

Budapesti Corvinus Egyetem

Gazdálkodástudományi Kar

Pénzügy és számvitel

III. évfolyam

A 2019-es Formula 1 Magyar Nagydíj gazdasági hatásainak elemzése

Tudományos Diákköri Dolgozat



Reichenberger Nóra Anett

Konzulens: Dr. András Krisztina

2021.04.11.

Tartalomjegyzék

I.	Bevezetés	1
II.	Elméleti áttekintés.....	3
I.1	Sport- és üzleti elméleti áttekintő	3
II.2	Formula 1 története és gazdasági háttere.....	6
II.3	A Magyar Nagydíj színtere: a Hungaroring	8
II.4.	A Formula 1 gazdaságra, társadalomra és környezetre gyakorolt hatásai.....	10
III.	Módszertani bevezetés és a kutatás.....	14
III.1	A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsolódó költségek	15
III.2	A Nagydíjhoz kötődő társadalmi költségek.....	19
III.3	A versenyhétvége turisztikai vonzata	26
III.4.	A Magyar Nagydíj közvetítettsége, országimázsra való hatása	37
IV.	Összegzés	40
	Hivatkozásjegyzék	43
	Ábrajegyzék	47
	Táblázatjegyzék.....	52
	Interjúmelléklet	52
	Az interjú	53

I. Bevezetés

Jelen TDK munka témájaként a személyes érdeklődési körömből inspirálódva a Formula 1 Magyar Nagydíjának gazdaságra gyakorolt hatásának vizsgálatát választottam, fókuszálva arra, hogy pénzügyi szempontból megéri-e Magyarországnak megrendeznie a nagydíjat. Bár sokáig nem szenteltem különösebb figyelmet a sportágnak, egész életemben jelen volt, hiszen valaki a családból mindig nézte az adott hétvégi futamot. Engem csak a 2018-as szezonban kezdett különösebben érdekelni az autóversenyzés világa, és ahogy ezzel párhuzamosan haladtam előre a tanulmányaimmal is, egyre inkább felkeltette a figyelmem a versenyzés üzleti oldala és gazdasági hatása, illetve, hogy milyen előnyei származnak a rendezőországoknak ezekből a rendezvényekből.

A Formula 1 mára olyan világszerte ismert és elismert sportággá nőtte ki magát, mint az Olimpia vagy más hasonló világversenyek. A sportok mindig is foglalkoztatták az embereket a történelem során egészen az ókortól kezdve. Mivel a kereslet megvolt, hatalmas események alakultak a különböző versenyekből. Így alakultak ki az olimpiai játékok az ókori Görögországban, illetve a gladiátorharcok Rómában. Nemcsak maguk a versenyzők, de a nézők is szenvedélyesen szerették a sportokat, hiszen ez szórakoztatta őket.

A száguldó cirkusz viszont nem csupán egy sport, hanem egy rendkívül komplex üzlet is. Mind a megrendezése milliárdokba kerül, mind az egyes rendező országok gazdaságaira mért hatása milliárdos értékű. A közvélemény sokszor pénzkidobásnak találja, hogy Magyarország vállalja a nagydíj megrendezését, hiszen közvetlenül nem látszik megtérülni a rá fordított pénz. Dolgozatomban azt szándékozom vizsgálni, hogy megközelítőleg mennyibe kerülhet megrendezni már 36 éve folyamatosan a Magyar Nagydíjat, illetve, hogy a gazdaság mely területein és milyen mértékben jelentkeznek az eseményhez kapcsolható bevételek vagy költségek.

Elsőként egy elméleti áttekintővel mutatni be az autó- és motorsportot sporttörténetileg, majd a Formula 1-et sport és üzleti szempontból is szemügyre veszem, ezután a Formula 1 mögött álló vállalatot és a Hungaroringet fogom elemezni. Ezek mellett a futam gazdasági vonzatait is megvizsgálom, hogy milyen területekre van hatással egy ekkora sportesemény.

A kutatást illetően, mind primer, mind szekunder adatokkal dolgozom majd, hogy minél pontosabb és hitelesebb képet kaphassak a nagydíjjal kapcsolatos kiadásokról és bevételekről. A primer kutatás azért is szükséges, mivel a Hungaroring éves beszámolója összesített adatokat tartalmaz az összes általuk rendezett versenysorozat költségeiről és bevételeiről, így, ha azokkal

végezném a vizsgálatot, akkor a témát ki kellene bővíteni arra, hogy megéri-e Magyarországnak megrendezni a jövőben is azokat a futamokat, amelyeket eddig megrendezett. A Formula-1-es nagydíjhoz kapcsolódó tételek pontosításában Gazsi Júlia, a Hungaroring Sport Zrt. alelnöke lesz segítségemre. Ezek adják majd az alapját a költség-haszon elemzésnek, amelyet vizsgálati módszertannak választottam a dolgozatomhoz.

A vizsgálat során 2019. évi számadatokat fogok vizsgálni, hiszen a 2020-as koronavírus járvány miatt, mint a szezon versenyének nagy részén, így a Magyar Nagydíjon sem vehettek részt nézők. Ezzel a jegyeladások bevételei is kiestek, hiszen a már elővételben jegyet vásárló szurkolók visszakérhették jegyeik, bérleteik árát, vagy érvényesíthették azokat a következő, 2021-es futamhétvégéire. Emellett a futam turisztikai vonzata is elmaradt. A külföldi rajongók sem utazhattak Budapestre és a mogyoródi pályára, illetve a vidékiek sem utaztak fel a fővárosba. Ennek következtében a szállodák és vendéglátóegységek (mint szinte egész évben tavaly) ezzel hatalmas bevételkiesést tapasztalhattak. A versenyre utazó csapatok sem szolgálhattak az előző évekével megegyező bevételforrással, hiszen csökkentett létszámmal kellett versenyről versenyre utazniuk az egészségügyi korlátozások betartásának megfelelően.

A vizsgálat során szót ejtek majd különböző versenysorozatokról, amelyek megrendezésre kerülnek a Hungaroringen (pl. Túraautó-világbajnokság, TCR kelet-európai kupa, Kamion-Európa-bajnokság), viszont ezek gazdasági hatását nem célozom vizsgálni. Amennyiben ezen szériák költségei nem különíthetők el a Formula 1 megrendezésének költségeitől, úgy a királykategória költségei a számításaimban kibővülnek ezekkel.

Végezetül a kutatás eredményét összefoglalva megválaszolom a tételkérdést, miszerint a vizsgált évben megért-e és a jövőben is megérné-e vagy sem megrendezni a Magyar Nagydíjat, illetve az eredménytől függően lehetőségeket vázlok fel az elkövetkezendő évekre.

II. Elméleti áttekintés

I.1 Sport- és üzleti elméleti áttekintő

A sport egy rendkívül összetett fogalom. Mást jelent az egészségügy, a jogalkotók, a szociológusok és a közgazdászok számára, így többféleképpen is értelmezhető. Minden terület a számára fontosabb nézőpont szerint fogalmazza meg a jelentését és csoportosítja a sportokat. A különböző szemléletek fogalmaiban azonban közös, hogy a sport valamilyen fizikai tevékenységet takar. A hagyományos értelmezésben emellett megjelenik a szabadidős tevékenység, illetve versengés, mint a sport elemei (Nagy, 1996), bár ezek ma „ellentét-párt” alkotnak.

A sport eredetét tekintve először az angliai elit társadalmi réteg kiváltsága volt. Az oktatás részévé tették a sportot, ezzel is képezve, fejlesztve a fiatalságot. A rendszeres testmozgás hamar a hétköznapi életük részévé is vált, így alakulhattak ki a sportágak, majd ezekre szakosodva különböző szerveződések és bajnokságok. Ezután kezdett el először földrajzilag terjedni a sport, majd a jövedelem és a szabadidő növekedésével társadalmilag is a sport. Már nem csak az elit oktatási rendjében kapott szerepet a sport, hanem alsóbb rétegek nevelésébe is beillesztették.

A nagymértékű elterjedéssel a sport is elkezdett átalakulni: változtak a szabályok, a sporttevékenységek céljai. Ekkor kezdett elkülönülni a cél alapján az amatőr és a hivatásos sport. Erre a két formára épült üzlet. Az előbbi, az amatőr sport a szabadidő sportnak feleltethető meg. Az erre épült üzlet célja, hogy a sportot végző egyén igényeit elégítse ki, ennek érdekében sportszereket, -felszereléseket, -létesítményeket biztosítanak az amatőr sportolóknak. Az utóbbi, a hivatásos sport a látványsport alapja, amely alapot a sportág médiaképessége teremti meg (András, 2003/b, 2004).

A szabadidő sport fogyasztójának magát a sportot végző személyt tekinthetjük. Ő aktívan, saját érdekében és indíttatásából végzi a fizikai tevékenységet, saját maga által jut hozzá az élményhez. A fogyasztó ekkor pénzéért cserébe a testmozgásra való lehetőséget, az általa kapott élményt kapja ez az alapszolgáltatás a csere tárgya. Kiegészítő szolgáltatásként sportfelszerelésekhez (sporteszközök és sportruházat) juthat hozzá. A látványsport fogyasztásának módja passzív. Nem a fogyasztó végzi a mozgást, másokat néz sportolni, versenyezni, ez biztosítja számára az élményt. A fogyasztók ez esetben tehát a nézőközönség, amely megtekint egy-egy sporteseményt. A csere tárgyát (alap – vagy magyszolgáltatást) itt a sportesemény nyújtotta látvány képezi, illetve az általa nyert izgalom. Ezt a sportszolgáltatást,

a sporteseményt rendező szervezet nyújtja, lehet sportegyesület, gazdasági társaság, sportszövetség is. Elsősorban nemzetközi rendezvények esetében elkülönül a szervező és az adott esemény jogtulajdonosa. Kiegészítő szolgáltatásnak a látványsport területén a merchandising termékeket, a helyszínen vagy a médiaközvetítés során látott reklámokat tekinthetjük.

