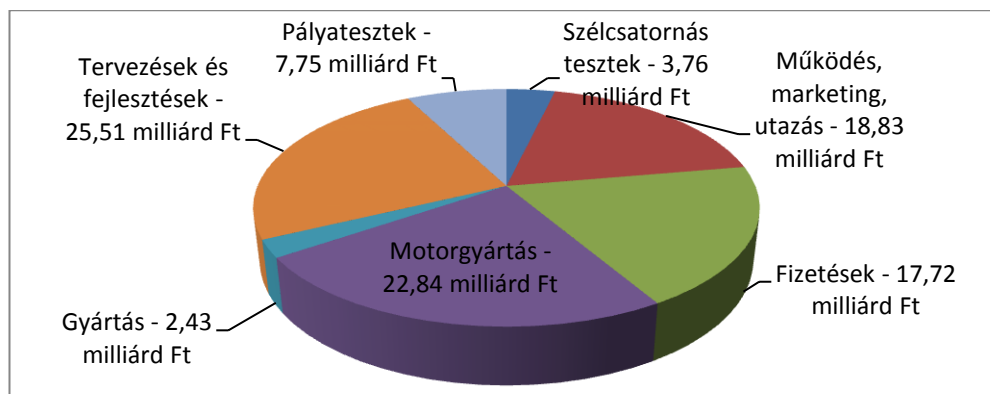
2.3. A FORMA-1 GAZDASÁGI HÁTTERE

2.3.1. Költségek

A Forma-1 a világ egyik legdrágább sportága. A csapatok költségei között igen nagy különbségek voltak. Az élcsapatok megengedhették maguknak, hogy rengeteg pénzt fordítsanak a fejlesztésekre, kutatásokra. Ezzel szemben a kiscsapatok viszont nem tudtak annyit ráfordítani, hogy versenyképesek legyenek. 2008-ban drasztikus költségcsökkentés kezdődött.

Köszönhetően ennek az állapotnak, illetve a gazdasági válságnak. A csapatok érdekvédelmi szervezete (FOTA) megegyezett a Nemzetközi Automobil-szövetséggel (FIA) a sportág költségeinek jelentős csökkentéséről. Több költségcsökkentő intézkedés lépett életbe: idény közben tilos pályán tesztelni, csak a nagydíjak péntekjén lehet; 2010-től a tankolást is betiltották; egy pilóta egy idényben maximum nyolc motort használhat. Min-

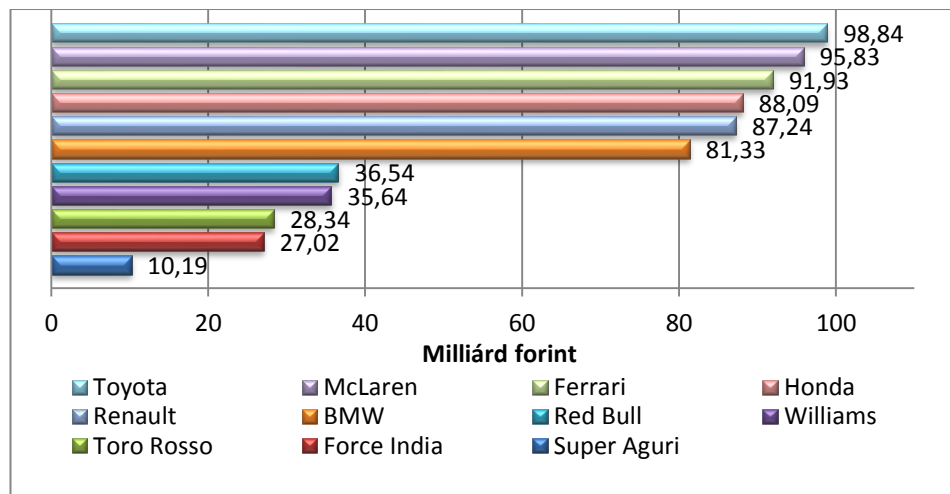
dez 2009-től lépett életbe. Idén májusban azonban engedélyeztek egy szezonbeli tesztet Mugellóban.



6. ábra Az élcsapatok 2008-as költségeinek részletezése

Forrás: Saját szerkesztés a Blikk 2009. március 27-i számából vett adatok alapján

A csapatok költségvetése 2008-ról 2012-re jelentősen megváltozott. Még a költségcsökkentés előtt megfigyelhető, hogy a gyári csapatok, mint a Ferrari, BMW, Honda, Renault; milyen sokat is költöttek. A motort vásárló csapatoknak pedig, mint pl. a Red Bull, sokkal alacsonyabbak voltak a kiadásai. Aztán sorra vonultak ki a sportágból a gyári csapatok. Kilépett a Honda, a Toyota, a BMW és a Renault is csak motorszállítóként van jelen. Ugyanakkor időközben visszatért a Mercedes. (7. ábra)

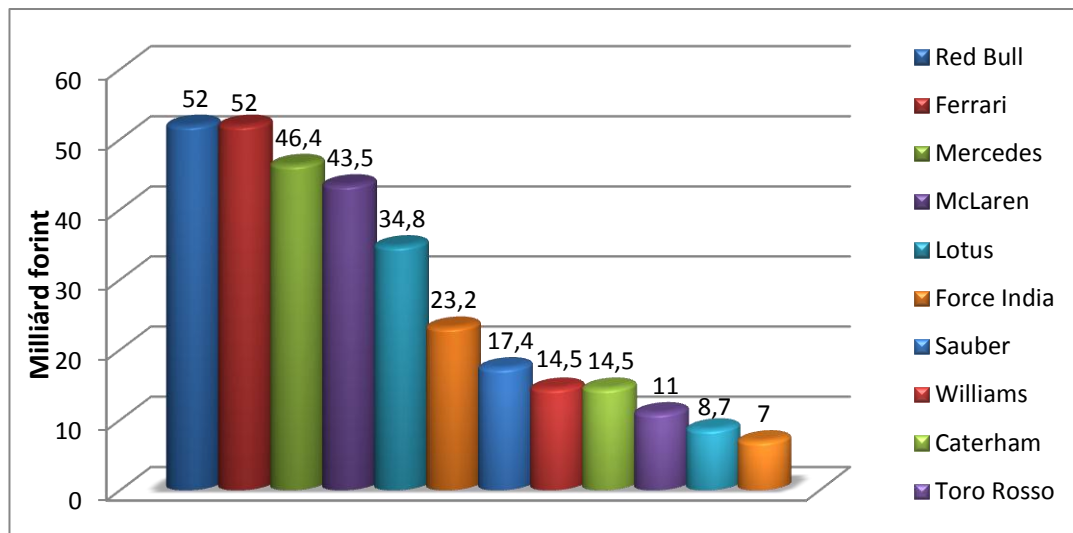


7. ábra A csapatok 2008-as összkiadása (milliárd forintban)

Forrás: Saját szerkesztés a Blikk 2009. március 27-i számából és a Forma-1 Nemzeti Sport Extra magazin 2009-es számából vett adatok alapján

2012-re nagy előreugrás a Red Bullnál történt, a csapat köszönhetően annak, hogy közép csapatból élcsapattá lépett elő, 16 milliárd forinttal növelte kiadásait. Mivel a költ-

ségplafon egységes lett mindenkinél, ők megtehették azt, hogy többet költöttek, mivel-hogy jóval a határ alatt voltak. A McLarennek és a Ferrarinak viszont elég drasztikusan le kellett csökkenteniük a költségeiket. A Ferrari most így az első helyen áll a Red Bullal együtt az összköltségvetés listáján. (8. ábra)



8. ábra A csapatok 2012-es összkiadása (milliárd forintban)

Forrás: Saját szerkesztés a Blikk 2012. február 24-i számából vett adatok alapján

Egyértelműen minden csapat belátta, hogy csökkenteniük kell, de még így is a határt feszegetik. A kiscsapatok még ennek ellenére is fényévekre vannak lemaradva a fejlesztésekre, kutatásokra fordított összegüket nézve.

2.3.2. Bevételek

A Forma-1 pénzügyi rendszere elég bonyolult és összetett elméleten alapszik, melyben habár az egész sportágat érintő kiadásoktól és bevételektől elszakad a csapatok bevétele, költsége és finanszírozása, ennek ellenére a sportág bevételeinek majdnem fele (47%) a csapatok finanszírozásában is elég tehetős összeget képvisel. Pontosan ezért elég komoly felelősséggel jár ennek az egész éves pénzügyi rendszernek a megvalósítása, s nem is lehetne jobb kezekben Bernie Ecclestone-nál. A sport fejlődésére nagy hatással van a bevételek növekedése. A Formula Money, mely a Forma-1 pénzügyeivel foglalkozik, jelentésében azt írta, hogy a válság ellenére is a következő három évben a sportág bevételei 50 százalékos növekedést érhetnek el. Jelentésében még az is áll, hogy az F1 bevételei 2015-re a 3 millió dollárt is elérhetik.

A cég bevallása szerint idén akár a 2 milliárdos bevételt is elérhetik. Az elmúlt években a bevételek folyamatos növekedése volt megfigyelhető, így a 2012-es szezon végére közel 700 millióval több pénzhez juthat a Forma-1 a 2010-es évhez viszonyítva.

A Formula Money 400 millió többletjövedelmet jósol a pályáktól, a szponzorációkból, és a pálya menti reklámokból. 2010-hez képest az idei év végére a Forma-1 vendéglátás 200 milliós, a televíziós jogdíjak közel 100 milliós többletbevételt eredményezhetnek.

A bevételek növekedése a Forma-1 terjeszkedésének köszönhetőek, mivel az új pályák akár a dupláját is fizethetik a régebbi európai versenyrendezőkhöz képest. A csapatok felé a következőképpen fog alakulni a bevétel: 2014-ben már 1,2 milliárd dollárt fognak szétosztani eredménytől függetlenül közöttük a 2010-es 658 millió dollárhoz képest. A győztes csapat számára ez 2015-ben pl. 185 millió dollárt fog jelenteni, mint alapjuttatás. A Red Bull tavaly 102 millió dollárt kapott a győzelméért, mint alapidíj. (www.motorsportal.hu- A válság ellenére növekszik az F1 bevétele)

2.3.3. Szponzorok

A szponzorálás az együttműködést jelenti az iparágakon belül, vagy a gazdasági és egyéb szociális területeken, hogy minél hatékonyabban érhessék el a saját célkitűzéseiket.

A támogató a szponzorálnak pénzt, vagyont vagy szolgáltatást biztosít azzal a szándékkal, hogy azok felhasználásra kerüljenek. Bizonyos ellenszolgáltatások használatával, többnyire kommunikációs célok elérésére szolgálnak.

A támogatási formákat különböző tárgyak szerint lehet megkülönböztetni:

- Események szponzorálása
- Személyek szponzorálása
- Szervezetek szponzorálása

A támogatók legjobban elérni kívánt célja a következők:

- az imázs javítása
- a hírnév növelése
- kapcsolat ápolása a társaság személyei között
- a munkavállalók motivációja

A támogató a szponzorálnak feltárja a finanszírozási forrásait. Ezek használható finanszírozási eszközök, így a szponzorok ellenszolgáltatásai sokfélék lehetnek.

Különböző reklámhordozók (kötött reklám; ruházati darabokon szereplő reklámok; stb.) valamint szolgáltatások (VIP-rendezvények lebonyolítása; szervezetek sajtótájékoztatója; stb.) állnak a rendelkezésükre a szponzoráltaknak.

Nem szabad azonban megfélemlkezni a marketingjogok birtoklásáról sem, mint pl. hogy a szponzoráltaknak használniuk kell a szponzoruk logóját vagy a hivatalos nevüket. (Dreyer – Krüger, 1995, 103-104. p.)

A Forma-1-ben is nagyon fontos a szponzorok jelenléte, hisz nélkülük elképzelhetetlen lenne ez a sportág. A legelső szponzorfelirat a Gold Leaf cigarettamárka volt, mely a Lotus autóján szerepelt 1968-ban. Ezt megelőzően a csapatok autói nemzetiségi színükre voltak festve. A csapatok bevételeinek jelentős része ma már ezekből származik. A szponzor cégek ilyenkor leginkább logójukat festetik azokra a kocsikra, melyeket támogatnak. Az a szponzoroknak is jó, ha az adott csapat sikeres, mivel így a televíziós közvetítések által egy egész világ láthatja a logójukat, és ez nagyon jelentős reklám nekik. A sikeresebb csapatokat a szponzorok nagyobb összeggel támogatják. A logók mérete és mennyisége erőteljesen befolyásolja a bevételt. Ezek nem csak autókon, hanem a versenyzők overallján és bukósisakján, valamint a csapat többi tagjának, szerelőinek, dolgozóinak a felszerelésein, ruháin is megjelennek.

A Forma-1 legellentmondásosabb szponzorai a cigarettahirdetések. 2003-ban dohányreklám-tilalmat vezettek be. A 2000-es évek közepétől egyre kevesebb országban teheték közzé a dohányreklámokat a csapatok.

Magyarországon 2006-tól nem lehet feltüntetni a dohányt a nagydíjon. A csapatok pedig más területeken kezdtek el keresgélni támogató után. Így történt meg az, hogy a McLaren legnagyobb szponzora a West helyett a Vodafone lett, valamint 2005-től a Johnnie Walker is támogatja a csapatot. 2007-től már csak a Marlboro maradt a sportban cigarettamárkaként, s csupán a Ferrari autóin volt olvasható, de 2008-tól fehér csíkok váltották fel a feliratokat, ám már az is megszűnt. (Bethlen – Hegedűs szerk., 2008)

Nem csak a csapatoknak, hanem a nagydíjaknak is vannak szponzoraik. Főszponzornak az a cég számít, amelyet a legjelentősebb mértékben reklámoznak. Ilyenkor az is előfordul, hogy szerepeltetik a nevét a nagydíj hivatalos nevében, pl. a 2012-es Formula-1 ENI Magyar Nagydíj. A 2008 őszen bekövetkező gazdasági válság miatt sok cég kihátrált a sportágból. Ide vezethető az is vissza, hogy kivonult a Honda.

2009-től az LG Electronics lett a Forma-1 új nemzetközi partnere. Az LG szolgáltatja az adatok kijelzését a televíziós közvetítések alatt. Ilyenkor láthatjuk is az LG logóját.

2.3.4. Televíziós közvetítések

Az ebből befolyó jogdíjak a Forma-1 másik nagy bevételi forrása. A jogokkal a FOM rendelkezik. A Concorde-egyezmény alapján nem nyilvános arányban osztják szét a bevételeket a csapatok között.

A világ majdnem minden országában közvetítik televízión keresztül a versenyeket vagy élőben, vagy felvételtől. A legnagyobb nézettségű műsorok közé tartoznak a közvetítések az egész Földön. Óriási televíziós eseménynek számít. Kétszáz országban vetítik a versenyeket.

A 2000-es évek elején a FOM létrehozott egy hivatalos logó és weboldalt, illetve sok védjegyet is a sportágnak, annak érdekében, hogy meg lehessen különböztetni a többi vállalkozástól. 1996-ban Bernie Ecclestone kísérleti céllal egy digitális televíziós csomagot vezetett be. Ez több lehetőséget nyújtott a tv-nézőknek szemben egy hagyományos közvetítéssel. Párhuzamos adásokból lehetett választani, mint pl. bokszutca, fedélzeti kamerák; sokkal jobb hang- és képminőségben. Az ilyen típusú adásokat egy teljesen másik stáb készítette, saját felszereléseikkel, kameráikkal, dolgozóikkal. Az évek alatt egyre több országban elterjedt ez a szolgáltatás, de 2002 után, főként anyagi okokból beszüntették.

Az országokban a különböző televízióállomások az úgynevezett „világadást” veszik át, akár a FOM vagy akár egy helyi társaság szolgáltatja. A televíziónézőknek alapvető feltétel az ingyenesen fogható közvetítés. 2007 végétől a Forma-1-es versenyek közvetítése HD formátumban is elérhetőek, sok szolgáltató már akkor áttért a digitális sugárzásra. (Bethlen – Hegedűs szerk., 2008)

2.4. A FORMA-1 JÖVŐJE

Az FIA a csapatok minél kisebb költségvetését helyezi előtérbe. Ilyen intézkedésekkel, mint a motorfejlesztések, a tartalékautók betiltása, egy idényben nyolc motor használata vagy egy váltónak öt versenyt kell kibírni. Ezzel természetesen kisebb kaliberű csapatoknak szeretnének segíteni, szemben a gyári csapatokkal. Ma már csak egy gumiszállítója van a Forma-1-nek, a Pirelli. A 2008-tól betiltották a kipörgés gátlókat és ezzel a versenyzők képességei sokkal jobban előtérbe kerülnek.

2014-től a csapatok 1600 cm³ hengerűrtartalmú, V6-os turbómotorokat fognak használni. A jövőben egyre több új nagydíjat szeretnének megrendezni. Ázsiában az figyelhető meg, hogy évről-évre új országban rendeznek nagydíjat, tavaly például bekerült India is a versenysorozatba. Az ázsiai országokban megrendezett futamok egyre később kezdődnek,

erre az Európához viszonyított nagy időeltolódás miatt van szükség, mivel a futamokat televízión keresztül nézők jelentős aránya európai.

Ázsiával szemben az európai futamok háttérbe szorulnak. A Francia Nagydíjat 2008 óta nem rendezik meg, de a tervek között szerepel, hogy 2013-tól visszakerülne, csak a Belga Nagydíjjal felváltva rendeznék meg kétévente. Németországban már 2007 óta rendeznek felváltva futamot, hol Hockenheimben, hol a Nürburgringen, de az utóbbinak eléggé kérdéses a jövője, ugyanis a tartományi kormányzat nem akarja támogatni a veszteséget termelő futamot. Spanyolországban is ugyanez a helyzet, hogy két helyszín is van, ahol futamot rendeznek, csak ott nem kétévente, hanem egy idény alatt. Valencia és Barcelona közül pedig utóbbi jelezte lemondási szándékát a Spanyol Nagydíj megrendezéséről. Ennek ellenére 2013-ban a valenciai helyszín került ki a naptárból, s nem fognak Európai Nagydíjat rendezni.

