

OTDK-DOLGOZAT

2015

A HUNGARORING TEVÉKENYSÉGÉNEK ELEMZÉSE

ECONOMIC EVALUATION IN DIFFERENT ACTIVITIES AT

HUNGARORING SPORT ZRT.

Kézirat lezárva: 2014. november 26.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	6
2. A SPORT GAZDASÁGI HATÁSA ÉS A VERSENYPÁLYÁK GAZDASÁGRA GYAKOROLT HATÁSUK ÉS A HUNGARORINGGEL VALÓ KAPCSOLATUK KÜLFÖLDÖN.....	8
2.1. A sport hatása a gazdaságra	8
2.2. A sport hatása a magyar gazdaságra	10
2.2.1. A sportlétesítményekbe való beruházás mértéke	10
2.2.2. Budapest és környékének turistaforgalma kiemelt rendezvények esetén	12
2.2.3. Olimpia Budapesten	17
2.3. A külföldi autó-és motorversenypályák gazdasági helyzete és környezetükre gyakorolt hatásai.....	20
2.3.1. Az európai versenypályák gazdasági helyzete	20
2.3.2. Az amerikai versenypályák gazdasági helyzete	24
2.3.3. Az ázsiai versenypályák gazdasági helyzete	28
2.3.4. Az egyéb magyar versenypályák gazdasági helyzete	32
3. A HUNGARORING TEVÉKENYSÉGÉNEK VIZSGÁLATA	36
3.1. A Hungaroring megépítésének körülményei.....	36
3.1.1. Az autóversenyzés jelentősége a rendszerváltás előtti Magyarországon	36
3.1.2. Kelet-Európai elszigetelődés	36
3.1.3. A magyar gazdaság működése és a gazdasági nehézségek.....	37
3.1.4. A Hungaroring megépítése és előzményei	38
3.1.5. Az első Forma 1-es Magyar Nagydíj.....	39
3.2. A Hungaroring működése a rendszerváltás előtt és után	40
3.2.1. A Hungaroring helyzete a rendszerváltás idején.....	40
3.2.2. A Hungaroring működése 1986 és 1990 között.....	41
3.2.3. A Hungaroring működése 1990 és 2013 között.....	45
3.3. A jelenkori Hungaroring és a magyar gazdaság kapcsolata és a jövőbeni lehetőségek.....	51
3.3.1. A pálya fenntartása és az állami támogatások	51
3.3.2. A Hungaroring megítélése.....	54

4. ÉRTÉKELÉS, JÖVŐKÉP	60
5. ÖSSZEFOGLALÁS	61
IRODALOMJEGYZÉK	61

TÁBLÁZAT-ÉS ÁBRAJEGYZÉK

Táblázatok

1. táblázat: A Kelet-Európába érkező nemzetközi turisták 1970-90 között.....	12
2. táblázat: A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma (2012-2013-ban).....	13
3. táblázat: A 2013-as Magyar Nagydíj idején a szállodák bevételei	15
4. táblázat: Olimpia többletberuházásának származtatott hatásai (2015-2019)	17
5. táblázat: A Hungaroring Sport Zrt. korábbi éveinek mérleg szerinti eredményei (millió Ft-ban)	47

Ábrák

1. ábra: Az utazás GDP-hez mért direkt, indirekt és indukált adatai	14
2. ábra: A Hungaroring, Silverstone és a Red Bull Ring felújítási költségei	53

BEVEZETÉS

A Hungaroring helyzete az utóbbi néhány évben kedvező irányba változott. Egyre nagyobb nemzetközi figyelem kíséri, köszönhetően profi és tapasztalt szervezőinek, dolgozóinak és hagyományainak. Az elmúlt néhány év során a magyar versenypálya fennléte központi figyelmet kapott. Egyrészt a nemzetközi nyitásnak köszönhetően, másrészt pedig a hazai megítélése is egyre jobb lett. Manapság a Hungaroring egy olyan hellyé vált, amely gyakorlatilag bárki számára megközelíthető és mindig szórakoztató, izgalmas programokkal várja a közönséget az év nagy részében. Ez azonban nem volt mindig így. Tudományos diákköri munkám témájának azért választottam a Hungaroring tevékenységének elemzését, mert úgy gondolom, hogy ez a létesítmény sokat segített Magyarország pozitív színben való feltüntetésében az elmúlt közel 30 évben. A gazdaság fellendülésében is segített, hiszen a megépítésébe, majd a későbbi modernizálásába beruházott összegek miatt érkezik sok nemzetközi bajnokság a pályára, aminek köszönhetően a bevétele is növekedett. A versenypálya mindig különleges volt, nem csak hazai, de nemzetközi viszonylatban is. Ezt a státuszt a jövőben is fenn kell tartani és megőrizni a jó hírnevet, annak ellenére, hogy az állami támogatások mértéke változik vagy mert a környező országok versenypályái konkurenciát jelenthetnek. A Hungaroring előnye a tapasztaltságban van, amit fel lehet használni a jövőben adódó lehetőségekhez is. Ugyanakkor fontos megvizsgálni, hogy a pálya fenntartása milyen mértékben különbözik más sportlétesítményekétől – stadionok, sportcsarnokok, uszodák – esetleg mennyivel költségesebb. A közvélemény vegyes volt a Hungaroring megítélésével kapcsolatban a kezdetektől fogva. Sokan túl drágának tartották a működtetését, mások viszont úgy vélekedtek, hogy a magyar autósport fellendülésében ez fontos szerepet játszik, de voltak, akik úgy vélekedtek, hogy ez a magyar turizmusra is pozitív hatást gyakorolhat. Tudományos diákköri munkám során megvizsgálom a sport gazdaságra gyakorolt hatását, kivetítve a magyar gazdaságra is. Továbbá, arra a kérdésre keresem a választ, hogy a magyar versenypálya fenntartása megéri-e az üzemeltetőnek, illetve, hogy ez milyen hatással van az ország gazdasági, turisztikai helyzetére. Fejlődési irányára és jövőbeni lehetőségeire is kitérek. A változó világgazdasági helyzetben fontos kérdés a nemzetgazdaságok többségénél, hogy érdemes-e építeni és fenntartani hasonló létesítményeket.

Éppen ezért a nemzetközi versenypályák helyzetét is vizsgálom, valamint annak az okát, amiért egyre több kerül a csőd szélére. A másik kérdés ugyanakkor, hogy a felújított vagy újonnan épült legmodernebb pályák mennyire kifizetődők és segítik-e egy nemzetgazdaság fellendülését. Természetesen fontos megvizsgálni a Hungaroring nemzetközi megítélését, illetve, hogy milyen új lehetőségek adódhatnak a jövőben. Egy autó-és motorversenyzésre épített pálya fenntartása speciális kérdés, de bizonyos országokban ennek hagyományai vannak és pontosan tudják, hogy gazdaságilag mennyire éri meg. Az újonnan épített pályák fenntartói, például a szomszédos országokban épülteké, kockázatot is vállaltak, hiszen nincs még kellő tapasztalatuk vagy nem kapnak elegendő anyagi támogatást és profitot is csak hosszú időn belül termelhetnek. Egy jól működő pálya elegendő okot adhat az üzemeltetőknek arra, hogy újabbat építsenek, ami viszont lehet, hogy a kisebb államokban nem tudnak megfelelően kihasználni, így az elvárt bevételek sem jönnek. A turizmus virágzása, a növekvő bevételek, nemzetközi események és a közönség szeretete mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a Hungaroring a jövőben is sikeres maradjon, hiszen egyre többen büszkéek arra, hogy van egy ilyen létesítmény hazánkban és örömmel újságolják el tapasztalataikat hazai és nemzetközi viszonylatban is.

2. A SPORT GAZDASÁGI HATÁSA ÉS A VERSENYPÁLYÁK GAZDASÁGRA GYAKOROLT HATÁSUK ÉS A HUNGARORINGGEL VALÓ KAPCSOLATUK KÜLFÖLDÖN

2.1. A sport hatása a gazdaságra

A sport szerepe jelentősen megnőtt az utóbbi időben, aminek köszönhetően a gazdaságra is komoly hatással van. Egy olyan önálló iparággá vált a sport, amely a nemzetgazdaságnak komoly részét képezi. 1985-ben az akkor még Európa Tanács országaiban, már 35-40 milliárd USD forgalmi értéket produkált a sport, amely az összfelhasználás 1,5%-át tette ki. Ez a forgalom a másfél millió új munkahely létrehozásának volt köszönhető. Ennek következtében a sportgazdaságtan és az ehhez kapcsolódó kutatások is megjelentek. Az ilyen jellegű kutatásoknál is megtalálhatóak a közgazdaságtani elemzések hagyományos szintjei. A makrogazdasági kutatások elsősorban a sport gazdasági jelentőségét, nemzetgazdasági jövedelemhez, a foglalkoztatáshoz és a fogyasztói kiadásokhoz való hozzájárulását mérik. Ide kell sorolni a különböző nemzetközi sporteseményeket, mint például az olimpiai játékokat, vagy nagyobb sportágak – futball, vizes sportok stb. – európai és világbajnokságait. A mikrogazdasági kutatások középpontjában ugyanakkor a sportpiac működése, a kereslet és kínálat jellemzői, a szolgáltatások jellege és a sportszervezetek működésének vizsgálatai állnak. A makro-és mikroszint között megjelenik egy, úgynevezett, mezoszint, amely a sportágak, mint iparágak olyan sajátosságaival foglalkozik, mint a ligák gazdaságtana és a játékos-piac működési specialitásai. Annak ellenére, hogy egy-egy nagyobb sportrendezvény megrendezése jelentős kiadásokkal terheli a rendező országot és várost, mindezek ellenére hosszú távon elősegítik az adott régió gazdasági fejlődését.

Egy ilyen esemény javíthat egy országról kialakult képen is, ez történt a 2008-as pekingi Olimpia után is, amely nem csak minden idők legnézettebb és legdrágább sporteseménye is lett, de Kína azáltal, hogy a világ figyelmének a középpontjába került, tudatosan pozitív irányba terelte a korábban kialakított képet. Ennek köszönhetően Kína megítélése jobb lett a játékok óta. Egy nagyszabású sportesemény megrendezése függ a meglévő infrastruktúra fejlettségétől is. Kína az ötkarikás játékok előtt 40 milliárd dollárt fordított az infrastruktúra fejlesztésére és a szükséges stadionok, sportpályák megépítésére.

Ebből az összegből megkésztették a metróvonalak hosszát, létrehozták az elővárosi vasúthálózatot, új repteret építettek, és felújították, fejlesztették az úthálózatot is. Az olimpiával összefüggő befektetések a gazdaságban végbement befektetések 15%-át tették ki 2002 és 2008 között. A PwC elemzése szerint Peking mindebből azóta is profitál, az egyik legjobban teljesítő a közelmúltban olimpiát rendezett városok között. A lehetőséggel magas szinten élő Sydney is az élbolyban van a 2000-es olimpia megrendezése óta. A 2012-es londoni olimpia előtt is komoly építkezésekbe kezdtek. London mintegy 15 milliárd dollárt fordított az olimpiai park létrehozására és Kelet-London rehabilitációjára, amibe hidak, közművek felújítása is beletartozott, a közlekedési hálózat fejlesztése mellett. A beruházással a korábban elmaradottnak tekinthető londoni városrész teljesen megújult. Az olimpiához közvetlenül nem kötődő úthálózat fejlesztési beruházásai mintegy 8 milliárd dollárt tettek ki, ilyen volt például egy fontos elkerülő autópálya kiépítése London körül, amelyet teljes egészében magántőkéből valósított meg a város. A magántőke bevonás több szempontból is jó lehetőség. Ez ugyanis jelentősen csökkenti a ráfizetés és eladósodás egyedül viselt kockázatát, továbbá a fellendülés a magántőke érdeke is. Az infrastruktúra, ezen belül például a közlekedés fejlesztése, alapjaiban javítja egy-egy régió gazdasági lehetőségeit, fejlődésének ütemét. A munkavállalók gyorsabban jutnak el munkahelyükre, gyorsabb és olcsóbb lesz a közlekedés a beszállítók számára, általánosságban is élhetőbb lesz a régió, ami a gazdasági növekedés alapja. (PwC, 2012)

A sport központi figyelembe való kerülésével a támogatások formái is kialakultak az Európai Unióban. A sportmozgalom létezése, fejlődése miatt fontos, hogy a fiatalok és felnőttek egyaránt sportrendezvényeken, versenyeken, sporttalálkozókon vehessenek részt. Az EU Bizottság egyik közleménye szerint a támogatás fogalmát igen tágan lehet értelmezni. Felöleli az anyagi hozzájárulás minden olyan formáját, mint az adók és egyéb közszolgáltatások alóli felmentés, kamatkönnyítés, kezesség átvállalása különösen kedvező feltételek mellett, épületek vagy telkek ellenszolgáltatás nélküli vagy messze érték alatti átengedése, veszteségek átvállalása, amelyek a támogatással azonos vagy hasonló hatásúak. A nyilvános támogatásoknak az EU-ban szigorú engedélyezési eljárásai vannak. Bármely támogatás érvénybe lépését jelenteni kell az Unió felé, amelyet az ellenőrzésnek vet alá.

Állami hivatalok által nyújtott támogatás abban az esetben adható, ha nem akad olyan, hosszú távon gondolkodó magántőke-befektető, aki hajlandó lenne erre a befektetésre. A tervezett intézkedés csak pozitív eredményű vizsgálat után fogantatható. A sportegyesületek állam által történő pénzbeli támogatása gyakran lehet indokolt, de bizonyos, hivatásos sportegyesületek javára kiutalt támogatások hozzájárulnak a különösen népszerű sportolókkal kötendő szerződésekért vívott árharchoz, akik a nézők számát és a reklámból, illetve a közvetítési jogokból származó bevételeket felhajtani hivatottak. Ugyanakkor a köztámogatás olyan gyakorlata, amely érzékenyen zavarja a tagországok közötti együttműködést, torzítja a versenyt, tilos. Ez alapján a hivatásos sportklubok közvetlen, vagy közvetett állami támogatása, amely egyenlőtlené teszi a versenyt, mindenekelőtt a játékosállomány javítására és a beruházásokra fordítható. Az Európai Parlament már 1994-ben felhívta a figyelmet az élvonalbeli klubok állami támogatásaira. Ennek hatására Ausztria, Belgium, Finnország, Hollandia, az Egyesült Királyság és Svédország tagállamaiban törvényi szabályozással megtiltották a hivatásos sportklubok, sportegyesületek állami támogatását. Írországban és Görögországban az ügy kivizsgálását rendelték el a hatóságok, míg Franciaország és Spanyolország gyakorlata eltért az uniós követelményektől, hiszen utóbbi két országban hivatalosan adtak az élsportnak köztámogatást. Ebből kifolyólag az Európai Bizottság fontos feladatának tűzte ki a 2000-es évek elején, hogy a köztámogatás és a gazdasági versenyszabályok közti összhang megteremtésre kerülhessen. (Nádori & Bátonyi, 2003)

Magyarországon jelentősen nőtt az EU-s sporttámogatások mértéke. 2011-ben összesen 23,5 milliárd Ft-ot fordított az állam az EU jóváhagyásával utánpótlás-nevelésre, sporttámogatásra és sportlétesítmények fejlesztésére. A 2014-2020 közötti időszakra 16 kiemelt sportág támogatására több milliárd forintos EU-s támogatás szán a magyar állam, amihez az EU jóváhagyása szükséges.

2.2. A sport hatása a magyar gazdaságra

2.2.1. A sportlétesítményekbe való beruházás mértéke

A sporttámogatások mértéke és jelentősége is változott az elmúlt években. A kultúra támogatása mellett a hazai sportolók és sportrendezvények támogatása is előtérbe került. Öt csapatsportág - jégkorong, kézilabda, kosárlabda, labdarúgás, és vízilabda - kiemelt előnyben részesül.

Az adójogszabályok módosítása alapján a társasági adó 70%-nak 100%-a utánpótlás-nevelésre, 80%-a sportcélú befektetésre (létesítmény-beruházás, eszközök és felszerelések vásárlása), 50%-a pedig a szövetségben dolgozó szakemberek képzésére fordítható. (MST, 2011)

2010-ben 12 milliárd, 2011-ben 21 milliárd, 2012-ben pedig 33 milliárd forintnyi összeget tett ki a sportkötségvetés, vagyis folyamatosan növekedő tendenciát mutat. Az állami források és az önkormányzati hozzájárulások évi 40 milliárd Ft-ot jelentenek. A mindennapos testnevelés bevezetésével 13 milliárd forintnyi összeget fordítottak tornatermek építésére, ugyanis nem minden iskola rendelkezett erre alkalmas létesítménnyel. A Nemzeti Sportintézet 203 millió Ft-os, a Nemzeti Utánpótlás-nevelési Intézet, a budapesti „tüskecsarnok” felújításával együtt, 9,7 milliárdos támogatást kapott. A versenysport 642 milliós, az akadémiai rendszer 1,7 milliárdos, az ösztöndíjprogramok 2,3 milliárdos, a szabadidősport 372 milliós, a diáksport 501 milliós támogatással számolhatott. A várhatóan Győrben 2017-ben sorra kerülő Európai Ifjúsági Olimpiai Fesztivál 1,5 milliárdos, a debreceni stadionfejlesztés 9 milliárdos, a MOB 450 milliós, a Magyar Sport Háza 307 milliós állami támogatást kapott, a sportlétesítmények biztonságára pedig 864 milliót fordíthattak 2013-ban az érintett szervezetek. A társasági adókedvezményből (TAO) lehívott 33,5 milliárd forintot 1550 sportfejlesztési program keretében használták fel. A támogatás 69%-át azonban a labdarúgásra használták fel, főként Pest, Fejér és Zala megyéből érkeztek támogatási igények a fejlesztésekre. A TAO program működése 2017-ig biztosítva lett, amely Európában egyedülálló módon működik. A Magyar Sporttudományi Társaság felmérése szerint 2012-ben a 10 és 249 fő közötti 500 db kis-és középvállalkozások közül 32%-uk vesz részt a TAO programban és minden második a labdarúgást támogatja. A kézilabda 24%, a kosárlabda 10%, a vízilabda támogatása pedig 7%-ra tehető a megkérdezett KKV-k véleménye szerint. A TAO mellett a cégek 9%-a egyéb módon is támogatja a sportot, derült ki a felmérésből. (Sport, 2012)

Az alábbi forrásokból is jól érzékelhető, hogy a футбол támogatottsága megnőtt az utóbbi években, annak ellenére, hogy a sportág kevésbé sikeres. Az azonban mindenképpen figyelemre méltó, hogy a vizes sportágak nagy sikereinek köszönhetően 2021-ben Budapest lesz a házigazdája a világbajnokságnak. Ez természetesen nem csak komoly beruházásokat igényel, de a GDP növelését is várják általa. Egy teljesen új sportkomplexum építése van tervben, ami közel 10 milliárd Ft-nyi összeget emészt fel. (HVG, 2013)

A kormány az előkészületekre 300 millió forint összegnyi támogatást biztosít. Fontos az időben való építkezés megkezdése, hiszen 2017-ben megrendezésre kerül a junior úszó világbajnokság, amit egyidejűleg nyert el a főváros a vizes vb megrendezési jogával. (HVG, 2013)

A 2006-ban szintén Budapesten megrendezésre került úszó Európa-bajnokságon szerzett tapasztalatok pozitív hatással lehetnek a világbajnokság szervezése és lebonyolítása folyamán.

2.2.2. Budapest és környékének turistaforgalma kiemelt rendezvények esetén

Budapest mindig különleges helynek számított gazdag történelmi múltja és páratlan szépségű épületei miatt. Ha megvizsgáljuk a 1980, 1990 és 2000 éveinek legfontosabb turisztikai adatait, látható, hogy a rendszerváltást követően három évben volt kiemelkedően magas a turisták száma. Míg 1980-ban 14 millió külföldiből 9,4 millió turistaérkezést regisztráltak, addig 1990-re 37,6 millió külföldiből 20,5 millió turistaérkezés volt jellemző. 2000-re ez a szám kicsit visszaesett, ugyanis 31,1 millió külföldi volt Magyarországon, amiből 15,6 millió volt turista. (Tasnádi, 1998;2002)

Az 1980-as évek közepétől komoly fellendülésnek indult az idegenforgalmi beruházások mértéke. Felismerték ugyanis, hogy a kiemelt rendezvények sok külföldi turistát is vonzanak, akiknek igényeit a lehető legjobban ki kellett elégíteni. A Budapesti Tavaszi Fesztivál az egyik ilyen kiemelkedően fontos rendezvény volt a rendszerváltás előtt és gyakorlatilag az egyetlen is. 1986-87 során az alacsony és középkategóriában megvalósult szállodai fejlesztések, rekonstrukciók időarányosan tervszerűen és folyamatosan realizálódtak. Ezeknek a fejlesztéseknek a döntő többsége az Idegenforgalmi Alap támogatásával jött létre. A szállodafejlesztések azonban sürgetővé is váltak, hiszen Budapest a minőségi turizmussal előnyökre tett szert a többi, szomszédos országhoz képest. A környező országok is hasonló fejlesztésekbe fogtak, ezért fel kellett venni a versenyt, illetve az 1995-ös Budapest-Bécs Világkiállításra is időben el kellett kezdeni a fejlesztéseket. Megfigyelhető volt, hogy a szállodai vendégéjszakák hányada növekedett, ami a külföldieknek volt köszönhető. 1975-ben 60%-os, 1980-ban 65%-os, 1985-ben 77%-os arányban érkeztek külföldi turisták. (Czegledi & Imre, 1989)

Az 1. táblázat kiválóan mutatja a turisták számának növekedését az 1970-es évektől kezdődően egészen a rendszerváltásig. Hét ország adatait összevetve a Magyarországra látogató külföldiek száma mutatta a legnagyobb növekedést.