A látványsportokból származékos keresletek is keletkeznek, ezekhez olyan vállalatok juthatnak hozzá, amelyek marketing céllal közelednek az adott sportok iránt (András, 2003/a). Ilyen marketingcélú közeledést a média és a sportrendezvényt vagy a sportolókat reklám vagy szponzorációs célokra felhasználó vállalatok mutatnak.

A média rendkívül lényeges szereppel rendelkezik a sportesemények tekintetében. Kapcsolatot teremt a sportvállalat és a fogyasztók között, ennek köszönhető a fogyasztói bázis kiszélesedése, hiszen akkor is figyelemmel követhetünk egy-egy mérkőzést, ha azon nincs lehetőségünk fizikailag részt venni. A televízió és az online streaming szolgáltatások segítségével a sportrendezvényt annak valós idejében követhetjük, akár egy másik országból, földrésről. Nem szabad viszont túl sok platformon, televíziós csatornán lehetővé tenni a közvetítést, mivel ez negatív vonzattal járhat. Ha nem konzisztensen egy csatorna közvetíti egy bajnokság mérkőzéseit, akár fogyasztói érdeklődésvesztés is előfordulhat, viszont mindenképpen nehezebben mérhetővé válik majd a nézettség. Ennek elkerülésére jöttek létre a közvetítési jogok, melyekért komoly harcok folynak egyes csatornák között.

Nem minden sportág éri viszont el a médiaképesség szintjét. A médiaképesség eléréséhez öt feltétel egyidejű teljesülésére van szükség (András, 2003/a):

- a sportágnak legyen megfelelő lebonyolítási módja terét és időtartamát tekintve,
- rendelkezzen érthető és egyszerű szabályrendszerrel,
- legyen látványos,
- a közvetítése kivitelezhető legyen extra szakértelem és felszerelések nélkül,
- és legyen magas a sport iránt nézői érdeklődés.

Fontos különbség még, hogy a látványcsapatsportokra épült üzleti elvű sportvállalatok legfőbb célja, hogy olyan szolgáltatást nyújtson, amely kielégíti a fogyasztók igényeit, a vállalat pedig ezáltal profitot realizálhat. Értelemszerűen, ha nincs fogyasztója a sportszolgáltatásnak, lényegében nincsen szolgáltatás sem, illetve a vállalat sem lesz képes nyereséget termelni, így valószínűleg csődbe is menne. Több esetben már nem is egyszerű szolgáltatásként, hanem szolgáltatáscsomagként hivatkoznak a sportra, hiszen a fogyasztónak nemcsak az számít, hogy

hogyan alakul a mérkőzés, hanem egészen a jegy megvásárlásától számítva a rendezvény végéig fontos, hogy a fogyasztó elégedett legyen a szolgáltatás minden elemével.

Kiemelendő eltérés a szabadidő és a látványsport között, hogy az előbbi esetén a sportoló célja a saját egészségének, fizikumának megtartása, a szabadidejének hasznos eltöltése, a sporttevékenység végzése közben nem jut jövedelemhez, ellenben a látványsportban résztvevő sportolókkal, akiknek a fő jövedelemforrásuknak számít a sporttevékenység végzéséből eredő jövedelmük. Illetve míg a szabadidő sportban a sportoló és a fogyasztó személye megegyezik, addig a látványsportban a sportoló munkaerőnek vagy terméknek számít. A látványsportban a sportoló szerepe függhet attól is, hogy milyen sportágban játszik. Amennyiben egyéni sportban vesz részt, nem akár egyéni vállalkozó is lehet, aki alkalmi, megbízási szerződéseket kötve játszhat. Amennyiben a sportoló csapatsportban vesz részt, ténylegesen munkaerőnek számít. A csapatsportok főleg eseménysorozatokban, bajnokságokban nyilvánulnak meg, ezért általában a versenyző egy egész szezonra leszerződik a csapattal, így egyértelműen munkaerő státuszt vállal. Ellenben az egyéni sportokban, amelyeket többnyire egy-egy különálló eseményként rendeznek meg, a sportoló egyéni vállalkozóként is köthet szerződést (Nagy, 1996).

A sportolók munkavállalói szerepkörükön felül is a látványsportok egyik legfontosabb szereplői. A fent említett média és marketing célú vállalatok eszközei is. A média megpróbál sztárokat faragni a sportolókból. Ennek oka, hogy minél ismertebb lesz egy versenyző, minél többet tudnak róla az emberek, annál közelebb érzik magukat hozzá a fogyasztók, szimpatizálnak vele, ezáltal követni fogják munkásságát, bevételt termelnek a sportnak. A sztárok példaképekké is válhatnak, ösztönözhetnek másokat a sportolásra, ezzel szabadidősport piacán generálnak bevételt. Miután egyes sportolók sztárokká, példaképekké válnak akkor jutnak szerephez a marketing célú vállalatok, akik szponzorálják a sportolót, esetleg reklámszereplésre kérik fel őt. A fogyasztók ebből azt látják, hogy a sportoló bizonyos márkák termékeit használja, és mivel a sportoló befolyással van a fogyasztásra, az őt kedvelők is ezeket a termékeket fogják vásárolni. Látszik tehát, hogy a média nem csak a sportvállalat, de a sportolók és a szponzorcégek bevételnövekedését is segítheti amellet, hogy önmagának is profitot teremtsen.

Ebből a munkavállalói mivoltból is látszik, hogy a humán erőforrásnak és annak menedzsmentjének is fontos szerepe van az üzleti alapokon működő látványcsapatsportokban. A sportolók esetében különösen fontos a helyezkedés a csapatsportokban. A tehetséges, sztár státuszú sportolók megszerzéséért komoly küzdelmek folynak a csapatok között. Egyrészt ez

azért fontos a csapatoknak, hogy teljesítmény szintjén is jobbak legyenek, hiszen egy tehetséges, magasan képzett sportoló a saját jó teljesítményével is előbbre viheti a csapatot, illetve esetlegesen tudást tud átadni a csapattársainak. Ha emellett még közkedvelt is az adott játékos, a csapat még a saját reputációján is javíthat. a sztárversenyzők megfizetésére viszont rendkívül nagy összegeket kell félretennie a csapatoknak, legyen szó bármilyen sportágról. A képzettség és tehetség mellett sokszor már a névért, a sportoló személyes márkájáért is kell fizetni, hiszen sokszor a csapat és a játékos neve egészen egybeforr (pl. az F1-ben Lewis Hamilton neve nagyon szorosan kapcsolódik a Mercedes-AMG Petronas F1 csapat nevéhez). Ezek mellett természetesen a sportolónak biztosítani kell, hogy folyamatosan képezhessék, fejleszthessék magukat mind testileg, lelkileg és mentálisan is.

A sportolókon kívül fontos, hogy az edzők, a csapatvezetők is megfelelően kvalifikáltak legyenek beosztásuk betöltésére. Az autó- és motorsportoknál továbbá kritikus pont az autók és motorok összeszerelésében résztvevő mérnökök, a verseny- és teljesítménymérnökök, illetve a versenystratégák kiválasztása, hiszen ezekben a sportokban legalább annyit ér a versenyesszköz teljesítménye, mint a versenyző képzettsége és tehetsége, de még lehet, hogy többet is.

A tevékenységmenedzsment is lényeges szerepet játszik a sportszolgáltatásokban, hiszen a fogyasztó-orientált sportokban a legfontosabb, hogy a lehető legszínvonalasabb szolgáltatásban részesüljön a fogyasztó. Erre mind a bajnokság, rendezvény jogtulajdonosa, mind a sportesemény szervezője nagyon figyel, különféle kiegészítő szolgáltatásokkal próbálja teljesebbé tenni a fogyasztói élményt.

II.2 Formula 1 története és gazdasági háttere

Az autóversenyzés történetét az 1870-es évek végétől datáljuk, ekkor rendezték meg az első futamokat, melyek nem kiépített pályákon, hanem városok között zajlottak az akkori gőzgépekkel. Az autók fejlődésével együtt fejlődött az autósport is. Az első Grand Prix-t (nagydíjversenyt) 1906-ban rendezték, a győztesként a magyar Sziisz Ferencet intették le. A következő évtől kezdtek megépülni a kifejezetten autóversenyzésre szánt pályák a világ különböző részein. Míg Amerikában eleinte inkább az oválpályák örvendtek nagy népszerűségnek, addig Európában a sok kanyart tartalmazó, komplexebb ringek nyerték el a versenyzők és a nézők tetszését. Az I. világháború alatt az autóversenyzés egy időre megszűnt, a háború után viszont visszatért, és nagyobb érdeklődésre tett szert, mint előtte. Ekkor épült meg Európa egyik legnépszerűbb verseny pályája Belgiumban, a Circuit de Spa-

Francorchamps, és ekkor jelentek meg a mára mind az utakon, mind az autóversenyzésben megkerülhetetlen autógyárak (pl. Mercedes, Alfa Romeo, Ferrari). 1936-ban rendezték meg az első Magyar Nagydíjat is a Népligetben. Ennek a szakasznak az újabb világháború vetett véget. Ezután a már korábban megalakult Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) egységes szabályokat alkotott az autóversenyek megrendezésére, lebonyolítására, illetve az autókra és versenyzőkre is. Ezeknek a szabályoknak megfelelően indult útjára 1950-ben a Formula 1.