1. táblázat Jövőbeli lehetséges nagydíjak

Egyiptom	Kairó
Argentína	San Luis
Irán	Kish Island
Kazahsztán	Asztana
Libanon	Bejrút
Katar	Losail
Ausztria	Spielberg
Bulgária	Kavarna
Csehország	Prága
Franciaország	Le Castellet
Görögország	Orchomenos
Lengyelország	Gdansk
Portugália	Portimao
Románia	Bukarest

Forrás: Bethlen - Hegedűs szerk. [2008] alapján saját szerkesztés

A jövőbeli lehetséges nagydíjakat megnézve elmondható, hogy a tizennégy helyszín több mint a fele európai. Tehát ha sikerülne nekik is bekerülni a Forma-1-be, akkor ismét európai fölény lenne a nagydíjak számát tekintve. Erre viszont igen kicsi az esélyük. Az is látható viszont, hogy van négy ázsiai ország, egy afrikai és egy dél-amerikai ország is, akik szívesen rendeznék versenyt a jövőben. (1. táblázat)

Jövőre az USA-ban előreláthatólag két nagydíj is lesz, az idei Amerikai Nagydíj után bekerül a Forma-1-es naptárba a New Jersey Nagydíj. 2014-ben pedig Oroszország és Thaiföld is csatlakozik a Forma-1-es versenysorozathoz. (Izsányi, 2012)

3. FORMA-1 MAGYARORSZÁGON

Magyarország egyik legfontosabb rendezvénye a Forma-1-es nagydíj, mely több milliárd néző számára látható szerte a világon. A száguldó cirkusz világában 1986 óta megszakítás nélkül rendeznek Magyar Nagydíjat. A verseny helyszíne a magyar autó- és motorsport első állandó pályája, a Mogyoród külterületén található Hungaroring, mely jelenleg az ország legmodernebb autóversenypályája. 1936-ban már egy alkalommal rendeztek Grand Prix versenyt a Népligetben, de az még nem tartozott a hivatalos világbajnoki futamok közé.

3.1. A HUNGARORING TÖRTÉNETE

Bernie Ecclestone, a Formula-1 világbajnokság vezetője az 1980-as évek elején elhatározta, hogy Formula-1-es versenyt rendez az akkor még meglévő „vasfüggöny” mögött, s eredetileg a Szovjetunióra gondolt, de tervei között szerepelt még Kína és Jugoszlávia is, ám Brazíliában élő magyar származású barátja, Rohonyi Tamás javaslatára Magyarország felé fordult a figyelme. (www.hungaroring.hu - Pálya története)

1983-ban Ecclestone Budapestre látogatott, s szóba került a verseny magyarországi futamának megrendezése. Megkezdődtek a tárgyalások és lehetséges helyszíneként szerepelt a Városliget és a Népliget is, de a helyszín megválasztása körül viták folytak. A Városligetben esztétikai, a Népligetben pedig környezetvédelmi okok miatt nem engedélyezte a Fővárosi Tanács a verseny megrendezését. Ekkor Kiss Dezső közlekedési miniszterhelyettes pontos felméréseket készített, mely segített az állami döntés meghozatalában. Végül így esett a választás az M3-as autópálya közelében fekvő Mogyoród melletti homokos területre. (Moldova szerk., 1986) Időközben 1985 augusztusában Gazdasági Társulás alakult, amely vállalkozott állami és saját források igénybevételével egy állandó, több célra hasznosítható pálya megépítésére és a versenyek lebonyolításához szükséges feltételek megteremtésére. (Barinkai et al., 1987) A Társulás elnöke ekkor Balogh Tibor volt, aki 1985. szeptember 10-én Londonban aláírta Bernie Ecclestone-nal a Magyar Nagydíj első, öt évre szóló szerződését.

A pálya tervezését az Aszfaltútépítő Vállalat mérnökei, Papp István és Gulácsi Ferenc végezték. Világviszonylatban is úttörő jellegű példát alkottak meg azzal, hogy a tervezést számítógéppel végezték. 1985. október 1-jén kezdték el az építési munkálatokat és rekordidő, nyolc hónap alatt készült el a sorozat egyik legszebb fekvésű pályája, melyet

1986. március 24-én avattak fel a Drapál János Emlékverseny kapcsán. Az első Magyar Nagydíjat 1986. augusztus 10-én rendezték meg. (www.hungaroring.hu – Pálya története)

A pálya premierje jól sikerült. A esetlegesen felmerülő kisebb hibák kijavítását a következő évekre elvégezték. (Ládonyi, 1986) Az újonnan épített Hungaroring nagyon sok látogatót vonzott a környező szocialista országokból, akiknek ez volt az első alkalom, hogy a helyszínről követhettek figyelemmel egy Forma-1-es futamot. A vendégeket az sem zavarta, hogy a rekordgyorsasággal felépült pálya nézőterére telepített fű még nem nőtt ki, így porban ülve kellett megnézniük a hétvége eseményeit. A versenyre kétszázezer néző látogatott ki, a három nap alatt pedig összesen 380.000 ember kereste fel a Hungaroringet! A magyar pálya a csapatok tetszését is elnyerte, akik a rendezéssel is teljesen meg voltak elégedve. (Bethlen – Hegedűs szerk., 2008) A Forma-1 magyar futama pontosan és hiba nélkül pergett, negyven ország egymilliárd TV-nézője izgulhatta végig a versenyt. Az első Magyar Nagydíjat Nelson Piquet nyerte Ayrton Senna és Nigel Mansell előtt. (www.mnasz.hu)

Ez az esemény nemcsak Magyarországra, hanem a szocialista országokra is nagy hatással volt. Nagy lépés volt a nyugati rendszer felé való nyitásban az, hogy a „vasfüggöny” mögé beengedtük a kapitalisták versenysorozatát, illetve Magyarország idegenforgalmára is kedvező hatással volt, mivel az 1986 áprilisában történt csernobili atomkatasztrófa miatt alig jöttek az országunkba, de ez a verseny fellendítette a beutazó turizmust. Valamint a festői környezetben megépült versenypálya nemcsak Pest megye idegenforgalmának jelentős tényezője, hanem kedvező kihatással van a települések fejlődésére is. (Barinkai et al., 1987)

Kezdetben Bernie Ecclestone ötlete örülségnek tűnt, hogy a Forma-1 világbajnokság addigi 36 éves történetében először egy szocialista országba vigye a száguldó cirkuszt. Ám az azóta eltelt huszonhat év viszont Ecclestone-t igazolta, hiszen a Hungaroringet ma már a világon mindenütt a nagy múltú, patinás versenyhelyszínek között tartják számon. (www.hungaroring.hu – Pálya története)

1998-ban a 180.000 néző között szép számmal vettek részt drukkerok, akik az akkor elég sikeres Michael Schumacher hívei voltak. A német versenyző megnyerte az 1998-as Magyar Nagydíjat. Az izgatott rajongók a levezető körben több helyen átszakították, átvágták a lelátókat a pályától elválasztó drótkerítést és berohantak a ringre. Az FIA 250.000 dolláros büntetést szabott ki a magyar szervezőkre, s figyelmeztették őket, hogy ha a következő két évben hasonló eset történik, további 750.000 dollárt kell fizetniük. Ilyen többször nem fordult elő. (Bethlen – Hegedűs szerk., 2008) Ezt mi sem bizonyítja

jobban, minthogy 2002-ben a Nemzetközi Automobil Szövetség a Hungaroringnek ítélte oda „Az év legjobban rendezett versenyének” járó vándordíjat. (www.hungaroring.hu – Pálya története)

Az igazsághoz hozzátartozik az, hogy a versenyzők a pálya lassúsága és a nehéz teljesíthetősége miatt nem igazán szerették a Hungaroringet. A reklámozók viszont annál inkább, mivel itt akár harminc perccel is tovább voltak láthatóak a reklámjaik, mint máshol. Bernie Ecclestone mindig kiállt a magyar pálya mellett, és több alkalommal a televízióban is kijelentette, hogy: „A Hungaroring a világ legjobb pályája!” Mert az is volt, hiszen szerencsére nem történt rajta érdemleges baleset. Mára viszont a pilóták is nagyon megkedvelték a pályát, és szívesen jönnek Budapestre is.

A Hungaroring nemzetközi vérkeringésbe kapcsolódása után Magyarországon felpörgött az autósportélet, ám saját Forma-1-es versenyző itthoni neveléséhez nem voltak adottak a feltételek. Akadtak azonban olyan tehetséges pályaversenyzők, akik eljutottak külföldi rangos sorozatokba, hogy ott próbáljanak szerencsét. A legnagyobb reménység az 1980-as években Kesjár Csaba volt, aki számos bajnoki címének és magyar nagyvállalatok támogatásának köszönhetően részt vehetett 1987-ben a német F3-ban. A 2. Magyar Nagydíj hétvégéjén pedig lehetőséget kapott, hogy a hazai publikum előtt megtegyen három kört egy Forma-1-es autó volánja mögött. Az a vágya viszont, hogy F1-es pilóta váljon belőle, sajnos sohasem vált valóra, mivel 1988 nyarán, 26 évesen, egy F3-as edzésen halálos balesetet szenvedett.

Ami nem sikerült Kesjár Csabának, az megadatott Baumgartner Zsoltnak. Autókereskedő édesapja támogatásával indult be az autós karrierje. A magyar gokartbajnokságban kétszer remekelt, s 16 évesen már az osztrák-német Formula Renault bajnokságban szerepelt. Tehetségének köszönhetően eljutott az F3000-be. 2003-ban pedig a Hungaroringen, hazai pályán mutatkozott be először F1-es pilótaként. 2004-ben egy teljes évadot versenyzett a Minardi istállónál, az ismert F1-es személyiség, Frank Tamás közreműködésével. Pénzhiány miatt azonban nem tudta folytatni a versenyzést a királykategóriában. (Bethlen – Hegedűs szerk., 2008). A jövő reménysége pedig a jelenleg GP3-ban versenyző Kiss Pál Tamás.

A pálya a megnyitáskor 4014 méter hosszúságú volt, de az évek alatt különböző fejlesztéseket és átalakításokat végeztek rajta. A cél minden esetben az ésszerűség és a biztonságosabbá tétel volt. Két nagy átépítés történt a Hungaroringen, először 1989-ben, majd 2003-ban. (www.motorsportal.hu – Magyar Nagydíj történelem)

1989-ben volt az első pályamódosítás, ekkor a hármas síkánt elvették és a pálya 3975 méterre csökkent. 1997-ben átalakították a depót. 1998-ban építettek egy tanpályát és egy hozzá tartozó szervizutat; kiépítették az alsó depót, illetve a rámpákat, és még ebben az évben a célegyenest 3,5 méterrel eltolták előre és meghosszabbították a boxokat. 1999-ben a Porsche-betétfutamra kiépítették a depót. 2000-ben átadták a Millennium Towert, az új versenyirányítású épületet. 2001-ben arrébb helyezték a gyalogoshidat; kiszélesítették, befedték és kibővítették a Super Gold tribünt.

2003-ban történt a legnagyobb változás, ekkor már másodszor módosítottak a pályán. Meghosszabbították a célegyenest, átépítették a 1-es és a 12-es kanyart, kialakították az irodaépületet, alagutat építettek, valamint átalakították a főbejáratot, a kerítésrendszert és a belső területeket. (Csontos-Pálszabó, 2005)

A Hungaroring az FIA-val, a FOM-mal, valamint a helyi sporthatósággal, a Magyar Nemzeti Autósport Szövetséggel egyeztetett a módosítások ügyében. Azóta a pálya vonalvezetésén nem változtattak, 2003-ban érte el a mostani hosszúságát, mely a módosításokkal 4381 méterre nőtt.

2008-ban meghosszabbították a boksztutcat, megnövelték a paddock területet és modernizálták a kiszolgáló épületeket. 2011-ben pedig a fejlesztések a biztonság növelése érdekében történtek – különösen, mikor az autók kicsúsznak a pályáról – ezért leaszfaltozták a 3-as, 8-as és 9-es kanyar bukóterét. Ezekben a kanyarokban új szegélyköveket is leraktak. 2012-ben is voltak kisebb alakítások a pályán, illetve a lelátókon. A bronz tribünt megszüntették, helyette felállították a nemzetiszínű Gold 5 tribünt, mely a célegyenes mellett található. A célegyenesre ráfordító kanyart újraaszfaltozták, és a fehér csíkokat az egész pályán új, csúszásgátló festékekkel vitték fel újra. A pálya mellé új LED-es képernyőket helyeztek el, melyek más rendezvényeken is használhatóak.

Fontosabb adatok a pályáról: 4381 méter hosszú. 14 kanyar található a pályán. A legkisebb ívsugár 20, míg a legnagyobb 400 méter. A célegyenes teljes hossza 586 méter, itt az elérhető legnagyobb sebesség közel 320 km/h. A versenypálya szélessége a célegyenesben 15 méter, a többi szakaszon, az elérhető legnagyobb sebesség függvényében 10, illetve 11 méterre csökken. A burkolat szerkezete: 20 centiméter vastag kavicsagyazaton és 20 centiméter sovány betonlapon háromrétegű, egyenként 5 centiméter vastag aszfalt. A versenypálya legalacsonyabban és legmagasabban fekvő pontja között a relatív szintkülönbség 36 méter. A legnagyobb emelkedő 6,2%-os, míg a legnagyobb esés eléri a 7%-ot.

A pálya forró és poros, a versenyzők ezekkel a szavakkal szokták jellemezni. Mivel hazánkban mindig nyáron vannak a Forma-1-es versenyek, ezért csak elvétve fordul elő

eső a futam ideje alatt. A por az év kihasználatlan részében kerül a pályára, a pálya mellett lévő homokos talaj miatt. Előzések elég ritkán fordulnak elő, ezért a Monacói Nagydíjhoz szokták hasonlítani.

A pálya természetes völgyben fekszik, és karéj formában 50 hektár lelátó övezi. Ezen remek természeti adottságok miatt a versenypálya 80 százaléka belátható a nézőtér bármely pontjáról, s ezért lapos tányérnak is nevezik: ugyanis a nézők egy képzeletbeli tányér szélén ülnek, s onnan tökéletesen figyelemmel kísérhetik a versenyeket. (www.hungaroring.hu – Pályabérlők részére)

Érdekessége a Magyar Nagydíjnak, hogy 2006-2009 között a Herendi Porcelángyár készítette a győzelmi trófeákat. A kupán 2006-ban a Budai Várat, 2007-ben a Parlamentet, 2008-ban a Halászbástyát, 2009-ben pedig a Lánchidat ábrázolták. Ez a fajta trófea viszont 2010-re eltűnt, valószínűleg a főszponzor-váltás miatt. Viszont ezek a kupák nagyon jó marketingfogások voltak, és az ország-image építésnek is nagyon jót tettek. De 2010-től pedig már a főszponzor emblémáját készítik el díj formájában.

A Magyar Nagydíjnak az évek alatt hat főtámogatója volt: 1986-1988 között a Pop 84, 1989-2005 között a Marlboro, 2005-ban a Shell, 2007-ben az Agip, 2008-ban és 2009-ben az ING, 2010 óta pedig az ENI. (www.motorsportal.hu –Magyar Nagydíj történelem)

3.2. A PÁLYA IRÁNYÍTÁSA

A Forma-1 autóversenyek világszerte mindenütt nagy közönségsikert aratnak, a rendezőknek pedig számottevő anyagi hasznot hoznak. A sikerek mögött pedig áll egy csapat, mely partnerek közreműködésével érte el mindezt és évről-évre átugrotta az egyre magasabbra tett léceket. Ez a csapat Magyarországon a Hungaroring Sport Zrt. (www.hungaroring.hu – Nézők részére)

A Gazdasági Társulás évente változó vezetője gyakorolta az első öt évben a vezetői jogokat a Hungaroringen. Az első öt éves ciklus vége egybeesett a magyarországi rendszerváltozással, melynek következtében, az anyagi nehézségeket áthidalva, a versenypálya öt évre Bernie Ecclestone-nak került bérbeadásra, aki ennek fejében vállalta további öt verseny megrendezését. Ez viszont egyik fél számára sem vált be, így 1994-ben megkezdődtek a tárgyalások Bernie Ecclestone és a Hungaroring Sport Zrt. akkori elnöke, Dr. Berényi János között. A tárgyalások eredményeként a versenypálya tulajdonosi viszonyai 1995-re rendeződtek, és az óta a Hungaroring Sport Zrt. gyakorolhatja a tulajdonosi jogokat. A magyar állam felismerve a verseny máshoz nem fogható reklámértékét és jelentő-

ségét, valamint az ország-image építő hatását, a rendezőket teljes támogatásáról biztosította. (www.hungaroring.hu – Pálya története)

A társaság a legfontosabb feladatának a világbajnoki futam kifogástalan megrendezését tekinti, valamint arra is törekszik, hogy a pálya és létesítményei a Forma-1-es futamon kívül is hatékonyan üzemeljen. Célja az, hogy a Hungaroringet mind hazai, mind regionális szinten is az autó- és motorsport szerelmeseinek fellegvárává tegye. Kihasználva a létesítmény adottságait, létrehozott egy Vezetéstechnikai, Közlekedésbiztonsági és Motorizációs Központot, mely rengeteg partner együttműködésével az év több mint 200 napján fogadja a benzingőz rabjait. Az illetékes nemzetközi szervezettel történt megállapodás értelmében 2016-ig megrendezik hazánkban a Magyar Nagydíj elnevezésű világbajnoki futamot. Ezzel a szerződéssel a harmadik azon a tabellán, amelyen a jelenlegi F1-naptár megszakítás nélkül legtöbb futamot rendező pályái sorakoznak. (www.hungaroring.hu – Nézők részére)

A Hungaroring Sport Zrt. vezetősége egy hároméves terv alapján el szeretné érni, hogy a futam megrendezése gazdaságilag nyereséges vállalkozássá váljon minden szempontból. Ezért létrehozták az üzletfejlesztési igazgatói posztot, mely a versenypályával összefüggő üzletfejlesztéseket, marketingtevékenységet, és az értékesítési terület feladatait foglalja magába. Erre a posztra 2011 októberében Szalay Balázst nevezték ki, aki kijelentette, hogy habár több sportcélú és társadalmilag fontos szerepvállalásra is készülnek, elsősorban azokat a projekteket veszik előre, melyek gazdasági hasznót hoznak a cégnek. (www.hungaroinfo.com)

2001-2010 között a Hungaroring Sport Zrt. elnöki posztját Palik László töltötte be, őt 2010 szeptemberében Gyulay Zsolt váltotta le. Az új vezető bejelentette, hogy azt szeretné elérni, ha az irányítása alatt önállóan és nem az állami támogatottságnak köszönve válna nyereségessé az ország talán legnagyobb sportvállalkozása.

Azóta megtörténtek az átszervezések, a cég visszavette a saját kezébe a pálya értékesítését, és a változások lezárásaként létrehozták az üzletfejlesztési igazgatói posztot. A vezetőség azt reméli, hogy ennek köszönhetően a mogyoródi pályán található valamennyi létesítmény, pl. a pályacsík, az off-road pálya, és a Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum kihasználtsága megnövekszik, és több bevételt hoz a cégnek.

3.3. JEGYÉRTÉKESÍTÉS

A Forma-1 Magyar Nagydíj hivatalos jegyértékesítője az Ostermann Forma-1 Kft. Ezen kívül még számos más jegyértékesítő iroda van Magyarországon. A jegyárak az európai

szinthez vannak igazítva, s ezért fordul elő az, hogy a magyarok eléggé drágállják ezeket az árakat. Mivel Európa többi részén magas az átlagjövedelem, ezért a futamra látogatók jelentős része külföldi.

Vannak különböző kedvezmények is, ilyen például, amikor lényegesen olcsóbban kínálnak bizonyos helyre szóló jegyeket a nagydíjat megelőző év október 31. napjáig. Aztán következő lépésben január 31-ig még mindig olcsón, de a korábbi kedvezményhez képest drágábban adják a jegyeket. Ezt követően pedig csak teljes áron lehet megvásárolni.