Jól látható, hogy a hét kiemelt ország közül, már az 1970-es években is Magyarországra érkezett a legtöbb turista. A közép-kelet-európai régióban a mi országunk volt a legfejlettebb, ami sok vendéget vonzott. A Szovjetunió gyengülésével az 1980-as évekre a hazánkba látogató turisták száma megnőtt. Lengyelországba is jóval több külföldi látogatott el, mint 10 évvel korábban, de a lengyelek nem tudták növekvő tendenciát mutatni e tekintetben, míg Magyarország igen. A rendszerváltás éveire 16,5 millióval több turista érkezett az országba, mint 20 évvel korábban. Az idegenforgalmi bevételek is magasak voltak, bár ebben Jugoszlávia állt az első helyen, köszönhetően tengerpartjának. Magyarország összes bevétele 1990-ben 1000 millió dollár volt, míg Jugoszláviáé 2774 millió dollár. Az egy turistára eső bevételek alapján szintén Jugoszlávia áll az első helyen, viszont Magyarország itt alulmaradt szinte az összes országgal szemben. Annak ellenére, hogy Magyarország nem rendelkezik tengerparti résszel, a főváros és a Balaton is sok millió turistát vonzott már a rendszerváltás előtti években is, ebből pedig jelentős mértékű bevételt szolgáltatva az államnak. (Carter & Lowman, 1994)

A kiemelt rendezvények, mint például a fesztiválok, sportesemények, koncertek még kedvezőbb hatással vannak a turistaforgalomra és ezáltal a GDP-re is.

1. táblázat: A Kelet-Európába érkező nemzetközi turisták 1970-90 között

<i>Megnevezés</i>	Turisták száma (millió)						Százalékos változás			Nemzetközi turizmusból származó bevételek (1990)	
<i>Évszám/ Ország</i>	1970	1980	1985	1988	1989	1992	1985	1988	1989	Bevételek (millió dollár)	Bevételek turistánként (millió dollár)
Albánia	na	na	na	na	0,02	0,03	na	na	na	na	na
Bulgária	2,5	5,5	3,4	4	4,3	4,5	15,8	8,8	4,3	394	87,6
Csehszlovákia	3,5	5,1	4,9	6,9	8	8,1	41,1	16,7	0,8	470	58
Magyarország	4	9,4	9,7	10,6	14,5	20,5	8,6	37,2	41,5	1000	48,8
Lengyelország	1,9	5,7	2,7	2,5	3,3	3,4	-9,2	32	3,2	266	78,2
Románia	2,3	6,7	4,8	5,5	4,9	6,5	15,5	-12	34,6	106	16,2
Jugoszlávia	4,7	6,4	8,4	9	8,6	7,9	6,9	-4,1	-8,8	2774	352

Forrás: World Tourism Organisation (1991;1992), Hall (1993a,with authors'additional calculation) in (Carter & Lowman, 1994, p. 116.oldal)

A KSH adatait megvizsgálva tisztán látható, hogy mely hónapok kiemelkedőek az idegenforgalom szempontjából. A 2. táblázatból megállapítható, hogy a nyári időszakban a legtöbb a turisták száma, azon belül is július és augusztus hónapokban.

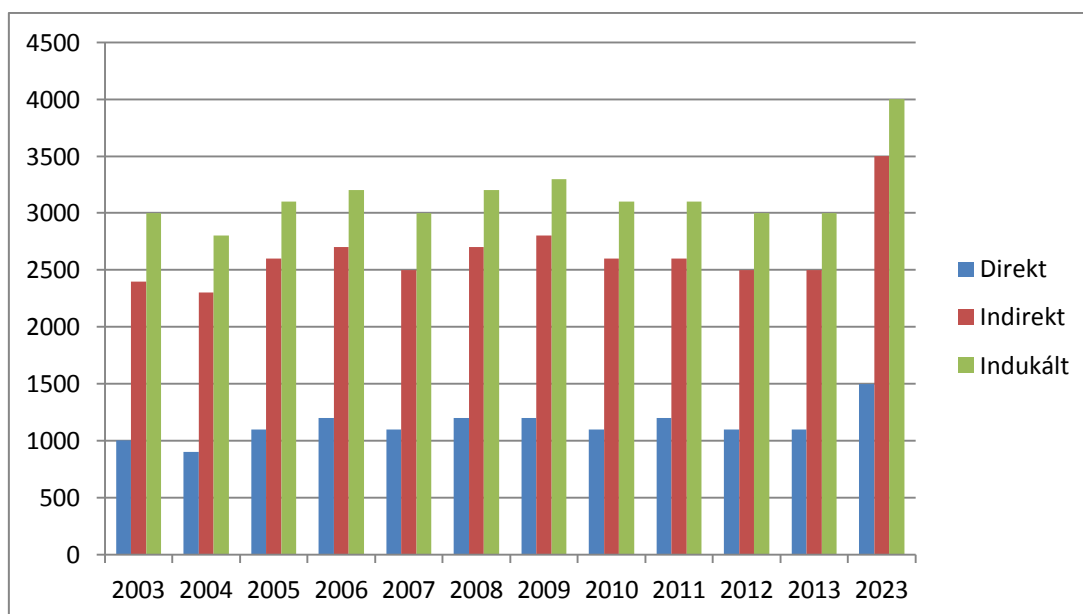
Ez köszönhető a jó időnek, a főváros népszerűségének, a Sziget fesztiválnak, a Formula 1-nek, a Balaton Sound fesztiválnak, a Balatonnak és akár egy-egy önálló kiállításnak vagy koncertnek is, de a gyógyfürdők népszerűsége sem elhanyagolható ez esetben. 2012-höz képest a 2013-as évben nőtt a turisták száma ebben a két hónapban. 1 068 ezer főről 1 137 ezer főre júliusban és 1 212 ezer főről 1 260 ezer főre augusztusban. Egészen augusztusig folyamatosan nő a turistaforgalom száma, szeptembertől azonban visszaesik a tavasszal mért értékek köré. Ugyanakkor tavasszal és ősszel is vannak olyan rendezvények, mint például a Budapesti Tavaszi Fesztivál, ami miatt sok látogató érkezik az országba fellendítve ezzel az idegenforgalmat. A turizmus ezáltal hatással van a GDP-re is. Köszönhetően a kiemelt időszak magas turisztikai forgalmának, illetve a magyar főváros növekvő népszerűségének.

2. táblázat: A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma (2012-2013-ban)

Év	Hónap	Kereskedelmi szálláshelyek vendégei összesen (beleértve a külföldi turistákat) ezer fő
2012.	Január	385
	Február	390
	Március	522
	Április	643
	Május	726
	Június	843
	Július	1 068
	Augusztus	1 212
	Szeptember	777
	Október	713
	November	566
	December	540
2013.	Január	392
	Február	426
	Március	580
	Április	618
	Május	837
	Június	864
	Július	1 137
	Augusztus	1 260
	Szeptember	797
	Október	755
	November	604
	December	560

Forrás: (KSH, 2014); http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_oga002.html

A World Travel and Tourism Council adatai szerint az utazás és turizmus GDP-hez mért direkt, indirekt és indukált adatai 2003-tól kezdve viszonylag hasonlóan alakultak. Egyik évben sem volt kiemelkedő visszaesés vagy növekedés, még a gazdasági recesszió idején sem. Az 1. ábra mutatja, hogy 2023-ra közel 4000 billió Ft-nyi bevétellel járulhat hozzá ez a szektor a GDP kedvező alakulásához. 2012-ben a turizmus GDP-hez való teljes hozzájárulása 10,8% volt. Ez az adat az előrejelzések szerint 0,7%-kal esett vissza 2013-ra, ugyanakkor 2023-ra 2,6%-kal nő. Az utazás és turizmus szektorába történő befektetés 2012-ben 3,9%-a volt az összes befektetésnek. (WTTC, 2013)



1. ábra: Az utazás GDP-hez mért direkt, indirekt és indukált adatai

Forrás: (WTTC, 2013); http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/hungary2013_1.pdf

A Hungaroringre érkező nemzetközi bajnokságok szempontjából a mai napig a Formula-1 a legkiemelkedőbb és ez jelenti a legnagyobb bevételt a budapesti szállodáknak is minden év júliusában. A főváros és környékén ez a legjelentősebb esemény az adott hónapban, így sok külföldi turista érkezik az eseményre. 2013-ban jelentős növekedés következett be a versenyhétvége 3 napja során a szobafoglaltság terén. 92%-os szobafoglaltság volt, ami 5 százalékponttal nőtt a 2012-es adatokhoz képest. A nettó átlag szobaár is kedvezően alakult, ugyanis 24 934 Ft volt az ár, ami az előző évinél 15,5%-kal volt magasabb.

Ha összehasonlításba kerülnek a Forma-1 alatt elért szállodai mutatószámok a teljes július havi átlag mutatóival, akkor látható, hogy 2012-ben a verseny alatt a szobafoglaltság 13,1 százalékponttal, az átlagár 52,6%-kal a REVPAR mutató 78,1%-kal haladta meg a havi átlagot. 2013-ban a szobafoglalás 21,2 százalékponttal, az átlagár 61,7%-kal, a REVPAR mutató 112%-kal volt magasabb a júliusi átlagnál. A változást a 3. táblázat is kitűnően szemlélteti. A legnagyobb növekedést az 5 csillagos szállodák érték el, köszönhetően a sok külföldi szakembernek, versenyzőknek, szakembereknek, csapatoknak, akik a Forma-1 keretei között érkeznek. A növekedésre az árfolyam is hatással volt a 2013-as évben, ugyanis a Ft 4,3%-kal gyengült 2012-höz képest. (Turizmusonline, 2013)

3. táblázat: A 2013-as Magyar Nagydíj idején a szállodák bevételei

Időszak	Szobafoglaltság (%)		Különbség % pont	Átlag szobaár (Ft)		Változás %	REVPAR Ft		Változás %
	2012	2013		2012	2013		2012	2013	
Július	73,9	70,8	-2,9	14194	15422	108,7	10495	10914	+4
Forma-1	87,0	92,0	+5	21658	24934	115,5	18690	23141	+23,8
Forma-1/ Július	+13,1 pont	+21,2 % pont	-	152,6%	161,7%	+7,8 % pont	178,1%	212,0%	-
				-	-		-	-	-

Forrás: (Turizmusonline, 2013);

http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/telthaz_volt_a_szallodakban_a_forma1_idejen

A 2014-es szobafoglalási adatok azonban visszaesést mutattak. A Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége összefoglalójában 3, 4 és 5 csillagos szállodák adatait vizsgálták és hasonlították az előző évihez. Az átlagos szobafoglaltság a versenyhétvége 3 napja alatt 22 szálloda esetében elmaradt a 2013-astól, 7 szálloda esetében változatlan volt és 19 szálloda meghaladta az előző évit. A nettó átlag szobaár tekintetében is ugyanezek az eredmények születtek. A REVPAR mutató az előző évihez képest 50 %-ban javult, 41,6 %-ban csökkent és 3,4 %-ban változatlan maradt a felmérésben résztvevő szállodák esetében. Fontos megjegyezni, hogy az idei Magyar Nagydíj idején az Euró/Forint árfolyama 4 %-kal gyengébb volt a tavalyihoz képest.

Ezek a változások továbbá, az MSZÉSZ tapasztalatai alapján, azért következtek be, mert három közép-európai versenyhétvége egy hónapon belül volt, valamint a foglalások is túl későn érkeztek, amelynek oka az volt, hogy nem volt megfelelően reklámozva az esemény, számos, a szállodákba érkező turista nem is tudott az eseményről. Ugyanakkor a mogyoródi versenypálya nehéz megközelíthetősége és magas szolgáltatási árak is negatív hatással voltak a keresletre. (MSZÉSZ, 2014)

2.2.3. Olimpia Budapest

A Budapesti Olimpia Mozgalom 2005-ben kezdte meg munkáját azzal céllal, hogy a magyar sportolók olimpiai felkészülését támogatva járuljon hozzá a Magyarország hagyományosan kiváló szerepléséhez az Olimpiákon és ezen keresztül Budapest majdani ötkarikás játékok rendezési jogáért elnyeréséhez. Az alapítvány 35 millió forintos keretösszegeből támogatja a sportolókat. (Olimpia, 2013)

Az előzetes tervek szerint Budapest a 2020-as nyári olimpiai játékok rendezési jogát akarta elnyerni, azonban a pályázat végül nem került benyújtásra. A rendezési költségek több ezer milliárd forintba kerülnének, de magántőkét és Európai Unió forrást is igénybe lehet venni. A szakemberek szerint egy jól felépített és megtervezett pályázattal a gazdaság komoly fellendítésében játszhatna szerepet az olimpia Budapestre való megrendezése. Észak-Csepelre álmodták az olimpiai falut és a média- központot, a versenyeket az Óbudai-, a Margit- és a Népsziget mellett egyebek között a Puskás Ferenc Stadionban, a Kopaszi gáton, a Városligetben és a Népligetben szervezték volna. De jó pár vidéki helyszín is szerepelt az elképzelésben: Balatonfüredre például vitorlásversenyeket, míg Szegedre evezősfutamokat terveztek. Egy könyvvizsgáló szakember véleménye szerint 3800 milliárd Ft-ba kerülnének az infrastrukturális, beleértve a vasúti és közúti beruházásokat, valamint 500 milliárd Ft-nyi összeget kéne fordítani az olimpiai létesítmények fejlesztésére. A közvetlen költségek egy részét azonban a Nemzetközi Olimpiai Bizottság állná és az előbb említett infrastrukturális beruházásokhoz lehetőség lenne Európai Unió forrásokat is igénybe venni. Ezen felül a költségek 60-70%-át magántőkéből kellene finanszírozni, az olimpiai falut és a médiaközpontot például szállodaként, lakóparkként tudná később egy beruházó cég hasznosítani. A szakemberek szerint a pontos és részletes költségterv mellett fontos, hogy a rendezéshez szükséges fejlesztések illeszkedjenek a városfejlesztésbe. A Duna kihasználása mindenképpen komoly előnyt jelentene a helyszínek gyors megközelítésének szempontjából.

A BKV hajójáratái 2012 nyarán beindultak, azonban ha a főváros Olimpiát rendezne, akkor modernebb hajókkal lehetne a szállítást megoldani. Fontos lenne ezentúl a repülőtér fejlesztése is, hogy megfelelő befogadóképességével tudja fogadni a sportolókat és a média szakembereit is. (Kiss, 2012)

A PwC szakemberei 2010-ben megvalósíthatósági tanulmányt készítettek a budapesti olimpia megrendezésével kapcsolatban. Az elemzés részletesen bemutatja azt is, hogy a játékok kapcsán felmerülő többletberuházások eredményeképpen milyen tovaggyűrűző hatások várhatóak, így például GDP-növekedés, többlet adóbevétel vagy munkahelyteremtés. A számítások azt mutatják, hogy ha fővárosunk elnyerte volna a 2020-as olimpiai játékok rendezési jogát, akkor az olimpiai beruházások 2015-2019-es időszakban évi átlagban mintegy 25-30 ezer többlet munkahelyet hoztak volna létre. A 4. táblázat is jól szemlélteti a kalkulált pozitív változásokat. A növekvő foglalkoztatás csökkenő munkanélküliséget, ezáltal az erre fordított állami kiadások csökkenését is jelenthette volna a szakértők szerint. A kockázatokat vizsgálva többek között arra hívták fel a figyelmet, hogy a megkezdett beruházásokat nem lehet leállítani, így a költségek alultervezettsége esetén az olimpia egyfajta kényszerpályát jelent, amely további forrásokat vonhat el az államháztartástól. (PwC, 2012)

4. táblázat: Olimpia többletberuházásának származtatott hatásai (2015-2019)

Beruházástöbblet	
Beruházástöbblet 5 évben és évente	751 Mrd Ft és 150 Mrd Ft/év
Állami beruházástöbblet 5 évben és évente	571 Mrd Ft és 114 Mrd Ft/év
Hatás	
GDP többlet 5 évben és évente	482 Mrd Ft és 96 Mrd Ft/év
GDP növekedés ütemtöbblet	+0,1 % évente
Többlet adóbevétel egy évben átlagosan	kb. 27 Mrd Ft/év
Munkahelyteremtés egy évben átlagosan	kb. 26 ezer fő/év
Magánszektor indukált többlet beruházása	kb. 72 Mrd/év

Forrás: (PwC, 2012); <http://www.pwc.com/hu/hu/pressroom/2012/olimpia-foci-vbhosszu-tavon-hatnak-a-gazdasagra.jhtml>

Annak az esélye azonban, hogy Budapest elnyerje egy Olimpia rendezési jogát jelenleg igen alacsony. Annak ellenére, hogy a főváros számos nemzetközi verseny rendezési jogát elnyerte, többek között a vizes világbajnokságét, egy ötkarikás játék komolyabb kihívást jelentene. Többek között azért is, mert nem minden sportágnak van jelenleg megfelelően kialakított csarnok vagy stadion, így nagyon komoly építkezésekbe és felújításokba kellene befogni. A szakértők véleménye szerint azonban, pontosan és precízen elkészített tervre lenne szükség. Annak ellenére, hogy a 2020-as játékokra nem pályázott az ország, a 2028-as rendezési jogot lenne esélyünk elnyerni. A 2016-os Olimpia megrendezési jogáért nevezett Prága, azonban ők nem jártak sikerrel. Ebből kifolyólag Budapest komoly előnyre tenne szert, ha elnyerné a pályázatot, hiszen a magyar főváros lenne az első közép-európai ország, ahol Olimpiát rendeznek.

A Hungaroring példáját szem előtt tartva, amely az első közép-kelet-európai Formula-1-es versenynek adott otthont, Magyarország komolyan profitálhatna az Olimpiából hosszú távon. Nem csak a gazdaság fellendítését segítené, de további nemzetközi sportesemények megrendezési jogáért is versenybe szállhatna az ország és a turizmus további növekedése is komoly előnyöket jelentene. Ehhez ugyanakkor az építkezések mellett a média, azon belül is a televíziós közvetítéseket lenne szükséges megújítani. Egy 2010/11-es sportszezont megvizsgáló felmérés kimutatta, hogy bizonyos Magyarországon is népszerű sportágak versenynaptárai nem veszik figyelembe egymást, így elnyomja az egyik a másikat. A kommunikáció is rosszul működik a szakágak között, hiszen a kosárlabda, kézilabda és a vízilabda döntőket ugyanazokon a napokon tartják meg, rákényszerítve ezzel a nézőket a választásra. Ez a televíziós csatornáknak sem kedvez, különösen olyankor, ha olyan nemzetközi sportágak is bekapcsolódnak, mint a Forma-1 vagy az előbb említett sportágak nemzetközi eseményei is előtérbe kerülnek. Ugyanakkor, ha a magyar sporteseményeket előtérbe helyeznék a nemzeti TV-csatornák, akkor ezzel a sportágak népszerűsége is növekedhetne. A különböző nemzetközi sportágakkal kötött szerződések miatt viszont erre nem mindig adódik lehetőség. Egy Magyarországon megrendezett Olimpia esetében akár egy külön csatornát is létre lehetne hozni, ami folyamatos közvetítést ad az eseményekről, így nem szoríthatná háttérbe a többi, normál bajnoki idényt teljesítő hazai és nemzetközi sportágakat sem. (MST, 2011)

2.3. A külföldi autó-és motorversenypályák gazdasági helyzete és környezetükre gyakorolt hatásai

2.3.1. *Az európai versenypályák gazdasági helyzete*

A Hungaroring egyedülálló létesítmény volt Közép-Kelet-Európában megépítése idején. A magyar pálya mellett azonban fontos megemlíteni a többi európai létesítmény gazdasági helyzetét is. Az autóversenyzés szempontjából Németország fontos helyszínnek számít, hiszen nagy hagyományai vannak ennek a sportágnak és a nemzeti autógyárak száma is jelentős.