Maga a bajnokság és a szabályok is megannyi változtatáson estek át az elmúlt évtizedek alatt. Ezekre részben az autók technológiai fejlődése miatt volt szükség, másrészt pedig azért, hogy megóvhassák a versenyzők biztonságát, hiszen a sport korai szakaszaiban sok pilóta életét vesztette. A jelenlegi szabályok előtérbe helyezik az autó és a pilótafülke minél biztonságosabb kialakítását, a versenyzők pedig tűzálló felszerelést viselnek az autóban.

Eleinte a sport nem teljesen üzleti alapon működött, nem volt szervezett a nézőközönség meghívása. Ez a működési modell az 1970-es években szűnt meg, amikor megalakult a Formula 1 Konstruktóri Szövetsége (FOCA). A szövetség Bernie Ecclestone vezetésével azért küzdött, hogy a csapatok megszerezzék a Formula 1 kereskedelmi jogait, vagy legalább részesedhessenek a bevételekből. A televíziós szerződések tárgyalási jogait a FOCA 1981-ben kapta meg a Concorde Egyezmény életbelépésével. Később a második Concorde Egyezmény alapján megalakult a FOPA, a TV közvetítésekből származó bevételeket kontrolláló szervezet. A közvetítések bevételeinek 50%-a az FIA-t illette, 49% került a FOPA-hoz, a maradék 1% a csapatok között oszlott szét. Később a FOPA nevet változtatott, és Formula One Management-ként (FOM) folytatta működését. Ezeket a szervezeteket a Formula One Group fogja össze, ennek vezérigazgatója és részleges tulajdonosa majdnem 40 éven át Bernie Ecclestone volt, mellette több cég is részvényesként részt vett a FOG irányításában. 2016-ban Ecclestone és a CVC Capital Partners eladták részesedésüket az amerikai Liberty Media Corporation-nek, így ők többségi tulajdonosként irányítják jelenleg a Formula 1-et.

A versenyhétvége két pénteki és egy szombati szabadedzésből, egy szombat délutáni időmérő edzésből, illetve a vasárnap délutáni futamból áll, melynek távja nem fix, a körök számát az aktuális pálya hossza határozza meg. A háromnapos hétvégét egy médianap és egy pályabejárás nap előzi meg. Az előbbin a versenyzők és a csapatfőnökök médiakonferenciákon vesznek részt, az utóbbin a csapatok (versenyzők, stratégiák, versenymérnökök) végig járják a pálya vonalvezetését, hogy azt elemezhesék, és a legjobb stratégiát állítsák össze a futamra. A pályák mind különbözőek, többnyire eredendően versenyzésre kialakított pályák szerepelnek a naptárban, de előfordulnak utcai útvonalak is (Monaco, Baku, Szingapúr).

A sportelméleti bevezetésben említettem az alap- és a kiegészítő szolgáltatásokat. Magszolgáltatásnak jelen esetben a Formula 1 edzései, illetve futama számít. Kiegészítő szolgáltatásként viszont nem csupán merchandising termékekhez és büfészolgáltatásokhoz juthatnak hozzá a fogyasztók, hanem különböző úgynevezett betétfutamokhoz. A Formula 1 állandó kísérői közé 2021-től négy további széria tartozik: a Formula 2, a Formula 3, a Porsche Supercup és a W Series. Az F2 és az F3 (korábban GP2 és GP3) már hosszú évek óta részvevői egyes Formula 1-es hétvégéknek, részben a fogyasztónak nyújtott élmény növelése okán, részben pedig azért, mert ez a két versenysorozat adja az újabb pilótákat az F1-nek, így az itt versenyző fiatalok megismerhetik a királykategória versenyhétvége menetét és légkörét. A Porsche Supercup a 2004-es szezontól nyolc hétvége állandó betétsorozata. Ez a sorozat a Hungaroringen 1993 óta rendszeresen megrendezésre kerül. A W Series autók szempontjából leginkább a Formula-3-as sorozathoz hasonló, a különbség a két széria között, hogy a W Seriesben kizárólag női pilóták versenyeznek (az F3-ban nincs ilyen nemi kikötés, viszont főleg fiatal, 16-21 éves fiúk versenyeznek, női pilóta ritkán versenyez a mezőnyben). Ez a sorozat 2019-ben alakult, a 2020-as évadban sajnos nem tudták megrendezni a pandémia miatt. 2021-ben lesz majd először az F1 egyik kísérőszériája. Az előbbi három kategória a korábbi években rendszeresen versenyzett a Hungaroring közönsége előtt is, az idei évben az F2-t a W Series váltja.

II.3 A Magyar Nagydíj színtere: a Hungaroring

Jelen TDK munkámhoz kapcsolódóan volt szerencsém interjút készíteni Dr. Kovács Árpáddal, a Költségvetési Tanács elnökével, aki eredeti végzettségét tekintve mérnök, és részt vett a magyar autóversenypálya előzetes terveinek előkészítésében és helykijelölő tanulmányainak összeállításában. Az alábbiakban az tőle hallott információk és a Hungaroring mai helyzete alapján mutatom be a Magyar Nagydíj helyszínét.

A magyar versenypálya megépítésének igénye már az 1960-as években felmerült, elsősorban Kiss Dezső miniszterhelyettes, akinek a fia autóversenyző volt, Drapál János motorversenyző, illetve más állami vezetők fiainak autóversenyzői közbenjárásai miatt. A tervek előkészítésekor több szempontot is figyelembe vettek: a pálya legyen közel Budapesthez, városi vagy épített pályás legyen, könnyű elérhetőség, szálláshelyek elérhetősége. Alapul a közelebbi európai pályák szolgáltak, különösen az olaszországi Imola melletti pálya, illetve a németországi Nürburgring. Itthon is egy 4-5 km hosszú, sok kanyart tartalmazó versenypályát szerettek volna kialakítani. Több helyszín is felmerült, mint lehetséges opció: Julianna-major (a Budai Tájvédelmi Körzetben, Nagykovácsi közelében), a piliscsabai lőtér,

Dunakanyar, a Velencei-tó környéke, a Népliget (ahol 1936-ban már rendeztek Magyar Nagydíjat) és Budapest belvárosa. Az első három tervet hamar ki is zárták. Budapesten mind a Népligetben, mind a Városligetben egy, a Monte Carlo-i vonalvezetéshez hasonló tervet, a pálya útvonala részben a Dózsa György úton lett volna, érintve a Hősök terét, mint Budapest egyik legszebb környékét. Ennek a tervnek előnyei közé tartozott, hogy Budapest vendégforgalmát növelte volna, a televíziós közvetítésekben végig látszott volna a fővárosunk szépsége, ezzel pedig a futamra látogatáson kívül is az országba csábíthatta volna a külföldi turistákat, illetve egyike lehetett volna a magyar pálya a Formula-1 kevés városi pályáinak. Hátrányként említhető, hogy a városi pályák esetében a nyomvonalat a versenyhétvégére (4-5 nap) le kellett volna zárni, így az amúgy is zsúfolt városi forgalmat még inkább megnehezítette volna. Ez a pár nap pedig kibővíthetett volna az elő- és utómunkálatok idejével, hiszen mivel a városi pályákat az év minden napján használják, így ezeket évente rendszeresen újra kell aszfaltozni, hogy versenyzésre megfelelőek legyenek.

A Velencei-tó északi partjának környéke volt a másik fennmaradt alternatíva. Ennek is nagy előnye volt a festői környezet, hiszen nem sok F1-es versenypálya közelségében van tó vagy tenger vize (jelenleg 3-4 ilyen pálya szerepel a naptárban). Emellett közel van Budapesthez, tehát a turisták meglátogathatták volna a fővárost, illetve 1 órán belül távolságra található a „Magyar Tenger” is a Velencei-tótól, így a Balaton turizmusának is kedvezhetett volna egy ide épített pálya. A megközelíthetősége is kedvező volt, hiszen Bécsből és Pozsonyból az M1-es autópályán, a Balaton és a dél-dunántúli országrész, illetve Budapest és Kelet-Magyarország irányából az M7-es autópályán is elérhető lett volna a futam helyszíne. Repülőterek szempontjából is könnyű a terület megközelíthetősége.

Ezek a tervek még az 1970-es években készültek. Látszik tehát, hogy milyen sok idő kellett ahhoz, hogy Formula 1-es versenypálya épülhessen hazánkban. Ennek oka lehet az akkori politikai helyzet is, hiszen az 1986-os első Magyar Nagydíj volt az F1 történelmében az első Vasfüggöny mögött tartott futam. Az előzetes tervekkel ellentétben a pálya Mogyoródon épült meg, Dr. Kovács Árpád elmondása szerint azért esett végül erre a területre a választás, mert amellett, hogy közel van Budapesthez és az M3-as autópályán könnyen megközelíthető is, a Mogyoród és Kerepes közötti terület kihasználatlan földterület volt, és könnyű volt a telek megszerzése. A pálya külön Formula 1-es futamok rendezésére lett megépítve, 4,381 km hosszú 14 kanyarral, a mai formáját kétszeri átépítés után érte el. Az elmúlt 36 évben több versenysorozat egy-egy eseményének is helyt adott a pálya, ilyen többek között a WTCR, WTCC, ETCC, ETRC és a DTM is. Az 1990-es években rendeztek a Hungaroringen

gyorsaságimotoros-világ bajnokságot (MotoGP) is, viszont a pálya kialakítása a motorversenyek számára kevésbé optimális, nagy változtatásokat kellene eszközölni ahhoz, hogy biztonságosan motorversenyeket is rendezzen a Hungaroring. A magyar autóversenypálya mindezek mellett rendkívüli értéket, hagyományt képvisel a többi F1-es pálya között, hiszen 36 éven keresztül megszakítás nélkül rendezhetett Formula 1-es futamot. Ilyen kiváltsága a Hungaroringen kívül csak az olaszországi Monza város melletti pályának van. A Hungaroring területén továbbá a Hungaroring Sport Zrt. leányvállalata, a Tanpálya Vezetéstechnikai Centrum Kft. tanpályája található, amely nem a pálya vonalvezetésén helyezkedik el, így nem rontja az aszfalt minőségét. Található még (szintén a pálya vonalvezetésén belül) egy Miniring, amelyet a gyermeket fejlesztésére, oktatására alakítottak ki. Itt a legfiatalabbak játékosan tanulhatják meg a KRESZ és a közlekedés helyes szabályait.