A Forma-1 Club lehetőséget nyújt kedvező árú jegyek megvásárlására. Ehhez klubtagsági díjat kell fizetni évente, arany, illetve ezüst klubkártyára; s akkor lényegesen olcsón háromnapos jegyet lehet megvenni az eredeti ár töredékéért meghatározott tribünökre vagy éppen állóhelyre.

Jegyet lehet vásárolni online az értékesítők honlapjáról; személyesen valamelyik cég irodájában, illetve lehetőség van helyszínen is megvenni a belépőket.

2012-ben új kedvezményeket kínáltak a látogatóknak, az egyik akció az ún. Three Corner. Ez lehetőséget nyújt arra, hogy a versenyhétvégén három különböző tribünről élvezze a látványt a szurkoló, elég kedvező áron. Ezen belül is háromféle csomag közül lehet választani.

Idén meghirdették az „Egyenesen a Hungaroringre” akciót is, melynek értelmében péntekre, szombatra és vasárnapra is nagyon kedvező áron lehetett jegyet váltani. Vasárnap az ilyen jeggyel rendelkezők ingyen vehették igénybe a tömegközlekedési eszközöket az ország bármely pontjáról egészen a pályáig. A hazai nézőknek szánt tízezer kedvezményes jegyet nyolc nap alatt értékesíteni tudták.

Aki pedig érvényes, de nem kedvezményes jeggyel rendelkezik a versenyhétvége bármely napjára, nyilvános boxutca-látogatásra jogosult, melyet minden évben csütörtökön tartanak, a futam hetében.

3.4. A TELEVÍZIÓS KÖZVETÍTÉS

1976. augusztus 15-én az MTV sugározta az első magyarországi F1-es közvetítést. A két akkori kommentátor Dávid Sándor és Knézy Jenő, saját pénzén utazott ki az Osztrák Nagydíjra. A műsort 5 perccel a verseny leintése előtt megszakították, s ez hatalmas közfelháborodást váltott ki hazánkban. Ez világított rá arra a tényre, hogy óriási az érdeklődés a sportág iránt. Az F1-es futamokat Magyarországon 1976-tól egészen 2001-ig, azaz 25 évig a Magyar Televízió közvetítette. Kommentátor volt még akkoriban Dávid Sándor és Knézy Jenőn kívül, Palik László és Mezei Dániel.

2002-től azonban a vetítési jogokat az RTL Klub vásárolta meg és 2011-ig ott sugározták a versenyeket. A leggyakoribb kommentátor Palik László és Czollner Gyula volt. Palik helyét átvette az utolsó években Walter Csaba. A stúdióban pedig általában jelen voltak a szakértők Wéber Gábor és Szabó Róbert. Két nagydíj között Forma-1 Magazint vetítettek, ebben a helyszínen készített riportokat és stúdióbeszélgetések voltak láthatók. Az állandó sportriporter Szujó Zoltán volt.

2012-től pedig ismét a Magyar Televízió közvetíti a Forma-1-es versenyeket, még hozzá HD minőségben. A vezetőkommentátor Mezei Dániel, a szakkomentátor Wéber Gábor, akik a helyszínről tudósítanak, és minden versenyre elutaznak Szujó Zoltánnal, aki maradt a Forma-1 sportriportere. A stúdióban pedig ott az állandó szakértő Szabó Róbert. A stáb idén a boxutcában is forgathat élőben, erre eddig korábban nem volt példa. Az M1 az időmérő edzéseket és a futamokat élőben közvetíti. Ezeket egy Magyar Nemzeti Autósport Magazin és egy Boxutca című műsor előzi meg. A Forma-1 a Duna Tv, a Kossuth és Petőfi Rádió műsorában is megjelenik, fontosabb hírek, események közzétételének keretében. (www.f1hirek.hu)

3.5. A FORMA-1 TURISZTIKAI HATÁSA MAGYARORSZÁGRA

A Forma-1 Magyarországnak nemzetközi elismerést és gazdasági fejlődést jelent. A futamnak köszönhetően nagymértékben emelkedik a GDP, nő a hazai foglalkoztatás, valamint az adó- és járulékbérvétel. A magyarországi futam megrendezésének makrogazdasági hatása kétségtelenül pozitív, a turisztikai kis- és középvállalkozások kiegészítő bevételekhez juthatnak. A foglalkoztatás közvetett és közvetlen módon, éves szinten is új munkahelyeket teremthet, mivel a Forma-1 teszi lehetővé a Hungaroring fenntartását, így lehetőséget biztosít más rendezvények megszervezésére.

A Forma-1 Magyar Nagydíj megrendezése az ország fejlődésére, a hazai gazdaságra egyértelműen pozitív hatással van. A hazai foglalkoztatási mutatók javulnak, emellett az országunkba látogató külföldi vendégek megismerhetik a hazai sportéletet, a magyar kultúrát, gasztronómiát és mindazokat a nevezetességeket, amelyekre Magyarország méltán büszke.

Magyarország jó hírnevét és turisztikai vonzerejét tovább növeli az, hogy a televízión és az írott sajtón keresztül idén is több millió ember értesült a Magyar Nagydíjról.

A világ legnézettebb sporteseményei között tartják számon a Forma-1-es Magyar Nagydíjat. A költségvetési kiadásait a rendezvény által termelt adó- és járulékbérvételek je-

lentősen meghaladják, s ezzel nagymértékben hozzájárul Magyarország fejlődéséhez, valamint hatalmas marketing- és országimázs javító értéket teremt hazánknak.

A Forma-1 idejére a budapesti szállodák megtelnek és a vendéglátó vállalkozások forgalma is erősen növekszik. Az évről évre meghatározó hányadban visszatérő külföldi vendégek, akik kizárólag a Forma-1 miatt jönnek hazánkba, több mint 80%-uk fizet szállásért, sokan közülük fővárosi szállodában. (www.kormany.hu)

A Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége megvizsgálta, hogy hogyan alakult a szállodák teljesítménye 2011-ben és 2012-ben az F1 hatására Budapesten. Illetve, hogy mi a különbség a szállodák teljesítményében, ha ennek a három napnak a szállodai mutatószámait hasonlítjuk össze a teljes júliusi hónap átlagával. (2. táblázat)

2. táblázat A Forma-1 idejére foglalt szobák mutatószámai viszonyítva a teljes júliusi hónaphoz 2011/2012-ben

Időszak	Szobafoglaltság %		Különbség % pont	Átlag szobaár Ft		Változás %	REVPAR* Ft		Változás %
	2011	2012		2011	2012		2011	2012	
július	66,1	73,7	+7,6	12.896	13.578	105,3	8.525	10.001	117,3
F1	82,0	86,7	+4,7	21.704	21.658	99,8	17.412	18.690	107,3
F1/július	+ 15,9 %pont	+ 13 %pont	-	+68,3%	+59,5%	-	+104,2%	+86,9%	

Forrás: www.turizmus.com

A vizsgálat alapján kiderült, hogy az idei évi Forma-1 idején a kereslet igen erős volt, ennek köszönhető az, hogy a 86,7%-os szobafoglaltság 4,7%ponttal haladja meg a 2011-es Forma-1 átlagát. Ezzel szemben az átlag szobaár a tavalyi szinten maradt. A 18.690 forint REVPAR mutató a tavalyi évhez képest 7,3%-kal nőtt.

Összehasonlítva a F1 alatt elért szállodai mutatószámokat a teljes júliusi hónap átlag mutatóival, akkor azt lehet mondani, hogy 2011-ben a verseny ideje alatt 15,9%ponttal nőtt a szobafoglaltság, az átlagár 68,3%-kal. A REVPAR mutató pedig 104,2%-kal volt több mint a júliusi átlag. 2012-ben a versenyhétvége három napján a szobafoglaltság 13%ponttal volt több a havi átlagnál; az átlagár 59,5%-kal, a REVPAR mutató pedig 86,9%-kal.

* REVPAR=tényleges szobaár-bevétel/kiadott szobák száma

Az adatokból az is jól látszik, hogy 2012 júliusában 7,6%ponttal nőtt a szobafoglaltság, a nettó átlagár pedig 5,3%-kal javult 2011-hez képest. A REVPAR július havi növekedése +17,3% volt, vagyis a teljes júliusi hónap teljesítménye nagyobb mértékben javult, mint az F1 három napja alatt.

A 2012-es igen jó teljesítményben nagy szerepe volt annak, hogy a Forma-1 idején 2011-ben 270,2 Ft volt az EUR/HUF átlag árfolyam, 2012-ben viszont 284,4 Ft volt. Ez 5,2%-kal volt gyengébb 2011-hez viszonyítva, vagyis a szállodáknak bevétel szempontjából lényegesen kedvezőbb volt. Ez az árfolyamnyereség viszont nem mutatkozott meg a forint átlagárakban és a REVPAR mutatóban.

Ezt az elemzést közel 12.000 budapesti szállodai szoba összesített adataiból készítették el. 2011. július 29-31., illetve 2012. július 27-29. között a három-három nap adatainak tükrében. A táblázatban nettó átlag szobaárak és nettó REVPAR adatok vannak feltüntetve. (www.turizmus.com – A Forma1 hatása a szállodák teljesítményére)

3.6. A MAGYAR NAGYDÍJ JÖVŐJE

A Magyar Nagydíj szempontjából a feladatok közül a legfontosabb az aszfaltozás mielőbbi kivitelezése, de a versenyirányítási központ fejlesztése is a tervek között szerepel, ami egyébként minden szabványnak megfelel.

A tavalyi kölni Motorshow-n egy holland cég bemutatott egy új „zászlós rendszert”, mely elnyerte a tetszését a Hungaroring Sport Zrt. jelenlegi elnökének, Gyulay Zsoltnak. Ennek az újfajta rendszernek az a lényege, hogy versenyzőknek a pályabírók helyett ledes kijelzőkön mutatnák, hogy éppen milyen jelzés van érvényben a pályán. Ez sokkal tisztább és gyorsabb megoldást jelentene a versenyirányítás szempontjából. (www.sport.hir24.hu)

A lelátórendszerek elavult állapota miatt a szervezők felújítást terveznek, s a jövőben stadionszerű lelátót képzelnek el a pálya mellé.

Ezeknek a terveknek a megvalósításához azonban szükséges a rendelkezésre álló forrásokat megvizsgálni, és ahhoz igazítva kell a különböző fejlesztési terveket megvalósítani. A Magyar Nagydíj szervezői mindent meg tesznek annak érdekében, hogy 2016 után is rendezhessen Magyarország futamot. A folytatásról szóló tárgyalásokat azonban csak a későbbi években kezdik meg. (www.f1hirek.hu – Stadionszerű lelátót szeretnének a Hungaroringre)

3.7. EGYÉB RENDEZVÉNYEK, ESEMÉNYEK, PROGRAMLEHETŐSÉGEK A HUNGARORINGEN

Amikor a Hungaroringről van szó, sok embernek a Forma-1 és a Magyar Nagydíj jut először eszébe. Ám a ring, a rendszeres éves versenyeken kívül sok egyéb programlehetőséget biztosít mind az egyéni, mind a csoportos vendégek számára.

3.7.1. Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum

Magyarországon a Hungaroringen található Vezetéstechnikai Centrum az egyetlen európai színvonalú létesítmény. A vezetéstechnikai tanfolyamok elvégzése jelentősen csökkentik a közúti balesetek számát. A Tanpálya a vezetés biztonsága mellett a környezet tudatosságot is felvállalja. Évente 5-6000 fő vesz részt vezetéstechnikai kurzusokon és különféle rendezvényeken. A felnőttek mellett már a gyerekek is megismerkedhetnek az autózás alapjaival a Gyermek Közlekedési Parkban. A Tanpálya a környezet tudatosságot is felvállalja a vezetés biztonsága mellett.

3.7.2. Hungaroring Adventure Park

A Park Alkalmas bármilyen terepjáró jármű tesztjére, sajtótájékoztatóval, fogadással egybekötött modellbemutatók, márkatalálkozók, rendezvények megszervezésére. Ideális helyszín céges csapatépítő tréningek, illetve baráti társaságok szabadtéri programjainak lebonyolítására. A résztvevők biztonságos körülmények között eltölthetnek itt egy kellemes, felejthetetlen, élményekben gazdag napot.

A Park alapvető célja az oktatás, mely kellő tudással rendelkező oktatói gárda közreműködésével valósul meg, az alapfokú vezetéstechnikai ismeretektől kezdve a bonyolult helyzeteken át a technikai tanácsadásig.

A Hungaroring Adventure Park nemcsak autós, hanem egyéb kalandokat is kínál: megfér egymás mellett a terepjárós tanpálya, a mountain bike, az enduro és a quad, melyek az egész család számára szórakozást nyújtanak.

3.7.3. Hungaroring Autós Versenyző Iskola

Immár nyolc éve ad otthont a pálya az autós versenyzőiskolának. A növendékek megismerkednek a pályaversenyzés szabályaival, a verseny alatt használt zászlójelzésekkel. Megismerik a versenyautó viselkedését, az ideális ív fogalmát, s azt, hogy mennyire fontos a futómű és a guminyomás megfelelő beállítása. Megtanulják a pontos fékezést, az írá-

nyitott vészfékezést és a harmonikus kormányzás alapjait. Elsajátítják a versenyautók kezelését, s gyakorolják a Hungaroringen való versenyzést.

3.7.4. Hungaroring Gokartcentrum

A Hungaroring területén található, szabadtéri pálya 461 méter hosszú, izgalmas, technikás, lendületes. 200 köbcentiméteres 6,5 lóerős gokartok, korszerű számítógépes időmérés várja az érdeklődőket. 2005-től már gyerekek (12 éves kortól) számára kialakított gokartokkal várják a legifjabb gokartos nemzedéket. Akik a 220 ccm-es gokarttal megfutják a szintidőt, azoknak a 270 ccm-es, 9 lóerős gokartot kínálják.

3.7.5. Autós Nyílt Napok

A résztvevők a versenypályáján biztonságos körülmények között próbálhatják ki autójuk és saját vezetői tudásuk lehetőségeit, határait. A Hungaroring Sport Zrt. ezzel lehetőséget nyújt az autósoknak, hogy közelebbről is megismerhessék a versenypályát, illetve személyesen is átélhessék a vezetés örömét az aszfaltcsíkon.

3.7.6. Hungaroring Motorsport Iskola

2007-ben indították el az ország első motoros vezetéstechnikával foglalkozó intézményét. A tanterv három szintből áll. Az egyes szinteken más-más motorkezelési tevékenységgel lehet megismerkedni a dinamikus és biztonságos motorozás érdekében. A motorkerékpár vezetését befolyásoló külső tényezőkkel is alaposan megismertetik a tanulókat. Az oktatás a Hungaroring területén és a Forma-1-es versenypályán zajlik.

3.7.7. Motoros Nyílt Napok

2011. május 01-től a Hungaroring Sport Zrt. szervezi ezeket a nyílt napokat a Hungaroringen. Célja az, hogy a napi motoros rendezvényeket minél sikeresebben bonyolítsa le. Fontosnak tartják, hogy a közúti motorosok és a licenccel rendelkező versenyzők is lehetőséget kapjanak a versenypálya életében. (www.hungaroring.hu – Szolgáltatások)

4. A FORMA-1 MAGYAR NAGYDÍJ A KÉRDŐÍVEK TÜKRÉBEN

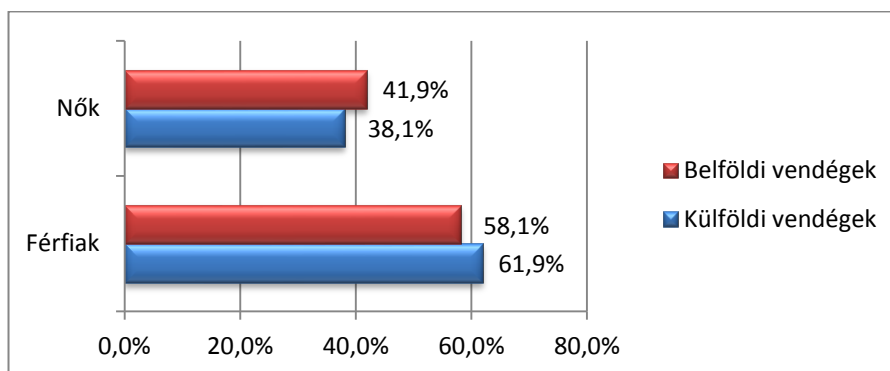
4.1. A KUTATÁS MÓDSZERE

Dolgozatom elkészítése során kérdőíves felmérést végeztem. Ezt tartottam a legcélszerűbbnek, hiszen a versenyhétvége látogatottságára, és a látogatók szokásaira voltam kíváncsi (pl. mivel érkeztek, hol szállnak meg, esetleg mennyit költenek).

A helyszínre érező belföldi és külföldi vendégeket kérdőív segítségével tudtam ki kérdezni. Erre 2012. július 28-án, szombaton került sor a Hungaroringen. Ekkor volt a Magyar Nagydíj időmérő edzésének napja. Kétféle kérdőívet készítettem, az egyiket angol nyelven a hazánkba látogató külföldi vendégeknek, a másikat magyar nyelven a hazai nézőknek. Összesen 73 fő töltötte ki a kérdőívet, ebből 42 fő külföldi, 31 fő pedig hazai vendég volt. A kérdőív nem reprezentatív.

A következőkben, a kérdőívekben szereplő kérdésekre adott válaszok szöveges elemzése látható, diagramok segítségével is bemutatva, külön belföldi és külföldi vendégekre lebontva.