Az egyik legkiemelkedőbb és legtradicionálisabb német versenypálya a Nordschleife, amit ma a nagyközönség főként Nürburgring néven ismer. A pálya több részből áll, 1927-ben építették meg, elsődlegesen tesztelési és fejlesztési, valamint biztonsági okok miatt alakítottak ki versenypályának. A vonalvezetése ugyanis az Eifel-hegységben futott, tehát nem építették, mint a Hungaroringet. Megépítésének költségei 14,1 millió márkába, mai árra átszámítva körülbelül 40 millió dollárba került. Az építési munkálatok elősegítették a térség munkanélküliségének a csökkentését is, ugyanis 25 000 ember jutott ezáltal munkához. A munkálatokat egy német politikus irányítása alatt végezték, akit később a nácik letartóztattak a költségek elsikkasztása miatt. (Driver, 2010)

A pályát átépítették az évek során, egy igazi szórakozó létesítménnyé vált a hozzáépített szállodákkal és élményparkkal. Azonban a 2013-as évben komoly anyagi nehézségekkel kellett szembe néznie a versenypálya üzemeltetőinek. Az élménypark legnagyobb problémája, hogy a befektetők nem voltak hajlandók szétválasztani a versenypályától és további tervek kerültek elő ennek a bővítésére. Az építés 350 millió Euróba került, amit az állam támogatott. Emiatt az élménypark miatt került a Nürburgring csőd közeli állapotba. A pálya tulajdonosa a Nürburgring GmbH, amit 90 %-ban a Rhineland-Palatinate tartomány működtet. 2012-re a pálya 500 millió dolláros adósságot halmozott fel. Az állam ugyanakkor az év augusztusában 312 millió dollárnyi összeget bocsájtott fedezeteinek biztosítására és ezzel egy időben felmerült az eladás lehetősége, a német államnak ugyanis nem érdeke fenntartani a veszteségesen működő pályát. 2013 elején jelentették be, hogy 125 millió euróért / 161 millió dollárért lehet megvásárolni a pályát. Egyes hírek szerint eleinte közel 50 érdeklődő volt, azonban ez a szám már lecsökkent.

Az elmúlt egy évben folyamatosan merült fel az új vásárlók neve, azonban 2014. március elején hivatalosan is új befektetők kezébe került a versenypálya. Az új tulajdonos egy düsseldorfi székhelyű cég a Capicorn, amely mintegy 77 millió euróért vásárolta meg és további 25 millió eurós befektetést terveznek. Egyes becslések szerint a pálya éves bevétele 60 millió euró körül van, de jelenleg ez sem elég a nyereségességéhez. Azonban a befektetésekkel és egy új technológiai center felépítésével a pálya fenntartható lesz, megtartva eredeti funkcióját. A Capicorn 2015. január 1-től veszi át az irányítást a német versenypálya felett (Bruce, 2014) (Lingeman, 2013) (Reeves, 2012)

A rajongók és versenyzők egy csoportja „Save the Ring” néven mozgalmat indítottak el, tüntetésekkel egybe kötve a pálya rossz és nem szakértő kezekbe kerülése ellen. Az új befektetők egyelőre meggyőzték a mozgalom tagjait is, hiszen hivatalos sajtótájékoztatójukban elmondták, hogy nem a Nürburgring lerombolása a cél, hanem annak felvirágoztatása és az eddig vendégül látott versenyek további megrendezése, illetve a látogatók számára állandó nyitva tartás. Mindezen ígéretek azonban csak akkor válnak biztossá, amikor 2015-től megkezdí munkáját a Capicorn, addig kétkedői mindig lesznek az ígéreteiknek.

Németországon kívül Nagy-Britannia rendelkezik komoly hagyományokkal az autó-és motorversenyzés terén. A legmodernebb brit pályának Silverstone számít. A pálya azonban nem London közelében, hanem Northamptonshire környékén található. Ez a különböző autó-és motorversenyek logisztikai szempontjából hátrányt jelent, különösen, ha sok eső esik, hiszen a pálya környéke olyankor nagyon sarassá és nehezen megközelíthetővé válik. Mindezek ellenére mégis ennek a folyamatos fejlesztését és átépítését támogatta a Royal Automobile Club és a British Racing Drivers' Club is. A pálya jelenleg az utóbb említett Club tulajdonában van, ami több, mint 800 tagból áll. A pályát 2011-ben felújították, különös figyelmet fordítva az épületek felújítására, de összességében is szükség volt a modernizálásra, hogy illeszkedni tudjon a legújabb 21.századi versenypályákhoz. Az új épület 27 millió fontba került, ami a kormány elvárásainak is megfelelt, hiszen a pálya üzemeltetői ezáltal modern körülmények között irányíthatják Silverstone-t. (Benson, 2011)

A felújítások következtében azonban a brit pálya is anyagi gondokkal küzdött és tulajdonosi köre 2013 őszén bejelentette, hogy eladja a bérleti jogokat és a pálya környékét övező 280 hektáros földterületet is egy befektetőcsoportnak. A tulajdonosok állítása szerint 2012 év végére a bevételeik 6%-kal csökkent, így abban az évben 52,4 millió fontos bevételt könyvelhettek el.

A pálya nettó vesztesége is nőtt 2011-ről 2012-re, hiszen 4,5 millió fontról 54,4 millió fontra változott az összeg csupán egy év leforgása alatt. Ehhez a veszteséghez hozzá tartozott egy 49,1 millió fontos egyszeri fizetett díj is. Ezzel egy időben a tulajdonosok egy 32 millió fontos beruházási szerződést írtak alá, amit az új befektetői csoport fog végrehajtani. Ennek értelmében szállodák és raktárak fognak épülni a pálya környékén, megkönnyítve és élvezhetőbbé téve ezzel is a brit helyszínre érkező csapatok és versenyzők, valamint szurkolók időtöltését is. A beruházás az államra is hatással lesz, hiszen közel 8400 munkahelyet fog teremteni a brit állampolgároknak. (BBC, 2013) (Sylt, 2013)

A népszerű brit pálya és Hungaroring vezetősége 2011-es tárgyalásaikat követően testvérpályákká váltak, aminek a legfontosabb összetevője, hogy a magyar versenypályát Silverstone mintájára szeretnék a közeljövőben modernizálni, amihez némi segítség is várható a britektől. (Vezess.hu, 2011)

A brit autó-és motorsport nagy múltja hatással van majdnem minden bajnokságra. A Formula-1 az egyik legjobb példa erre, hiszen a csapatok központjainak nagy része az Egyesült Királyság területén található, annak ellenére, hogy nem minden versenycsapat brit tulajdonú. Ezen felül számos brit szakember is dolgozik a Formula-1-en kívüli bajnokságokban is, ami jól mutatja, hogy a briteknek mekkora befolyásuk van erre a sportágra, illetve tudásuk és képességeik is a legmagasabban vannak számon tartva. (Maguire, 1999)

A német és a brit pályák helyzetén túl érdemes foglalkozni a francia versenypályákkal is. Franciaországban nem csak a Formula-1-nek vannak komoly hagyományai, de más versenyágak is népszerűek, ugyanakkor 2008 után a Francia Nagydíj kikerült az F1 versenynaptárából. Ez azért történt meg, mert a Magny-Cours-t fenntartó Fédération Française du Sport Automobile nem tudta tovább finanszírozni a Formula-1-es versenyt. A francia kormány azóta is szeretné, ha ismét rendeznének az országban ilyen nagyszabású versenyt, de mivel Magny-Cours kudarcot vallott felmerültek egyéb pályák is, elsősorban a dél-franciaországi Paul Ricard. A pálya már az 1970-es években is működött, sőt rendezett F1-es versenyeket is, de 1999-es átépítése után tesztpályaként működött így eleinte lelátók sem voltak kialakítva. (Ricard, 2014)

Miután egyre több nemzetközi autó-és motorverseny került megrendezésre, egy igazán modern képet alakított ki, ami így komoly esélyesként indulhat harcba a Francia Nagydíj megrendezési jogáért. Jelenleg azonban még nem biztos, hogy visszakerülne Franciaország a versenynaptárba, de a franciák bizakodóak és folyamatos tárgyalásokat folytatnak.

A Hungaroringnek elsősorban mégis a környező országok versenypályái jelentenek komoly konkurenciát. A magyar pálya építésének idején a legfontosabb ellenfél a csehországi Brno volt, ami szintén az 1980-as évek közepén nyerte el jelenlegi formáját. A Formula-1 vezetősége azonban nem fordított különösebb figyelmet a cseh pályára és annak hagyományaira, hanem valami teljesen új helyszínt akartak. Később aztán nyilvánvalóvá vált, hogy Brno nem jelenthet komoly konkurenciát, ugyanis ott inkább motorversenyeket rendeznek, míg a Hungaroring autóversenyekre specializálódott. (Érsek & Simon, 2005)

A brnói versenypálya mellett Szlovákia is egy autó-és motorversenyekre alkalmas pálya építésébe vágott bele 2010-ben. Szlovákiában sem volt komoly hagyománya a motorsportoknak, de néhány versenyző feltűnt egy-egy nemzetközi bajnokságban vagy versenyen. A Slovakiaring megépítésének célja az volt, hogy elősegítsék a fiatal szlovák tehetségek fejlődését és számos nemzetközi versenynek otthont adhassanak. Két év alatt folyamatosan felépítették és fejlesztették a pályát, ami már működésének első évében világbajnokságokat és nemzetközi szériákat fogadott. (Slovakiaring, 2014)

A Hungaroring számára egyelőre nem jelent komoly veszélyt, hiszen nem elsősorban F1-es versenyek megrendezésére építették, de a későbbiekben akár olyan nemzetközi szériákat is elvonozhat a Hungaroringtől, ami a magyar pálya számára komoly bevételi forrást jelent. A mogyoródi versenypályának azonban sok előnye van, többek között a tapasztalat és a tradíciók.

A szomszédos országok versenypályái közül azonban az osztrák Red Bull Ringnek - korábban A1-Ring és Österreichring - van a legnagyobb jelentősége. 2014-től ezzel a helyszínnel Ausztria visszatért a Formula-1-es versenynaptárba 2003 után. 2003 előtt is megrendezték a Magyar és Osztrák Nagydíjakat is és megfért egymás mellett a két helyszín, nem vonzották el egymástól a nézőket és a bevételeik is elegendőek voltak a folytatáshoz. 2004-ben a pálya fennmaradása veszélybe került, mert lebontották a lelátókat és a kiszolgáló épületeket, alkalmatlanná téve ezzel bármilyen motorsport esemény megrendezésére. A pályát az állam magánkézbe akarta adni és ezáltal felújítani, azonban akkor még nem volt potenciális vevő. 2008-ban azonban a Red Bull tulajdonosa, Dietrich Matesitz, megvásárolta a pályát és elkezdődtek az újjáépítési munkálatok, mintegy 70 millió euróból. Új lelátók, kiszolgáló épületek épültek és a pálya vonalvezetése is megváltozott. A Red Bullnak eleinte nem volt célja F1-es versenyt rendezni, de miután sikeres nemzetközi versenyeket rendeztek, megkezdtek tárgyalásokat a Forma-1 vezetőivel.

Azonban nehézségekbe ütköztek, legfőképpen azért, mert a pálya közvetlen közelében nem voltak szállodák, de végül szerződést kötöttek és ezt a problémát orvosolták 2014 júliusáig, az Osztrák Nagydíj visszatéréséig. (Spielberg, 2014)

2.3.2. Az amerikai versenypályák gazdasági helyzete

Az amerikai kontinensen is komoly hagyományai vannak az autó-és motorversenyzésnek. Európán kívül az Amerikai Egyesült Államok az az ország, ahol nagyon korán elkezdtek foglalkozni a versenyzés gondolatával és mindig a legújabb, legbiztonságosabb körülményeket próbálták ehhez megteremteni. Ennek következtében megalakultak a különböző szervezetek és bajnokságok. Európától eltérően azonban saját maguk alakították ki versenyágaikat, nem feltétlenül követték az európai mintákat. Így alakult ki az ott népszerű és az európai emberek számára különlegesnek tűnő NASCAR. A második világháborút követően alakult meg a szervezet, amely jelenleg három bajnokságot foglal magába és a legsikeresebb és legnagyobb autósport szervezetté vált a kontinensen. Speciális szabályait és autóit tekintve szükség volt versenypályák építésére is. Ehhez alakítottak át vagy építettek fel teljesen új, ovális alakú pályákat, amelyek külső megjelenésüket tekintve stadion formájúak és rengeteg ember befogadására képesek. A NASCAR egyik ilyen „mekkájának” a Florida államban található Daytona Beach-en fekvő Daytona International Speedway számít. A pálya építéséről 1955-ben kezdődtek meg a tárgyalások a tervezők és városi vezetőség között. 1957-ben végül megépült és két évvel később már a NASCAR évadnyitó versenyének adott otthont, ami azóta is tradicionális és a legnagyobb versenynek számít. 3 millió dollárból építettek fél a pályát, az építőknek és tervezőknek az volt a célja, hogy sok néző befogadására legyen alkalmas és minden belátható legyen a közönség soraiból. A befogadóképessége 167 785 fő, ami a NASCAR versenyein kihasználásra is kerül, annak ellenére, hogy a pálya más bajnokságoknak is otthont ad. (DIS, 2014)

Fő bevételi forrásait azonban megalakulása óta a NASCAR széria adja. Ez kitűnően párhuzamba vonható a Hungaroringgel, hiszen a magyar pálya fő profilja a Formula-1-es futam megrendezése és ezáltal fő bevételi forrásait is az adja, annak ellenére, hogy hosszú évek óta fogad nemzetközi bajnokságokat is.

Azonban a floridai pálya felett is eljár az idő és 2013 nyarán bejelentették, hogy nagyszabású beruházásokba kezdenek. Mint általában a régóta fennálló európai pályák esetében, itt is a kiszolgáló épületek, a médiának és vezetőségnek fenntartott épületek és a lelátók kerülnek felújításra. A beruházást 400 millió dolláros keretösszegeből kívánják végrehajtani, amit a pályát üzemeltető International Speedway Corporation erre elkülönített forrásai fogják fedezni a 2013-2017 közötti időszakra. A projektnek a „Daytona Rising” nevet adták és a cél az, hogy a következő 50 év legmodernebb létesítményét hozzák létre és a nézők igényeit is a lehető legmaximálisabban kielégítsék. (DIS, 2014) (Bianchi, 2013)

A floridai legendás versenypálya mellett az európai rajongók számára mégis az Indiana államban található Indianapolis Motor Speedway a legismertebb. Köszönhetően annak, hogy a legtöbb Forma-1-es Amerikai Nagydíjat itt rendezték meg. Az indianapolisi versenyív már 100 éves múltira tekint vissza, ugyanis 1909-ben építették 750 ezer dollárból. (IMS, 2014)

A pálya azóta folyamatosan alkalmazkodott a követelményekhez, különösen, amikor a Formula-1 oda érkezett. Alapvetően itt is ovális pályáról van szó, de a daytonai-hoz hasonlóan itt is az európai pályákhoz hasonló vonalvezetést építettek fel, hogy megfeleljen a biztonsági követelményeknek, ugyanis a Formula-1-es autók ovál pályán való versenyzése túl veszélyes lett volna, ezért volt szükség a több száz dollármillióس beruházásra. A versenypálya ezután modern képet öltött, hiszen a kiszolgáló épületek felújításra kerültek, illetve újakat is építettek. 2008-tól kezdve viszont már nem került megrendezésre az F1-es verseny Indianapolisban, legfőképpen a széria amerikai népszerűtlenségének köszönhetően. A bevételek nem voltak magasak és a reklámra sem költöttek túl sokat az amerikai szervezők. Indianapolis mindig is a legendás 500 mérföldes versenyéről volt híres és ez vonzotta mindig a legnagyobb közönséget a pályára, de ugyanakkor NASCAR versenye is nyereséges. Ezen híres versenyek Indiana állam gazdasági helyzetét is segítik. Az Indiana állami egyetem 2010 és 2012 között felmérést végzett arról, hogy milyen hatással van a gazdaságra a pályakomplexum fennléte. 2013-ban közzétették tanulmányuk adatait, amiből kiderült, hogy a pálya évente körülbelül 510 millió dollárral járul hozzá Indiana állam gazdaságához. A pálya és környékén található autóverseny csapatok központjai, illetve a Dallara kasztnigyár összességében közel 6200 munkahelyet teremtettek az államnak közvetett és közvetlen módon is.

Továbbá Indianának több, mint 235 millió dollárnyi összeg folyik be a munkavállalók kompenzációjából. A munkavállalók több mint 20%-a a versenypályán vagy ahhoz tartozó létesítményében, illetve versenycsapatnál dolgozik. A turistaforgalom is jelentős a versenyeknek köszönhetően, hiszen közel 200 ezer látogató érkezett az autóversenyekre más amerikai államokból, akik több mint 145 millió dollárt költöttek el az ott töltött napok alatt a 2012-es évben. A felmérésből kiderül, hogy mind az 50 amerikai államból érkeztek látogatók, de több mint 50 külföldi országból is. A tanulmány kiválóan szemlélteti, hogy egy versenypálya milyen közvetlen és közvetett hatásokkal bír egy állam vagy akár egy ország működésére is, fellendíti a gazdaságot és elősegíti a munkanélküliség csökkentését is. (Indianapolis, 2013)

A tradicionális amerikai versenypályákon túl meg kell említeni a legújabbat, a Texas állambeli Austin városában található Circuit of the Americas-t. A Hungaroringgel való közös vonása, hogy kifejezetten Formula-1 számára építették ezt is. Az amerikai pálya elhelyezkedése is kiváló, hiszen fél órán belül megközelíthető az austini repülőtér és a városközpont is, így van ez a Hungaroring esetében is. A Formula-1 visszacsábítására és a vezetőség igényeinek való kielégítésére a világ egyik legmodernebb versenypályája épült fel. 2010-ben kezdődtek meg az építési munkálatok és 2012-ben már otthont adott az F1-es Amerikai Nagydíjnak. A röviden csak COTA-nak nevezett helyszín építése körülbelül 400 millió dollárba került, amit mind magánbefektetők finanszíroztak. 1700 munkahelyet biztosítottak az építkezés során. 16 texasi székhelyű vállalkozás vett részt kisebbségi tulajdonosként a projektben, 50 millió dollárnyi összeget teremtve ezzel. A létesítmény az építésétől kezdve összesen 6000 munkahelyet teremtett, amiből jelenleg 300 teljes munkaidős állást és 3000 részmunkaidős állást tud biztosítani. A pálya építése során szükség volt a víz bevezetésére, amire 13 millió dollárnyi összeget költöttek, az austini városvezetés azonban úgy nyilatkozott, hogy miután modernizálták a vízvezeték ellátást és rendszert a városban, visszatérítik a pálya részére ezt az összeget. Az austini versenypálya a Formula-1-en kívül más nemzetközileg is ismert és népszerű bajnokságokat fogad, aminek köszönhetően a vezetőség körülbelül 800 ezer és 1,2 millió közötti látogatóra számít minden évben. A látogatók átlagosan 1500 dollárt költenek ott tartózkodásuk alatt, ami átlagosan 4,6 nap. (COTA, 2012)

A Circuit of The Americas-on megrendezett első két F1-es verseny nagy sikerekkel zárult, az első évben több mint 200 000 ember látogatta meg a versenyhétvégét, 2013-ra ez a szám 250 000-re nőtt. (KXAN, 2013)

Azonban 2014-ben a versenyt egy időben rendezik meg a texasi NASCAR versennyel. Köztudott az utóbbi töretlen népszerűsége, így félő, hogy kevés nézőszám és alacsonyabb bevétel fog származni az F1-es versenyből. Összességében azonban Texas állam is sokat nyert a pálya felépítésével, hiszen a gazdaságot és turizmust itt is fellendíti.

Az észak-amerikai versenypályákon túl érdemes megemlíteni a kanadai és a dél-amerikai létesítményeket is. Kanadában a montreali Circuit du Gilles Villeneuve ad otthont az F1-es versenynek és a pályának gyakorlatilag ez a legfőbb és legnagyobb bevételt hozó eseménye, annak ellenére, hogy számos helyi vagy USA-beli széria is ellátogat. Átlagosan a Kanadai Nagydíj versenyhétvégéjén a helyi gazdaság 100 millió dolláros bevételre tesz szert és a 30%-kal nő a szállodakihasználtság. (Prix, 2012)

A versenyhelyszín sorsa veszélybe került, hiszen új befektetők nem jelentkeztek és Quebec állam sem biztosít elég anyagi forrást a pálya esetleges modernizálására. Így évek óta kérdéses, hogy megéri-e fenntartani, hiszen az amerikai és kanadai bajnokságok egy része már az utcai versenypályákat vagy a régebbi kanadai helyszíneket keresi fel, ezáltal is veszélybe sodorva a montreali létesítményt.