II.4. A Formula 1 gazdaságra, társadalomra és környezetre gyakorolt hatásai

A megasportesemények gazdasági hatásai rendkívül komplexek, így a Magyar Nagydíjhoz köthető hatásokkal sincs ez másképpen. A haszon nem egy helyen térül meg, emiatt sokszor nehéz összesíteni és számszerűsíteni az előnyöket és a hátrányokat. A gazdasági haszon említésekor az első, ami az eszünkbe jut az ilyen eseményekhez kapcsolódóan, az a turizmus, viszont ennél jóval összetettebb a hatások sora.

Két nagy csoportra lehet osztani a sportrendezvények gazdasági hatásait: makro- és mikrogazdasági hatásokra. A makrogazdasági hatások közé olyan tényezők sorolhatóak, amelyek az ország gazdaságának egészére hatnak. Befolyásolják a foglalkoztatást, az árszínvonalat, a kamatszínvonalat, a külkereskedelmet. Egy esemény megszervezése új munkahelyeket teremthet, és nem csak a közvetlen szervezésben, szervező bizottságban, hanem közvetetten is, például biztonsági szolgálat bérlésekor, catering szolgáltatás rendelésekor vagy a sporthoz szükséges létesítmény felújításakor, karbantartásakor. A szervezéshez kapcsolódó beszerzésekkor, beruházásokkor a hatás az ár- vagy kamatszínvonalban látszódnak.

A mikrogazdasági hatásokat közvetlen és közvetett szempontból vizsgálhatjuk. A közvetlen hatások a szervezőknél és a közvetlen szolgáltatóknál jelentkező bevételek és kiadások, míg a közvetettekhez pénzügyileg számszerűsíthető költségeket és hasznokat, illetve más, nem pénzügyi értelemben, területen jelentkező hatásokat soroljuk. Lehet továbbá kategorizálni a hatás időtartama alapján is. Közvetlen hatásnak tekinthetők azok a hatások is, amelyek egyértelműen az adott sporteseményhez köthetőek (pl. a rendezvényre érkező turisták, illetve a költségeik), ez rövidtávon jelentkezik, nagyrészt az esemény ideje alatt. A közvetett hatások

között ilyen értelemben az országimázsra gyakorolt hatás jelenik meg, illetve az ezáltal kifejtett turisztikai vonzóerő. Ez jellemzően hosszú távon látszik csak, hiszen aki a sportesemény ideje alatt csak a televíziós közvetítésben látja az országot, annak is megtetszhet és dönthet úgy, hogy amikor lesz alkalma, ellátogat ide. Léteznek multiplikatív hatások is, amelyek dominó módon érintenek több korábban felsorolt hatást. Erre remek példa lehet, hogy a Hungaroring karbantartásához esetlegesen plusz munkaerő foglalkoztatása szükséges. Mivel az egész pálya területére (aszfalt, bukóterek, gumifalak, összekötő utak, lelátók, épületek, irodák, garázsok, paddock és boxutca), annak korszerűségére és biztonságosságára ügyelni kell, így sok munkaerőre van szükség. Ezáltal tehát nő a foglalkoztatottság, a foglalkoztatottak száma, illetve jövedelme. Ez többletkeresletet generál a fogyasztásban. Ekkor az adott fogyasztási cikk értékesítője több árbevételre tesz szert, amelyből profitot realizálhat, így fejleszthet (András - Kozma, 2014).

Fontos gazdasági hatás tovább az állami támogatások szükségessége, illetve a Hungaroring által megfizetett adók. A Magyar Kormány rendeletben vállalta a Formula 1 jogdíjának kifizetését a jelenleg fennálló szerződés idejére szólóan, melynek lejárt 2027-ben lesz esedékes. A rendelet 2015-ben született, a jogdíj összege évente 5%-kal növekszik, így 2019-ben 41 241 348,57 USD volt az összege (1865/2015. (XII.2.) Korm. határozat). Az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatási szerződés keretében utalja át a szükséges összeget a Hungaroring Sport Zrt-nek (Gazsi, 2021). A szerződés teljesítési napja a Magyar Nagydíj előtti pénteki nap, így a jogdíj forintban számított összege 2019. augusztus 2-i 295,30 forintos USD/HUF árfolyamon összesen 12,178 milliárd Ft. (Az árfolyamkockázatok nem kerülnek figyelembevételbe a számításaim során, a jogdíj forintos értéke az értékeléstől függően változhat.) Ez rendkívül nagy kiadás és leginkább emiatt van negatív megítélése a sporteseménynek. Sajnos a bevétel oldalon nem nyilvánosak pontos számadatok a verseny által generált turisztikai és egyéb költsékekből származó adóbevételeket illetően. A KPMG 2017-es tanulmánya szerint abban az 2014-ben 17,4 milliárd Ft-tal járultak hozzá az ország GDP-jéhez a versenyhétvégéhez köthető költségek (KPMG, 2017). Ez az árak növekedését és a nézőszám növekedését tekintve 2019-ben még nagyobb gazdasági hasznot jelenthet.

A társadalomra gyakorolt egyik legnagyobb hatása a nemzetközi sportesemények hazánkban való megjelenésének az emberek ösztönzése a sportban való részvételre. Ez a részvétel lehet aktív és passzív is (András - Kozma, 2014). Aktív, amikor arra ösztönöz, hogy sportolóként vegyen részt az egyén az adott sportágban. Bár ez még hazánkban a Formula 1 tekintetében nem jelenik meg nagy mértékben, elmondható, hogy állt már fel magyar pilóta is

a rajtrácsra Baumgartner Zsolt személyében a 2003-as és 2004-es szezonban. Jelenleg ő Magyarország első és eddigi egyetlen F1-es pilótája. A királykategória előszobáinak, a kisebb formaautós versenysorozatok kialakulása azonban ösztönzően hat a fiatalokra is: Keszthelyi Vivien 2019-ben a fentebb említett W Series-ben versenyzett, Válint Bence és Révész Levente az olasz Formula-4-es bajnokságban versenyeznek majd az idei évadban, Tóth László pedig az F1-es hétvégén megrendezésre kerülő Formula 3-as sorozatban áll majd fel a rajtrácsra, többek között a Hungaroringen is. Nagyobb részben a passzív részvételt befolyásolja a sportesemény, hiszen ez lényegesen könnyebben kivitelezhető az aktív részvételhez képest. Az aktív részvétel következetes hatása az egészségi állapot javulása, a passzív pedig a fogyasztásban, a belföldi és külföldi turizmusban való részvétel növekedése. Megjelenik társadalmi hatásként a büszkeség érzete is, hiszen akarva-akaratlanul is büszkeség tölti el az embert a hazájának és honfitársainak sikereit látva. Bár egyelőre nem szurkolhat a közönség magyar pilótának a Formula 1 versenyein, de a televíziós közvetítésben a Magyar Nagydíj előtt légi felvételeket is mutatnak a fővárosról, amely kiválthatja ezt a büszkeséget. (Más versenysorozatokban a szurkolásban is megjelenhet a büszkeség, hiszen a WTCR, ETRC futamokon több magyar versenyzőnek is drukkolhatnak a nézők.) További társadalmi hatás lehet az egyenlőségért való kiállás növekedése. A Formula 1 2020-ban indította el a „We race as one” névre keresztelt kampányát, amelynek filozófiája, hogy az nemtől, bőrszíntől és identitástól függetlenül elfogadásra buzdítsa az embereket a környezetük iránt. Nemcsak maga a sportág, hanem a sportolók is ezt a nézetet képviselik, így a közönségre nagy hatással lehet, hogy példaképük, kedvenc versenyzőjük kiáll ezen szemlélet mellett, ezzel is terjesztve a feltétel nélküli elfogadás fontosságát.

A Formula 1 környezeti hatásai is szignifikánsak. Az autóversenyek tekintetében a leglényegesebb hatás a zajszennyezés és a károsanyag-kibocsátás. A Hungaroring az utóbbi években rendkívüli beruházásokat eszközölt, hogy megfeleljenek a zajvédelmi követelményeknek, rendszeresen végeznek a pályán zajmonitoring tevékenységet. Az év nagyrésztében a maximális zajszint (65-70 dB) alatti a pálya által kibocsátott zaj, a nagyobb sporteseményekre (így az F1-es Magyar Nagydíjra is) külön kérelmet nyújtanak be a hatóságokhoz, hogy ekkor átléphessék a maximális zajszintet. A károsanyag-kibocsátás a Formula 1 tekintetében hatványozottan mutatkozik meg, hiszen míg egy futballmérkőzés esetén ez csak úgy jelenik meg, hogy a szurkolók és sportolók a mérkőzés helyszínére érkezve, illetve onnan távozva termelnek károsanyagokat (pl. személygépkocsival, tömegközlekedéssel, külföldi turisták esetében repülőgéppel). Ezt a hatást a Hungaroring próbálja csökkenteni, erről

a primer kutatás kifejtése során ejtek majd szót. A száguldó cirkusz esetében ezen felül a versenyautók is folyamatosan káros anyagokat bocsátanak ki, ez pedig jelentős negatív hatásnak számít (Molnár-Remenyik, 2019). További környezetre káros anyagok tárolására külön figyelmet fordít a Hungaroring, így külön tartályokat helyeztek ki a fáradt olaj tárolására, illetve tönkrement gumiabroncsokat újrahasznosítják a gumifalakban, a fel nem használható abroncsokat biztonságosan elszállítatják a pályáról (Hungaroring Sport Zrt. 2019. évi éves beszámoló, Kiegészítő melléklet).