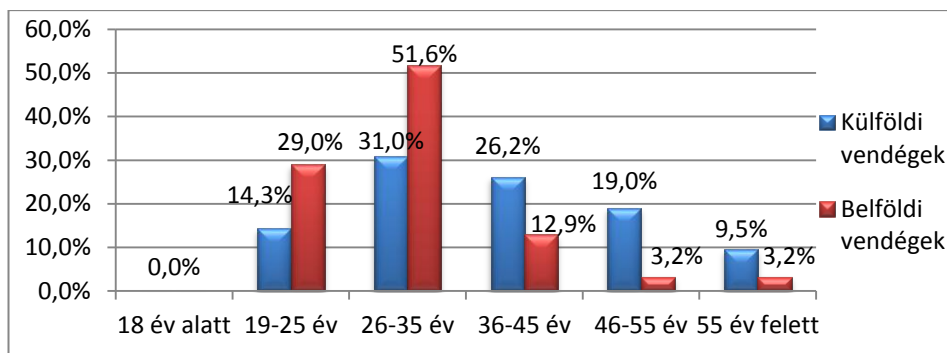
4.2. A KÉRDŐÍVEK ÉRTÉKELÉSE



9. ábra A válaszadók nem szerinti százalékos eloszlása

Forrás: Saját szerkesztés

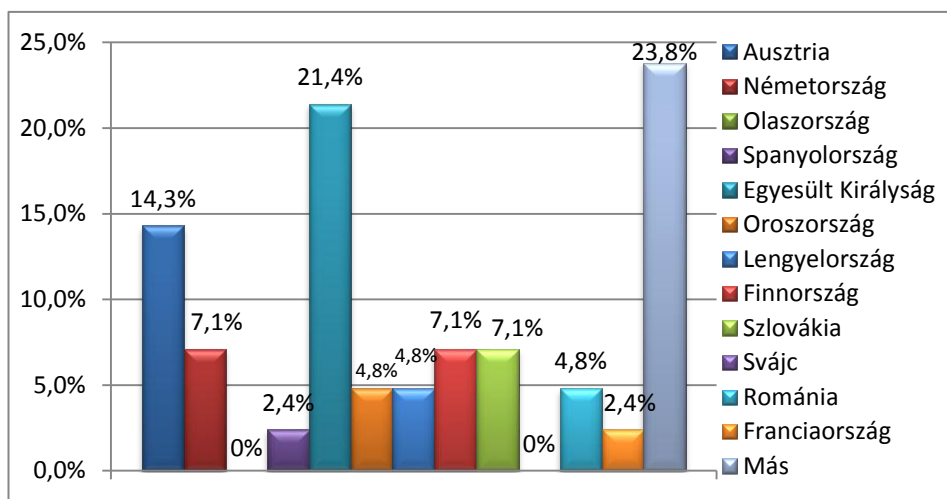
A válaszadó külföldi és belföldi vendégek nemek szerinti megoszlásában egyértelműen elmondható, hogy a férfiak voltak nagyobb arányban a Magyar Nagydíj hétvégéjén. Ez annak is betudható, hogy elsősorban férfi sportról van szó, de természetesen a nők is aktívan érdeklődnek a Forma-1 iránt, csak sokkal kisebb arányban. A magyar nők 3,8%-kal többen voltak a külföldi nőknél. A magyar férfiak azonban ugyanennyi százalékkal voltak kevesebben a külföldi férfi látogatóknál. (9. ábra) Ez csak a megkérdezettek között alakult így, ezért nem reprezentatív.



10. ábra A megkérdezettek életkor szerinti százalékos eloszlása

Forrás: Saját szerkesztés

Az életkort tekintve 19 évestől 55 évnél idősebb emberekig minden korosztályból vannak érdeklődők. Találkoztam 18 évnél fiatalabb személyekkel is, de ők még annyira fiatalok, hogy kérdőív alanyoknak nem voltak alkalmasak. A legnagyobb arányban a külföldiek (31%) és belföldiek (51,6%) körében a 26-35 éves korosztály képviseltette magát. A külföldi válaszadók 26,2%-ban 36-45 évesek voltak. Ezt követően a 46-55 éves korosztály (19%) volt, majd a 19-25 évesek (14,3%); s csupán 9,5%-uk volt 55 év feletti személy. A magyaroknál második helyen a 19-25 évesek állnak 29%-kal. A 36-45 évesek 12,9%-kal képviseltették magukat. Mindössze 3,2%-a volt a magyaroknak a 46-55 év, illetve az 55 évnél idősebb személyek aránya. (10. ábra)

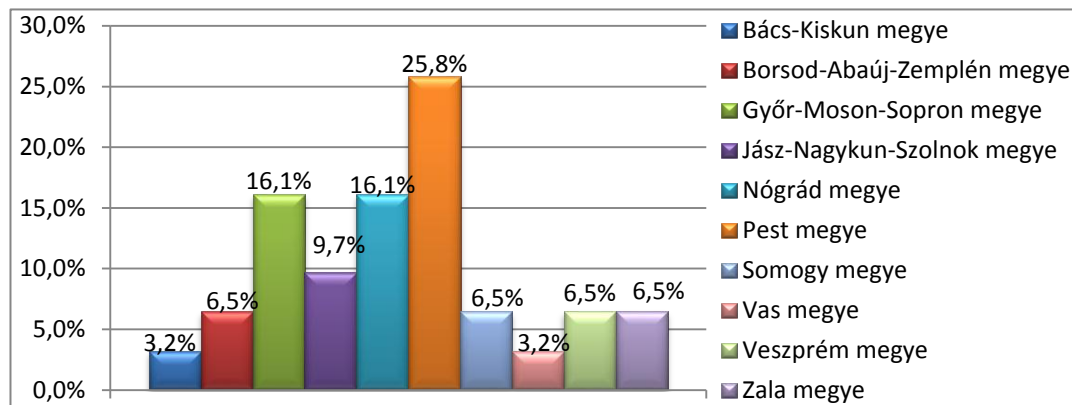


11. ábra A külföldi vendégek lakóhely szerinti százalékos eloszlása (ország)

Forrás: Saját szerkesztés

A külföldi válaszadók elég sok országból érkeztek hazánkba. Köszönhetően annak, hogy tőlünk keletre nincs más országban nagydíj, és így hozzánk jönnek el, hogy lássanak élőben egy futamot. Legnagyobb számban az Egyesült Királyságból (21,4%) érkeztek, még annak ellenére is, hogy éppen azon a hétvégén indult el a 2012-es Olimpia London-

ban, nagyon sokan voltak a nagydíjunkon. Ausztriából (14,3%) érkeztek még sokan. Jöttek még Magyarországra németek, finnek, szlovákok, oroszok, lengyelek, románok, spanyolok, franciák. Valamint ezen kívül még más országokból is érkeztek, összesen 17 ország turistái válaszoltak a kérdéseimre. Az egyéb országokból érkező turisták között voltak hollandok, csehek, szerbek, görögök, de jöttek hazánkba a tengeren túlról is, egészen pontosan Kanadából. (11. ábra)

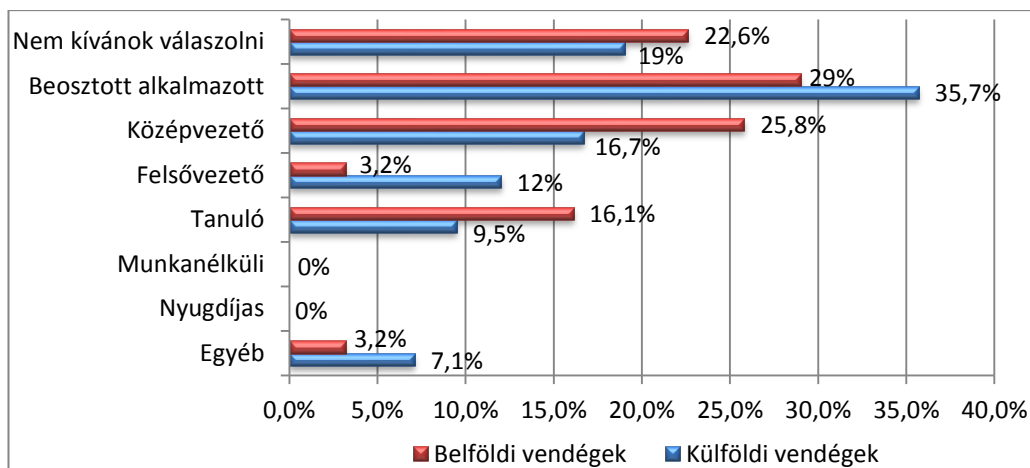


12. ábra A belföldi vendégek lakóhely szerinti százalékos aránya (megye)

Forrás: Saját szerkesztés

A magyarok körében a megye szerinti megoszlást vizsgáltam. (12. ábra) A válaszadók összesen 10 megyéből érkeztek Mogyoródra. Köztük legnagyobb arányban Pest megyeiek voltak. Nagy számban érkeztek Győr-Moson-Sopron, valamint a közeli Nógrád megyéből. Viszont a távoli megyékből is érkeztek látogatók. Ők voltak azok, akik igénybe vettek valamilyen szálláshelyet.

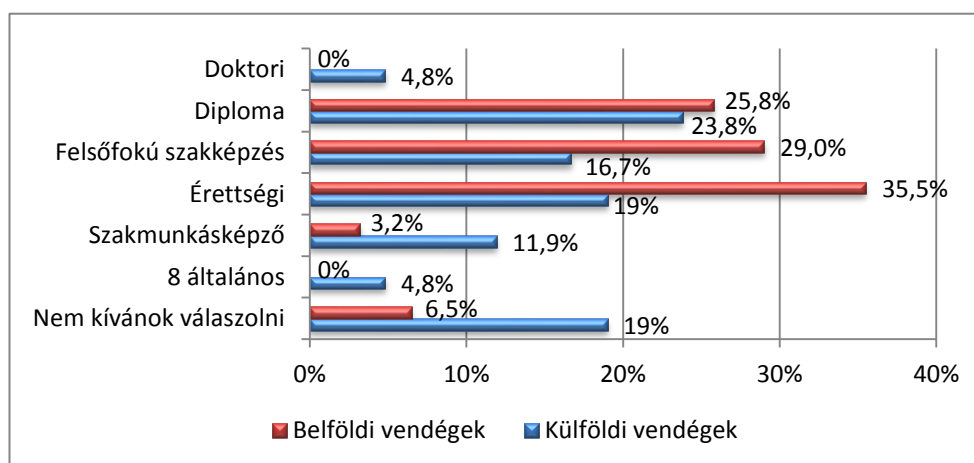
A foglalkozás szerint a külföldi és belföldi megkérdezettek legnagyobb aránya beosztott alkalmazott. A külföldieknél a középvezetők aránya 16,7%, s ennél jóval több a magyaroké, 25,8%-uk középvezető. Viszont a felsővezetők aránya a külföldieknél magasabb 8,8%-kal a magyaroknál. Több tanuló érkezett belföldről, mint külföldről, s senki nem volt, aki nyugdíjas vagy munkanélküli lett volna. Négy egyéb válasz is született, a külföldieknél hárman voltak, akik ezt adták meg válasznak, köztük volt televíziósként, kohászként, illetve hegesztőként dolgozó. A magyarok körében egy fő adott meg más választ, ő sofőrként dolgozik. Viszont több válaszadó nem kívánt válaszolni foglalkozását illetően. (13. ábra)



13. ábra A válaszadók foglalkozás szerinti százalékos eloszlása

Forrás: Saját szerkesztés

Megvizsgáltam az iskolai végzettséget külföldiekre és belföldiekre lebontva. (14. ábra) A belföldi válaszadók legnagyobb számban érettségivel rendelkeznek, a külföldiek viszont diplomával. Habár nagy arányban vannak diplomások is a magyarok körében, több embernek csak felsőfokú szakképzése van. A külföldieknél volt, aki csak szakmunkás képesítést szerzett, s volt, aki a 8 általános után nem folytatta tanulmányait. Ez a magyar válaszadóknál nem mondható el. Ugyanakkor doktori címe külföldi megkérdezetteknek volt, magyaroknak azonban nem. Szintén voltak olyanok, akik nem kívántak válaszolni a feltett kérdésekre.

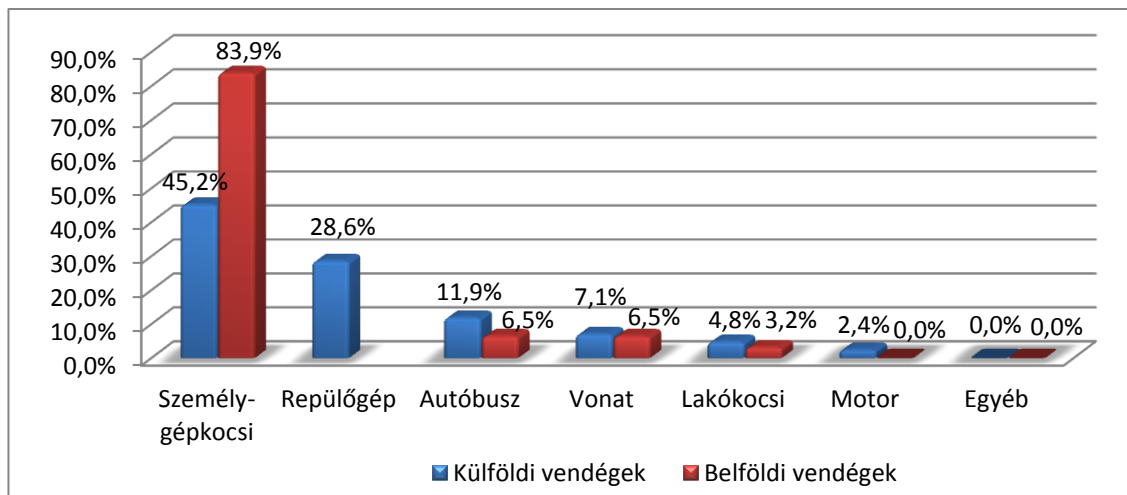


14. ábra A válaszadók iskolai végzettség szerinti százalékos aránya

Forrás: Saját szerkesztés

A megkérdezett 42 külföldi vendég csaknem fele érkezett személygépkocsival a Magyar Nagydíj hétvégéjére. A repülőgéppel utazók aránya 28,6%; az autóbusszal érkezőké 11,9%. Akadt olyan, aki vonattal, illetve lakókocsival jött hazánkba; s csupán egy

megkérdezett érkezett motorral. Valamint akadt, aki nem jól értelmezte a kérdést, s nem arra válaszolt, hogy Magyarországra milyen közlekedési eszközzel érkezett, csupán azt adta meg válaszul, hogy a helyszínre mivel utazott ki. Miszerint Kanadából egy házaspár vonattal érkezett, feltehetően csak Budapesttől Mogyoródig vették igénybe a HÉV-et.



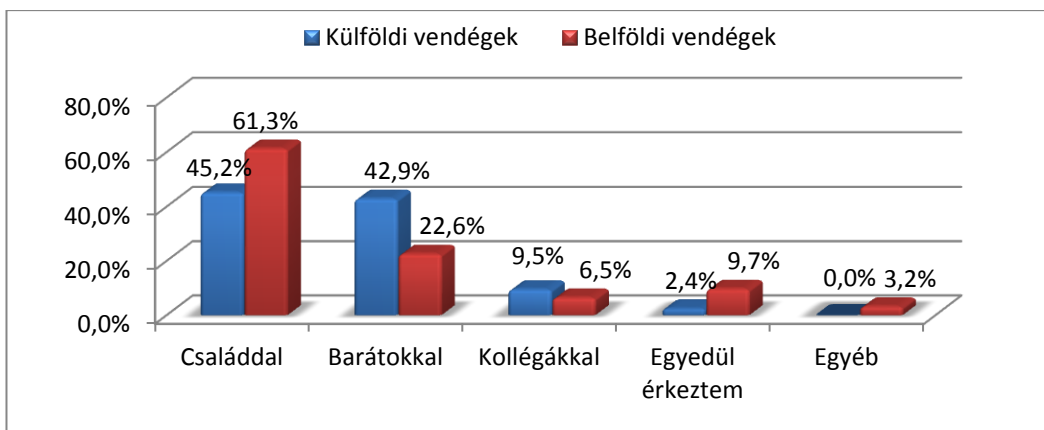
15. ábra A Forma-1 Magyar Nagydíjon megkérdezettek által igénybe vett közlekedési eszközök

Forrás: Saját szerkesztés

A belföldi nézők legnagyobb arányban (83,9%) autóval érkeztek a futamra; emellett említették még az autóbuszt (6,5%), a vonatot (6,5%) és a lakókocsit (3,2%) is. (15. ábra) Az autóval érkezők kényelmi szempontok miatt választják ezt a közlekedési eszközt, hisz így a pálya mellett parkolhatnak, s nem kell sokat sétálniuk; valamint elég nagy arányban vannak, akik egy-egy nap végén azonnal hazautaznak. Ebből azt a következtetést lehet leszűrni, hogy a hazai vendégek egy része a közvetlen közelből érkezett a versenyre.

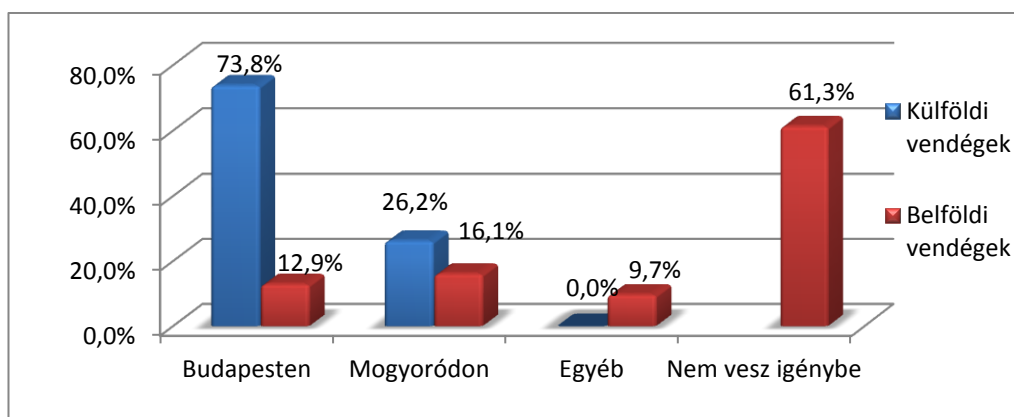
Rákérdeztem arra, hogy a résztvevők kikkel milyen arányban érkeztek a helyszínre. A külföldiek a családot (45,2%) és a barátokat (42,9%) jelölték meg legnagyobb arányban. Kollégákkal is jöttek a Hungaroringre, s volt egy válaszadó, aki egyedül érkezett. Ezt az egy főt leszámítva, szinte senki sem indult el egyedül külföldről.

A belföldieknél a családdal érkezők aránya (61,3%) jóval magasabb, mint a külföldiek esetén. Többen érkeztek egyedül, mint kollégákkal a hazai nézők körében. Egy valaki akadt, aki a családjával és a barátaival érkezett, mindkettő választ bejelölte. Az egyéb kategória alatt is érkezett egy válasz, az illető vendégekkel érkezett, egy görög turistacsoportnak volt a sofőrje. (A megkérdezettek több választ is adhattak.) (16. ábra)



16. ábra A megkérdezettek kísérőinek százalékos aránya

Forrás: Saját szerkesztés

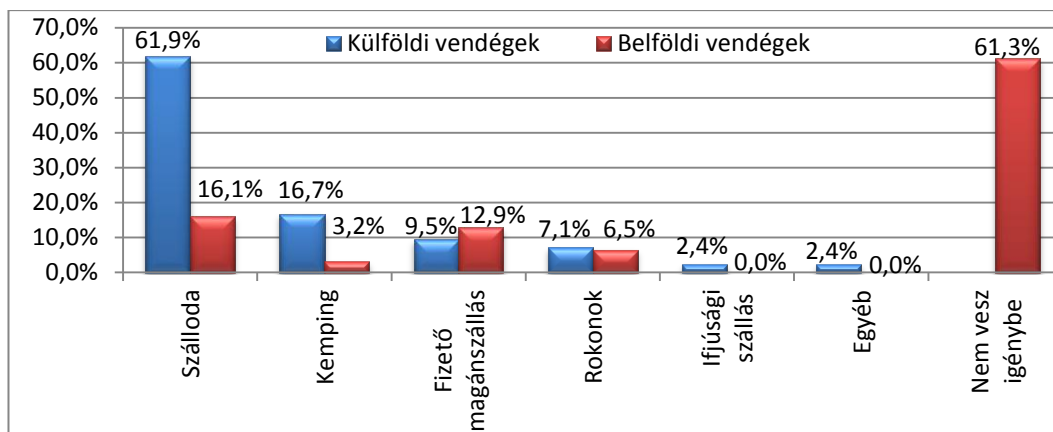


17. ábra A válaszadók által igénybe vett szálláshelyek százalékos megoszlása

Forrás: Saját szerkesztés

A külföldi és belföldi vendégek szálláshely igénybevételének eloszlását is vizsgáltam. (17. ábra) A külföldi válaszadók 73,8%-a Budapesten szállt meg a Magyar Nagydíj hétvégéjén. 26,2%-uk pedig Mogyoródon. A megkérdezettek közül senki nem választotta az egyéb kategóriát.