A brazil Interlagos a legismertebb pálya a dél-amerikai kontinensen, hiszen itt rendezik meg hosszú évek óta az F1-es versenyt és több nemzetközi bajnokságot is. Akár a brazil vagy más dél-amerikai pályák gazdasági helyzetét vizsgáljuk, számolni kell az aktuális politikai helyzettel és a gazdasági nehézségekkel is.

Az autóversenyzés azon a kontinensen is népszerű sportágnak számít, de mivel erős kontraszt van a szegény és a gazdag társadalmi réteg között, sokan elítélik és pazarlásnak tartják a fenntartásukat. Általánosságban megállapítható, hogy Interlagos a legmodernebb versenyhelyszín, köszönhetően az F1-es előírásoknak való megfelelésnek. Ezen kívül a többi helyszín elmaradott és biztonságilag sem megfelelő. Dél-Amerika gazdasági fellendülésének köszönhetően egy nagyszabású rally versenynek ad otthont 2009 óta, méghozzá az Afrikában biztonsági okok miatt megszüntetett Dakar Rallynak. Az idei évtől kezdve már három országot - Argentína, Chile és Bolívia - ível át és nagy sikernek örvend.

2010-ben az argentin kormány felmérése szerint 17 millió dolláros bevételt hozott a verseny és a turizmusra is nagy hatással volt. (Aho, 2011)

2.3.3. Az ázsiai versenypályák gazdasági helyzete

Az ázsiai versenypályák története igazán izgalmas és színes. Érdekes azonban elsősorban a távol-keleti országokat megvizsgálni, hiszen a kontinensnek azon a felén vannak komolyabb hagyományai az autóversenyzésnek. Ázsián belül Japán az az ország, ahol nem csak az autógyártás, de az autó-és motorversenyzés is közkedvelt és nagy hagyományokkal rendelkező sportágnak számít. Japán egyik leghagyományosabb és legmodernebb versenyhelyszíne a Suzuka City mellett található Suzuka Circuit. A pályát 1962-ben építették eredetileg a Honda gyár tesztpályájának. A Honda alapítója, Soichiro Honda, elkötelezett híve volt a versenyzésnek és a gyára által gyártott autók és motorok tesztelésének is a lehető legjobb körülményeket akarta megteremteni. Japánnak akkoriban szüksége is volt egy versenypályára, hiszen nem csak a motorsport kultúrája kezdett kialakulni, de a gazdaság is fellendülésnek indult, köszönhetően az autó-és motorgyáraknak. Japánnak ez a része a pálya megépülése előtt iparvárosnak minősült és mivel nagy városnak sem mondható Tokióhoz képest, ezért a Formula-1, motoros és autós világbajnokságok és a japán bajnokságok Suzukában megrendezett fordulói elősegítették a térség fellendülését. Versenyeket az 1980-as évektől rendeztek a pályán, előtte csak a Honda gyár használta tesztelésre. A Formula-1 előírásainak megfelelően folyamatosan alakították át a pályát, mire 2003-ban elnyerte a jelenlegi formáját. Pontos számok nem fellelhetők sem az építési költségeiről, sem a renoválásokról, de érdekesség, hogy a pálya a mai napig a Honda gyár tulajdonában van. Így a vezetőség mindig tiszteletét teszi a helyszínen, különös figyelemmel és érdeklődéssel fogadva azokat a bajnokságokat, ahol a gyár motorjai vagy autói szerepelnek. (Adams, 2003)

A suzukai pálya megépítésével egy időben épült a Fuji-hegység lábánál található Fuji Speedway. Ez adott otthont az első Formula-1-es Japán Nagydíjnak, azonban ez a sportág mégis Suzukában lett sikeres igazán. Többnyire a japán bajnokságoknak adott otthont a helyszín, de a Formula-1-be visszatért és Suzukával felváltva rendezik meg a Japán Nagydíjat.

Ez egyrészt mutatja a nagy autógyárak közötti konkurenciát, hiszen a Fuji Speedwayt a Mitsubishi Estate Corporation építette és az ő irányításuk alatt működött egészen 2000-ig, amikor a Toyota gyár átvette és tesztpályának kezdte el használni, a nemzeti és néhány nemzetközi bajnokságok fogadása mellett. Fuji amúgy korántsem volt annyira modern, mint Suzuka és 2007-ben a Japán Nagydíj idején komoly gondokat okozott a pályára való eljutás, hiszen a közlekedési hálózat nem volt a legmegfelelőbben kiépítve, illetve szervezésbeli és jegyfoglalási gondok is akadtak, így a szervezők egy évvel később 110 ezer nézőre limitálták a maximális látogatók számát, annak ellenére, hogy némileg felújították a pályát, de a közlekedési gondokat nem sikerült teljesen megoldani. (Today, 2008) (Grandprix, 2006)

A japán versenypályák tehát speciális helyzetben vannak, hiszen a világon egyedülálló módon a nagy autó vagy motorgyárak tulajdonában vannak és elsősorban tesztpályaként működtetik, így gyakorlatilag egész évben ki vannak használva sok európai vagy amerikai versenypályával ellentétben.

Kína gazdasági növekedésével és világgazdaságra való hatásával nyilvánvalóvá vált, hogy megéri Formula 1-es versenyt rendezni az országban. A Hungaroring úttörőnek számított ezen a téren, amikor 1986-ban a széria hazánkba látogatott, hiszen új irányba nyitottak a szervezők és ez lehetőséget adott újabb országok bekapcsolódásának is. Így Kína is lehetőséget kapott, hiszen egyre több autógyárnak vált érdekében a kínai piacra betörni a Formula-1-en keresztül. A 2000-es évek elején kezdődtek meg a tárgyalások egy lehetséges versenypálya felépítéséről. Kínában ennek a sportágnak nem voltak hagyományai, viszont szerettek volna betörni, ezért komoly összegeket fordítottak a Shanghai International Circuit megépítésére.

18 hónap alatt építették fel és 450 millió dollárból, amivel a legdrágább versenypályának számít. 200 ezer fő befogadására képes és a kihasználtsága is viszonylag jó, hiszen egyre több világbajnokság látogat a helyszínre, illetve különböző kiállításoknak, média eseményeknek és autós találkozóknak is otthont ad. A Formula-1-es jegyárak viszont drágának számítanak az átlagos fizetéshez képest, ezért a látogatók száma visszaesett és kérdésessé vált a Nagydíj jövője a kevés bevétel miatt. (Spurgeon, 2013)

Az ázsiai országok gazdasági helyzete változó, köszönhető a kontinens nagyságának. Ugyanakkor általánosságban elmondható, hogy gazdasági szempontból sokkal stabilabbak, mint az európai államok. Ennek is volt köszönhető az, hogy egyre több ázsiai helyszín került be nem csak a Formula-1, de a nagyobb világbajnokságok versenynaptárába is. Ezek közül három fontos helyszínt érdemes megemlíteni. Szingapúr, India és Dél-Korea. Szingapúr különleges és egyedülálló helyszínnek számít, hiszen csak Formula-1-es versenyt rendeznek és nem épített pályán. A verseny rendezési költségei 150 millió dollárba kerülnek, aminek 60%-át az állam biztosítja. Tárgyalások indultak azonban a költségek csökkentéséről, hiszen a szingapúriak infrastrukturális fejlesztésekre szeretné fordítani a fennmaradó költségeket, azonban az F1 vezetősége kijelentette, hogy nem versenyeznek ingyen. Ez azonban nem okozott komoly gondokat, hiszen a verseny nem került veszélybe. A turizmus korábban is virágzott Szingapúrban, de mivel egzotikus helyszínnek számít az F1-es naptárban, így a szeptember végén megrendezett versenyhétvége alkalmával sok látogató érkezik a helyszínre, mégis nem feltétlenül ez jelenti a város fő bevételi forrását, így valószínűleg nem esne el fontos bevételi forrásoktól, ha a bajnokság nem látogatna vissza többé. (Voon, 2012)

Dél-Koreában azonban kudarcba fulladt a Formula-1 megrendezése. Az F1 vezetői egy újabb ázsiai helyszínt akartak biztosítani a versenynaptárban, így a virágzó gazdasággal rendelkező Dél-Koreára esett a választás. A Yeongam városa mellett található pálya építésére 77 millió dollárt költöttek. A verseny mégsem volt kellően népszerű, kevés látogatót vonzott, ami köszönhető volt a magas jegyáraknak és a kevés médiafigyelemnek. A pályának 2021-ig szerződése lett volna a világbajnoksággal, azonban a koreai szervezők túl drágának tartották a verseny megrendezését, így a helyszín kikerült a 2014-es versenynaptárból. Valószínűleg nem is kerül vissza, csak ha mindkét fél számára kedvező feltételeket kötnek 2021-ig. (Leslie, 2013)

A dél-koreai helyszín mellett a nagy reményekkel induló indiai versenypálya is komoly nehézségekkel találta szemben magát. Mivel mind a két versenypályát a Formula-1 előírásainak megfelelően építették, így fő bevételi forrásukat is ebből várták. A szervezési költségek mindkét helyszínen túl magasnak bizonyultak, annak ellenére, hogy gazdaságuk stabil. A Buddh International Circuit névre hallgató indiai pályát 215 millió dolláros összegből építették fel. A Formula 1-es bajnokság érkezése kudarcot vallott, hiszen annak ellenére, hogy indiai versenyzők, szponzorok és szakemberek is dolgoznak vagy dolgoztak korábban az F1 világában, nem volt elegendő a jelenlétük ahhoz, hogy a versenyt folytassák.

A szervezési költségek itt is túl magasak voltak, közel 400 millió dollárba került az országnak. A kormány sem támogatta tovább a szervezést, hiszen egyrészt adózási problémái is voltak a pályának. A változó politikai helyzet miatt az F1 vezetősége veszélyesnek tartotta a helyszínt. A nézőszám sem volt magas, a becsült 90 ezres közönség a harmadára esett vissza 2013-ra. (Mitchell, 2013)

Ez a legdrasztikusabb visszaesés volt az utóbbi években, így egyértelművé vált az indiai szervezők és az F1 számára is, hogy jelenleg nem éri meg Indiában versenyt rendezni. Azonban az indiaiak bíznak abban, hogy az ország politikai és gazdasági stabilizálása után, valamint a megfelelő reklámok mellett, a „száguldó cirkusz” világa visszatérhet országukba.

A távol-keleti versenypályákon kívül a közel-keleti versenypályák is előtérbe kerültek a motorsportok világában. E tekintetben az Egyesült Arab Emírségek államai játszanak vezető szerepet. Az Emírségen belül 4 helyen található versenypálya; Bahreinben, Dubaiban, Abu Dhabiban és Katarban. Ezek közül kettő helyszínen rendeznek Formula 1-es versenyt, a másik kettő motoros-és autós világbajnokságok futamainak is otthont ad. Az első pálya Bahreinben épült, 2004 márciusára készült el, mindössze 16 hónap alatt. Kifejezetten Formula 1-es futamokra építették, így igazán modern lett. 150 millió dollárnyi összeget költöttek az építésére. Bahrein és az Emírségek turizmusán is nagyot lendített a Forma-1-es verseny, de nem ez vált a legkedveltebb úti célok közé az emírségek között. (Bahrain, 2013)

Népszerűbb Dubai és Abu Dhabi, ahol szintén megtalálható egy-egy versenypálya, de Dubaiba főként kisebb nemzetközi és helyi bajnokságok utaznak, míg Abu Dhabi egy lenyűgöző komplexumot építve Formula-1-es versenynek is otthont ad. Az ott megtalálható Yas Marina Circuit egy mesterségesen kialakított szigetre lett építve szállodákkal és szórakoztató központokkal együtt. 2007-ben kezdődtek meg a komplexum építési munkálatai, amin 14 ezer ember közel 35 millió órán keresztül dolgozott. A versenypálya 15 percre található a repülőtértől, így elhelyezkedése is kiváló. 1,5 billió dollárból épült fel az egész komplexum, ami 5 csillagos szállodákat, éttermeket, bárakat, modern kiszolgáló épületeket és élményparkot is magába foglal. A turizmus ennek köszönhetően ebben a térségben is fellendült és kedveltebb úti célponttá vált Dubainál is. (Abde, 2009)

Az arab emírségek és a sejkek dollármilliókat költöttek tehát a pályák megépítésére, hiszen az olajból származó bevételekből bőven telik autóversenyzésre alkalmas pályákat építeni és világbajnokságokat vendégül látni.

A közvélemény támadja ezeket a versenyeket, hiszen volt rá példa, hogy politikai zavargások miatt elhalasztottak versenyt, illetve az európai klasszikus versenypályák komoly konkurenciájává váltak. Amíg az európai pályák többsége anyagi gondokkal küzd és az állam sem tudja támogatni őket, addig a közel-keleti országok gazdagsága miatt, nem megterhelő például az F1-es versenyek rendezési jogait kifizetniük. Kérdéses, hogy a jövőben még több arab államban lesz-e F1 és a nagy nemzetközi bajnokságok is oda látogatnak-e inkább, háttérbe szorítva ezzel a többi kontinens versenypályáit és hagyományait.

Ázsián belül fontos megemlíteni Oroszországot, amely egyre inkább tör be a motorsportok világába és két versenypályát is felépített az utóbbi 2 évben, hogy a Formula 1-en kívül nemzetközi autó-és motorversenyeknek is otthont adhasson. A Moszkvában található Moscow Raceway versenypályát az átlagosnak mondható 150 millió dollárból építették fel, közel 4 évig tartó építkezés után 2012 júliusában nyitott meg. Az államnak és állami cégeknek komoly szerepe volt az építésben, hiszen állami érdekeknek számít az orosz autóversenyzők és gyárak támogatása, valamint sikerekhez való segítése. A 2014-es téli olimpiai játékok jogának való elnyerésével Szocsiban is komoly építkezésekbe kezdtek, de Formula-1-es versenyt is ebben a városban fognak rendezni a főváros helyett. A moszkvai pálya vezetői ugyanis drágának tartják az évi 60 millió dolláros összeget, amit az F1 vezetősége követelt volna a rendezés jogáért. A pálya a technikai előírásoknak sem felelt volna meg teljes egészében, így Szocsira esett a választás. 2013-as információk szerint a pálya építésére 245 millió dollárt költöttek eddig, de a versenyt csak 2014 őszén rendezik meg, hiszen félig utcai pályáról lévén szó, az olimpián is használatban volt. Azonban nem tisztázott, hogy ki fizeti teljes egészében a beruházást, hiszen a kormány 200 millió dollárral támogatta az építkezést, a többi így magánbefektetők pénzéből megy, azonban az nem tisztázott, hogy mely cégek támogatják a projektet. Az bizonyos tehát, hogy az eddig kevésbé ismert Szocsi turizmusnak és gazdaságának fellendítését elősegíti a téli olimpia és a Formula-1 is, így nem haszontalan a versenypálya létrehozása sem. (Kozlov, 2013) (Times, 2013)

2.3.4. Az egyéb magyar versenypályák gazdasági helyzete

A Hungaroringen kívül egyéb versenypályák is megtalálhatók Magyarországon, azonban ezek közel sem olyan modernek és ismertek, mint a mogyoródi pálya, mégis fontos megvizsgálni helyzetüket, mielőtt a Hungaroring részletes elemzésére térnék ki.

Az egyik ilyen helyszín a Sárvártól 15 km-re fekvő Pannónia-Ring, amin többnyire kisebb magyar és osztrák szériák versenyeznek és tesztelnek. Nagy, nemzetközi verseny vagy világbajnokság megrendezésére soha nem került sor ezen a helyszínen, köszönhető ez a nem túl modern pályaképnek. Érdekesség ugyan, hogy egész évben nyitva van a versenypálya és bármikor meglátogatható vagy bérbe vehető, míg a Hungaroring a közönség számára csak versenyhétvégék vagy hivatalos rendezvények alkalmával látogatható meg. A vas megyei pályát 1997-ben építették és osztrák tulajdonban áll. Azonban sem az osztrák tulajdonosoknak sem a magyar autósport szövetségnek nem állt érdekében a pálya modernizálása, hiszen a Hungaroring volt mindig előtérbe helyezve. A Pannónia-Ring azonban nem az egyetlen versenypálya a Hungaroringen kívül, az Örkény határában található Euro-Ring. 2004-ben építették és viszonylag sikeresnek mondható hiszen a környező országok bajnokságai is ellátogattak a helyszínre, illetve nagyobb csapatok is érkeztek tesztelésre. A pálya magyar tulajdonban van, de az államnak nincs benne részesedése. (Euroring, 2014)

Azonban az Euro-Ring sem tudott eddig világbajnokságokat vagy nagyobb nemzetközi szériákat vendégül látni, hiszen ha egy bajnokság Magyarországon akar versenyt rendezni, akkor a Hungaroring az elsőszámú kiszemelt, hiszen a három közül ez a legmodernebb, legbiztonságosabb és logisztikai szempontból a legjobban megközelíthető. Éppen ezért született meg a Hell-Ring ötlete, hogy ne csak egyetlen modern és F1-es verseny rendezésére alkalmas pálya legyen Magyarországon. Ez előtt már felmerült 2008-ban egy Moto GP versenyzésre alkalmas pályaterv. Sávolyban kezdődtek meg a munkálatok és a Balatonring nevet kapta volna a létesítmény, azonban közel 1 év elteltével a munkálatok abbamaradtak. Ez a tisztázatlan anyagi forrásoknak volt főként köszönhető. Spanyol befektetők irányítása alatt indult meg az építkezés, azonban hamar kifogytak anyagi erőforrásaikból és a magyar államtól kértek segítséget. 15,3 milliárd forintos hitelt szerettek volna kérni, de a Magyar Fejlesztési Bank elutasította. A sikertelen próbálkozás után az építkezések leálltak, így most már lassan 5 éve annak, hogy nem nyúltak hozzá. Ennek következtében 2011-ben elárverezésre bocsájtották. 1,5 milliárd forintos összegről indult a licit, azonban nem találtak rá vevőt és jelenleg sem tudni, hogy mi lesz a pálya további sorsa. (HVG, 2012)

Annak ellenére, hogy a Balatonring ígéretes projektnek és befektetésnek indult, nagyon valószínű, hogy abból a tervből már nem lesz semmi. A Hell-Ring tervbe vételével ismét felmerül a kérdés, hogy vajon megépül-e a pálya és ha igen, mennyire lesz fenntartható és nyereséges.

A Miskolc melletti létesítmény nem véletlenül kapja a Hell-Ring nevet, ugyanis a Hell Energy a befektető és építő. A projektre 6 milliárd Ft-os összeget fordítottak volna és a tervek szerint 2014 nyarára fel lett volna építve. A pályát a Formula 1-es versenyek rendezésére is alkalmas helyszíneként tervezték létre hozni, így a legbiztonságosabb és legmodernebb komplexum képét ölténé. A pályán kívül családias élménypark, modern kültéri és beltéri gokart-pálya, vezetéstechnikai centrum, hotel, étterem és konferenciák, vállalati rendezvények lebonyolítására is alkalmas épületeket hoznának létre. (Gajdos, 2013)

Az építkezések azonban nem kezdődtek el, hasonlóan tisztázatlan anyagi nehézségek miatt, mint amely a Balatonring esetében is felmerültek. Kérdés, hogy ez a projekt is annyiban marad-e vagy még megmenthető lesz a jövőben. A Hungaroring nagy előnye, hogy Budapest közelében található, komoly hagyományokkal és tapasztalattal rendelkezik, annak ellenére, hogy nem egy szállodával, éttermekkel és élményparkkal övezett komplexum épült fel és a jövőben sem tervezik az ilyen irányú modernizálását. Az első versenyek idején, negatív véleménnyel voltak a helyszínről a külföldről érkezők, hiszen nem rendelkeztek információkkal az országról. Amíg közel 30 évvel ezelőtt egyes versenyzők megkérdezték, hogy van-e az országban víz és kenyér, addig ma már az egyik legnépszerűbb helyszínnek számít az idelátogató bajnokságok résztvevői között. Köszönhető ez a magyarok vendégszeretetének, Budapest látványosságainak, a Hungaroring problémamentes megközelítésének és a biztonságnak. Kevés versenypálya tudhat ilyen érdemeket magáénak a világon, a Hungaroring tehát ebben is előnyt élvez. (Brundle & Hamilton, 2004)

A világ legmodernebb versenypályáin a Hell-Ringhez hasonló komplexumok épültek a kényelmes tartózkodás miatt, így a mogyoródi pálya nem számít a legmodernebben közé, annak ellenére, hogy megközelíthetősége kiváló. Emiatt és a Formula-1 megtartása miatt is van tervben egy komolyabb felújítás, azonban ehhez elsősorban az állam hozzájárulás szükséges, hiszen ő a többségi tulajdonos. A terv azonban elsősorban a pálya aszfaltjának minőségi javítása és a kiszolgáló épületek modernizálása. Ennek első lépéseként az orvosi központ felújítása 2013-ban megtörtént, de ez csak egy kis részét képezi a többi épületnek. A további kérdés az, hogy mikor kezdődnek el a lényeges felújítások és átépítések, hiszen a fő bevételi forrást adó Formula-1-es verseny 2021-ig biztosan ellátogat Magyarországra. A szerződés hosszabbítás feltétele azonban a felújítás volt, így a munkálatokat időben meg kell kezdeni ahhoz, hogy a Magyar Nagydíj ne jusson például a dél-koreai nagydíj sorsára, igaz, ott a drága rendezési jog okozott nehézségeket.