Mindezekből látható, hogy mennyire összetett is egy megasportesemény, mint a Formula 1 jelenléte egy adott országban. A gazdaság több területét is meg kell vizsgálni a származékos hasznok feltárásának érdekében, figyelembe kell venni a nem számszerűsíthető tényezőket is, mint például az országimázsra gyakorolt hatást. Kutatásom során arra fogok törekedni, hogy a lehető legtöbb aspektusból vizsgáljam a Magyar Nagydíjat és annak Magyarországra gyakorolt hatását, illetve, hogy ezen hatásokhoz nagyságrendileg összegeket rendeljek, végül pedig, ha csak megközelítőleg is, de meghatározom, hogy megéri-e Magyarországnak megrendezni a Formula 1 Magyar Nagydíját.

III. Módszertani bevezetés és a kutatás

Jelen dolgozatom vizsgálati módszertanának a költség-haszon elemzést választottam, amely egy fajtája a gazdasági hatásvizsgálatok módszertanainak. A gazdasági hatástanulmányok egy adott esemény vagy projekt gazdaságra mért hatásait vizsgálják több szempontból, így például a foglalkoztatottság, a jövedelmek vagy a gazdasági aktivitás aspektusából. Ilyen hatáselemzést többnyire akkor végeznek, amikor a közvélemény pesszimistán vélekedik az adott projektről, ellenzik a megvalósítását arra hivatkozva, hogy több negatív hatása van, mint pozitív. Ezen módszer szerint fogom feltérképezni a Formula 1 Magyar Nagydíjának a magyar gazdaságra mért befolyását, ezt pedig megpróbálom számszerűsíteni is. Hasonló vizsgálat készült már ugyanezen versenysorozat Ausztrál Nagydíjáról is (Economists at large, 2013), így ennek módszerét követve építem fel én is az elemzésem.

A költség-haszon elemzés célja, hogy felderítsük, hogy megéri-e, érdemes-e megvalósítani egy beruházást vagy több alternatíva közül melyiket válasszuk (Vörös, 2018). Az elemzést hagyományosan ugyan ex ante, tehát a beruházás tényleges megtörténte előtt szokás végezni, főleg ha több alternatíva közül kell kiválasztani a legígéretesebbet, mégis ex post is hasznos megvizsgálni egy-egy beruházást, hiszen rendkívül jó lehetőséget ad, hogy tanuljunk belőlük. Rámutathatnak esetleges hibákra, amelyeket később hasonló projekteknél már el lehet majd kerülni, illetve felfedhetik az ex ante elemzések hibáit, feltéve, hogy nem torzítják a már meglévő eredményeket. A beruházás megvalósulása előtti vizsgálatok során a számokat becsléssel adják meg tehát erős bizonytalanság jellemzi ezeket az adatokat, így előfordulhat, hogy a költségeket alul-, míg a bevételeket felülbecslik. Ilyen, amennyiben a beruházás megvalósulása utáni vizsgálatokat etikusan, információtorzítások nélkül végzik, az utólagos elemzésekben nem fordul elő.

A költség-haszon elemzés alapja a jelenérték számítás, viszont ez nem fog szerepet kapni a dolgozatomban. Ennek oka, hogy a dolgozat nem a sportlétesítmény, a Hungaroring fizikai valójának vizsgálatára hivatott, hanem a 2019-es Formula 1 Magyar Nagydíj elemzésére. Célom, hogy a teljeskörűen feltárjam, hogy a gazdaság mely területein milyen mértékű hasznot vagy veszteséget okoz a futam. A közvetlen, szervezési költségeken és jegyár-bevételeken felül legjobb tudásom szerint próbálom majd számszerűsíteni a társadalmi, jóléti hatásokat is, így például zaj- és környezetszennyezési költségeket, esetleges forgalomokozás miatti időkölségeket, a turizmusban megjelenő, a médiamegjelenésből származó, illetve a turisták által generált többletbevételeket.

A kutatáshoz szükséges adatokat primer és szekunder kutatás segítségével gyűjtöttem össze. Úgy vélem, hogy a primer kutatás keretében elkészített interjúim rendkívül fontosak a szekunder adatokat kiegészítően, hiszen igazolják azok hitelességét és alátámasztják azokat. Az interjúkat nem külön fejezetben mutatom be, és taglalom a belőlük levont eredményeket, hanem témánként az adott szekunder adatok mellett említem majd meg az interjúkból származó kiegészítő adatokat.

Földrajzilag Magyarországot, szűkítve Pest megyét és Budapestet fogom megjeleníteni a dolgozatom során, viszont lesznek olyan adatok, illetve témakörök, amelyek során sokkal nagyobb földrajzi térséggel kell foglalkozni, hiszen a Formula 1 világbajnoksága rengeteg országba ellátogat 5 kontinensen. Időben leginkább a 2019-es évet helyezem fókuszba, de ahhoz, hogy egyes adatokat perspektívába helyezzek bemutatom majd néhol korábbi évek adatait is, illetve említést teszek majd a szokatlan 2020-as évről, illetve a közeljövőről is.

A szekunder adatok nagy része a Hungaroring Sport Zrt. 2019. évi éves beszámolójából, a Központi Statisztikai Hivatal adatbázisából, a Formula 1 hivatalos közleményeiből, a Médiaszolgáltatás-támogató és Vagyonkezelő Alap beszámolójából és szerződéslistájából, kormányhatározatokból, illetve tanulmányokból származnak.

III.1 A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsolódó költségek

A versenyhétvégéhez kapcsolódó költségek jelentik a legnagyobb terhet. Ide kapcsolódik a megrendezés jogának díja, illetve a rendezvény szervezésének költsége. Ezeket költségviselő szerint fogom elkülöníteni, illetve teljes mértékben külön is fogom kezelni ezen költségeket, hiszen a megtérülésük is máshol látszik majd.

A jogdíjakat már fentebb is említettem, ennek fedezését a Magyar Kormány teljes mértékben vállalta a 1865/2015. XII.2. Kormányhatározatban. Ebben a határozatban 2017-től állapították meg a jogdíj összegét (37 407 118,88 USD), illetve a következő évekre egy növekedési rátát (5%), hiszen 2026-ig kötött szerződést a bajnokság jogtulajdonosa az állammal. Ezen határozat értelmében a 2019-es Formula 1 Magyar Nagydíj licenszdíja 41 241 348,5652 USD volt. Mivel ez egy előre ismert költség, így ez szerepel az adott évi költségvetési tervben is (T/503. számú Törvényjavaslat Magyarország 2019. évi központi költségvetéséről). Első interjúalanyom, Gazsi Júlia (2021), a Hungaroring Sport Zrt. alelnökének elmondása szerint a Hungaroring támogatási szerződés keretében megkapja a jogdíj összegét az Innovációs és Technológiai Minisztériumtól, és az ő feladatuk ezt átutalni a versenysorozat jogtulajdonosának a Liberty Medianak.

Ez látszik a költségvetési tervben is, hiszen az I. melléklet XVII. fejezetében, amelyben az ITM költségvetési tervezetét mutatják be tételesen, a Hazai fejlesztési programok első pontja a Hungaroring Sport Zrt. támogatása. Előirányzatként itt 13,4907 milliárd Ft jelenik meg. A módosított előirányzat és a ténylegesen a Társaságnak megítélt állami támogatás végül 14,7799 milliárd Ft volt. (Ennek oka, hogy az előző, 2018. évi költségvetés maradványából az előirányzathoz még 1,2902 milliárd Ft-ot tudtak hozzárendelni.) A jogdíj összege forintban a költségterv elkészültének hónapjakori, 2018. júniusi átlagárfolyamon (276,36 USD/HUF) számítva 11,397 milliárd Ft. A Formula 1 Magyar Nagydíjának jogdíján felül a támogatási összegben szerepel a Hungaroring Sport Zrt. által szervezett Red Bull Air Race Világkupa, a Nagy Futam, a WTCR, a Hungaroring Classic, és az ETCR megrendezésének támogatása, illetve az árfolyamkülönbségek finanszírozására szánt összeg is (T/13098. számú törvényjavaslat a Magyarország 2019. évi központi költségvetéséről szóló 2018. évi L. törvény végrehajtásáról XVII. fejezeti kötet).

A támogatási szerződés dokumentumához az adatok érzékenysége miatt nincsen hozzáférésem, Gazsi Júlia pedig ezen ok miatt nem adhatta meg nekem, viszont annyit elmondott, hogy a szerződés alapján az Innovációs és Technológiai Minisztérium amerikai dollárban (a jogdíj eredeti pénzneme) és magyar forintban is folyósíthatja a jogdíjat a Hungaroring számára. Amennyiben forintban kapja meg az összeget a vállalat, úgy az árfolyamkockázatok teljes mértékben a Társaságot illetik (de ezt fedezni szándékozik az állami támogatás), nekik kell átváltaniuk forintról amerikai dollárra, és átutalni az összeget a Liberty Medianak. Mivel nincs pontos információm arról, hogy végül milyen pénznemben, így az egyszerűség kedvéért azzal az feltevéssel élek, hogy a Hungaroring amerikai dollárban kapta meg a jogdíj összegét. Az összeg egészét a Hungaroring a 2019. évi éves beszámolójuk szerint visszafizetési kötelezettség nélküli állami támogatásként kapta meg.