A belföldi vendégek több mint fele hazautazott a nap végén, tehát nem vett igénybe semmilyen szálláshelyet. 12 válaszadó viszont igen: ebből négy fő Budapesten szállt meg; öt fő Mogyoródon; három fő pedig az egyéb lehetőséget választotta. Csupán egy fő írta le, hogy hol szállt meg, ő Dunakeszit adta válaszul; a másik két fő nem írt települést. A Mogyoródtól távoli megyékből érkezők vettek igénybe szálláshelyet.

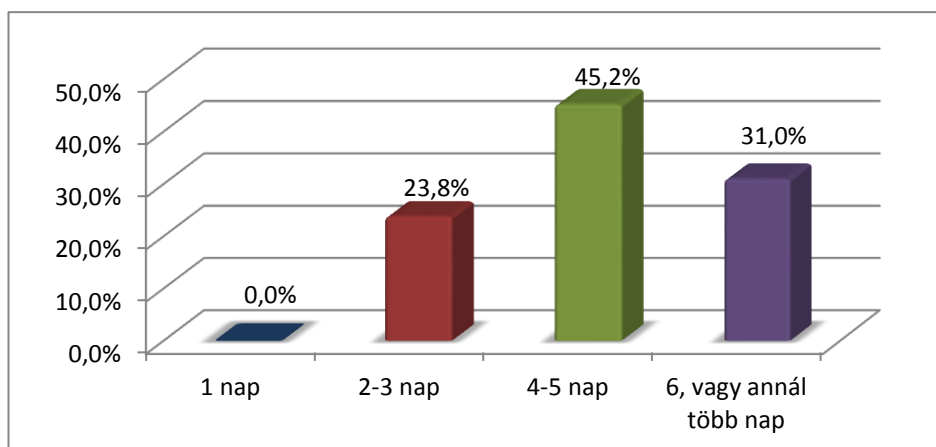


18. ábra Igénybe vett szálláshelytípusok a megkérdezettek körében

Forrás: Saját szerkesztés

A külföldi vendégek körében a legnépszerűbb szálláshely a szálloda (61,9%) volt; 42 megkérdezett közül 26 szállt meg szállodában. Valamint a kempinget említették még 16,7%-ban, legfőképp Mogyoródon kempingeztek; ugyanakkor a válaszadók közel 10%-a fizető magánszálláshelyet vett igénybe. 7,1%-ban rokonokhoz mentek; 2,4% ifjúsági szálláson szállt meg. Az egyéb kategóriában is érkezett válasz, egy fő a magyar barátainál töltötte a hétvégét.

A belföldi megkérdezettek 38,7%-a, azaz 12 fő vett igénybe valamilyen szálláshelyet, közülük öt fő szállodában, egy fő kempingben, négy fő fizető magánszálláshelyen, kettő pedig rokonoknál lakott. Legnagyobb arányban pedig semmilyen szálláshelytípust nem vettek igénybe a válaszadók, vagyis hazautaztak. (18. ábra)

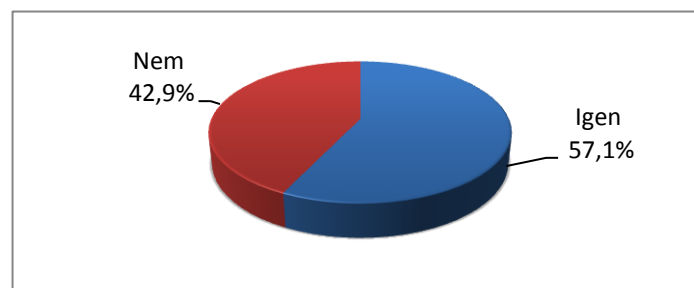


19. ábra A külföldi vendégek tervezett tartózkodási ideje Magyarországon a Forma-1 Magyar Nagydíj hétvégéjén (nap)

Forrás: Saját szerkesztés

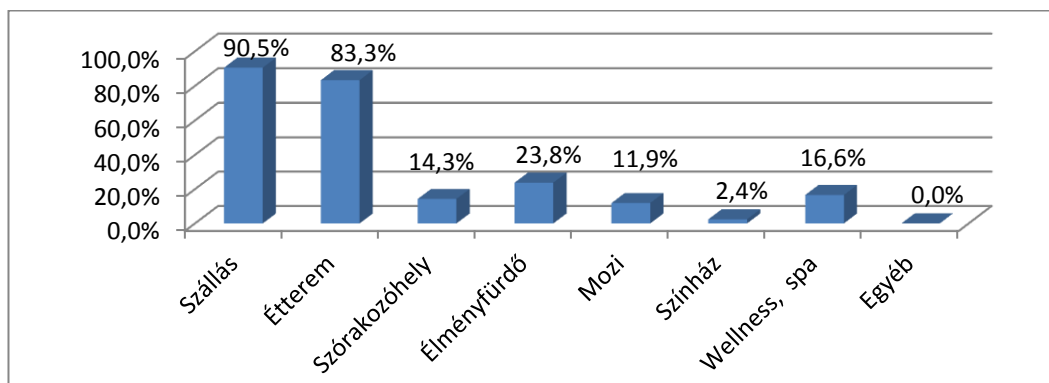
A Forma-1 Magyar Nagydíjra ellátogató külföldiek közel 57,1% kizárólag a futam megtekintése céljából utazott Magyarországra. 42,9% pedig más programokkal is összekötötte itt tartózkodását (19. ábra); s jellemzően négy-öt napot (45,2%), illetve hat, vagy annál több napot (31%) terveztek Magyarországon tölteni a futam alkalmával. 23,8%-uk pedig csupán két-három napra érkezett hazánkba, tehát kizárólag a Magyar Nagydíj hétvégeje érdekelte őket. Senki nem akadt, aki egy napra érkezett volna. (20. ábra)

Összefoglalva elmondható, hogy ha már külföldről jön valaki a Magyar Nagydíjra, akkor több napot marad hazánkban, s összeköti a futam meglátogatását más eseményekkel. Ez idő alatt megszáll valahol, étkezési lehetőségeket vesz igénybe, egyéb programokon vesz részt. A pár nap alatt a turista nálunk költi el a pénzét, s leginkább ezzel indokolja a kormány, hogy támogatja anyagilag a futamot.



20. ábra Kizárólag a Forma-1 céljából Magyarországra érkező külföldi vendégek aránya

Forrás: Saját szerkesztés

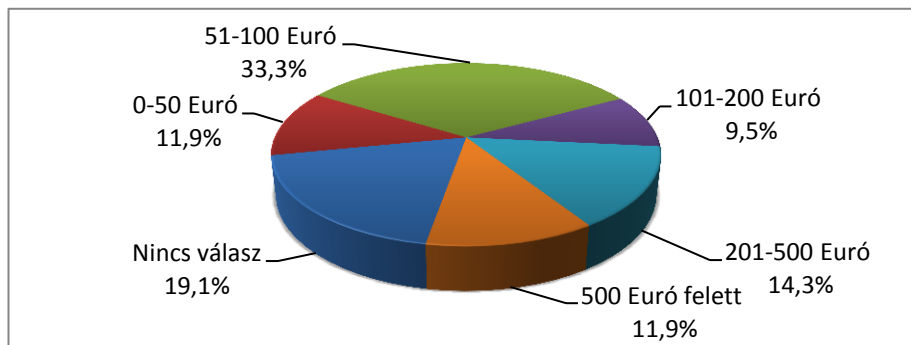


21. ábra Igénybe vett vendéglátói szolgáltatások a külföldi megkérdezettek körében

Forrás: Saját szerkesztés

Vendéglátói szolgáltatások igénybevétele a következőképpen alakult: a válaszadó külföldiek 90,5%-a vett igénybe szállást, 83,3%-a pedig étterembe is ellátogatott. Az élmenyfürdő is elég népszerű volt, a közeli Aquaparkot említették 23,8%-ban. 16,6% well-

ness, spa szolgáltatásokat vett igénybe. Voltak még, akik szórakozóhelyre (14,3%); mozi-
ba (11,9%) illetve színházba (2,4%) mentek. (A megkérdezettek több választ is adhattak.)
(21. ábra)

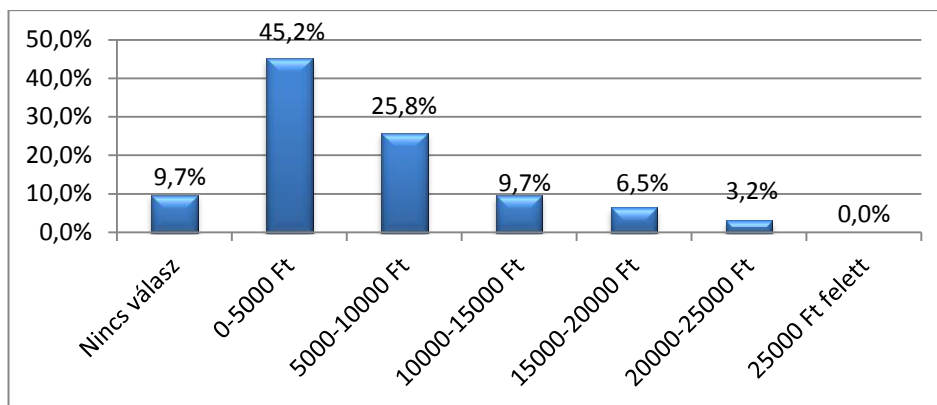


22. ábra Egy főre eső tervezett napi kiadás (euró)

Forrás: Saját szerkesztés

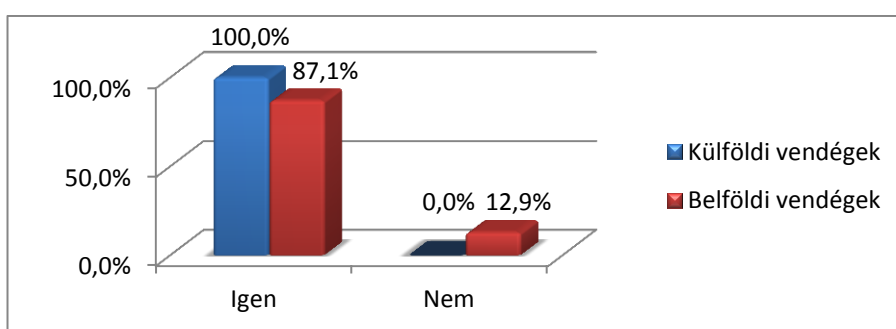
A Magyar Nagydíj hétvégéjén, vagyis 2012. 07. 27-29-ig, egy euró nagyjából 285 forintot ért. A külföldi látogatók 33,3%-a összesen napi 51 és 100 euró (kb. 14500-28500 forint) közötti összeget; 14,3%-ban 201 és 500 euró (kb. 57300-142500 forint) között szándékoztak költeni. Ugyanannyi arányban tervezték a napi költést 500 euró (142500 forint) felett, mint 0-50 euró (0-14250 forint) között; vagyis megegyező arány született a két véglet esetén, egyformán terveztek többet költeni szemben azokkal, akik csak egy minimális összeget szántak a napi költésre. 101 és 200 euró (kb. 28800-57000 forint) között 9,5%-uk adott választ. 19,1%-ban pedig nem kívánták közölni tervezett napi költésüket. (22. ábra)

Ezzel szemben a belföldi vendégek költekezéséről elmondható, hogy a naponta kiadni tervezett összeg – a jegy megvásárlásán kívül – jellemzően 0 és 5000 forint között (45,2%) mozgott. 25,8%-ban tervezték a kiadásukat 5000-10000 forint között. Közel 10% akár 10000-15000 forintot is költött. 6,5%-uk még a 20000 forint közeli összeget sem sajnálta elkölteni. 25000 forint felett viszont senki nem akart költekezni. 9,7%-ban nem kívánták a tervezett napi kiadásaikat közölni. Elmondható, hogy a futamra kilátogatók nagy többsége a jegy megvásárlásán kívül vagy egyáltalán nem költekezik, vagy csak egészen minimális összeget ad ki a verseny alatt. A magyar látogatók elég nagy aránya „sajnálja” elkölteni a pénzét pl. kávéra, hamburgerre, sörre; mert tudja, hogy mennyire drága. (23. ábra)



23. ábra Egy főre eső tervezett napi kiadás (forint)

Forrás: Saját szerkesztés



24. ábra A rendelkezésre álló turisztikai információkkal való megelégedettségi arány

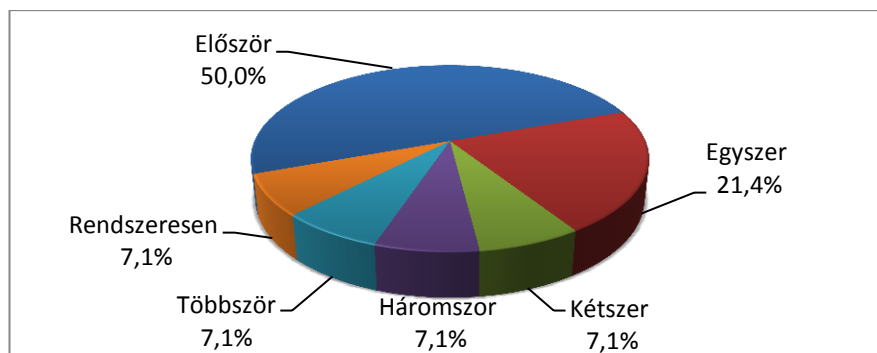
Forrás: Saját szerkesztés

A rendelkezésre álló turisztikai információkkal Magyarországról a 42 külföldi válaszadó 100%-a elégedett volt.

A belföldiek esetén azonban ugyanez nem mondható el, mivel 31 belföldi vendég (87,1%) volt csak megelégedve a Hungaroringgel kapcsolatos turisztikai információkkal, 4 fő (12,9%) viszont nem volt elégedett. (24. ábra)

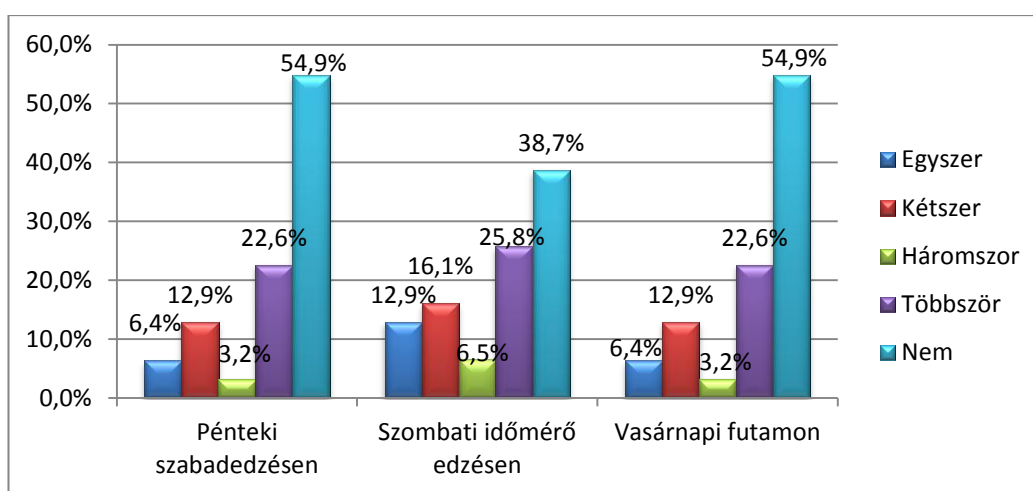
A magyarok egy részének semmi sem elég jó, még akkor sem, ha egy külföldi kritikus szemmel nézve is elégedett. Viszont alapvetően a hazai látogatók is meg voltak elégedve, hisz a szervezők mindent meg is tettek ennek érdekében.