Annak ellenére, hogy a Hungaroring nem fogja a legújabb versenypályák mintáját követni, mindig klasszikus építménynek fog számítani, főként azért, mert ez volt az első közép-kelet-európai helyszín, ahová a Formula-1 ellátogatott és ezáltal folyamatosan komoly bevételi forráshoz juttatja az államot.

3. A HUNGARORING TEVÉKENYSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

3.1. A Hungaroring megépítésének körülményei

3.1.1. Az autóversenyzés jelentősége a rendszerváltás előtti Magyarországon

Az autóversenyzés sosem tartozott a tradicionális és közkedvelt magyar sportágak közé. Egyrészt mert nem volt komoly hagyománya sem az autó-vagy motorgyártásnak, másrészt pedig nem volt olyan magyar ember, aki letette volna ennek a sportágnak az alapköveit. Az egyetlen és legjelentősebb ilyen eseményre még 1936-ban került sor, amikor a Népligetben Magyar Grand Prix néven autóversenyre került sor a kor akkori legnagyobb neveivel és gyáraival. A korabeli lapok tudósítása szerint több mint 100 000 néző látogatott ki a Népligetbe, ahol lelátókon élvezhették a versenyt a júniusi hőség ellenére. (Érsek & Simon, 2005)

Felmerül a kérdés azonban, hogy miért rendezhettek Magyarországon autóversenyt az 1930-as években. Nos, ennek elsősorban politikai okai voltak. Mivel még a II. világháború előtt a Horthy-kormány részéről erős volt a Németország felé való orientáltság, a németek bevásárolták Magyarországot azon államok közé, amelyek Grand Prix-t rendezhettek. Ez a verseny, még nem Formula-1-es volt, hanem annak az elődjeként titulált és elsősorban a német autógyárak küzdelme miatt hozták létre. Azonban később nem került megrendezésre ez a verseny Magyarországon, legfőképpen politikai okok, majd a II. világháború kitörése miatt. Később ez a sportág Nyugaton lett közkedvelt és az „elszigetelődés” miatt nem is volt lehetőség a rendezésre, csak a '80-as években merült fel az ötlet egy autóverseny megrendezésére.

Onnantól kezdve gyakorlatilag a magyar autósport élet is fellendült, de korántsem annyira, mint más európai országokban, ahol évtizedek óta népszerűnek számított. A Formula-1 hazánkba való érkezése segítette elő a sportág és az ország ismertségének növekedését is. (Burgess-Wise, 1999)

3.1.2. Kelet-Európai elszigetelődés

Magyarország elszigeteltségének politikai okai voltak. A szovjet „blokkba” való tartozás nem tette lehetővé sem politikailag, sem gazdaságilag a kitörést és a nyugatias fejlődést.

Mindezek ellenére azonban a közép-kelet-európai tagállamok közül mégis Magyarország volt az, amely a legstabilabban működött és egy idő után lehetősége nyílt a nyugati világ megismerésére és befogadására is. Ennek legkiválóbb módja a sport volt. Nagyon sok esetben volt látható az a történelem folyamán, hogy a sport összehozza az embereket és elfeledteti velük gondjaikat. Ez érvényes volt egy ország működésére is, hiszen a különböző világméretű sportesemények Magyarországra való látogatása az emberek számára egyrészt szórakozási lehetőséget biztosított, másrészt pedig fellendülést is. Számos nyugat-európai vagy amerikai sportoló számára teljesen ismeretlen volt Európa ezen része, hiszen semmilyen információval nem rendelkeztek az ország gazdasági helyzetéről. Az országnak erre az 1980-as években nyílt a legnagyobb lehetősége, hiszen a szovjet rendszer kezdett fellazulni, így különböző világméretű sportesemények látogattak az országba. Különböző sportágak európa-és világbajnoki eseményei kerültek megrendezésre, többek között kosárlabda, műkorcsolya és jégtánc, torna, cselgáncs, birkózás, asztalitenisz vagy kézilabda. Ezek a sportágak népszerűnek számítottak az országban és sportolóink is komoly sikereket értek el.

A versenyek többségére magyar nézők látogattak ki, a külföldi nézők száma nem volt jelentős, így a turizmus növekedése nem elsősorban ennek volt köszönhető. Hatásai azonban voltak, hiszen a külföldi nézők izgalmasnak és érdekesnek találták az országot, így akinek már lehetősége is adódott, az 1980-as évektől kezdve szívesen látogatták meg az országot, különösen a fővárost, hiszen szépsége és történelme lenyűgözte bármely külföldi turistát.

3.1.3. A magyar gazdaság működése és a gazdasági nehézségek

A magyar gazdaság működése speciális volt a rendszerváltás előtt, hiszen az akkor már fejlett gazdasággal rendelkező nyugat-európai országokhoz képest jóval elmaradottabb volt. Pro és kontra érvek azonban a rendszerváltás előtt és a rendszerváltás utáni gazdasági helyzetre is felhozhatók. Az egyik legjelentősebb különbség a munkaerőpiacon volt tapasztalható, ugyanis a rendszerváltás után megszűnt a teljes foglalkoztatottság és megjelent a munkanélküliség, ami állandósult is. A privatizációval és a gazdasági társaságok átalakulásával sok ember választotta a nyugdíjat, a fiatalok pedig az iskolapadban töltötték annyi időt, amennyit tudtak. Ez a probléma napjainkban is fenn áll és a munkanélküliség alacsony szintre való szorítása állandó kérdés.

Azonban a teljes foglalkoztatottság lehetetlen, hiszen minden fejlett nemzetgazdaságban jelen van a munkanélküliség, azonban alacsony szinten való tartása nem okoz gondot a stabil működésben. Ebből kifolyólag ha valamilyen komolyabb nemzetgazdasági vagy az ország megítélésében fontos beruházásra került sor, az lehetőséget biztosít a munkanélküliek foglalkoztatására is. Egy versenypálya vagy stadion megépítésénél különböző vállalatok vesznek részt, amelyek más-más területre specializálódtak, így a számos szakember mellett kiváló lehetőség adódik az alkalmi munka elvégzésére is.

Érdekesség azonban, hogy a nagy magyarországi sportlétesítmények jelentős része a rendszerváltás előtt épült és csak a felújításokra került sor 1990 után. Erre jó példa a Hungaroring mellett a Puskás Ferenc Stadion vagy a Papp László Sportaréna, amelynek elődje szintén a rendszerváltás előtt épült meg elsősorban az országba látogató nagyszabású sportesemények miatt. Ezek felújítása azonban időről időre előtérbe kerül, hiszen a legmodernebb építményekhez képest a magyarok már elavultnak számítanak és ha továbbra is világméretű sporteseményeknek akar az ország otthont adni, akkor komoly gondot kell fordítani a modernizálásukra.

3.1.4. A Hungaroring megépítése és előzményei

Számos versenypályaához hasonlóan a Hungaroringet is elsősorban Formula 1-es versenyre építették. Egy kelet-európai Formula-1-es verseny ötlete a bajnokság vezetőjének, a brit Bernie Ecclestone-nak fejéből pattant ki. Az eredeti ötlet azonban nem Magyarország volt, hanem Jugoszlávia, köszönhető volt ez dalmát feleségének és a Rijekában sikeresen megrendezett nemzetközi motorversenyeknek. Azonban hamar Magyarország felé fordult a figyelme, egy magyar üzletembernek, Rohonyi Tamásnak, köszönhetően. A brit üzletembernek tetszett az ötlet, hiszen terjeszteni szeretne volna a világbajnokságot olyan országokban is, amelyek korábban nem engedték volna be, elsősorban politikai okok miatt. 1983-ban kezdődtek meg a tárgyalások és hamar kiderült, hogy a kormány véleménye szerint is lenne igény egy Formula 1-es versenyre.

A pályát a Városligetben képzelték el, egyrészt mert Ecclestone-nak tetszett a városi pálya ötlete, másrészt pedig könnyen megközelíthető lett volna és a szállodák is a közelben helyezkedtek el. A nyomvonalat hamar ki is jelölték és 1984 szeptemberére kijelölték az első magyar F-1-es futam időpontját. A tervet azonban a Fővárosi Tanács megghiúsította, ugyanis környezet-és zajvédelmi okokból nem tartották megfelelőnek a helyszínt, illetve az átalakításra szánt 350 millió Ft-os összeget is soknak találták. A magyar üzletemberek azonban nem adták fel szándékukat a verseny megrendezését illetően. Londonba utaztak tárgyalni egy 1985-ös verseny lehetőségéről, amelyet a Népligetben terveztek lebonyolítani. Azonban sem a főváros sem a kormány nem támogatta egy utcai pálya ötletét. Ezek után három állami vállalat és három szakmai szervezet döntött úgy, hogy 1-1 millió Ft-os alaptőkével gazdasági társaságot alapítanak és Budapesten kívüli helyszínt keresnek a magyar versenypálya megépítésére. A gazdasági társaság tagjai felismerték, hogy idegenforgalmi, kereskedelmi és az ország jó hírének szempontjából fontos lenne a verseny megrendezése.

A verseny fővárosból való kivitelénél az volt a kérdés, hogy hol épüljön fel a pálya. Mivel még az ország a rendszerváltás előtt volt és a szovjet érdekszférába tartozott, elsősorban a politikusokat kellett meggyőzni a rendezés pozitív hozományairól. Hosszú huzavona után a Hármaskör völgyére esett a választás, azon belül is Mogyoródra. Az építési munkálatok 1985. október 15-én kezdődtek és mindössze 8 hónap alatt épült fel, ami rekordnak számított az időnként nehéz időjárási körülmények ellenére. A pálya nevét illetően olyat próbáltak adni, ami a külföldiek számára is könnyen megjegyezhető, így esett a választás a Hungaroringre. A pálya hosszát a közel 2 órás televíziós közvetítéshez igazították, így lett kicsivel több, mint 4 kilométer hosszú. A felépítést követően mindenki izgatottan várta az 1986 augusztusában megrendezésre kerülő első Formula-1-es Magyar Nagydíjat. (Érsek & Simon, 2005)

3.1.5. Az első Forma 1-es Magyar Nagydíj

A bajnokság Magyarországra érkezése, mint utólag kiderült, igen kifizetődő volt, hiszen nem csak a turizmust és a gazdaságot lendítette fel, de új szórakozási lehetőséget is biztosított a magyar és a környező országok emberei számára.

Az első versenyre külföldről is érkeztek szép számmal, hatalmas kocsisort alakítva ki ezzel az M3-as autópálya irányából. Annak ellenére, hogy hőség volt, ez sem akadályozta meg a tömeget. A versenyhétvége három napja alatt összesen 300 ezer ember látogatott ki, a verseny napján 180 ezer ember. Hatalmas szám volt ez, hiszen az akkor még nem túl modern, fából készült lelátókon túl, a pálya minden egyes pontján emberek voltak, ezáltal fesztivál hangulatot idézve elő. A jegyárak akkor nem voltak túl magasak, hiszen a pénteki 300, a szombati 600 és a vasárnapi 900 Ft-os jegy is hozzájárult a magas nézőszámhoz. A jegyárak, a nézőszám és a költségek is változtak az évek során, azonban tény, hogy egyre inkább kifizetődőnek tűnik az F1 magyar fordulója és a pálya fenntartása.

3.2. A Hungaroring működése a rendszerváltás előtt és után

3.2.1. *A Hungaroring helyzete a rendszerváltás idején*

A Hungaroring helyzete különösen érdekes, ha összehasonlítjuk bármely magyar sportlétesítménnyel. A magyar pálya lehetőséget biztosított a szórakozásra, ugyanakkor a nyugat felé való nyitásra is és Budapest, valamint Magyarország egész világon való megismerésére is. Egy magyar versenypálya megépítése szokatlan ötletnek számított, hiszen az autó-és motorversenyzésnek nem voltak akkora hagyományai az országban, mint a futballnak vagy az atlétikának. Azonban a nyugat-európai kezekben lévő Formula 1 vezetősége 1980-ban nyitni akart a „keleti blokk” irányába. Magyarország bizonyult a legjobb megoldásnak, annak ellenére, hogy politikai ellenállásokba ütközött a terv, 1985-ben mégis megkezdték a pálya megépítését. Ennek anyagi körülményei azonban a mai napig tisztázatlanok maradtak. Az akkori kormány a 200 milliós teljes beruházási költséghez 170 millióval járult hozzá. A Számvevőszék jelentése szerint azonban összesen 962 millió Ft-nyi összeget fordítottak a megépítésére, amiből 750 millió Ft-ot biztosított az állam, de ennek 70%-át szabálytalanul használták fel. A teljes és pontos megépítésre felhasznált összeg nem ismert, azonban az évek során megrendezett nemzetközi autó-és motorversenyek bevételei meghozták a pálya számára a magas nézőszámot és bevételeket is. Annak ellenére, hogy például a Puskás Ferenc Stadion tulajdonosi szerkezetében nem okozott gondot a rendszerváltás, addig a Hungaroring helyzetét megváltoztatta. A magyar versenypályának 1986 és 1989 között egyszerre 12 tulajdonosa volt. A tulajdonosok közül kettő, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút és a Malév a privatizáció megindulásakor lemondott a tulajdonrészéről az állam javára, amelynek így 70%-os részesedése lett.

A többi tulajdonos - az IBUSZ, a MÁV, az Utasellátó, a Magyar Aszfalt, a Hungarocamion, a Magyar Autóklub, a Volán Tefu és IPV - egyaránt 3-3 százalékos arányban maradt érdekelt. A gazdasági rendszerváltozás és a privatizáció a Hungaroringnek is lehetőséget adott arra, hogy részvényei magánkézbe kerüljenek.

Az állam felismerte a Formula 1-es futam nemzetgazdaságra gyakorolt hatását, mint például a helyi turizmus és kereskedelem fellendülését. A közvetett hatásai is jelentősek voltak a vám-és adóbevételek miatt. Ezen okok miatt akarta biztosítani a helyét az akkori politikai vezetés. Az addig nem igazán kedvelt esemény hirtelen nemzeti érdeknek minősült és az állam kikötötte, hogy a Hungaroringet hatékonyan kell hasznosítani a mindenkori üzemeltetőjének, különben szerződést bont vele. Kormányrendelet is született arról, hogy a pálya elsődleges feladata Formula 1-es futamok rendezése. A határozat tartalmazta azonban azt is, hogy a tulajdonosoknak részvénytársaságot kell alapítaniuk, ennek következtében az állam a saját érdekeinek védelmére bevonta maga mellé az Állami Fejlesztési Intézetet. A gazdasági nehézségeket továbbá úgy próbálta a pálya túlélni, hogy a tulajdonosok bérbe adták a Formula-1 vezetőjének, Bernard Ecclestone brit üzletembernek, akivel tárgyalások sorozatát követően újabb 5 évre szerződés kötöttek a Magyar Nagydíj megrendezésére. (Érsek & Simon, 2005) (Anon., 2014)

A versenypálya rendszerváltás kori helyzete gazdasági szempontból aggasztónak tűnt, azonban az évek során nyilvánvalóvá vált, hogy üzemeltetése hosszú távon a nemzetgazdaságra is komoly hatással van.

3.2.2. A Hungaroring működése 1986 és 1990 között

A rendszerváltás előtti időkben a pályát működtető tulajdonosi szerkezet jelentősen eltért a mai működéstől. Ebben az időszakban ugyanis eleinte 5, majd nem sokkal később már 12 tulajdonosa volt a magyar pályának, akik gazdasági társaságot hoztak létre, de mivel a cégek a kormány befolyása alá tartoztak, így gyakorlatilag kimondható, hogy állami tulajdonú volt a pálya. Ebből kifolyólag az állam természetesen támogatta a megépítését is. A Formula-1-es futam megrendezéséig, vagyis a pálya hivatalos „aktiválásáig”, 419,7 millió Ft-ot költöttek. Ez a költség azonban a tervezett kétszerese volt.

Egy 1985-ös Pénzügyminisztériumi jelentés szerint a Hungaroringet vállalati beruházként kellett felépíteni és a 200 millió Ft-os teljes beruházási költséghez az állam 170 millió Ft-tal járult hozzá, amiből 85 millió Ft-os költségvetési támogatással, illetve 85 millió Ft-os visszatérítendő állami alapjuttatással járult hozzá. További állami forrásként a Belkereskedelmi Minisztérium a működtető gazdasági társaság részére 15 millió Ft-ot biztosított az építéshez. Az Állami Ifjúsági és Sporthivatal is ígért további 10 millió Ft-os támogatást, azonban ezt nem adták át, így az induláskor a beruházáshoz 185 millió forint költségvetési és központi alapból származó forrást terveztek felhasználni.

Az építés megkezdése után azonban a gazdasági társaság gyűlésén kiderült, hogy várhatóan 340 millió forintot fognak fordítani az építkezésre. Az első Forma-1-es futam előtti napokban jelentette be a kivitelező Aszfaltútépítő Vállalat, hogy a beruházás- a hírközlési létesítmények nélkül, közel 440 millió forintba fog kerülni. A különbséget fedezésére a gazdasági társaság eggyel növelte tagjainak számát és 57 millió Ft hitelt vett fel, valamint a Minisztérium utasítására az Országos Tervhivataltól a MÁV megsegítésére tartalékkeretből 50 millió Ft-ot kért. Azonban ezt az összeget szabálytalanul használták fel, így 1986. augusztus 1-től a Hungaroring állami tulajdonba került és a kormány a Budapesti Közúti Igazgatóságot jelölte ki felügyelőjeként. Ez lehetővé tette, hogy az építési költségeken túl 138,1 millió Ft-ot fordítsanak a bekötő utak építésére, a vízelvezetésre, a gépbeszerzésre és a beruházás fedezetlen költségeinek biztosítására. A pálya felépítésére azonban rövid határidő volt megszabva, így a beruházás megfelelő előkészítésének hiányában magas többletköltségek adódtak. Az Állami Fejlesztési Bank 1986 decemberében a beruházást lezártnak nyilvánította, azonban a létesítmény több tekintetben sem volt befejezve.

Megoldatlan maradt a csapadékvíz-elvezetés, a fűvesítés és hiányoztak egyes aszfaltozási munkák is. A nemzetközi szakszövetség, a Forma-1 vezetősége és a Nemzetközi Automobil Szövetség, is további fejlesztéseket írt elő. Ezekre a ráfordításokra, a lezárt beruházás és a Gazdasági Társaság veszteséges gazdálkodása miatt, a Minisztérium vezetése újabb, a közúti költségvetési előirányzatok szabálytalan felhasználásával járó intézkedésekkel teremtett fedezetet.

Ennek szervezeti kereteit a Hungaroring 14 fős üzemmérnökséggé alakításával, valamint utólagosan, 1988-ban közúttá nyilvánításával hozta létre a Minisztérium. A további szükséges fejlesztési és építési munkálatokat a Minisztérium Közúti Osztálya finanszírozta. Az 1987 és 1989 közötti években a közúti költségvetésből szabálytalanul 255,8 millió forintot fordítottak a Hungaroring félbemaradt beruházási munkáinak, továbbá fenntartásának finanszírozására. Ez idő alatt a hírközlési létesítményre további 35 millió forintot költöttek. Így az csaknem duplájába került a tervezettnél. A rendszerváltás küszöbén, 1989-ben, a pályára már 747,8 millió Ft-ot költöttek 1985 óta. A közel 1 milliárd forintnyi pályára fordított összeg azonban eleinte egyáltalán nem térült meg. A veszteség elérte a 129 millió Ft-ot 1989-re. Ebből következően az üzemeltetők nem tudtak eleget tenni mozgójáradék fizetési kötelezettségeinek sem. A versenyek rendezési költségei is magasnak bizonyultak, ebből kifolyólag sem a Formula1-es verseny, de az azon kívüli bevételek sem érték el az állandó költségek szintjét. A Gazdasági Társaság, a Formula-1-es FOCA (Autókonstruktőrök Nemzetközi Szövetsége) szervezettel kötött szerződését is a magyar társaság számára kedvezőtlenül módosították. A veszteség már nemzetgazdasági szintű volt, ugyanis eredetileg 600 ezer dollárt és ennek évente 10%-kal növelt értékét kellett fizetni a rendezésért, illetve a konvertibilis elszámolású országokban, mint Magyarországon is, az első 10 ezer eladott tribünjegy bevételének a felét is az F1-es FOCA szervezetet illette. Ezáltal a FOCA érdekeltté vált volna a konvertibilis jegyforgalom növelésében, azonban a magyar fél a maximum 10 ezer jegy felének ellenértékét 300 ezer dollárral és annak évente 10%-kal történő emelésével megváltoztatta. Ehhez a megoldáshoz legalább 600 ezer dollárnyi jegybevétel lett volna kifizetendő. A hiány már az első évben 172 ezer dollár volt, ami később csak növekedett. A Gazdasági Társaság azonban a jegyeket is elég léhán kezelte. A tagvállalatok évente 10-12 millió forint értékű tiszteletjegyet használtak fel, amelyeknek a nagy része teljes áron nem kelt volna el, de értékesítésükkel 5-6 millió Ft bevételt el lehetett volna érni. Az árbevételek 1987 óta növekedtek, a költségekhez képest azonban alacsonyak maradtak és ezek egyre kisebb hányadára biztosítottak fedezetet.