Gazsi Júlia (2021) arra a kérdésemre, hogy mikor van a jogdíj szerződés szerinti teljesítésének napja, azt a választ adta, hogy a jogdíj összege legkésőbb, az adott évi Magyar Nagydíj megrendezésével egyidőben szükséges, hogy jóváírásra kerüljön a jogtulajdonos számláján. 2019-ben a futamhétvégét augusztus 2-4. között rendezték meg, így a hétvégi devizaárfolyam-jegyzés hiányában a Hungaroring Sport Zrt. legkésőbb augusztus 2-án, pénteken elutalta a szükséges jogdíjösszeget. Ezen a napi árfolyamon (2019.08.02. – 295,3 USDHUF) a jogdíj forintban való összege 12,178 milliárd Ft volt. A támogatásból fennmaradó 2,601 milliárd Ft tehát a fent említett rendezvények költségei közé sorolható, a dolgozatom további részében csak a Formula 1 12 milliárd forintos jogdíjával fogok számolni.

A Hungaroring 2019. évi értékesítésből származó nettó árbevétele 6,473 milliárd forint volt, ebből 2 713 896 000 Ft jegyeladásokhoz köthető, 2 967 622 000 Ft Közvetítési díj és továbbszámlázott gyártási költség, 730 275 000 forint Pálya- és egyéb hasznosítás, illetve 61 647 000 Ft PR és marketing bevétel. Ezekből Pálya- és egyéb hasznosítás bevételével nem fogok számolni a továbbiakban, hiszen a Formula 1 idején ilyen bevételek nem merültek fel, ekkor nem lehetett más használatra kibérelni a versenypályát. Az összbevétel így 5 743 165 000 Ft. A jegyár-bevételekben természetesen nem szerepelnek a már 2019-ben forgalmazott 2020-as versenyhétvégére vonatkozó belépők bevételei, ezeket a Hungaroring Sport Zrt. beszámolójában a Rövid lejáratú kötelezettségeken belül a Vevőktől kapott előlegeknél lehet megtalálni.

Gazsi Júliának az interjú során feltettem a kérdést, hogy milyen költségekkel jár a magyar versenyhétvége megrendezése, illetve, hogy az egyes költségtételek kire hárulnak. Elmondta, hogy mivel a jegybevételek teljes egészükben a Hungaroringet illetik, és az összes költséget (a jogdíjon kívül) a vállalat viseli, így a bevételeikből finanszírozzák a szervezést (Gazsi Júlia, 2021). Ennek alapján tehát a Hungaroring bevételeit fogom szembe állítani a költségeikkel. Fontos megjegyezni, hogy ezek csak gyűjtősoros adatok, nemcsak a Formula 1 Magyar Nagydíjához kötődnek, viszont azokhoz az adatokhoz nem volt hozzáférésem, így csak ezekkel a közelítő adatokkal tudok kalkulálni.

A további költségeket, amelyeket már a Hungaroring Sport Zrt. áll, és a Formula 1 Magyar Nagydíjához kötődnek, a vállalat 2019. évi éves beszámolójában találtam. Ezek csak gyűjtősoron szerepelnek. Pontos összegek a szerződésekből derülnének ki, viszont akárcsak az ITM-mel között támogatói szerződés, ezek is az adatok szenzitivitása miatt titkosak, így Gazsi Júlia nem adhatta meg nekem a pontos költségeket. Ezek sajnos torzítják majd a végleges eredményt, de úgy vélem, hogy a közelítő adatokkal is közel kerülhetek majd a valós képhez.

Az 1. táblázat mutatja a Hungaroring által szervezett kiemelt rendezvények (F1, WTCR, RBAR, ETRC, Nagy Futam) összesített költségeit. Az éves beszámolóban szereplő eredeti táblázatban a Rendezői jogdíjak is itt jelentek meg, ezeket én külön kezelem. Ezek a költségek együtt többnyire az Eredménykimutatás legnagyobb összeggel rendelkező sorát adják, az Igénybe vett szolgáltatások értékét. Ide sorolom még a Befejezett beruházások összegét is. Ennek oka, hogy ahhoz, hogy a Hungaroringen Formula 1-es futamot lehessen rendezni, a pályának korszerűnek és biztonságosnak kell lennie. Ezek a beruházások pontosan ezzel a céllal valósulnak meg, illetve azért is, mert a vállalat szeretné, ha a jelenlegi szerződést majd meghosszabbíthatnák, amelynek feltétele, hogy a pálya és a létesítmények megújuljanak,

modernebbek legyenek. Ezeket a felújításokat pedig „apránként”, folyamatosan tervezik megvalósítani. A pálya felújítását is állami támogatásból fogják fedezni, viszont ez sajnos évek óta húzódik.

1. táblázat: A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsolódó költségek

Költségtétel megnevezése	2019. évi tényadat
Televíziós közvetítések jogdíja	1 823 808 000 Ft
Program- és rendezvényszervezés	803 207 000 Ft
Jegyértékesítési jutalék	605 570 000 Ft
Marketing és PR költségek	257 149 000 Ft
Bérleti díjak	253 822 000 Ft
Karbantartás	235 795 000 Ft
Biztonsági szolgálat	226 924 000 Ft
Bejelentési díjak	148 387 000 Ft
Sportszakmai költségek	100 897 000 Ft
Befejezett beruházás költsége	621 500 000 Ft
Összesen	5 077 059 000 Ft

(Forrás: Hungaroring Sport Zrt. (2020): Éves beszámoló 2019, saját szerkesztés)

A legnagyobb tétel könnyen észrevehető, ez a majdnem 2 milliárd Ft-os televíziós közvetítési díj. Ezt a futamok és az azokhoz kapcsolódó programok és rendezvények szervezésének költsége követi. Ide tartozik értelemszerűen szinte az összes Magyar Nagydíjhoz kötődő szervezési költség. A Hungaroringre hárul az összes, kivéve az F1 Paddock Club és az F1 Experiences jegyekbe tartozó szolgáltatások szervezése és költsége. A Gazsi Júliától (2021) kapott információk szerint a Paddock Club és a Hospitality költségeit a jogtulajdonos állja teljes mértékben, ehhez a Hungaroring csak a helyszínt biztosítja, minden mást (berendezés, catering stb.) a Formula 1 egy erre kialakított csapata intézi. A helyszín falfestésének, tisztaságának, korszerűségének költségeit a Hungaroring viseli. A harmadik legnagyobb költség a befejezett beruházáshoz tartozik, ezt követi a jegyértékesítési jutalék, amelyet a Társaság azon partnereinek fizet, amelyek az eseményeikre jegyeket értékesítenek (pl. Ostermann Forma 1 Kft., IBUSZ Utazási Irodák Kft.).

Úgy látszik tehát, hogy a 2019. évi bevételekből fedezhetőek voltak az azonos évi költségek, illetve a Hungaroring ezek alapján nyereséget számolhatna el. Természetesen a vállalat

tényleges eredményét ezeken a bevételeken és költségeken kívül sok dolog befolyásolja még, így csak ezek alapján nem jelenthető ki sem a cég, sem a rendezvény nyereségessége.

III.2 A Nagydíjhoz kötődő társadalmi költségek

A versenyhétvége ideje alatt, ami 3-5 napig tart sok társadalmi hatás is megjelenik. Ilyen például, hogy a helyszínt az esemény ideje alatt nem lehet másra használni, a zaj és forgalom okozta nehézségek.

Az elsővel, azzal, hogy a helyszínt nem tudják más módon használni, amíg tart a nagydíj jelen esetben nem kell számolni. A Hungaroring azzal a céllal épült meg 1986-ban, hogy Formula 1-es futamot lehessen rajta rendezni, így nem számít elvesztett haszonnak, hogy a versenyhétvége alatt nem lehet kibérelni más célokra. Éppen az hoz hasznot, hogy az év többi részében tudják más célokra használni, nem pedig üresen áll a pálya az év maradék 360-361 napján. Ilyen elveszett haszonnal akkor kellene számolnom, ha a pálya utcai lenne, vagy egy parkban kapna helyet (pl. Monaco, mint utcai pálya, és az ausztráliai Albert Parki pálya esetén). Ezek esetében ugyanis Monacóban a lakosok nem tudják használni az adott útszakaszt, az Albert Parkot és az ott lévő tavat pedig nem látogathatják a helyiek. Emellett az is fontos, hogy amikor a magyar versenypályát kell felújítani, újraaszfaltozni, átalakítani, ez könnyen kivitelezhető úgy, hogy ne okozzon fennakadást. Az utcai pályák, illetve parkbeli esetében ez plusz használati időt vesz el az ottani lakosságtól. Az ausztrál Albert Parkban elhelyezkedő pálya átalakítása jelenleg is folyik, így ez is a futamhoz kapcsolódó társadalmi költségnek tekinthető, hogy melbourne-iek nem élvezhetik a park adta lehetőségeket.

A mogoródi pályánál a forgalom és a zajszennyezés költségei merülhetnek fel. Ezeket illetően nincsenek egzakt adatok, így próbáltam a lehető legjobban megbecsülni az elvesztett haszon értékét.

A versenypálya Mogyoród külterületén, Kerepes településéhez közel fekszik, így a két kisváros lakói számára okozhat nehézséget az esetleges forgalomtorlódás 4 napon keresztül (csütörtök-vasárnap). A Hungaroringi futamra látogatók nagy része (kb. 80%-a) külföldi turista, akik többnyire Budapesten szállnak meg, amennyiben több napra jönnek hazánkba. A főváros központjából a Google térképe szerint autóval 25-35 perc alatt eljuthatunk a versenypályára. A leggyorsabb opció az M3-as autópályán vezet, ám ha elkerülnénk az útdíjakat, akkor Fót felőli, illetve Csömör felőli utakat is választhatunk. A legtöbb néző természetesen a vasárnapi futamra érkezik, így akkor van a legnagyobb forgalom. Akik csak vasárnapi jegyet vesznek, és az ország

keleti részéről, vidékről érkeznek a versenyre, ők többnyire az autópályát fogják választani az utazáshoz.