A külföldi megkérdezett vendégek 50%-a először látogatott el a Magyar Nagydíjra. A megkérdezettek 21,4%-a egyszer, 7,1%-a kétszer, szintén 7,1%-a már háromszor, s ismét 7,1%-uk pedig többször vett részt magyar futamon. A rendszeresen ide látogatók száma is 7,1% volt. (25. ábra)



25. ábra A Forma-1-es Magyar Nagydíjon való részvétel gyakorisága a megkérdezett külföldiek körében

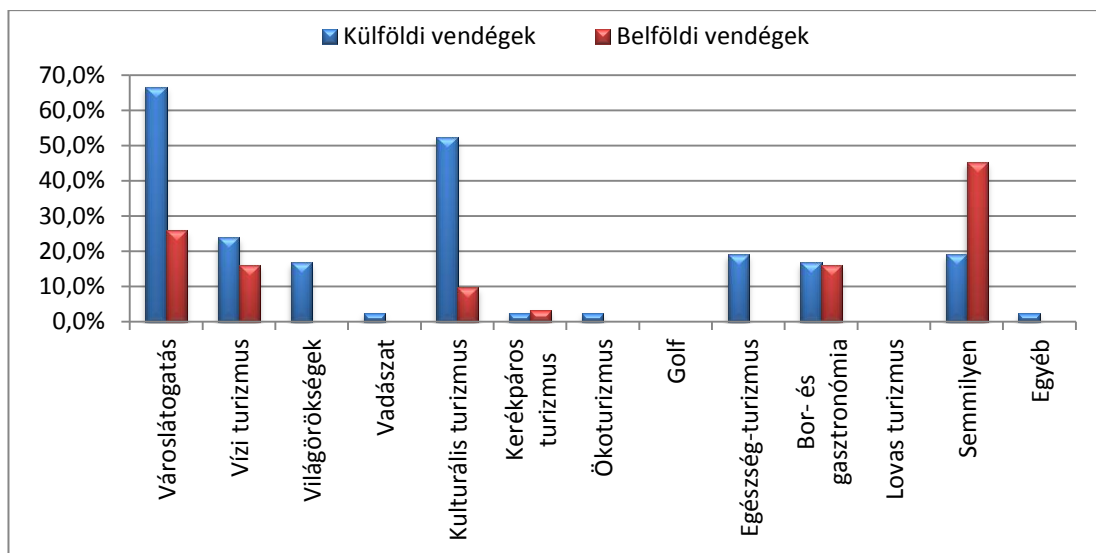
Forrás: Saját szerkesztés



26. ábra A Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjén való részvétel gyakorisága a megkérdezett belföldiek körében

Forrás: Saját szerkesztés

A belföldiek körében a Magyar Nagydíj hétvégéjén való részvételi arányt kutattam, hisz a magyarok nem minden esetben tehetik meg, hogy kilátogatnak minden nap, csupán a hétvége egyik napján van lehetőségük kimenni a helyszínre. Akadnak olyanok, akik mindhárom nap a helyszínen vannak, de azok aránya elég csekély. A korábbi években sem volt más a helyzet. A legmagasabb arány azoké, akik még egyszer sem voltak kint egyik napon sem; s nagy részük az idei futamra sem tudott kilátogatni. Legnagyobb arányban a szombati időmérő edzésre jutottak ki az emberek, a szombati jegyárakat megfizethetőnek tartják. A pénteki és vasárnapi napra egyforma arányok jöttek ki; pedig, aki péntekre bejelölt valamit, nem feltétlen jelölte vasárnapra is ugyanazt. A magyar válaszadók 38,7%-a korábban még nem vett részt időmérő edzésen. (26. ábra)

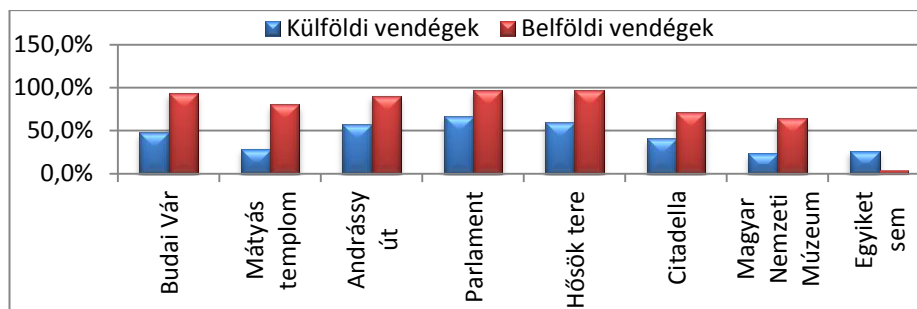


27. ábra Igénybe vett programok a Forma-1-es Magyar Nagydíj meglátogatása mellett

Forrás: Saját szerkesztés

Az autó-motor sport mellett a futamra kilátogató külföldi válaszadók leginkább a városlátogatás (66,7%), a kulturális turizmus (52,4%), a vízi turizmus (23,8%), valamint az egészségturizmus (19%) iránt érdeklődnek. Emellett említették még a világörökségek megtekintését (16,7%), a bor- és gasztronómiai turizmust (19%), a vadászatot (2,4%), a kerékpározást (2,4%) és az ökoturizmust (2,4%) is. A golfozást és a lovaglást a megkérdezettek körében senki nem választotta. Egyéb kategóriában is érkezett válasz, az illető a futam meglátogatása mellett, munka miatt is jött hazánkba. A válaszadók 19%-a azonban semmilyen más programot nem vett igénybe a verseny mellett. Vagyis a marketing terén van még mit fejleszteni.

A magyar megkérdezett látogatók az autó- és motorsport mellett elsősorban a városlátogatás (25,8%), a bor- és gasztronómiai turizmus (16,1%), valamint a vízi turizmus (16,1%) iránt érdeklődnek. Ezen kívül voltak még a kulturális turizmust (9,7%), illetve a kerékpározást (3,2%) kedvelők. A válaszadó magyarok majdnem fele (45,2%) pedig semmilyen programot nem vett igénybe (27. ábra). (A megkérdezettek több választ is adhattak.)



28. ábra Budapest turisztikai értékeinek látogatottsági aránya

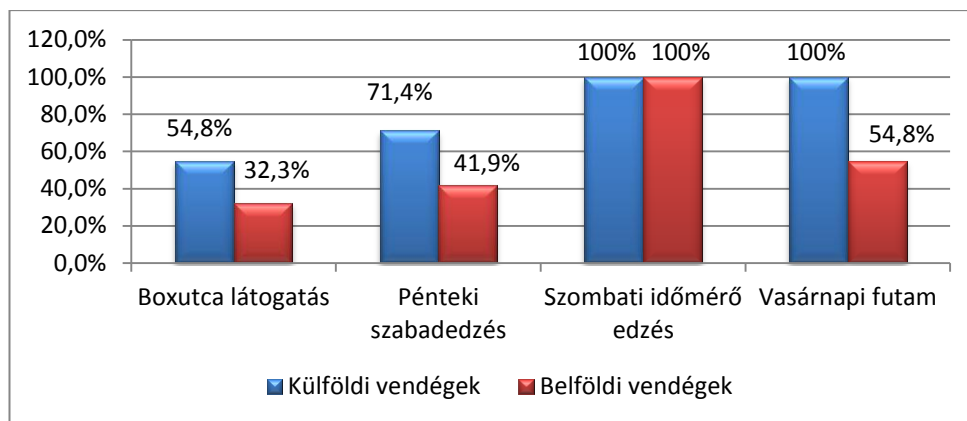
Forrás: Saját szerkesztés

A megkérdezett külföldi vendégek 66,7%-a látta már a Parlamentünket, 59,6%-a a Hősök terét. 57,1%-uk már volt az Andrásy úton, 47,6%-uk pedig a Budai Várban. 40,5%-ban ellátogattak a Citadellához, 28,6% volt már a Mátyás templomban, s mindössze csak 23,8%-uk volt a Magyar Nemzeti Múzeumban. A válaszadók 26,2%-a pedig még egyik budapesti nevezetességet sem látta korábban.

A magyar megkérdezettek esetén ezek az arányok jóval magasabbak, hiszen hazai válaszadókról van szó, de még így sem elég magas az arány, ha azt nézzük, hogy a Parlamentet sem látta mind a 31 válaszadó. 96,8%-uk volt már a Parlamentben és a Hősök tere. A Budai Várban 93,5%-ban, az Andrásy úton 90,3%-ban voltak. A Mátyás templomban 80,6%-uk már volt, viszont a Citadellánál (71%) és a Magyar Nemzeti Múzeumban (64,5%) nagyon kevesen voltak, pedig hazai látogatókról van szó. Volt egy fő, aki állítása szerint még egyiket sem látta korábban. (28. ábra)

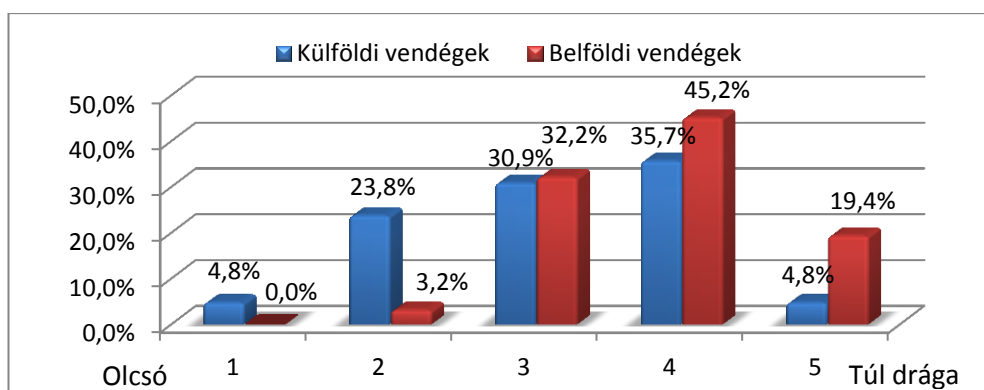
A külföldi válaszadók 100%-a részt vett az időmérő edzésen és a futamon, ha már több napra érkeztek. Ennél jóval kevesebben (71,4%) voltak a pénteki szabadedzésen, és a megkérdezettek kicsivel több, mint a fele vett részt a boxutca látogatáson. Az arányok fokozatosan növekedtek csütörtöktől. A külföldiek esetén elmondható, hogy az, aki kint volt szombaton a helyszínen, vasárnap is kilátogatott a pályára.

Ez viszont nem mondható el a hazai nézőkről. A szombati napon egyértelműen ott voltak 100%-ban, de vasárnap már csak a válaszadók fele ment el a versenyre. A pénteki szabadedzésen is jóval kevesebben voltak, mint a külföldiek, csak 41,9%-uk volt ott. A boxutca látogatásra pedig még ennél is kevesebben mentek el, csupán 32,3%-uk volt kíváncsi a csütörtök délutáni eseményre (29. ábra). A magyarok alacsony részvételi aránya a futamon, feltehetőleg a magas jegyárakhoz köthető. Az időmérő edzést még meg tudják fizetni, a versenyre viszont már nem tudnak annyi pénzt rászánni, mint amennyibe a jegy kerül.



29. ábra A Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjének eseményein való részvételi arány

Forrás: Saját szerkesztés

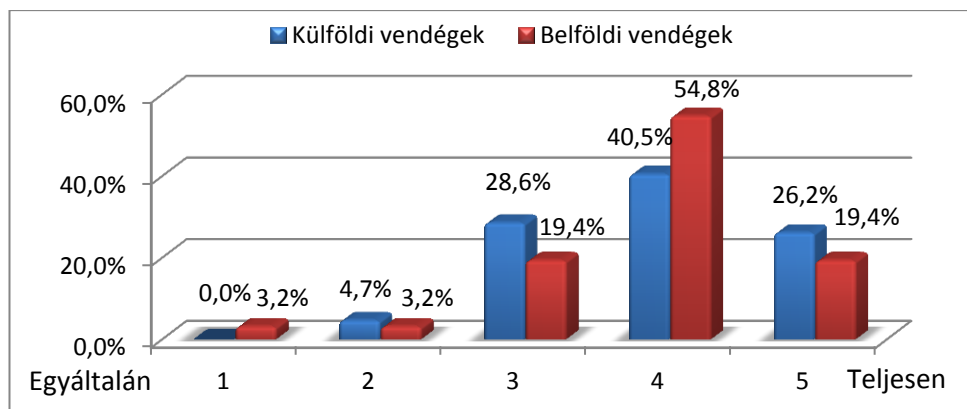


30. ábra A magyarországi jegyek ár-érték aránya a válaszadók szerint

Forrás: Saját szerkesztés

Megvizsgáltam, hogy a külföldi és belföldi vendégek véleménye szerint mennyire olcsó vagy éppen drága a magyarországi jegyár. (30. ábra) Itt is elég nagy különbségek vannak a külföldiek és a magyarok között. Hiszen európai szinten ezek az árak nem mondhatók drágának, a magyaroknak viszont néhány jegy megfizethetetlen. A válaszadó külföldiek 4,8%-a szerint elég olcsó a jegyár, másik 4,8% szerint viszont túl drága. 35,7% nyilatkozta azt, hogy drága, de mégsem annyira, 30,9% közepesnek mondta az árakat, s 23,8%-uk volt az, aki elég elfogadhatónak találta a jegyek árát.

A magyaroknál senki nem volt, aki szerint nagyon olcsó lenne a jegy, viszont 3,2%-uknak még elfogadható ez az ár. A legnagyobb arányban (45,2%) a drága áll, s 19,4% szerint viszont túl drága. Közepesnek 32,2% mondta a magyarországi jegyárakat. Egy illető elég drágának, irreálisnak tartotta az árakat; s ő nem is tervezi, hogy a jövőben visszatér a Magyar Nagydíjra.

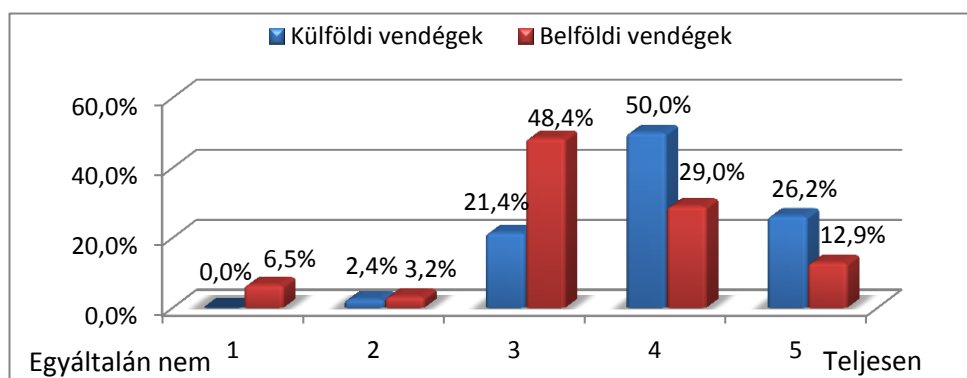


31. ábra A Magyar Nagydíj szervezésének megelégedettségi aránya a megkérdezettek körében

Forrás: Saját szerkesztés

A Magyar Nagydíj szervezésével a külföldi megkérdezettek elég nagy aránya (66,7%) meg volt elégedve. 28,6% szerint lehetne jobb is, s 4,7%-uk nem volt elragadtatva a szervezés mértékétől. Egy válaszadó teljesen elégedett volt, csak kevesellte az ülőhelyeket. Miszerint, amikor kimennek a szünetekben a tribünökről, nem tudnak hova leülni enni, csak a földre (nincs biztosítva elegendő hely a kulturált étkezéshez). Ennek ellenére maximálisan tetszett neki a szervezés. Viszont volt egy illető, aki még az árnyékot is hiányolta, és a lepusztultságtól teljesen elsomorodott.

A magyar válaszadók között viszont voltak olyanok (6,4%), akik nem teljesen, vagy egyáltalán nem voltak megelégedve a szervezéssel. 19,4%-uk teljes mértékben megelégedett volt. Legnagyobb arányuk (54,8%) azonban talált némi kifogásolni valót a szervezésben. Közepesen elégedett 19,4%-uk volt. (31. ábra)



32. ábra A helyi szolgáltatások iránti megelégedettség százalékos aránya

Forrás: Saját szerkesztés

A helyi szolgáltatásokkal a külföldi válaszadók 66,2%-a elégedett volt. 21,4% elégedett is volt meg nem is. S csupán 2,4% volt, aki annyira nem volt elragadtatva a szolgáltatások mértékével.

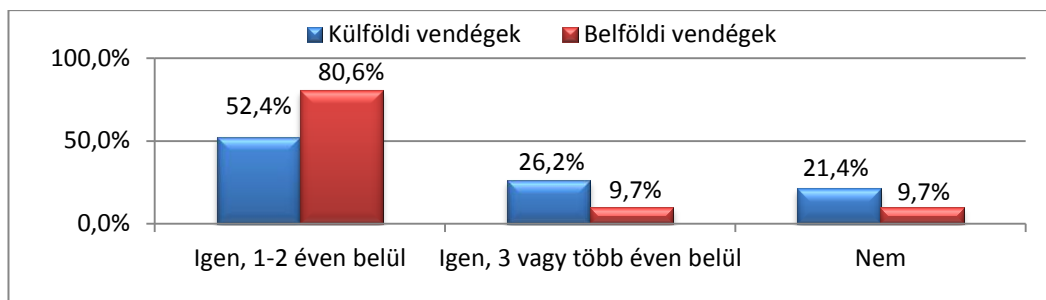
A magyar megkérdezettek között azonban 9,7%-nak nem nyerte el a tetszését. 41,9% szerint azonban minden megfelelő volt. A válaszadók kevesebb, mint fele (48,4%) nyilatkozta úgy, hogy van még mit fejlődni e téren. (32. ábra)

Megvizsgáltam, hogy milyen fontossági sorrend alapján döntenek arról a nézők, hogy ellátogatnak egy versenyre. Öt tényezőt adtam meg válaszul, melyet rangsorolniuk kellett, aszerint, hogy az egyes volt a legfontosabb, az ötös a legkevésbé fontos. A válaszadók rangsorát lepontoztam és összeadtam, s amelyre a legtöbb érkezett, az lett az utolsó a sorban. A külföldi válaszadók sorrendje a következő lett: 1. helyre az érdekes versenyre való kilátás került 88 ponttal. 2. helyen holtverseny alakult ki 102-102 ponttal a világbajnokság állása és aközött, hogy a kedvenc versenyzőt élőben lássák. Így a 4. helyre a lakóhelyhez való földrajzi közelség került 115 ponttal; s 5. lett a sorban 137 ponttal, vagyis a legkevésbé fontos a válaszadóknak az időjárás kedvezősége; nem számít, ha esik az eső vagy éppen tűz a nap, akkor is elmennek egy versenyre.

A magyar megkérdezettek között más sorrend alakult ki. A legfontosabb szempont a belföldiekénél, vagyis 1. helyen áll 70 ponttal az, hogy mennyire van közel a lakóhelyükhöz a verseny. 2. helyen az érdekes versenyre való kilátás szerepel 88 ponttal (ugyanennyi ponttal áll 1. helyen a külföldiek körében). A 3. helyre 90 ponttal került az, hogy a kedvenc versenyzőjüket szeretnék élőben látni a nézők. 4. helyen a világbajnoksági pontverseny állása szerepel. Az 5. helyen áll 119 ponttal a magyarok körében is az időjárási tényező, vagyis nekik sem számít, ha rossz az idő.

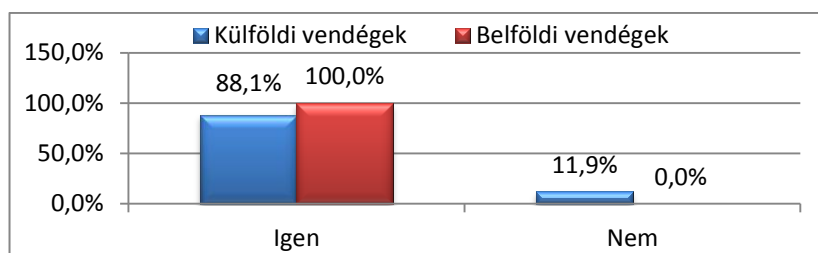
A megkérdezett külföldiek 52,4%-a tervezi, hogy az elkövetkezendő két évben ismét ellátogat a futamra; 26,2% pedig inkább három vagy több év múltán térne vissza a Magyar Nagydíjra. 21,4%-uk azonban egyáltalán nem tervezi, hogy ismét hazánkba látogat a Forma-1 miatt.