Az árbevételek szerkezete is kedvezőtlenül alakult. A növekedés kisebb részben az eladott jegyek számának bővüléséből, nagyobb részt az árak emeléséből és a forintleértékelés hatásaiból származtak. A jegyáremelésnek is korlátai voltak, a belföldön értékesített főtribün-jegy ára vasárnapra 4400 Ft volt és a 3 napos állójegy is 900 Ft-ba került.

1986 és 1989 között a havi bruttó átlagkereset Magyarországon 6500 és 10500 Ft között volt. Nemzetközi összehasonlításban a magyar jegyárak azonban még mindig olcsónak számítottak, főként a külföldiek számára. Az akkor NSZK-beli Hockenheimben megrendezett Formula-1-es verseny vasárnapjára a fedett tribünjegy 230 márkába, a nem fedett tribünjegy ára 185 márkába került. A magyar versenyre ugyanezek a jegyek átszámítva 126 és 103 márkába kerültek. Annak ellenére, hogy sok külföldi turistát is vonzott a magyar verseny a szállodák bevételeiből nem részesült a Hungaroringet működtető Gazdasági Társaság. Ennek legfőbb oka az volt, hogy az első években a Formula-1-en kívül más versenyt nem rendeztek a pályán, így az egész létesítmény kihasználatlan volt, ezért nem tudták elérni, hogy a Formula-1 idején a csapatok által lefoglalt 2000 szállodai éjszaka után 10% részesedést kapjon. A részesedésből 1,7 millió Ft-nyi bevétele lehetett volna a pályának 1989-ben. Egy F1-es verseny már az 1980-as években is jelentős reklámbevételekre tett szert, de a Gazdasági Társaság nem foglalkozott a reklámokkal, így bevételei sem származtak ebből. Az összbevétel azonban 1986-ról 1989-re a négyszeresére növekedett, azonban még mindig nem termelt a nemzetgazdaság számára is jelentős bevételt és számos lehetőség is kiaknázatlan maradt. Az egyik ilyen, akkoriban, a reklámok növelése lehetett volna, hiszen a pályára vezető úton alig volt reklámtevékenység és túl kedvezményesen értékesítették a kereskedelmi jogokat.

Ami hátrány volt még eleinte, hogy a Hungaroringnek nem volt rendszeres, tőkeerős szponzora, ami más országban volt és kiválóan működött. Továbbá a Gazdasági Társaság sem a pályán, annak környékén vagy a fővárosban nem működtetett állandó jelleggel üzletet, így elestek az ajándéktárgyakból, video-felvételekből, reklámcikkek értékesítéséből származó bevételekből. Mindezek ellenére a Gazdasági Társaság tagjai 1986 és 1989 közötti bevétele 30-34 millió forintra volt tehető. Ez a bevétel a jegyértékesítésekből, gesztorálásból, a versenyekhez nyújtott szolgáltatásokból és a tiszteletjegyekből származtak. A Formula-1 Magyarországra való látogatása azonban már a rendszerváltás előtt is segítette az idegenforgalom növekedését. Az egész világon a nemzetgazdasági haszon a versenynek köszönhető idegenforgalom megnövekedéséből és a kereskedelmi tevékenységek után befizetett adóbevételekből származott. Közvetett hatásai is voltak a versenynek, amik pénzben nehezen mérhetőek voltak, de ilyen volt a reklámhatás, amelyet a televíziós közvetítés és a nagyszámú nézőközönség jelentett a rendező országoknak. Manapság már nem jellemző, azonban korábban a versenyek előtt bemutattak egy háromperces filmet Magyarországról, Budapestről és a Hungaroringről is.

Ez, illetve a közvetítés együttes reklámértékét, az akkori becslések több száz milliós nagyságrendűre, egyesek milliárdos értékűre becsülték.

A verseny idején 15-20%-os többletbevétel jelentkezett a szállodáknál, főként az étel, ital és szolgáltatás fogyasztás megnövekedése miatt. A szállodai vendégek számát a verseny nem emelte, hiszen augusztus idegenforgalmi csúcsszezonnak számított. A privát szálláshelyek bevételeiből, akkoriban az idegenforgalmi szektor közel 50%-át ez a szektor bonyolította le, a költségvetésben az indokoltnál jóval kevesebb csapódott le adók formájában. Ezen jövedelmek növekedése a Hungaroring közelében lévő Mogyoród ház, vendéglő- és panzió építésein volt jól lemérhető. A verseny hetében 250-400 millió forintos többletbevétel keletkezett az idegenforgalomban és a kereskedelemben. Ebből megállapítható volt, hogy a Hungaroring működése már megépítése után komoly hatással volt az idegenforgalomra. A működtető Gazdasági Társaság két idegenforgalmi vállalata javaslatot tett 12%-os szállodai felár bevezetésére, erre azonban nem került sor. Mindezek és a magas építési költségek ellenére hamar világossá vált, hogy ha lassan is, de megtérülnek a befektetett összegek és a pálya működtetése jelentős bevételi forráshoz fogja juttatni a pálya üzemeltetőit és az államot is.

3.2.3. A Hungaroring működése 1990 és 2013 között

A Hungaroring életében is komoly változásokat hozott a rendszerváltás. Amíg korábban a 12 tagból álló Gazdasági Társaság működtette a versenypályát, a rendszerváltással ez megváltozott. A privatizáció miatt az állam kezébe került a többségi tulajdon, így már 70%-os részesedése volt a pályában. 1990-es év végi összesítésből kiderült, hogy a pálya építésére szánt összeg 800 millió Ft, tehát közel 1 milliárd Ft. Mivel az első években a bevétel is kevés volt, hiszen nem volt kihasználva a versenypálya a Formula 1-es versenyeken kívül, így elsősorban arra kellett koncentrálni, hogy a lehető legtöbb bevétel legyen biztosítva a háromnapos rendezvényből, illetve, hogy tárgyalások sorozatával egyéb nemzetközi bajnokságok is ellátogassanak a Hungaroringre.

Miután a versenypályát 1988-ban közúttá nyilvánították, 1990-re ez is megváltozott, hiszen az új tulajdonosi szerkezet és a privatizáció miatt sportlétesítménynek minősítették és elsőrendű feladatának a Formula 1-es futamok rendezését jelölték ki.

Annak ellenére, hogy a pálya otthont adott két motoros szériának is, a nézőket nem vonzotta és komoly bevételi forrást sem jelentett a pályának, így 1992 után már egy motoros bajnokság sem látogatott vissza a Hungaroringre. Ennek egyrészt az alacsony nézőszám és bevétel volt az oka, így az idegenforgalomra és a nemzetgazdaságra sem gyakorolt pozitív hatást, másrészt pedig hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a magyar versenypálya nem megfelelő motoros versenyek rendezésére. Érdekesség, hogy a pálya az 1990-es évek végéig nem látott vendégül nemzetközi bajnokságokat, csak a Formula 1-re koncentrált.

A rendszerváltással állami kézbe került Hungaroringet és a Magyar Nagydíjat is bizonytalanság övezte. Kiderült ugyanis, hogy a Hungaroring Rt. kezelése alatt működő, de állami tulajdonú társaságé lett a pálya nyomvonala és bukótereit, azonban a pályához vezető bekötőutak és a betonkerítést szegélyező utak magánkézbe kerültek. Ez lehetetlenné tette, hogy állami forrásból megfelelő minőségű bevezető utak készülhessenek, amelyeken keresztül a verseny résztvevői, a szervezők és a közönség megközelíthette volna a magyar versenypályát. Ennek a problémának a megoldása eltartott egy jó darabig. Hasonlóan bonyolult helyzet alakult ki a pálya belső területével kapcsolatban is, amely a Rákosvölgye Tsz tulajdonában maradt. A végnapjait élő szövetkezet nevében fellépő C.C. Co. és jogi képviselőjük Feldmayer Anna azt hangoztatta, hogy saját céljaikra akarják hasznosítani a területet. Valójában az volt a céljuk, hogy minél több pénzt csikarjanak ki a Hungaroring Rt.-től a terület átengedése fejében. A társaság akkor elnöke, Berényi János azonban hosszú alkudozási folyamat során sikeresen elcsitította az ügyet.

Az 1991-es verseny előtt aggasztó hírek láttak napvilágot, ugyanis egy olasz és egy svájci napilap hivatalos forrásokra hivatkozva nyilvánosságra hozta az 1992-es F1-es világbajnokság versenynaptárát, amiben nem szerepelt a Magyar Nagydíj. Az aggasztó hírek ellenére kiderült, hogy hamisnak bizonyultak a források, így a nem sokkal később nyilvánosságra kerülő, valóban hiteles versenynaptárban továbbra is helyet kapott a Hungaroring, annak ellenére, hogy anyagilag továbbra sem álltak fényesen, hiába voltak sikeresek és színvonalasak a versenyek. A jegyeket 1991-ben és 1992-ben az IBUSZ árulta. Az első évben 300 millió Ft-ot, az azt követő évben pedig 380 millió Ft-nyi összeget fizettek rá, ugyanis a csekély számú hazai közönségre építettek.

Ekkor lépett színre az Ostermann Kft. és két tulajdonosa Frank Tamás és Gerstl Péter magyar-osztrák üzletemberek. A Kft. érkezése jót tett a pályának és a szervezésnek is, hiszen a tulajdonosok ismerték a vasfüggöny mindkét oldalát, így könnyen meg tudták értetni magukat és a magyarok szándékait is a Formula-1 fő emberével, Bernie Ecclestone-nal. A brit üzletember ugyanis nem értette, hogy a magyarok miért nem kockáztatnak a siker érdekében. Az osztrák cég befektetett és annak ellenére, hogy az első évben 50 millió Ft-ot buktak, a lelátók ugyanolyan telítettek voltak, csak a haszon maradt el. Ez a kudarc őket is elkésérítette, de végül mégsem vonták ki tőkéjüket és vállalták a következő évet is. Az együttműködés a mai napig működik, felvirágoztatták a Hungaroringet és az Ostermann Kft. szervezi a pálya közönségét. Ez azonban csak az első lépés volt a hosszú távú sikeres működés érdekében.

A pályát fejleszteni kellett ahhoz, hogy továbbra is vendégül láthasson F1-es versenyeket és a többi versenypályához képest is korszerűnek bizonyuljon. Az első felújításra 1996-ban került sor, ekkor azonban csak a boxok számát és azok alapterületét növelték, de erre is jelentős összeget fordítottak. 1998-ban már a pálya nyomvonalát is érintették az átépítések, a célegyenest kijebb tolták a lelátók felé. Ebben az évben már egy másik jelentős világbajnokságnak is otthont adott a Hungaroring, ez volt a GT, vagyis sportautó, világbajnokság, így az átépítésekkel időben el kellett készülni. Ezzel egy időben az Ostermann Kft. a fejlesztés részeként a pálya felső részén, 1998-ban, színvonalas vezetéstechnikai tanpályát adott át, amit az akkoriban visszavonult osztrák F1-es versenyzőről, Gerhard Bergerről neveztek el. Az kisebb-nagyobb építkezések és felújítások ezután is folytatódtak. Ekkor már volt is megfelelő anyagi forrása a Hungaroring Rt.-nek, ugyanis 1999-ben a Formula-1-re látogatók száma elérte a 200 ezret és a bevétel is meghaladta a 2 milliárd Ft-ot. 2000-ben megépültek az új lelátók, aminek következtében 50 ezer ülőhely lett a nézők számára. Ezen túl egy új épületrész is megszületett, a Millennium Torony. Egy évvel később Michael Schumachernek esélye volt már a Hungaroringen megnyerni negyedik világbajnoki címét, aminek következtében rekordszámú olasz néző is érkezett a versenyhétvégére. 2002-ben komoly elismerést kapott a Hungaroring és a Magyar Nagydíj. A Nemzetközi Automobil Szövetség döntése alapján megkapta az Év legjobban rendezett versenye címet és vándordíjat.

2003-ban került sor a legjelentősebb átépítésre a pálya megépítése óta. Két kanyart is megváltoztattak, aminek következtében rá sem lehetett ismerni az eredeti nyomvonalra. Ebben az évben beugróként szerepelt Baumgartner Zsolt, aki Magyarország első és eddigi egyetlen Formula-1-es versenyzője volt. A nézőszám ezekben az években is magasnak volt mondható, ugyanis például 2004-ben 163 ezer néző vett részt a Magyar Nagydíjon. Annak ellenére, hogy a nézőszám magas volt, rengetek külföldi turista érkezett és ez az idegenforgalomra is pozitív hatással volt, viszont a pálya működtetése 2011-ig mégsem volt igazán nyereségesnek mondható. Az 5. táblázat is jól szemlélteti a bevételeket. Jól látszik, hogy 2000-től kezdve jelentős mértékű veszteséget könyveltek el évről évre. Látható, hogy 2003-ban pozitív eredménnyel zárták az évet, ami meglepőnek számít, hiszen 2002-ben több, mint 1 milliárdos veszteségük volt, ami a legnagyobbknak számított. 2006-ban és 2007-ben is nyereséges éveket zártak, de nem sok profitot termeltek, amit jól mutat, hogy az elkövetkezendő években is veszteségekkel zárták az éveket.

5. táblázat: A Hungaroring Sport Zrt. korábbi éveinek mérleg szerinti eredményei (millió Ft-ban)

2013	67030
2012	9618
2011	3931
2010	-260274
2009	-458722
2008	-140849
2007	6400
2006	14287
2005	-139579
2004	-185082
2003	242623
2002	-1387532
2001	-68207
2000	-106066

Forrás: (Minisztérium, ,2014) <http://e-beszamolo.kim.gov.hu/kereses-BalanceList.aspx?f=FAKDIId%2b4d1soLsG0WbCEnw%3d%3d&so=1>

2010-től kezdve az állam támogatásokkal segítette a pálya működtetését, aminek következtében már jelentős nyereségeket könyvelhettek el.

Ebben az évben 5 milliárd Ft-os állami támogatást kapott a Zrt., de ez ellenére is 260 millió forintos veszteséggel zárták az évet. Az értékesítés nettó árbevétele 2011-ben 2,5 milliárd forint volt, ami az előző évhez képest 3,6 százalékos visszaesést mutatott. Ebből 1,3 milliárd forint a verseny jegybevétele, ami 16,7 százalékkal esett vissza 2010-hez képest. A visszaesés azzal magyarázható, hogy a 2011. évi versenyen csak jelentős árkedvezmények nyújtása mellett sikerült elérni a 2010. évi látogatószámot. Annak ellenére, hogy a jegyeladásból kevesebb bevételük származott, a televíziós jogdíjakból 8%-kal magasabb, 822 millió Ft-nyi összeg folyt be. 2010-ről 2011-re az állam 1,9%-kal növelte a támogatás mértékét. A Formula-1-es jogdíjak növelésével azonban folyamatosan számolnia kell az üzemeltető cégnek. A szerződéskötéskor és a pálya megépítése előtt ez írásba lett foglalva. Azonban 2011-ben ezt sikerült csökkenteni a 2010-eshez képest 5,6%-kal, így ez 4,5 milliárd Ft-ot tett ki. 2012-re átalakult a menedzsment és jobban szabályozva a lett a Zrt. működése is. Ennek értelmében vált világossá, hogy a pálya területén működő tanpálya, off-road center, motoros iskola és gokart centrum is a Hungaroring Zrt. működési körébe tartozik.

Az évek során a pálya kihasználtsága is módosult. A pályát évente 210-220 napban használják ki, amibe beletartoznak a versenyek, tesztek és céges rendezvények is. A pályabérlés egy napra 4 és 7 ezer euró között mozog, függ a plusz szolgáltatások mértékétől. Annak ellenére, hogy a pályahasznosításból és a Hungaroring területén működő Vezetéstechnikai Centrumból évente 300 millió Ft-nyi összeg folyik be, nem elegendő a teljes költségek fedezésére, hiszen a korábban felvett bankhiteleket folyamatosan törlesztenie kell a Zrt.-nek. A hiányzó összegek egy részét a jegyeladásból fedezik. A Magyar Turizmus Zrt. is támogatja a Hungaroringet, ugyanis a jogdíjakra szánt összeget ők adják, így a Turizmus Zrt.-nek is lehetősége nyílt, hogy Magyarországot népszerűsítsék, ami az F1-es versenyhétvége alatt körülbelül 1 millió dolláros reklámfelületet jelent. Ezen túl a Formula-1-es versenyek bevételein túl is fontos az egyéb versenyekből származó minél magasabb bevételek, hiszen a szerződések ellenére nem lehet tudni valójában meddig lesz Magyarországon Formula-1-es Nagydíj.

A Formula-1-es versenyen túl a legnagyobb költséget a túraautó-világbajnokság rendezése igényli. Itt pontos összegek nem ismertek, de több tízmilliós összegekről van szó. A jegyárakat a magyar pénztárcákhoz igazították, hogy minél több néző látogasson ki.

A bajnokság magyarországi sikere főként a magyar csapatnak és versenyzőnek köszönhető, ami rengetek hazai nézőt vonz ki a Hungaroringre a hagyományosan május első hétvégéjén megrendezett eseményre. Idegenforgalmi szempontból ez nem jelent annyira kiemelkedő eseményt, mint a Formula-1, hiszen a látogatók nagy része magyar és nagyon kevés külföldi érkezik csak. Egyrészt, mert a bajnokság nagyon sok helyszínre ellátogat, másrészt pedig azokban az országokban kevésbé ismert ez a széria, ahonnan nem vesz részt helyi versenyző és/vagy csapat. A másik népszerű eseménynek a World Series by Renault rendezvény számít, ami 2007 óta látogat el a Hungaroringre és a versenynaptárban ezt a versenyhétvégét látogatják meg a legtöbben. Itt is többnyire a magyar nézők száma jelentős, hasonló okok miatt, mint a túraautó világbajnokság esetében. Érdekesség, hogy az Európát átszelő versenysorozat mindenhol ingyenesen meglátogatható, így sem a szervezőknek, sem a Hungaroringnek nincs bevétele a jegyeladásokból. A magas nézőszám, közel 120-140 ezer ember, nem csak az ingyenességnek, hanem a Budapest és a mogyoródi versenypálya között közlekedő ingyenes buszoknak és a széria nyitottságának is köszönhető.

Jól látható, hogy az autóversenyzést és a Hungaroringet mind a két bajnokság kiválóan népszerűsíti, a következő lépcsőfok az lenne, hogy minél több külföldi turistát is vonzzanak. A 2014-ben, 1988 után ismét, Magyarországra látogató Német Túraautó Bajnokság viszonylag sikeresnek volt mondható, bár a pénteki és szombati napokra a szervezők több nézőt vártak. Vasárnap, a verseny napján, 33 ezer néző látogatott ki és ezzel a számmal a szervezők is elégedettek voltak, hiszen a bajnokság német vezetői 25-27 ezer közötti számot határoztak meg előzetesen, így ők mindenképpen elégedettek lehettek a vasárnapi nézőszámmal. A jegyeket ugyanakkor a többi versenyhelyszínéhez képest körülbelül a feléért árultak. Ez lehet az egyik legfontosabb kérdés a verseny jövőjével kapcsolatban, hiszen, ha visszatér a bajnokság, de felemelt jegyárakkal, korántsem biztos, hogy ekkora nézőszámot hoz, hiszen a magyar átlagfizetésekhez mérten drágának számítanak az egész hétvégés jegyek. Továbbá az is bizonytalan, hogy a szintén drága F1-es jegyárakkal, egy évben hány ember engedhetné meg magának a Német Túraautó Bajnokságra való kilátogatást is. A magyar szervezők mindezek ellenére hisznek abban, hogy ez a két nagy bajnokság megfér egy helyen és képes folyamatosan magas nézőszámot produkálni, ezáltal pedig a versenypálya profitját növelni. Ugyanakkor a közlekedés és a pálya megközelítése a nem kiemelt rendezvények vagy versenyhétvégék idején nehezen megoldható. Annak ellenére, hogy tömegközlekedéssel megközelíthető Mogyoród, illetve Fót, az állomáshelyektől nehézkes a pályára való eljutás.