Dr. Kovács Árpád, a Költségvetési Tanács elnöke szerint máshol, főleg a Velencei-tó környékén könnyebben megközelíthető lett volna a pálya, hiszen több helyről több útvonalon tudták volna megközelíteni a nézők, míg Mogyoród környékén az egyetlen nagy útvonal az M3-as autópálya. Nyáron, az augusztusi főszezonban a Velencei-tó felett húzódó M7-es autópálya, amelyről tökéletesen meg lehet közelíteni a tavat és a környékét, Magyarország legtelítettebb útvonalának számít, hiszen közvetlenül a Magyar Tengerhez, a Balatonhoz vezet, így amennyiben a Magyar Nagydíj időpontját nem változtatjuk, viszont a Velencei-tó mellett épült volna a pálya, az M7-es autópálya közlekedése megrokkanna, hatalmas forgalmi dugó alakulna ki.

A futam által generált forgalmi torlódásokról a Hungaroring alelnökét is megkérdeztem, aki elmondta, hogy mivel több úton is meg lehet közelíteni és el is lehet hagyni a pályát, így nem szoktak nagy dugók kialakulni, nagyjából 60-90 perc alatt „leürül a pálya” (Gazsi, 2021). A rendezvény ideje alatt pedig együttműködnek a Rendőrséggel is, akik szükség esetén irányítják, terelik a forgalmat, a kisebb utakon pedig akár egyirányúsítást is alkalmaznak. Emellett a Hungaroring a Volánbusz Zrt-vel közösen segíti egyszerre a szurkolók pályára és onnan Budapestre való eljutását és a forgalom torlódásának elkerülését. Ezek érdekében a Magyar Nagydíj ideje alatt csütörtöktől vasárnapig az Örs Vezér teréről ingyenes buszjáratokat indítanak a pályára a futamra érvényes jeggyel vagy bérlettel rendelkezők számára. A buszok külön sávban is tudnak közlekedni, így gyorsabb is lehet, mint egy személyautó. Emellett a Ringre érkezők elosztását mind a Budapest, mind a Nyíregyháza felől érkezők számára két lehajtó segíti.

Pár perces fennakadásokat viszont így is okozhat a kialakult kisebb forgalmi torlódás, erre próbáltam elvesztett hasznót számolni. A Magyar Közút Országos Közúti Adatbankjában megtalálható az országos közutak 2019. évi keresztmetszeti forgalma. A dokumentumból kiderül, hogy az M3-as autópályán a mogyoródi lehajtónál lévő mérőponton 2019-ben átlagosan naponta 55 111 jármű haladt át. Ez a szám megnövekedik a Nagydíj ideje alatt a Hungaroringre látogatókkal, viszont ezzel az átlagos napi forgalommal fogok számolni. Ennek oka, hogy azok, akik nem ilyen célzattal használják az adott napokon az autópálya adott szakaszát, azok lehet, hogy munkába járás vagy más munkai okokból utaznak ott (pl. a kamionosok áruszállítása az ő munkaidejüknek számít, bizonyos időre le kell szállítaniuk a megrendelést).

Nem az átlagos napi forgalommal fogok számolni, hiszen ez a járműszám nem egyszerre jelenik meg az autópályán. Az éjszakai órákban természetesen gyéresebb a járműforgalom, mint a nappaliakban, így becsléseim szerint óránként körülbelül 3 000 jármű haladhat át a mérőponton, Ez a szám akár nagyobb is lehet, hiszen a Nagydíj a nyári csúcsidőszakban, augusztusban került megrendezésre 2019-ben. Emellett a kisebb utakat is figyelembe kell vennünk, hiszen akik nem szeretnék útdíjat fizetni az autópályán, azok más útvonalat választanak. Ezeket is figyelembe véve 5 000 járművel végeztem a számításokat.

Az idő lehetőségköltségét a 2019-es Pest megyei átlagbérből számítottam ki. A Központi Statisztikai Hivatal adatbázisában megtalálhatók az országra vonatkozó átlagkeresetek a munkáltató székhelye szerint. Számításaimban Magyarország 2019. évi átlagkeresetét vettem figyelembe, hiszen bár az autópályaszakasz Pest megyei, azok, akik használják az országot bármely más részén foglalkoztatásban állhatnak. Egyéb külföldi utazókkal, munkavállalókkal, akik esetleg árut szállítanak az országba és igénybe veszik az M3-as autópályát, illetve annak Mogyoródi szakaszát, nem számoltam. A 2019. évi magyarországi átlagkeresetből percbért számoltam. Ez a percbér a perc lehetőségköltsége, hiszen az adott percek az egyén plusz utazással, forgalmi dugóban üléssel tölti, egyéb esetben abban az időben dolgozhatna is (akár túlórában is), ezzel is több pénzt keresve. Így, hogy jelen esetben erre nem adódna lehetősége, ez elveszett haszonnak számít.

Mivel Gazsi Júlia (2021) szerint a tömeghez képest gyorsan, különösebb fennakadások nélkül kiürül a pálya környéke, így nem számoltam túl nagy torlódással. Úgy becsültem, hogy nagyjából három perccel lassabb menetidő alakulhat ki a forgalom miatt az adott szakaszon, utakon. Emellett az egyirányúsítások miatt előfordulhat, hogy kerülnie is kell az arra közlekedőknek, ami szintén egy pár perces kitérőt jelenthet. Ezek alapján a plusz menetidőt 5 percre becsültem. Napi két alkalommal számoltam, mivel egyszer a szurkoló többsége elindul a pályára, egyszer pedig elhagyják azt. Akik a betétfutamokat megnézik, ők korábban és kevesebben érkeznek a pályára, így torlódások inkább a fő attrakció kezdete előtt alakulnak ki. A forgalom a vasárnap lehet a legnagyobb, hiszen a nézők nagyrésze csak a futam napjára, vasárnapra vesz jegyet.

Fontos megjegyezni, hogy a kalkulációban egy jármű egy felnőtt munkavállalót takar. A járművekben a valóságban többen is utazhatnak, lehetnek gyerekek is az autóban, illetve több munkaképes felnőtt is. Ez a járművek, napszakok, és útvonalak diverzitása miatt nem ismert, ezért alakult így a számítás. A pontos számadatokat, számolást és eredményt az 2. táblázat mutatja.

2. táblázat: Az esetleges forgalomtorlódásból, -változásból adódó elveszett lehetőségköltség

Megnevezés	2019. tény- vagy számolt adat
Magyarország lakosainak nettó átlagkeresete	244 609 Ft
Havi munkaórák száma (teljes munkaidő)	160 óra
Átlagos percenkénti bér	25,5 Ft
Becsült járműforgalom	5 000 db jármű
Torlódás, kerülés miatti átlagos plusz utazási idő	5 perc
Napi forgalomtorlódás	2
Egy főre jutó elveszett haszon (egyszeri utazáskor)	127,5 Ft
Összes elveszett haszon	5 100 000 Ft

(Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, saját szerkesztés)

A zajszennyezés is fontos kérdés lehet jelen esetben. A Formula 1-es autók az elmúlt években sok változáson estek át, többek között motorilag is. Sokak szerint jelentősen halkultak, elvesztették a régebbi motorérákban tapasztalható erőteljes hangjukat. A legerősebb hanggal rendelkező, Formula 1-es autót hajtó motornak az 1998 előtt használt V12-est tartják, ezt követi a 1998 és 2005 között használt V10-es motor. (Egyes csapatok már ezt az időszakot megelőzően is gyártottak és használtak V10-es motorokat, viszont a megjelölt intervallumban kötelezően minden résztvevő csapat ezt használta.) A bajnokság két legújabb motorja a V8-as (2006-2013) és a V6-os turbó motor (2014-). A motorok változásával a zajkibocsátás is csökkent.

Bár konkrét hivatalos adatok nincsenek rá, az F1-es autók hangja 110-130 dB közé eshet, míg az ember hanghoz köthető fájdalomküszöbét 120 dB-nél határozták meg. Ez persze nem azt jelenti, hogy egy ennél halkabb zaj nem lehet zavaró. A zajterhelési határértéket a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelete szabályozza. A 2. § (4) b) pontjában deklarálják, hogy a zajterhelési határérték maximuma nappali időszakban (6:00-23:00) 65 dB, éjjel (23:00-6:00) pedig 55 dB. A rendelet kitér a nemzetközi licensszel rendelkező versenypályák, így a Hungaroring esetére is. A pályák alkalmi rendezvényekre felmentést kaphatnak, ekkor megengedett, hogy magasabb legyen a zajkibocsátás, mint a felmentés nélküli napokon, viszont ekkor sem haladhatnak meg egy maximális határértéket. A felmentéshez a versenypályáknak, így a Hungaroringnek is bejelentést kell tennie az illetékes hatóságoknál. A zajszennyezéshez kapcsolódó kérdésekre Gazsi Júlia úgy válaszolt, hogy minden rendezvényükre külön nyújtanak be bejelentést, és a pályán az év folyamán folyamatos zajmonitoring tevékenységet is végeznek, hogy megfeleljenek a jogszabályoknak (Gazsi Júlia, 2021). Ezt az állítást a

Hungaroring éves beszámolója is alátámasztja, hiszen Zajszakértői tevékenység címszó alatt is jelentős összeget találunk, illetve Zajvédelem költségvetel is fellelhető a Passzív időbeli elhatárolások között.