A válaszadó magyarok 80,6%-a tervezi, hogy egy-két éven belül kilátogatnak a futamra. 9,7% csak három vagy több év múlva térne vissza. Szintén 9,7%-nak pedig nincs tervben, hogy valaha is visszatérne a Magyar Nagydíjra. (33. ábra)



33. ábra A tervezett visszatérési arány a Magyar Nagydíjra

Forrás: Saját szerkesztés



34. ábra A Magyar Nagydíj iránti érdeklődés aránya 2016 után

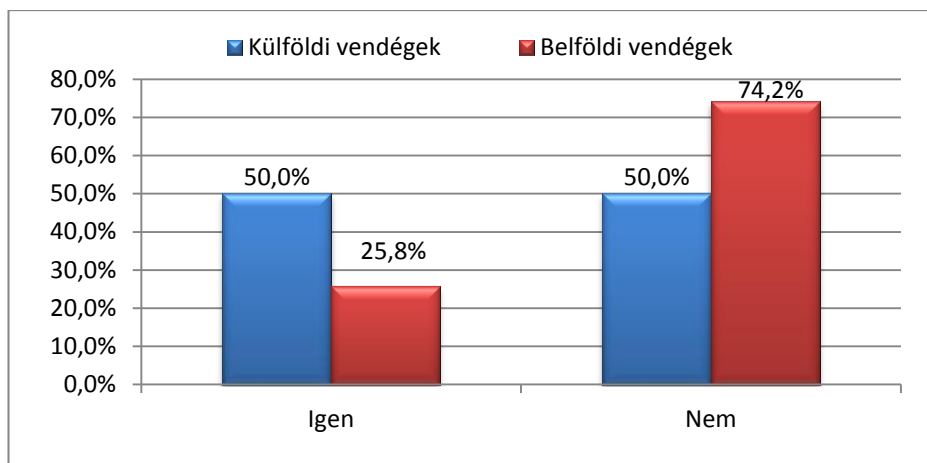
Forrás: Saját szerkesztés

Megvizsgáltam azt is, hogy mennyire érdeklődnek a Magyar Nagydíj iránt, miután 2016-ban lejár a szerződés a megrendezésre. A külföldi válaszadók 88,1%-a szeretné, hogy továbbra is legyen Magyarországon futam, 11,9%-uk viszont nem szeretné. Ez valószínűleg annak tudható be, hogy a hazájukban nincs futam, és nem akarják, hogy foglaljuk a helyet a versenynaptárban, pl. görögök, franciák.

A magyarok körében a válaszadók 100%-a, vagyis 31 megkérdezett mindegyike szeretné, ha szerződés hosszabbítás valósulna meg, s a továbbiakban is megrendeznék a Magyar Nagydíjat. (34. ábra)

A GP Fest a Forma-1-es Magyar Nagydíj helyszíne mellett létrehozott gasztronómiai és szórakoztató rendezvény. Célja, hogy az ide ellátogató vendégek nemzetközi színvonalú szolgáltatásokat kapjanak, valamint a külföldi vendégek megismerhessék a magyar kultúra értékeit is. Idén július 28. és 31. között rendezték meg. A külföldi válaszadók fele látogatott el a GP Festre, a másik fele nem volt rá kíváncsi.

A belföldiek csupán 25,8%-a válaszolta azt, hogy kimegy a rendezvényre. Jóval nagyobb volt azok aránya (74,2%), akik nem látogattak el a fesztiválra. Ők egyáltalán nem érdeklődtek ez iránt, vagy nem is hallottak róla. (35. ábra)



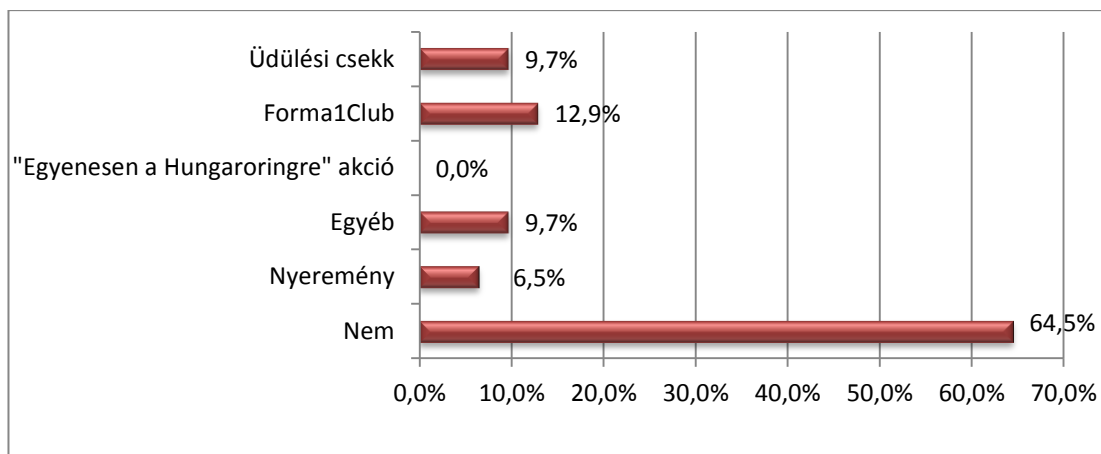
35. ábra A GP Fest látogatottságának százalékos megoszlása

Forrás: Saját szerkesztés

Megvizsgáltam a magyarok jegyvásárlása során igénybe vett kedvezményeket. (36. ábra) Üdülési csekkel minden 10. megkérdezett vásárolta a jegyét. A Forma1Club minden évben hirdet kedvezményeket, ahhoz tagsági díjat kell fizetni, s így olcsóbban tudnak jegyekhez jutni az emberek. Ezeket a kedvezményeket igénybe vevők aránya 12,9%.

Nem találkoztam olyanval, akik az idei elég kedvező akcióval jutottak volna jegyhez, miszerint ingyen közlekedhettek a tömegközlekedési eszközökkel. 6,5%-a a magyar válaszadónak nyerte a jegyet valamilyen nyereményjáték kapcsán. Egyéb válaszok is születtek. Egy fő ajándékba kapta a jegyét, egy másik válaszadót meghívták a Magyar Nagydíjra, egy harmadik személy pedig másféle kedvezményt vett igénybe, az ún. three corner akció keretében jutott el versenyhétvégéire. Ez azt jelenti, hogy egy bizonyos összegért, ami jóval alacsonyabb, mint az eredeti, a három nap alatt három különböző tribünön ülhetett: kezdve a legjobb helyen lévő tribünnel, s bár a futamon nem túl jó helyen ült, de mégis el tudott menni és ott tudott lenni mindhárom napon. A three corner kedvezménynek két fajtája volt idén.

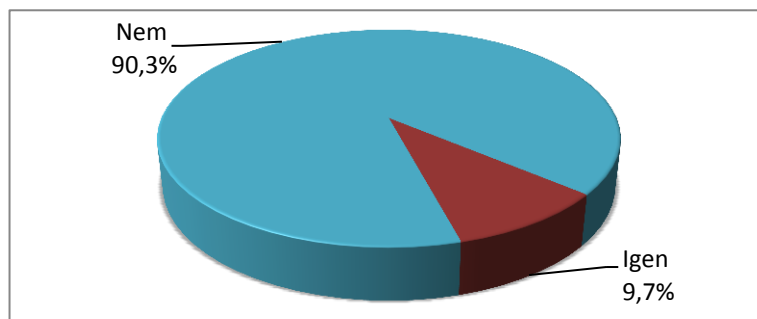
A megkérdezettek több választ is megadhattak. Volt egy személy, aki üdülési csekkel vásárolt a Forma1Club által meghirdetett akciós jegyekből. Viszont a magyarok legnagyobb aránya (64,5%) nem vett igénybe semmilyen kedvezményt a jegy megvásárlása során.



36. ábra Kedvezmények igénybevételének aránya a jegyek megvásárlása során a belföldi válaszadók körében

Forrás: Saját szerkesztés

A magyarok körében feltettem azt a kérdést, hogy esetleg voltak-e már külföldi nagydíjon. A 31 megkérdezett közül hárman válaszolták azt, hogy már voltak, ebből egy fő Németországban volt futamon; egy fő Olaszországban; s volt egy fő, aki még az Oszt-rák Nagydíjon vett részt. Döntő arányban azonban nem voltak még külföldön versenyeken a magyarok. (37. ábra)



37. ábra Külföldi nagydíjakon való részvételi arány

Forrás: Saját szerkesztés

5. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A kérdőíves kutatásom során megismerhettem a külföldi és belföldi vendégek véleményét, ezáltal pontos képet kaptam szokásaikról, s még jobban tudatosult bennem, hogy mennyire nagy is a különbség a hazai és külföldi nézők között. A bevezetésben megfogalmazott feltevéseimet próbáltam minél alaposabban megválaszolni.

A kérdőívek feldolgozása során kiderült, hogy a külföldről érkező vendégek egyértelműen nagyobb arányban vesznek igénybe szálláshelyet, mint a belföldi látogatók. Ez legfőképp azért van így, mert aki külföldről érkezik, rendszerint egy napnál több időt tölt el hazánkban és ilyenkor szüksége van szálláshelyre. Az általam készített kérdőívek külföldi válaszadói legnagyobb arányban Budapesten szálltak meg és ott a legkedveltebb szálláshelytípus a szálloda volt. Akadtak, akik pedig Mogyoródon a pálya melletti kempingben sátoroztak vagy fizető magánszállásra mentek. A belföldi látogatóknak ezzel szemben csak egy egészen kis aránya igényelt valamilyen szálláshelyet, leginkább a Hungaroringtől távoli megyékből érkezők választották ezt a lehetőséget. A Forma-1 Magyar Nagydíj idejére rendszerint már hónapokkal hamarabb lefoglalják a szállást a látogatók. Erre az időszakra megtelnek Budapest szállodái és Mogyoród vendégforgalma egész évben ilyenkor a legintenzívebb. Idén a tavalyi évhez képest nőtt a szobafoglaltság a budapesti szállodákban a Forma-1 idején. Lényegesen több szobát foglaltak le erre a három napra, mint az egész júliusi hónapra. A szállodák a szobák átlagárát jelentősen megnövelték a hónap végére, ez azonban egyáltalán nem szegte kedvét a Forma-1-es rajongóknak.

Kérdőíves elemzésem során kiderült, hogy a külföldi vendégek kevesebb, mint fele nem csak a Forma-1 miatt érkezik hazánkba. Ha már ellátogat a Hungaroringre, akkor ösztököti magyarországi tartózkodását más programokkal is. Ez elég pozitív hatással van a turizmusra, mivel így a külföldiek több időt töltenek nálunk, nagyobb bevétele lesz az országnak. A cél szerintem az kellene legyen, hogy évről évre több külföldi látogató maradjon a Forma-1 után hazánkban. Ezt különböző kedvezményekkel lehetne elérni, pl. aki megveszi a jegyet a hétvégére, ingyenes budapesti városnéző körutat kapna. Hiszen, ha van ilyen lehetőség, akkor lehet, hogy igényt tart rá az illető, e nélkül pedig eszébe sem jutna megnézni Budapestet. Ha pedig megtetszik neki a város, akkor később visszatérhet, esetleg ismerősökkel. Magyarországról szóló kézikönyvet lehetne nekik adni a jegy mellé, hogy ne csak Pest megyét, hanem Magyarország többi csodálatos helyszínét is megismerjék. A GP Fest egy nagyon hasznos rendezvény, ahol megismerhetik hazánk kultúráját, a magyar értékeket. Viszont csak a megkérdezettek fele vett részt rajta, a másik fele nem.

Néhányan közülük nem is hallottak róla, a nem megfelelő reklámozásnak köszönhetően. Ez ellen is lehetne tenni: plakátokon, szórólapokon hirdetni az eseményt.

Megvizsgáltam, hogy a tervezett napi kiadás a külföldieknél jóval magasabb, mint a belföldi vendégek esetén. A Hungaroringen lévő árak (étel, ital) nem a hazai nézők jövedelméhez van igazítva, sokan eléggé drágállják az árakat. A külföldiek ezzel szemben néha még olcsónak is tartják. A kérdőívem kitöltői között akadtak, akik 500 Euró (142.000 Ft) feletti összeget költöttek csupán egy nap. A hazai nézők esetében viszont senki nem volt, aki 25.000 Ft feletti összeget költött volna. A belföldi és külföldi vendégek kiadási szokásai a Forma-1 idején hatalmas különbségeket öltenek.

A kérdőívek feldolgozása során az is kiderült, hogy volt olyan időszak, amikor Magyarország nem érte meg Forma-1-es futamot rendezni, mivel veszteséget termelt. Mára azonban szerencsére elmondható, hogy a verseny hazánk számára már nyereséget hoz. A Forma-1 gazdasági fellendülést hoz a magyar turizmusba; nő a GDP, a hazai foglalkoztatottság, az adó- és járulékbévételek. Ezek a bevételek jóval meghaladják a költségvetési kiadásokat. Azonban ha a kormány nem támogatná a Hungaroring Zrt.-t, akkor valószínűleg nem ugyanez lenne a helyzet. A jegyeladásból és a televíziós-jogdíjakból hatalmas összegek folynak be. Idén rengeteg jegyet adtak el a külföldi és belföldi nézőknek egyaránt.

Néhány javaslat a Magyar Nagydíj minél sikeresebb megszervezéséhez és a turisták még nagyobb elégedettségének eléréséhez:

- Parkoló kiépítése a pálya mellett, mivel nem csak egy rendezvényt tartanak a Hungaroringen, egy kiépített parkoló nagyon hasznos lenne. Nem is beszélve arról, hogy esőzések alkalmával sártenger alakul ki a földiken.
- A lelátórendszer korszerűsítése, biztonságosabbá tétele, az ülőhelyek és a faváz felújítása.
- A főépület karbantartása, újrafestése, hisz néhol eléggé kopottak már a falak.
- A pálya környékének és helyszínének rendbe tétele a versenyt megelőző héten (a fű lenyírása, a járdára benyúló bokrok levágása).
- Legyen több árnyék és ülőhely a lelátókon kívüli részeken.
- A versenyre látogató vendégek áramlása kocsival és gyalogosan is könnyedebb és zavartalanabb legyen. Az autók irányítását igazságosan csinálják, és minden irányból egyenlő arányban engedjék a forgalmat, s ne az legyen, hogy az egyik oldalról sok kocsí mehet, a másiktól pedig alig néhány.

- A hazautazáskor pedig főként az autósokra gondolva tegyenek ki információs táblákat, mivel nem arra lehet elhagyni a helyszínt, amerről érkeznek, könnyen eltévedhet még a hazai látogató is, nem hogy még a külföldi vendég.

3. táblázat A Forma-1-es Magyar Nagydíj SWOT elemzése

Erősségek	Gyengeségek
a szervezők felkészültsége	a hazai vendégek számára az árszínvonal magas
a hazai nézők élénkítése különböző kedvezményekkel	elavult lelátórendszerek
a külföldiek tartózkodási ideje hazánkban más eseményekkel összekapcsolva megnövelhető	a pályán és környékén lévő hiányosságok (aszfalt, parkoló)
fokozott rendőri felügyelet	
Lehetőségek	Veszélyek
Kelet-Európában egyedülálló Forma-1-es verseny	esetlegesen kevesebb látogató egy esős versenyen
kedvező földrajzi fekvése miatt sok turista látogat el a rendezvényre	a világbajnokság állása nem kiélezett, kedvüket veszti az emberek a helyszínre látogatni
a rendezési jog megszerzése 2016 után	egy sikeres versenyző elhagyja a Forma-1-et, ezáltal kevesebb rajongó jön el
világbajnokság szoros állása, valamint egy sikeres versenyző szereplése sok látogatót vonz	bűncselekmények (lopás, prostitúció)

Forrás: Saját szerkesztés

ÖSSZEGZÉS

Dolgozatom megírásának fő célja az volt, hogy a Magyarországon évről évre megrendezésre kerülő Forma-1-es Magyar Nagydíjat, turisztikailag is jelentős szerepét, illetve a lehetőségeit bemutassam.

Az elméleti kutatás során szerzett információk segítségével egy átfogó leírást tudtam adni a sportturizmusról a világban, illetve külön Magyarországon. Ahhoz, hogy a témámat be tudtam mutatni, szükséges volt magának a Forma-1-nek az ismertetése, hisz ezek nélkül az információk nélkül nem lett volna érthető a dolgozatom.

A Forma-1 már 1986 óta tölt be nagyon fontos szerepet Magyarország sportturizmusában. A Hungaroring elmúlt 26 évének bemutatása után kifejtettem a turisztikai hatásokat, amelyeket a Forma-1 Magyarországra gyakorol. Itt választ kaptam az egyik feltevésemre, miszerint a Forma-1 nyereséges-e hazánknak. Voltak évek, amikor elég nagy veszteséget termelt, de mára elmondható, hogy Magyarországnak szüksége van a Forma-1-re, hiszen már évről évre növekszik a bevétel. Bemutattam, hogy 2011 és 2012 júliusában a budapesti szállodáknak mekkora volt a forgalma, itt megjegyzem azt, hogy főként külföldiek vettek igénybe szálláshelyet.

Összességében elmondható, hogy ha már külföldről jön valaki a Magyar Nagydíjra, akkor több napot marad hazánkban, s összeköti a futam meglátogatását más eseményekkel. Ez idő alatt megszáll valahol, étkezési lehetőségeket vesz igénybe, egyéb programokon vesz részt. A pár nap alatt a turista nálunk költi el a pénzét, s leginkább ezzel indokolja a kormány, hogy támogatja anyagilag a futamot. Ezekkel szemben a hazai nézők nagyobb aránya nem vesz igénybe szálláshelyet, nem köti össze más programokkal az eseményt és nem költ magas összegeket.

Dolgozatommal egy reális képet akartam kialakítani erről a fantasztikus sportágról. Bízom abban, hogy a Magyar Nagydíj még hosszú-hosszú évekig részese lehet a Forma-1-nek és meghatározó szerepet tölthet be mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi sportturizmus területén.

IRODALOMJEGYZÉK

- Barinkai O.- Nagy S.- Sági Á. (1987): *Magyarország megyéi – Pest*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 155 o.
- Bánhidi M. (2007): *A sportturizmus sporttudományi modellje, Sport science and tourism*. Nyugat-Magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, Győr
<http://tf.hu/wp-content/uploads/2009/07/spttur.pdf> (letöltve: 2012. április 20.)
- Bethlen T. – Hegedűs I. (szerk.) (2008): *A Forma-1 krónikája*. Springer Tudományos Kiadó Kft., Budapest, 559 o.
- Csontos R.- Pálszabó Z. (2005): Kétszer építették át a mogyoródi pályát. *Blikk*, XII. évf., 204. sz., 23. o.
- Dreyer, A. – Krüger, A. (1995): *Sporttourismus: Management und Marketing handbuch*. Oldenbourg Verlag GmbH, München, 466 p.
- Fóris Á. - Bérczes E. (2006): A wellness terminológiája. *Magyar Nyelvőr*, 130. évf., 4. sz., 399-400. o.
<http://www.c3.hu/~nyelvor/period/1304/130402.pdf> (letöltve: 2012. április 18.)
- Hoffmann A. (szerk.) (2000): *A fenntartható turizmus fejlesztése – Irányelvek a turizmus tervezőinek és szervezőinek*. Geomédia Kiadó, Budapest, 188 o.
- Izsányi Sz. (2009): *Nemzeti Sport Magazin, Formula-1 2009*. Ringier Kiadó Kft., Budapest, 98 o.
- Izsányi Sz. (2010): *Nemzeti Sport Magazin, Formula-1 2010*. Ringier Kiadó Kft., Budapest, 98 o.
- Izsányi Sz. (2011): *Nemzeti Sport Magazin, Formula-1 2011*. Ringier Kiadó Kft., Budapest, 98 o.
- Izsányi Sz. (2012): *Nemzeti Sport Magazin, Formula-1 2012*. Ringier Kiadó Kft., Budapest, 98 o.
- Ládonyi L. (1986): *A Magyar Sport Évkönyve – 1986*. Sport Lap és Könyvkiadó, Budapest, 320 o.
- Magyar Turizmus Zrt. (2007a): *A 2007. Évi Nemzeti Turisztikai Marketingterv*, 4 o.
<http://www.magyarorszag.hu/ShowBinary/repo/root/mohu/hirkozpont/hatteranyagok/ntm> (letöltve: 2012. április 15.)
- Magyar Turizmus Zrt. (2007b): *Tematikus szakmai háttéranyag – Sport turizmus*, 18 o.
<http://itthon.hu/szakmai-oldalak/turisztikai-termekek/sport-pdf> (letöltve: 2011. október 29.)