Érdekesség, hogy az első Formula 1-es versenyhétvégék idején a főti vonatállomásra érkezőket buszok szállították a versenypályára, ez a pálya üzemeltetői és a BKV között létrejött szerződés miatt jöhetett létre. Ez az évek során annyiban változott, hogy Budapestről általában két helyszínről (Árpád híd és Újpest) indulnak ingyenes buszok a versenypálya főbejáratáig a legfontosabb versenyhétvégék idején – főként a Túraautó Világbajnokság, Német Túraautó Bajnokság, World Series by Renault ideje alatt. A Forma 1-es versenyhétvégék közben ez a járat nem közlekedik, a busz csak Mogyoród egyes részein áll meg, a látogatóknak onnan kell eljutniuk a főbejáratig. Azonban a Hungaroring vezetősége, valamint a MÁV-Start Zrt. és GYSEV Zrt. a vasárnapi versenynapra érkezőknek kedvezményes jegyeket és utazási lehetőséget biztosít bármely belföldi állomásról Gödöllő állomásra. Ezzel azoknak van lehetőségük, akik 9900 Ft-os álló vagy 19900 Ft-os ülőjeggyel rendelkeznek. Mindezek ellenére a tömegközlekedés nem megfelelő a Hungaroringre. Ezen a jövőben fontos lenne javítani, hiszen csak így vonzhat több nézőt és külföldi turistát.

3.3. A jelenkori Hungaroring és a magyar gazdaság kapcsolata és a jövőbeni lehetőségek

3.3.1. A pálya fenntartása és az állami támogatások

A pálya fenntartásának költségei, illetve az állami támogatások mértéke is folyamatosan változott az évek során. A Hungaroring megépítésének idején az állam már 170 millió Ft-os összeggel támogatta a pályát, de a további építkezésekhez bankhiteleket vettek fel, hiszen az állam nem támogatta a versenypályát kellő mértékben. Annak ellenére, hogy a rendszerváltás idején hirtelen nemzeti érdeknek számított a pálya további fenntartása és üzemeltetése, ekkor sem érkeztek jelentős mértékű támogatások és veszteségesen működött a Hungaroring. Természetesen nem volt elvárható, hogy egy ekkora létesítmény hosszú távon is nyereségesnek tűnjön, azonban a veszteségek is már túl komolyak voltak. Ezért vált szükségessé, hogy 2010-ben állami támogatást kérjen a fenntartó Hungaroring Sport Zrt., ugyanis komolyabb beruházás az állam részéről a megépítés óta nem érkezett. A magyar államnak azonban jól jött a pálya megépítése, hiszen az idegenforgalomra komoly hatással volt mindig is.

Akik a Formula-1-es versenyre érkeznek, azok átlagosan egy hetet töltenek a fővárosban, így jelentős bevételhez juttatják a szállodákat, illetve a vendéglátó egységeket is.

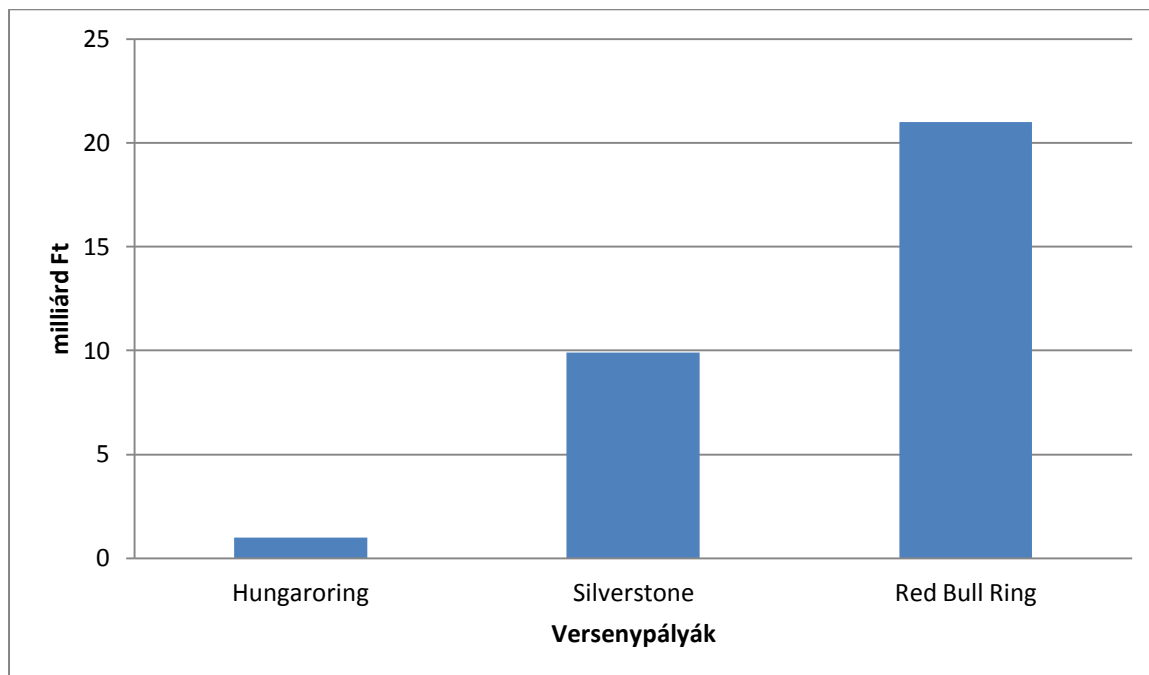
Ezen felül az ország imázsát is javítják, hiszen meg vannak elégedve nem csak a szállodai szolgáltatásokkal, de a verseny szervezésével is, hiszen könnyen és gyorsan megközelíthető a pálya a fővárosból is.

Az állami támogatás mértéke 2010 óta nőtt. Az említett évben 4,932 milliárd Ft, 2011-ben 5,023 milliárd forint, 2012-ben 6,87 milliárd forint volt. A tavalyi évben is közel 7 milliárd forintos összeggel támogatta az állam a Hungaroringet, ami 2011 óta nyereséges. Ez főként az állami segítségnek volt köszönhető, hiszen ebből fedezni tudják a hiteleiket is, ugyanakkor nyereségük is marad a bevételekből. Mindezek ellenére 2014-re 1 milliárd Ft-os gyorssegélyt kért a pálya vezetősége. Erre azért lenne szükség, hogy a komolyabb átalakításokat megkezdhesék, ugyanis a pálya elavult. Nem csak az aszfalt, de az elektromos hálózat, a vízelvezető rendszer és a digitális átállás miatt is komoly modernizációra van szükség. Ezen munkálatok mihamarabbi megkezdése azért is fontos, mert a 2013-as F1-es Magyar Nagydíj hétvégéjén 2021-ig szerződés hosszabbítás történt, amelynek az volt a feltétele, hogy a pályát fel kell újítani, különben elveszik a rendezési jogot. Az államnak jelenleg 75,6%-os részesesedése van a Hungaroringben és mivel jelentős hatással van a Formula-1-es verseny az ország gazdaságára, ezért érdekében áll, hogy korszerűvé tegyék. Annak ellenére, hogy sokan nem értenek egyet az állami támogatások mértékével, mivel így sincsenek milliárdos bevételei, be kell látni, hogy gazdasági szempontból viszont megéri. Közvetett módon produkál bevételeket az államnak, hiszen a tavalyi évben is a Magyar Nagydíjra látogatók számának 80%-a külföldi volt.

A pályának már komoly hiányosságai vannak, így a felújítás időszerű, amivel akár még több külföldi nézőt idevonzhat nem csak az F1-es, de akár a többi kiemelt, nemzetközi bajnoki eseményre is. Az állam annak ellenére, hogy támogatja a pályát, még mindig elsősorban a Formula-1 miatt, hiába érkezik hazánkba a Túraautó Világbajnokság, a World Series by Renault, sportautó szériák és az idei évtől a Német Túraautó Bajnokság is. Tény, hogy ha a pálya megfelel az F1-es szabályoknak és előírásoknak, akkor a többi bajnokságnak sem lehet kifogása ellene. Sokak szerint az Ausztriában található Red Bull Ring komoly ellenfele a magyar versenypályának, ez a feltételezés pedig nem alaptalan. 2003 előtt is mind a két pálya otthont adott Formula-1-es versenyeknek, ami 2014-től ismét így van. Azonban egyik sem vonzotta el a nézőket a másik javára, inkább lehetőséget biztosított a térség megismerésére.

Ugyanakkor a pálya felújítása következtében modernebbé vált, így 1-1 teszt nap is drágább, mint a Hungaroringen. Viszonyítási alapnak éppen ezért kiváló az osztrák pálya, hiszen ott a pálya kibérlése egy napra 25 ezer euróba, míg a Hungaroring 4-7 ezer euróba kerül. A két pálya más szolgáltatásokat nyújt, de a magyar pálya egyik előnye a közel 30 éve töretlen Formula-1-es versenyrendezés, illetve a könnyű megközelíthetőség. Ezen felül mivel ez volt az első versenypálya a „vasfüggönyön” túl, ezért értelmetlen a Red Bull Ringhez hasonlítani létezésének okait. A közös vonás az európai versenypályákban azonban az, hogy az állam támogatást nyújt és vagy az államnak vagy az adott régió kormányának tulajdonrésze van benne. Kivétel ez alól a Red Bull Ring, amit az osztrák állam túl költségesnek ítélt meg fenntartani, ezért került magánkézbe. Silverstone esetében sem az állam tartja fenn a pályát, de az ő elvárásainak megfelelően lett felújítva. A felújítási költségek is mások európai viszonylatban. Kiváló összehasonlítás a Hungaroring, a Red Bull Ring és Silverstone. A magyar pálya többségi tulajdonosa az állam, így a felújítást állami támogatásokból kívánják finanszírozni. Az osztrák pálya teljesen magánkézből került felújításra, míg a brit pályát igaz, hogy a tulajdonosok pénzéből újítták fel, azonban a kormány felügyelete alatt. A különböző anyagi forrásokból kifolyólag más-más összegekből gazdálkodhatott mindhárom pálya, amely a 2. ábra is jól mutat. Amíg a Hungaroringet 1 milliárd Ft-ból újítanák fel, addig Silverstone-ra 27 millió fontot, vagyis több, mint 9 milliárd Ft-ot költöttek, de a három közül a Red Bull Ring felújítására költötték a legtöbbet, 70 millió eurót, átszámítva körülbelül 21 milliárd Ft-ot.

2. ábra: Silverstone és a Red Bull Ring legutóbbi és a Hungaroring tervezett felújítási költségei



Forrás: Saját szerkesztés

Azonban figyelembe kell venni, hogy a magyar pálya népszerű és közkedvelt nagy múltja és profi szervezési munkája miatt, tehát a Formula-1-en kívül a többi bajnokság is jó hatással van az országimázsra, különösen ha van magyar résztvevő is. Az állami támogatások mértéke, figyelembe véve, hogy például a futballba mennyit fordítanak, kevés, viszont ha a vizes-vagy labdasportokat vesszük figyelembe, akkor sok. Mégis a Hungaroring fenntartása annak ellenére, hogy költséges, pozitív hatással van az ország gazdaságára.

3.3.2. A Hungaroring megítélése

A Hungaroring első számú funkciója a mai napig Formula-1-es versenyek rendezése, amit mindig fontos kiemelni. 1985-ös tervezésekor is már komoly elvárásoknak megfelelően kellett felépíteni, hiszen a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) által előírt szabályok, már akkor is szigorúak voltak. Elsősorban a biztonsági előírásoknak kellett megfelelni, ami az évek folyamán folyamatosan szigorodott. A Hungaroring megépítésénél azonban a széles és aszfaltozott bukóterek kialakítása még nem volt lényeges szempont, ezért a várhatóan 2014 őszén megkezdődő felújítási munkálatok során erre kiemelt figyelmet fognak fordítani. A magyar versenypálya összességében szűknek számít, ezért sem rendeznek motoros versenyeket.

Annak ellenére, hogy egy versenyautó szélesebb, mint egy motor, biztonsági szempontokból mégsem látták akár a motoros világbajnokság, akár más nemzetközi nagy motoros bajnokságok szervezői, megfelelőnek a Hungaroringet ilyen típusú versenyek lebonyolítására.

Arról azonban, hogy az autósportot kedvelő magyar és külföldi emberek milyen véleménnyel vannak a Hungaroringről, kérdőívek kitöltésével végzett felmérés útján bizonyosodtam meg. Három különböző kérdőívet, három különböző csoporttal töltettem ki, aminek végeredményeként közel 40 ember válaszára és véleményére tudtam alapozni.

Az első felmérést 25 magyar autósportot kedvelő ember töltötte ki, akik már legalább egy alkalommal jártak a Hungaroringen. Ezek kiértékelését követően számos olyan dolog bebizonyosodott, amelyek korábbi kutatómunkáim vagy tapasztalataim során felmerültek. 13 kérdést tettem fel a kitöltőknek, amely a Hungaroring állapotán, pozitív és negatív élményein túl arra is vonatkoztak, hogy mit javítanának a pályán vagy hányas osztályzatra értékelnék azt egy 1-5-ig terjedő skálán. A kitöltők 1986 és 2011 között jártak a Hungaroringen legelső alkalommal és 72%-uk Forma-1-es versenyen volt először a magyar versenypályán. Ez jól bizonyítja, hogy a Hungaroringet ez a bajnokság teszi a legvonzóbbá a látogatók számára. A kitöltők első benyomása a pályáról viszonylag hasonló volt. Nagy részük le volt nyugózva, szépnek, tisztának, izgalmasnak találták, illetve nagyobbak, mint amilyenek korábban a televízióban látták vagy gondolták. A pozitív első benyomásokon túl néhányan megemlítették, hogy poros, meleg, kopár, gyenge a parkolási és biztonsági rendszer vagy lepusztult. A kitöltők 42%-a több, mint 10 alkalommal volt már a versenypályán, így véleményükre lehet alapozni. Arra a kérdésemre, hogy három szóban hogyan jellemeznék a Hungaroringet viszonylag megegyező válaszok érkeztek. Nagy részük kiemelte, hogy lassú, technikás, meleg, illetve, hogy a „miénk”, vagyis magyar. Ez is jól mutatja, hogy sok autósportot kedvelő ember egyfajta Hungarikumként tekint a híres magyar versenypályára. Negatív élményként legtöbbször a közlekedést, tömeget, drága árakat és a lelátók minőségét emelték ki. A pálya tömegközlekedéssel való megközelítése nem volt mindig jól megoldva. A kiemelt rendezvények idején, mint például a Forma-1, DTM, WSR vagy WTCC ingyenes buszjáratok közlekednek, azonban a különböző nyílt napok, kisebb nemzetközi vagy hazai bajnoki fordulók idején csak az autóval való kijutás lehetséges, ugyanis állandó buszjárat nincs a Hungaroringre. Az ezt követő kérdésemre pont arra kerestem a választ, hogy a versenypálya megközelítése milyen módon lehetséges a legkönnyebben. A válaszadók 56%-a jól megközelíthetőnek tartotta a helyszínt, de csak autóval.

A pálya hiányosságaira vonatkozó kérdésnél szintén megjelent a parkolás kérdése, a lelátók hiányosságai, illetve, hogy nincsenek jól kialakított járdák/utak a pálya körül, amely megkönnyíteni a lelátókhoz való eljutást. A mosdók hiánya, a fedett tribünök és kivetítők száma is felmerült, továbbá a drága árak, amelyek nem kifejezetten a magyar pénztárcákhoz vannak alakítva. Ugyanakkor többen belátták, hogy mivel sok külföldi érdeklődő is érkezik és színvonalasnak kell maradni, továbbá az ilyen jellegű rendezvények, fesztiválok, szabadtéri programok esetén is magas árak jelennek meg a vendéglátóegységeknél. Ezen felül voltak olyanok is, akik a pálya karakterisztikáját emelték ki hiányosságnak, de megemlítették a pálya kiszolgáló épületeinek korszerűsítését is. A következő kérdésre, amelyre a kitöltők választ adtak az volt, hogy emeljék ki a pálya előnyeit. Az összes válaszadó közül minden negyedik kiemelte a főváros közelségét, a jó szervezést, az ingyenes programokat, a pálya jó beláthatóságát, a hangulatát és környezetét. Ezt követő két kérdésem az internetes felületekre és a marketingre vonatkozott. A válaszadók 42%-a a közösségi oldalakon keresztül tájékozódik a Hungaroringen zajló eseményekről. A feltüntetett televízión, hivatalos honlapon, rádión, újságon túl megemlítették a motorsportokkal kapcsolatos oldalakat, szórólapokat, egyéni meghívásokat és az egyes versenysorozatok honlapjait is megemlítették, mint információforrásokat. Arra a kérdésemre pedig, hogy megfelelően reklámozottak-e a Hungaroringen zajló események, 56% azt válaszolta, hogy jól vannak meghirdetve, illetve reklámozva. Kérdőívem utolsó előtti kérdése, a versenypálya területén található Vezetéstechnikai Centrumra és Off Road Centrumra vonatkozott. Szakmai gyakorlatomat itt töltöttem így kíváncsi voltam, hogy a megkérdezettek hány százaléka hallott már a létesítményekről és azok programjairól. Számomra is kicsit meglepő módon 72% válaszolt igennel arra, hogy ismerik ezeket a programokat. Ezeknek a programoknak a népszerűsítése és megismertetése a Hungaroring nyereségességének növelése szempontjából is fontos lenne a továbbiakban. Legutolsó kérdésemben kértem a kitöltőket, hogy egy 1-5-ig terjedő skálán osztályozzák a pályát minden tapasztalatukat, élményüket összevetve. 52%-ban 4-es értékelést kapott a Hungaroring, amely véleményem szerint nagyon pozitívnak mondható annak ellenére, hogy a kitöltők nagy része reális értékelést adott, felismerték a valódi hiányosságokat, mégis közkedveltnek tűnik a magyar rajongók körében a létesítmény.

Második körös kérdőívemet 8 külföldi, a Hungaroringen még nem járt autósportokat kedvelő személlyel töltöttem ki. Első két kérdésem arra vonatkozott, hogy mikor néztek először versenyt a Hungaroringről és milyen kategória volt az.

Többnyire a 2000-es évek második felét választották és egyhangúan a Formula-1-et. Itt is bebizonyosodott, hogy a pálya hírnevét és ismertségét külföldön is ez adja. Őket is kértem arra, jellemezzék három szóban a pályát. A szűk, unalmas, technikás, kanyargós, kiszámíthatatlan, „stadion szerű”, izgalmas, lendületes, rajongókkal teli jelzőket használták. A legtöbb jelző mégis a technikás volt. Kíváncsi voltam mit gondolnak, mi a magyar versenypálya fő előnye és hátránya. Előbbi kérdésnél a jó hangulatot, a sok rajongót, az időjárás okozta kiszámíthatatlanságot, jó beláthatóságot, szép környezetet és az önmagában kihívást jelentő versenypályát emelték ki. Ugyanakkor a pálya karakterisztikáját hátrányként is megemlítették, ez volt a leggyakoribb válasz a kitöltők között, ugyanakkor egy valaki rávilágított arra a problémára, amely sajnos sok versenypályánál jellemző, hogy csak egy bajnokságra – jelen esetben a Formula-1-re - összpontosítják erőforrásaikat, háttérbe szorítva ezzel a többi szériát. Arra a kérdésre is kerestem a választ, hogy hallottak-e valamilyen negatív vagy pozitív élményt családtagjaiktól vagy barátaitól, de a különleges hangulaton és az unalmas pályán kívül mást nem tudtak felhozni. A kitöltők 63%-a felelt igennel arra kérdésemre, hogy tervezik-e meglátogatni a magyar versenypályát a közeljövőben. Kíváncsi voltam mi a véleményük a létesítmény hivatalos honlapjáról és a legnagyobb közösségi oldalon megjelenő felületéről. 50%-uk 4-es értékelést adott az 5 fokozatú skálán. Ez, véleményem szerint, igen jónak mondható, hiszen összehasonlítva más versenypályák ilyen jellegű aktivitásaival, azért találni kivétlnivalókat. A válaszadókat megkérdeztem arról is, hogy ha meglátogatnák a pályát, érdekelnék-e őket a Hungaroring területén található Vezetéstechnikai Centrum képzései és Off Road programjai. 75% igennel felelt, ami mindenképpen biztató, hiszen különlegességnek számít, hogy Magyarországon a Hungaroringen belül található ilyen lehetőség. Utolsó kérdésemre érdekes válaszok születtek. Arról kérdeztem a kitöltőket, hogy hány pontra értékelnék egy 1-5-ig terjedő skálán a magyar versenypályát. Ez azért volt fontos, hiszen válaszadóim olyan országokból töltötték ki a kérdőíveket mint Belgium, az Egyesült Államok, Nagy-Britannia vagy Dánia. A felsorolt országok mindegyikében komoly hagyományai vannak az autó-és motorsportoknak, számos versenypálya található az országokban. A válaszadók 25-25%-a adott 4-es és 5-ös értékelést, míg 38%-a csupán kettest, így utóbbira érkezett a legtöbb válasz. Egyetlen válaszadó adott közepes, 3-as értékelést, viszont egyetlen válaszadó sem értékelte 1-esre a pályát.