- Michalkó G. (2002): *Lifelong Learning Füzetek 3.–Aktív turizmus*. Debreceni Egyetem, Debrecen, 5-15. o.
- Moldován T. (szerk.) (1986): *Forma-1 Hungaroring Magazin 1986*. Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat, Bp., 7-11. o.
- Országgyűlés (2007): *Sport XXI. Nemzeti Sportstratégia 2007-2020*.
<http://www.kobanyasc.hu/docs/07sportstrategia.pdf> (letöltve: 2012. április 19.)
- Pataki N. – Pálszabó Z. – Sztipanov Z. (2009): 241 milliárdos spórolás. *Blikk*, XVI. évf., 84. sz., 18-19. o.
- Sz. E. (2012): 325 milliárdos csúcstechnika. *Blikk*, XIX. évf., 54. sz., 14. o.
- Szirányi B. (2011): *Jeges sportok turizmusra gyakorolt hatása, avagy a jégkorong bemutatása, mint turisztikai termék*. Edutus Főiskola, Turizmus - Vendéglátás, Szállodai – Menedzsment, Bp., 125 o.
[http://m.blog.hu/j/jegkorong/file/SZAKDOLGOZAT - Jeges Sportok turizmusra gyakorolt hatása.pdf](http://m.blog.hu/j/jegkorong/file/SZAKDOLGOZAT_-_Jeges_Sportok_turizmusra_gyakorolt_hatasa.pdf) (letöltve: 2012. április 19.)
- Veingartner Gábor (2009): *Az amerikai futball szerepe és lehetőségei a hazai sportturizmusban*. Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Idegenforgalmi és Szálloda Szak, 131 o.
http://www.rebels.hu/wp-content/uploads/2010/03/pannon_egyetem_idegenforgalmi_es_szalloda_szak_veingartner_gabor_szakdolgozat_2009.pdf (letöltve: 2011. október 30.)
- World Health Organization Europe (2006): *Highlights on health in Hungary 2005*
http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0016/103219/E88736.pdf (letöltve: 2012. március 18.)

Internetes források:

- F1hírek.hu: Full HD-ban, a boksztucából jelentkezik a Forma-1-gyel az MTV
<http://www.f1hirek.hu/f1/20120112-full-hdban-a-boksztucabol-jelentkezik-a-forma1gyel-az-mtv.html> (letöltve: 2012. április 10.)
- <http://www.f1passion.it/2011/12/f1-tyrrell-p34-la-sei-ruote/> (letöltve: 2012. október 17.)
- F1világ.hu: Sebastian Vettel 2012-es Ausztrál Nagydíjon
<http://f1vilag.hu/hirek/vettel-szerint-most-mclaren-diktalja-tempot> (letöltve: 2012. március 21.)
- <http://formula.hu/hirek/153/383/71388/a-mclaren-10-magyarorszag-gyozelme> (letöltve: 2012. október 17.)

Hungaroinfo.com: Szalay Balázs a Hungaroring Sport Zrt. üzletfejlesztési igazgatója

http://www.hungaroinfo.com/formel1/news_42372_hu.htm (letöltve: 2011. november 16.)

Hungaroring: Nézők részére

http://www.hungaroring.hu/?id=0&sub_id=1&lang=hu (letöltve: 2011. november 15.)

Hungaroring: Pálya története

http://www.hungaroring.hu/?id=0&sub_id=4&lang=hu (letöltve: 2011. november 15.)

Hungaroring: Pályabérlők részére

http://www.hungaroring.hu/?lang=hu&id=0&sub_id (letöltve: 2011. november 15.)

Hungaroring: Szolgáltatások

http://www.hungaroring.hu/index.php?id=2&sub_id=0&lang=hu (letöltve: 2012. október 10.)

Kormány.hu: Lendületbe hozza Magyarországot a Forma 1 ENI Magyar Nagydíj megrendezése

<http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/hirek/lenduletbe-hozza-magyarorszagot-a-forma-1-eni-magyar-nagydij-megrendezese> (letöltve: 2012. szeptember 25.)

<http://members.home.nl/formule1.isnummer1.nl/f1/fotos.html> (letöltve: 2012. október 17.)

Sport.hír24.hu: Fejlesztések várnak a Hungaroringre

<http://sport.hir24.hu/forma-1/2011/11/18/fejlesztések-varnak-a-hungaroringre/> (letöltve: 2011. november 20.)

<http://silvermike.blog.hu/2009/04/17/kenyeret> (letöltve: 2012. április 20.)

Tarlós István: A magyar autósport története.

<http://www.mnasz.hu/mnasz.php?id=1102> (letöltve: 2011. november 15.)

Totalcar.hu: Phill Hill és a 156 F1

<http://totalcar.hu/magazin/szerelem/ferrari5/> (letöltve: 2012. március 21.)

Turizmus.com: A Forma-1 hatása a szállodák teljesítményére

www.turizmus.com/cikk/index/AForma1hatasaaszallodakteljesitmenyre (letöltve: 2012. szeptember 29.)

Varga Viktória: A válság ellenére évről-évre növekszik az F1 bevétele.

<http://www.motorsportal.hu/forma1/a-valsag-ellenere-evrol-evre-novekszik-az-f1-bevetele-c44011.html> (letöltve: 2012. április 10.)

Yallaf1.com: Guiseppe Farina vezette győzelemre az Alfa Romeot az 1950-es Brit Nagydíjon

<http://www.yallaf1.com/1950-world-championship/> (letöltve: 2012. március 21.)

1. melléklet

		Prices until 31.10. 2011	Prices until 31.01. 2012	Standard Prices 2012
SG	Super Gold Weekend rows 1-10.	€ 250	€ 299	€ 350
	Super Gold Junior Weekend rows 1-10.	€ 175	€ 175	€ 175
	Super Gold Sunday rows 1-10.			€ 315
	Super Gold Weekend	€ 299	€ 399	€ 450
	Super Gold Junior Weekend	€ 225	€ 225	€ 225
	Super Gold Sunday			€ 405
	Three Corner Super Gold Pr 13, Sub 61, Sun 30 rows 1-10	€ 225	€ 225	
G1	Gold 1 Weekend	€ 199	€ 250	€ 299
	Gold 1 Junior Weekend	€ 150	€ 150	€ 150
	Gold 1 Sunday			€ 269
G2	Gold 2 Weekend	€ 199	€ 250	€ 270
	Gold 2 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Gold 2 Sunday			€ 243
G3	Gold 3 Weekend	€ 199	€ 250	€ 270
	Gold 3 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Gold 3 Sunday			€ 243
G4	Gold 4 Weekend	€ 199	€ 250	€ 299
	Gold 4 Junior Weekend	€ 150	€ 150	€ 150
	Gold 4 Sunday			€ 269
G5	Gold 5 Weekend	€ 199	€ 250	€ 299
	Gold 5 Junior Weekend	€ 150	€ 150	€ 150
	Gold 5 Sunday			€ 269
	Three Corner Gold Pr Super Gold rows 1-10, Sub 13, Sun 61	€ 199	€ 199	
S1	Silver 1 Weekend	€ 149	€ 149	€ 149
	Silver 1 Junior Weekend	€ 75	€ 75	€ 75
	Silver 1 Sunday			€ 134
S2	Silver 2 Weekend	€ 149	€ 149	€ 199
	Silver 2 Junior Weekend	€ 100	€ 100	€ 100
	Silver 2 Sunday			€ 179
S3	Silver 3 Weekend	€ 149	€ 199	€ 270
	Silver 3 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Silver 3 Sunday			€ 243
S4	Silver 4 Weekend	€ 149	€ 199	€ 270
	Silver 4 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Silver 4 Sunday			€ 243
S6	Silver 6 Weekend	€ 149	€ 199	€ 270
	Silver 6 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Silver 6 Sunday			€ 243
S7	Silver 7 Weekend	€ 149	€ 199	€ 270
	Silver 7 Junior Weekend	€ 135	€ 135	€ 135
	Silver 7 Sunday			€ 243
S8	Silver 8 Weekend	€ 99	€ 109	€ 119
	Three Corner Silver Pr 13, Sub Super Gold rows 1-10, Sun 61	€ 179	€ 179	
RB	Red Bull Weekend	€ 199	€ 199	€ 199
GA	General Admission Weekend	€ 70	€ 80	€ 90
	General Admission Junior Weekend	€ 45	€ 45	€ 45
	General Admission Sunday			€ 80
	General Admission Junior Sunday			€ 40

A Hungaroring 2012-es térképe



A magyar látogatók részére készített kérdőív

Kérdőív

Kérem, szánjon néhány percet az alábbi kérdőív kitöltésére!

Válaszai névtelenül kerülnek feldolgozásra Verebélyi Anett sportturisztikai dolgozatában.

1. Milyen közlekedési eszközzel érkezett? (több válasz is lehetséges)

☐Személygépkocsi ☐Motor ☐Autóbusz ☐Vonat ☐Lakókocsi ☐Egyéb:

2. Kikkel érkezett?

☐Családdal ☐Barátokkal ☐Kollégákkal ☐Egyedül érkeztem ☐Egyéb:.....

3. Hol száll meg?

☐Budapesten ☐Mogyoródon ☐Egyéb:..... ☐Sehol

4. Milyen típusú szálláshelyen száll meg?

☐Szálloda ☐Kemping ☐Fizető magánszállás ☐Rokonok ☐Ifjúsági szállás

☐Egyéb: ☐Sehol

5. A Magyar Nagydíj hétvégéjén mennyit költ naponta (a jegy megvásárlásán kívül)?

☐Nem kívánok válaszolni ☐0-5000 Ft ☐5000-10000 Ft ☐10000-15000 Ft

☐15000-20000 Ft ☐20000-25000 Ft ☐25000 Ft felett

6.Elégedett-e a rendelkezésre álló turisztikai információkkal a Hungaroringgel kapcsolatban?

☐Igen ☐Nem

7. Volt-e már a Magyar Nagydíj hétvégéjén korábban?

☒Pénteki szabadedzésen: ☐Egyszer ☐Kétszer ☐Háromszor ☐Többször ☐Nem

☒Szombati időmérőedzésen: ☐Egyszer ☐Kétszer ☐Háromszor ☐Többször ☐Nem

☒Vasárnapi Futamon: ☐Egyszer ☐Kétszer ☐Háromszor ☐Többször ☐Nem

8. Milyen programot vesz igénybe a Forma-1 Magyar Nagydíj meglátogatása mellett?(több válasz is lehetséges)

☐Városlátogatás ☐Vízi turizmus ☐Világörökségek ☐Vadászat ☐Kulturális turizmus

☐Kerékpáros turizmus ☐Ökoturizmus ☐Golf ☐Egészségturizmus ☐Bor- és gasztronómia

☐Lovas turizmus ☐Semmilyen ☐Egyéb:

9. Budapest alábbi turisztikai értékei közül, melyeket látta már? (több válasz is lehetséges)

☐Budai Vár ☐Mátyás-templom ☐Andrássy út ☐Parlament ☐Hősök tere☐Citadella ☐Magyar Nemzeti Múzeum ☐Egyiket sem

10. Mely eseményeken vesz részt a Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjén? (több válasz is lehetséges)

☐Boxutcalátogatás ☐Pénteki szabadedzés ☐Szombati időmérőedzés ☐Vasárnapi Futam

11. Milyennek találja a magyarországi jegyárakat?

1 2 3 4 5

Olcsó ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Túl drága

12. Igénybe vett-e valamilyen kedvezményt a jegy megvásárlása során?

☐Üdülési csekk ☐Forma1Club ☐„Egyenesen a Hungaroringre” akció
☐Egyéb:..... ☐Nyertem a jegyet ☐Nem

13. Mennyire elégedett a Magyar Nagydíj szervezésével?

1 2 3 4 5

Egyáltalán nem ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Teljesen

14. Mennyire találja megfelelőnek a helyi szolgáltatásokat?

1 2 3 4 5

Nem vagyok elégedett ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Teljesen elégedett vagyok

15. Kérem, rangsorolja az alábbi tényezőket, mely alapján dönt arról, hogy ellátogat egy versenyre nézőként! (1: legfontosabb; 5: legkevésbé fontos)

1. Kedvező időjárás
2. Világbajnokság állása
3. Érdekes versenyre való kilátás
4. Kedvenc versenyzőt élőben látni
5. Lakhelyhez való földrajzi közelség

16. Tervezi-e, hogy a jövőben visszatér a Magyar Nagydíj hétvégéjére?

☐Igen, 1-2 éven belül ☐Igen, 3, vagy több éven belül ☐Nem

17. Ön szeretné, ha 2016 után is lenne Magyar Nagydíj? (2016-ban lejár Magyarország szerződése a Forma 1 megrendezésére)

☐Igen ☐Nem

18. Kilátogat-e a GP Fest rendezvényre? ☐Igen ☐Nem

19. Volt-e már külföldi Forma-1-es Nagydíjon? ☐Igen ☐Nem

20. Ha igen, hol?

☐Spanyolország ☐Monaco ☐Nagy-Britannia ☐Németország ☐Belgium
☐Olaszország ☐Franciaország ☐Egyéb:.....

Az Ön neme? ☐Férfi ☐Nő

Az Ön életkora? ☐18 év alatt ☐19-25 év ☐26-35 év ☐36-45 év ☐46-55 év ☐55 felett

Honnan érkezett? (Amennyiben Magyarországon él, kérem, a megyét adja meg!)

☐Magyarország:.....(megye)
☐Ausztria ☐Szlovákia ☐Románia ☐Más:.....

Az Ön foglalkozása?

☐Nem kívánok válaszolni ☐Beosztott alkalmazott ☐Középvezető ☐Felső vezető
☐Tanuló ☐Munkanélküli ☐Nyugdíjas ☐Egyéb:

Mi a legmagasabb iskolai végzettsége?

☐8 általános ☐Szakmunkásképző ☐Érettségi ☐Felsőfokú szakképzés ☐Diploma
☐Doktori ☐Nem kívánok válaszolni

Köszönöm válaszait!

A külföldi vendégeknek készített kérdőív

Questionnaire

Please find some time to fill the questionnaire below. Your answers will be processed anonym in Anett Verebélyi's thesis about sport tourism.

1. *What means of transport did you use to come to Hungary? (you can mark more than one answers)*

☐ Car ☐ Plane ☐ Bus ☐ Train ☐ Trailer ☐ Motor ☐ Other:.....

2. *Who did you come with?*

☐ Family ☐ Friends ☐ Colleagues ☐ Alone ☐ Other:.....

3. *Where is your accommodation?*

☐ Budapest ☐ Mogyoród ☐ Other:.....

4. *What kind of accommodation do you have?*

☐ Hotel ☐ Camping ☐ Guest house ☐ Relatives ☐ Youth hostel ☐ Other:.....

5. *How long do you stay in Hungary?*

☐ 1 day ☐ 2-3 days ☐ 4-5 days ☐ 6 or more days

6. *Did you come to Hungary only because of the Formula-1?*

☐ Yes ☐ No

7. *What kind of host services do you resort? (you can mark more than one answers)*

☐ Accommodation ☐ Restaurant ☐ Pleasure-ground ☐ Aqua park ☐ Cinema ☐ Theatre

☐ Wellness, spa ☐ Other:.....

8. *How much do you spend on a day during the hungarian stay?*

☐ I would not like to answer ☐ 0-50 Euro ☐ 51-100 Euro ☐ 101-200 Euro

☐ 201-500 Euro ☐ more than 500 Euro

9. *Are you satisfied with the available tourism information about Hungary?*

☐ Yes ☐ No

10. Have you ever been on the Hungarian Grand Prix before?

☐This is the first time ☐Yes, once ☐Yes, twice ☐Yes, thrice ☐More ☐Regularly

11. What kind of program do you take part in (beside the Hungarian Grand Prix)? (you can mark more than one answers)

☐Sight seeing ☐Water tourism ☐World's heritages ☐Hunting ☐Cultural tourism ☐Bicycle tourism ☐Ecological tourism ☐Golf ☐Health tourism ☐Wine and gastronomy tourism ☐Equestrian tourism ☐Nothing ☐Other:.....

12. Which undermentioned sights of Budapest have you seen before? (you can mark more than one answers)

☐Castle of Buda ☐St Matthias Church ☐Andrássy street ☐Parliament ☐Heroes' Square ☐Citadell ☐Hungarian National Museum ☐None of them

13. Which event do you take part at the weekend of Formula-1? (you can mark more than one answers)

☐Pit lane visiting ☐Free practice on Friday ☐Qualifying on Saturday ☐Race on Sunday

14. What is your opinion about the price of the tickets in Hungary?

1 2 3 4 5

Cheap ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Expensive

15. How much are you satisfied with the organization of the Hungarian Grand Prix?

1 2 3 4 5

Absolutely not ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Totally satisfied

16. How much are you satisfied with the local services?

1 2 3 4 5

Not satisfied ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Very satisfied

17. How do you decide to take part in a race as a beholder? Please rank the following factors (1: the most important, 5: the less important).

1. favourable weather
2. state of the championship
3. chance for an interesting race
4. seeing the favourite racer live
5. closeness to the residency

18. Are you planning to come back to the Hungarian Grand Prix in the future?

☐Yes, in 1-2 years ☐Yes, in 3 or more years ☐No

19. Would you like if there will be Hungarian Grand Prix after 2016? (The contract between Hungary and the Formula-1 will expire in 2016)

☐Yes ☐No

20. Will you visit the GP Fest? ☐Yes ☐No

Sex: ☐Male ☐Female

Age:

☐Under 18 ☐19-25 years ☐26-35 years ☐36-45 years ☐46-55 years ☐More than 55 years

Place of residence:

☐Austria ☐Germany ☐Italy ☐Spain ☐United Kingdom ☐Russia ☐Poland ☐Finland

☐Slovakia ☐Switzerland ☐Romania ☐France ☐Other:.....

What is your job?

☐I would not like to answer ☐Employee ☐Medium leader ☐Executive

☐Student ☐Unemployed ☐Pensioner ☐Other:.....

What is your highest qualification?

☐I would not like to answer ☐Elementary school ☐Trade school

☐Leaving certificate ☐Vocational training ☐Degree ☐Ph.D

Thank you for answering!