A harmadik és egyben utolsó kör kérdőíveket 7 autóversenyzővel töltöttem ki 5 különböző országból. Komoly segítséget jelentett ez, hiszen picit más szemmel látják a versenypályát, mint azok, akik nem voltak még itt vagy azok, akik a hazai közönséget adják. Első kérdésemben afelől érdeklődtem, hogy mikor jártak először a Hungaroringen. A válaszok 1998 és 2013 közötti időszakra estek. Kíváncsi voltam arra is, hogy mikor voltak utoljára a Hungaroringen és észleltek-e valamilyen változást az első és utolsó látogatásuk között. 4 válaszadó nem észlelt változást. Ketten kiemelték, hogy a rázókövek frissen voltak festve, illetve a szalagkorlátok is újak voltak, amely az F1 miatt jellemző leginkább. Egy válaszadó kiemelte, hogy a boxutca bejáratánál észlelt némi változást. A válaszadók 71%-a 1-5 alkalommal járt a versenypályán versenyhétvége vagy teszt alkalmával. Kíváncsi voltam arra, hogy mi volt az első benyomásuk a pályáról, illetve a pálya környezetéről. Előbbi kérdésemre a legjellemzőbb válasz az volt, hogy a pálya igazi kihívás a szűk kanyarok és kevés előzési lehetőség van, ugyanakkor igazi klasszikus pályának számít, így válaszadóim egyértelműen kedvelik. Az aszfalt minőségét viszonylag jónak minősítették, véleményük szerint a nem túl tökéletes aszfalt és benne található „bukkanók” teszik igazi kihívássá a pályán való versenyzést. De első benyomásként megjelentek olyan válaszok is, hogy a boxok és az épületek elavultak, nem minden boxutcának kialakított helyiségben található mosdó. Amikor arról kérdeztem őket, hogy mit gondolnak a pálya környezetéről leginkább azt emelték ki, hogy a fás, erdős környezet tetszett nekik leginkább. Ugyanakkor negatívumként megjelent, hogy a versenypályák nagy részéhez hasonlóan a Hungaroring külső és belső területei szűkek. Volt, aki kiemelte, hogy nem igazán tiszta a pálya környezete, viszont jól szervezettség jellemzi az eseményeket. Tőlük is kértem, hogy értékeljék a Hungaroringet 1-5-ig terjedő skálán. 43-43%-ban 3-as és 4-es értékelés született, egyetlen válaszadó adott 5-ös értékelést és 3-asnál rosszabbra nem osztályozták. Véleményem szerint ez igen pozitív, hiszen a világ különböző versenypályáit bejárt versenyzők egyértelműen kedvelik a magyar helyszínt. A pálya háromszavas jellemzésére a legtöbbet használt jelző a klasszikus volt, de megjelent a szűk, technikás, nagyszerű, izgalmas, huplis, egyedi, elavult, eredeti, kanyargós és szép jelzők is. Kérdeztem kitöltőimet arról, hogy érte-e őket valamilyen negatív élmény a versenypályán eltöltött idő alatt. Mindegyik nemmel válaszolt, csupán azt emelték ki, hogy nincs szállás a közelben, így minden alkalommal Budapesten kell megszállni, ami annak ellenére, hogy szép város és közel van, mégis autózni kell. Voltak, akik a wi-fi és az étkezési lehetőségek hiányát emelték ki. Utolsó előtti kérdésem az volt, hogy mit változtatnának a pályán. Itt, a már korábban is említett válaszok jelentek meg.

Tehát a boxokat, az épületeket újítanák fel, a belső tereket és a külső utakat szélesítenék, illetve több fedett lelátót és területet biztosítanak a rajongók számára legfőképpen azért, mert a nyári eseményeken nagyon meleg van és az egyik versenyző véleménye szerint, mivel mindig remek hangulatot biztosítanak, a pályán eltöltött idejüket a lehető legkényelmesebbé kell tenni. A pályához kapcsolódó legjobb élményükként a Hungaroringen megszerzett dobogós helyezéseiket és győzelmeiket emelték ki, de sokan a remek hangulatot, lelkes rajongókat és a közeli Budapest lenyűgöző szépségét is megemlítették.

A kérdőívek elemzése után egyértelműen megállapíthatóak azok az előnyök és hátrányok, amelyekkel a Hungaroring rendelkezik. Érdekesség azonban, hogy alig volt olyan, aki kiemelte a környékbeli szálláshelyek hiányosságait. Budapest közelsége miatt a fővárosi szálláshelyek népszerűek, de valószínűleg, ha Mogyoród időben el kezdte volna kihasználni a Forma-1 adta népszerűséget, akkor jelentős mértékben modernizálódhatott volna a falu és szálláshelyek építésébe is belekezdhetek volna. Erre azonban annak idején nem fordítottak elég figyelmet, így Mogyoródról Budapestre terelődött mindenki figyelve, annak ellenére, hogy a pálya nem a főváros részét képezi. Ennek meglepte komoly hatással lett volna a helyi turizmusra és gazdaságra, talán vonzóbbá tette volna a külföldi turisták számára is a Forma-1-en kívüli versenyeket. Az újjáépített osztrák Red Bull Ring köré is szállodákat húztak fel, ami nagyon kedvezően hat a hely gazdaságára. Annak ellenére, hogy ott nincs a közelben nagyobb város így szükséges volt, de ez működőképes lenne minden versenypálya esetében, függetlenül egy-egy közeli nagyvárostól. A versenypálya minden szempontból felújításra és modernizálásra szorul, ezt magyar és külföldi kitöltő egyaránt belátta. Ugyanakkor az erős magyar kötődés, az egyfajta „Hungarikumként” való kezelés mindenképpen pozitív, hiszen jó szórakozási, kikapcsolódási lehetőségeket és élményeket ad a Hungaroring és ezt hosszú távon is szem előtt kell tartani, hiszen a kilátogatók termelik a nyereséget

4. ÉRTÉKELES, JÖVŐKÉP

A Hungaroring tevékenységének vizsgálata időszerű. Egyrészt, mert komoly felújítás előtt áll, másrészt pedig nem egyszerű út vezetett odáig, hogy elismert, ismert, közkedvelt és viszonylag nyereséges legyen. Építéskor Magyarország hátrányban volt, legfőképpen azért, mert a szovjet érdekszférába tartozott, így annak ellenére, hogy korábban nagy sportesemények látogattak el az országba, egyik sem volt rendszeres, mint a Formula-1. Mindenképp mérőföldkőnek számított az ország életében a nemzetközi bajnokság hazánkba érkezése. Elősegítette a turizmus növekedését, illetve a Hungaroring építésénél új munkalehetőségek is adódtak. Annak ellenére, hogy csak néhány évvel ezelőtt lett nyereséges a működtető Hungaroring Sport Zrt., az már elég korán nyilvánvalóvá vált, hogy nagy vonzereje van egy ilyen sportlétesítménynek. Hosszú távon pedig kedvező hatással van az országimázsra, a turizmusra és gazdaságra is, ami nem csak a Hungaroring esetében, de a világ számos versenypályájánál tapasztalható volt. Fontos ugyanakkor a megfelelő reklám az országon belül, hiszen nagy országok esetében – USA, Kína – a helyi közönségre és belföldi turizmusra is figyelmet kell fordítani. Ha nincs megfelelő reklám, ezáltal a bevételek is elmaradnak, így a versenypályák működtetése drágává és veszteségesé válik. Továbbá, a jövőre nézve fontos, hogy a tömegközlekedés rendszeres legyen a versenyhétvégéken kívül is, hogy a pályalátogatásra érkező turisták, vendégek könnyen megközelíthessék a helyszínt. Egy jól felépített és összerakott turistaprogram egyaránt vonzhatja a helyi és külföldi vendégeket is, ezáltal nyereséghez juttatva a versenypályát. Ugyanakkor, a jövőben több figyelmet lenne érdemes fordítani Mogyoródra, szálláshelyek, vendéglátóegységek létrehozása fellendítheti a helyi turizmust és gazdaságot, valamint tovább erősíthetné a Hungaroring kultuszát az ott lakók és oda látogatók számára is. A magyar versenypálya megléte egyértelműen pozitív az ország gazdaságára, turizmusára, kereskedelmére nézve, de a jövőben tovább kell dolgozni azon, hogy különlegessége és egyedisége megmaradjon, amivel mindig is kitűnt a többi versenypálya közül.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

A különböző szakirodalmakból, statisztikákból és adatokból megállapítható, hogy egy sportlétesítménynek a fenntartása vagy évente megrendezendő sportesemények komoly kiadásokat jelentenek, ugyanakkor jelentős bevételi forrásokhoz juttathatja a rendező államot és/vagy annak egyik régióját. A befektetők és megfelelő partnerek megtalálása lényeges a hosszú távú működés fennmaradásának érdekében. Egy versenypálya fenntartása és működtetése eltérő más sportlétesítményekéhez képest, ugyanakkor ezek minél nagyobb kihasználtsága lényeges szempont hosszú távra nézve. Érdekesség, hogy a világ egyes részein a pályák önfenntartóak, vagyis állami vagy régiós támogatásokat nem vesznek igénybe, de a Hungaroring többségi tulajdonosa az állam és az állami források nélkül nem lett volna nyereséges és a felújítások, átalakítások sem jöhettek volna létre. Annak ellenére, hogy az emberek nagy része költségesnek tartja a működést és a ráfordított állami támogatások mértékét, be kell látni, hogy kedvező hatással van az ország gazdaságára a pálya fennléte. Hosszú távon ugyanakkor arra kell törekedni, hogy a magyar versenypálya önfenntartó legyen és adósságait rendezni tudja. Mindezek előtt azonban szükség van egy komoly felújításra, modernizálásra, hiszen a Hungaroring elavult és a jövőre 30. évfordulóját ünneplő versenypályának modernebb képet kell öltetnie. Köztudott, hogy a mogyoródi versenypálya alapvetően Formula-1-es versenyek rendezésére épült és fő bevételeit, illetve nyereségét ez a bajnokság adja, a többi, hazánkba érkező nemzetközi bajnokságot sem szabad háttérbe szorítani. Folyamatosan gondolni kell a jövőre és adott esetben fel kell készülni arra, hogy valami okból kifolyólag a Formula-1 nem tér vissza az országba. A felújítás pont emiatt is időszerű, illetve a kérdőívek kitöltői is egyetértettek abban, hogy ez mindenképpen fontos a pálya jövőjére nézve, illetve a nézők kényelmének érdekében is. A Hungaroring továbbá azért is különleges, mert rendelkezik vezetéstechnikai centrummal, off-road centerrel is, amely ritkaságnak számít az európai versenypályák körében. Ezeket az egyedi lehetőségeket is kihasználva érdemes a pályát vonzóvá tenni még több hazai és külföldi látogató számára is, hiszen fontos, hogy az ide látogatók pozitív élményekkel távozzanak és ezeket elterjesztve a Hungaroring még ismertebb és kedveltebb legyen a világ minden táján.

www.pwc.com. 2012. <http://www.pwc.com/hu/hu/pressroom/2012/olimpia-foci-vbhosszu-tavon-hatnak-a-gazdasagra.jhtml> (hozzáférés dátuma: 2014. 07. 10.)

IRODALOMJEGYZÉK

Könyv

1. Brundle, M.; Hamilton, M. (2004). *Working the wheel*. London: Ebury Press.; pp. 203-221.
2. Burgess-Wise, D. (1999). *Az autóversenyzés története*. (G. Fazekas és G. Müller, ford.) London: Dorling Kindersley Limited.; pp. 17-23.
3. Carter, E.; Lowman, G. (1994). *Ecotourism*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd.; p. 116.
4. Czeglédi József - János Imre.(1989) *Turizmus itthon és külföldön*. Budapest: Közgazdasági és jogi Könyvkiadó,. pp. 25-27
5. Érsek Zsolt - István Simon.(2005) *20 éves a Hungaroring*. Budapest: Aréna 2000 Kiadó,.; pp. 10-25.
6. Maguire, Joseph.(1999) *Global Sport*. Cambridge: Polity Press,.; pp. 137-139.
7. MST. *Sportágak versenye*. Budapest: Magyar Sporttudományi Társaság, 2011.; pp. 51.
8. Nádori László - Viola Bátonyi. *Európai Unió és a sport*. Budapest-Pécs: Dialóg Campus Kiadó, 2003.; 78-79.
9. Tasnádi József. *A turizmus rendszere*. Budapest: Aula Kiadó, 1998,2002.; pp.65.

Internetes hivatkozások

Abde, Malek Hesham. *BBC*. 2009. 10 30.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/8333846.stm (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Adams, Dean. *Superbike Planet*. 2003. 04 01. <http://www.superbikeplanet.com/2003-Apr/030401b.htm> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Aho, Matthew. *Americas Quarterly*. 2011. <http://www.americasquarterly.org/node/2761> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Bahrain, Circuit International. *BahrainGP*. 2013.

<http://www.bahraingp.com/AboutBIC/History/Pages/default.aspx> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

BBC. 2013. 11 11. <http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-northamptonshire-24047224> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Benson, Andrew. *BBC*. 2011. 04.

<http://www.bbc.co.uk/blogs/andrewbenson/2011/04/silverstone.html> (hozzáférés dátuma: 2014.01. 07.).

Bianchi, Jordan. *SB Nation*. 2013. 06 18.

<http://www.sbnation.com/nascar/2013/6/18/4441550/major-changes-coming-to-daytona-international-speedway-construction-nascar-daytona-500> (hozzáférés dátuma: 2014.. 01. 08.).

Bruce, Chris. *Autoblog*. 2014.. 03. 11. <http://www.autoblog.com/2014/03/11/nurburgring-officially-sold-for-100m-euros/> (hozzáférés dátuma: 2014. 03. 23.).

Gajdos, Tamás. *ATV*. 2013. 08 01. <http://www.atv.hu/auto/20130801-hell-ring-elkeszult-a-vegleges-palyarajz> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Indianapolis, Speedway Motor. *Indianapolis Motor Speedway*. 2013. 03 20.

<http://www.indianapolismotorspeedway.com/redbullgp/news/show/52049-ims-events-add-510-million-annually-into-indiana-economy/> (hozzáférés dátuma: 2014.. 01. 08.).

Kiss, András. *Metropol*. 2012. 08 03. <http://www.metropol.hu/itthon/budapest/cikk/920927> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 02.).

Kozlov, Vladimir. *Sports Business Daily*. 2013. 10 03.

<http://www.sportsbusinessdaily.com/Global/Issues/2013/10/03/Facilities/Sochi-F1-Track.aspx> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Leslie, Jack. *Holidaysia*. 2013. <http://www.holidaysia.com/events/korean-grand-prix/> (hozzáférés dátuma: 2014.01. 09.).

Lingeman, Jake. *Autoweek*. 2013. 03. 18.
<http://www.autoweek.com/article/20130318/CARNEWS/130319813> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Minisztérium, Igazságügyi. *e-beszamolo.kim.gov.hu.* ,2014. <http://e-beszamolo.kim.gov.hu/kereses-BalanceList.aspx?f=FAKDIId%2b4d1soLsG0WbCEnw%3d%3d&so=1> (hozzáférés dátuma: 2014. 10. 25.)

Mitchell, Scott. *Bleacher Report*. 2013. 10 25. <http://bleacherreport.com/articles/1824969-could-formula-1-have-done-more-for-the-indian-grand-prix> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

MSZÉSZ. *Turizmusonline*. 2014. 08. 08.
http://www.turizmusonline.hu/belfold/cikk/csokkent_az_elozetes_szallasfoglalas_aranya_az_i_dei_magyar_nagydijsra (hozzáférés dátuma: 2014. 10. 14.).

MTI in *HVG*. 2013. 08. 05.
http://hvg.hu/sport/20130805_Sok_jot_es_penzet_is_hozhat_Magyarorszagna (hozzáférés dátuma: 2013. 12. 31.).

MTI in *HVG*. 2013. 07 31.
http://hvg.hu/sport/20130731_300_milliot_ad_a_kormany_a_vizes_vb_eloke (hozzáférés dátuma: 2013. 12. 31.).

MTI in *HVG*. 2012. 11 22.
http://hvg.hu/ingatlan/20121122_Ujra_megprobaljak_elarverezni_a_Balatonri (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

MTI in *Nemzeti Sport*. 2012. 09. 19.
http://www.nemzetisport.hu/egyeb_egyen/sporttamogatas-eddig-335-milliard-tao-penzet-hivtak-le-2175005 (hozzáférés dátuma: 2013. 12. 31.).

Reeves, Benjamin. *IB Times*. 2012. 07 18. <http://www.ibtimes.com/german-nurburgring-racetrack-bankrupt-owes-%E2%82%AC13m-726821> (hozzáférés dátuma: 2014. 01 07).

Spurgeon, Brad. *Formula 1 About*. 2013.
<http://formula1.about.com/od/attendingracesastourism/a/The-Chinese-Grand-Prix-In-Shanghai-Is-An-Oriental-F1-Travel-Destination.htm> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Sylt, Christian. *Telegraph*. 2013. 10 13.
<http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/constructionandproperty/10354304/Silverstone-directors-facing-revolt-over-lease-deal.html> (hozzáférés dátuma: 2014.. 01 07.).

The Moscow Times. 2013. 09 05. <http://www.themoscowtimes.com/business/article/private-raceway-set-to-boost-motorsport/484059.html> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Turizmusonline. *Turizmusonline*. 2013. 09 06.

http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/telthaz_volt_a_szallodakban_a_forma1_idejen (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 02.).

Vezess.hu. *Vezess.hu*. 2011. 11 21.

http://www.vezess.hu/forma1/fl_silverstone_nal_szovetkezik/34050/ (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Voon, Terrence. *Straits Times*. 2012. 09 22. <http://www.straitstimes.com/the-big-story/singapore-f1/story/singapore-grand-prix-extended-until-2017-20120922> (hozzáférés dátuma: 2014.01. 09.).

Internetes források

Budapesti Olimpia. 2013. http://www.budapestiolimpia.hu/?page_id=1 (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 02.).

Car and Driver. 2010. Február. <http://www.caranddriver.com/news/10-nurburgring-facts-revealed-car-news> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Circuit of The Americas. 2012. <http://circuitoftheamericas.com/economic-impact> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Circuit Paul Ricard. 2014. www.circuitpaulricard.com (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Daytona International Speedway. 2014. <http://www.daytonainternationalspeedway.com/> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Daytona International Speedway. 2014.

<http://www.daytonainternationalspeedway.com/Vanity-Pages/2013/Redevelopment.aspx> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Euroring. 2014. www.euroring.hu (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.)

GP Today. 2008. 02 021.

http://www.gptoday.com/full_story/view/245662/Fuji_to_limit_attendance_for_2008_GP/ (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Grand Prix. 2012. 03 04. <http://www.grandprix.com/ns/ns21221.html> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

Grandprix. 2006. 03 14. <http://www.grandprix.com/ns/ns16383.html> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 09.).

Hungaroring. 2014. http://hungaroring.hu/?id=0&sub_id=2&lang=hu (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 01.).

Indianapolis Motor Speedway. 2014. <http://www.indianapolismotorspeedway.com/history/> (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 08.).

KSH. 2014. 09. http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_oga002.html (hozzáférés dátuma: 2014.01. 01.).

KXAN. 2013. 05 08. <http://www.kxan.com/news/local/austin/report-f1-grand-prix-a-success> (hozzáférés dátuma: 2014.01. 08.).

Projekt Spielberg. 2014. www.projekt-spielberg.at (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

Slovakiaring. 2014. www.slovakiaring.sk (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 07.).

WTTC. 2013. http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/hungary2013_1.pdf (hozzáférés dátuma: 2014. 01. 02.).

www.pwc.com. 2012. <http://www.pwc.com/hu/hu/pressroom/2012/olimpia-foci-vbhosszu-tavon-hatnak-a-gazdasagra.jhtml> (hozzáférés dátuma: 2014. 07. 10.)