Az 3. és 4. táblázatokban láthatóak, hogy milyen területekre milyen szempontok alapján mennyi lehet egy nemzetközi licensszel rendelkező versenypálya maximális zajkibocsátása felmentett és nem felmentett napokra. A jogszabályban ennél több területre is meghatározzák a kibocsátott decibelek felső határértékét, viszont jelen dolgozatban csak a Hungaroringet veszem figyelembe, melynek közelében Kerepes város és Mogyoród nagyközség terül el, így a lakóterületekre, ezen belül is a kisvárosokra mért zajkibocsátás szabályozását mutatom be a táblázatban. A rendelet módosítása miatt a nappali időszak reggel 8 órától este 20 óráig számít, így az éjjelnek a 20:00-8:00 intervallum tekinthető.

3. táblázat: Zajkibocsátás határértéke az adott területre

Zajtól védendő terület	Határérték a naptári év 180, szökőévben 181 napjára nappal (dB)	Határérték a naptári év 185 napjára nappal (dB)	Határérték az év valamennyi napjára éjjelre (dB)
Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területe, a temetők, a zöldterület	50	55	35

(Forrás: 27/2008. (XII. 3.) rendelet, saját szerkesztés)

4. táblázat: Felmentett napokra meghatározott zajkibocsátási határértékek

Zajtól védendő terület	A felmentéssel érintett napok maximális száma egy naptári évben	Határérték a felmentett napokra nappal (dB)	Határérték mellett betartandó korlátozások
Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területe, a temetők, a zöldterület	40	70	A felmentett napokon belül a 60 dB értéket meghaladó napok száma 30 nap lehet, 65 dB-es zajkibocsátást a 30 napon belül 10 nap haladhatja meg a versenypálya

(Forrás: 27/2008. (XII. 3.) rendelet, saját szerkesztés)

A környező települések lakói sokáig ellentétben álltak a versenypályával, mondván, hogy a nagyobb események során rendkívül magas a zajkibocsátás. A Hungaroring Sport Zrt. számára is fontos, hogy jó kapcsolatot ápoljanak a környékeliekkel. Ennek érdekében akár zajvédőfal építésében is segédkeznek. Kerepes város honlapján jelent meg a hír 2019-ben, hogy megkezdődnek a fal építésének előmunkálatai, melyhez a Hungaroring akkor a kivitelezőt próbálta kiválasztani. Frissebb információt erről nem találtam, hogy megépült-e azóta a fal, vagy milyen fázisban vannak a munkálatok. Látszik viszont, hogy a Hungaroring vezetősége tenni kész, annak érdekében, hogy csökkentsék a környező lakosságra mért zajszennyezést. A versenypálya vezetősége emellett havi rendszerességgel rendezvénynaptárt küld Mogyoród és Kerepes önkormányzatának, hogy tájékoztassa a lakosságot a várható zajkibocsátásról, ezek megtalálhatók a városok honlapján (mogyorod.asp.lgov.hu, kerepes.hu).

Mogyoród zajterheltségét emellett rendkívül növeli az M3-as autópálya is, sőt még jobban is, mint a Hungaroring. Az autópálya ugyanis egész évben nagyon forgalmat, ezáltal pedig zajt termel, míg a Hungaroring a téli időszakban többnyire nem rendez versenyeket (kivéve a Szilveszter Rallye-t). A versenypályán a rendezvények tavasztól őszig tartanak, ebben a szezonban sem folyamatosan, hanem egyes hétvégéken. A programok zajterhelése pedig eltérő. A nemzetközi autóversenyek zajterhelése a legmagasabb, de vannak kisebb zajhatású motoros és autós események is.

A pálya, kiemeleten pedig a Formula 1 Magyar Nagydíjának zajkibocsátásáról készült egy tanulmány (Németh Tamás, 2014), amelyben többek között bemutatja a szerző, hogy hol vannak a versenypálya körül állandó zajmérési pontok, illetve, hogy mekkora a Nagydíj zajterhelése. A tanulmány a mogyoródi önkormányzat által felkért Fonor Környezetvédelmi és Munkavédelmi Kft. 2007-2008-as mérésein alapul. Főként én is ezekre az adatokra fogok alapozni, de figyelembe veszem a Formula 1-es autók motorjának változását is.

A tanulmányban bemutatott térkép szerint az 1. számú mérési pont a mogyoródi Hangulat utcában található. Ehhez az utcához a Google Térkép szerint a Hungaroring 5-ös kanyarjának csúcspontja van a legközelebb, légvonalban nagyjából 850 méter távolságra. Ebben a zajmérési pontban a 2007-2008-as tanulmány szerint a zajkibocsátás mértéke 61 dB volt. A 2. számú zajmérési pont a kerepesi József Attila utca végén helyezkedik el. Ehhez a ponthoz a pálya legközelebbi pontja a 11-es „Alesi-kanyar” (Jean Alesi 1995-ös szabadedzésen történt balesete miatt kapta a nevet). A légvonalbeli távolság itt körülbelül 500 méter. A mérések idején a Formula 1-es autókat V8-as motorok hajtották, 2019-ben viszont V6-os motorokkal működtek az autók. A motorsport.com adatai szerint a V8-as motorok 129,5 dB-t bocsátottak ki, a 2016-

os V6-os motorral működő F1-es autók pedig mindössze 1,5 dB-lel kevesebbet, azaz 128 dB-t. A motorok közti zajkibocsátási különbség a mérési pontokban mindössze 1-1 decibellel csökkent a 2019-re becsült mért zajterhelést.

A felmentett napokra meghatározott maximális zajkibocsátási határértéket tehát a mogyoródi zajmérési pontban nem haladja meg a Formula 1 zaja. A mérési pont pedig az M3-as autópálya és a Hungaroring területe között helyezkedik el, a település nagyobb része pedig az autópálya másik oldalára esik, így a pályáról oda már kevesebb zajterhelés jut. A kerepesi mérőpontban ellenben meghaladja a becsült érték a felmentett napokon engedélyezett határértéket a zajterhelés. Ennek enyhítésére is segítené a települést a Hungaroring a zajvédő fal megépítésével. Addig viszont, amíg ekkora Kerepes Szilasligeti városrészén a zajterhelés, addig ez társadalmi költséget eredményez. Ennek kiszámításának egy módja, hogy megvizsgáljuk, hogy az adott időszakban a zajterheléssel érintett ingatlanok mennyit veszítenek az értékükből, ha kiadóak lennének.

Szilasliget Kerepes legnagyobb önálló városrésze, az egyetlen amelynek külön irányítószáma is van. Pontos adatok nem fellelhetők a lakosságáról, a területéről, sem arról, hogy hány lakóingatlan van a területén. A térképen jelölt méretéből kiindulva becslésekkel éltem, és Kerepes összlakosságának harmadát szilasligetinek véltem. A Központi Statisztikai Hivatal 2020.01.01-i adatai szerint Kerepes lakossága 10 309 fő, a településen lévő lakóingatlanok száma pedig 3 800. Ezen adatok alapján egy háztartásban átlagosan 2,7 ember él. Ebből kifolyólag tehát 1 272 lakóingatlant becsültem Szilasliget területére. A KSH adatbázisában fellelhető átlagos ingatlanárral számoltam, illetve a „károsodást” 15%-osnak becsültem. Ezt úgy állapítottam meg, hogy bár a jogszabály szerint a felmentett napokon megengedett zajkibocsátás maximális értéke 70 dB, viszont a 65 dB feletti zajterhelés zajszenyezésnek számít, az adott zajmérési ponton pedig 76 dB a zajterhelés mértéke, tehát nagyjából 15%-kal magasabb, mint lehetne. Ezek alapján az 5. táblázatban látható a számítás módja és a zajszenyezés miatti becsült társadalmi költség. A felmérés óta a Hungaroringen több zajvédelmi fejlesztés is végbe ment, viszont újabb zajmérési adatokhoz nem volt hozzáférésem. A fejlesztések miatt a társadalmi költség kisebb lehet.

5. táblázat: A zajszennyezés becsült társadalmi költsége

Megnevezés	2019. évi tény- vagy számolt adat
Érintett lakóingatlanok száma	1 272
Átlagos havi lakbér – 2019. II. félév	182 000 Ft
Átlagos napi lakbér 2019. augusztusában	5 871 Ft
Átlagos lakbér 2019. augusztusában 3 napra	17 613 Ft
Károsodás mértéke	15%
Becsült társadalmi költség	3 360 560 Ft

(Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, saját szerkesztés)

Kiegészítésként fontos megemlíteni a károsanyagkibocsátást, ami az autó- és motorversenyeknél egy fontos tényező. Erről a Hungaroring természetesen nem tehet, ez eredendően a sport hibája. Viszont a Formula 1 is próbál ez ellen tenni. A sportág vezetősége 2019 novemberében jelentette be új programját, melynek fő célkitűzése, hogy 2025-re fenntarthatóvá váljon az F1, 2030-ra pedig teljes mértékben karbonsemlegessé. Ezeket pedig nem csak a versenypályákon tervezik megvalósítani, hanem azon kívül is, az utazásaik, a logisztikai folyamataik során, illetve az irodáikban és gyáraikban is szeretnék csökkenteni a környezetre gyakorolt negatív hatásokat.

2019 folyamán 256 551 tonna szén-dioxid kibocsátás köthető a Formula 1-hez, ennek 45%-a az országról országra utazás és logisztika, 27,7% az üzleti célú utazások folyamán keletkezett, 19,3% a versenyző csapatok gyáraiban, 7,3% a rendezvények során termelt károsanyag. Az autók által a futamok során kibocsátott károsanyag az összesnek mindössze a 0,7%-át adja (ebbe beleszámítanak a szezon előtti tesztek – 6 nap -, a 21 futamhétvége – 3 szabadedzés, 1 időmérő edzés, 1 futam/hétvége -, a szezonközi tesztek, és a szezon utáni tesztek, ezeken 20 versenyautó indult). Arról nincs információ, hogy a kisebb formaautós szériák, amelyek betétfutamként szolgáltak egyes versenyhétvégéken, károsanyagkibocsátása beleszámít-e ebbe vagy ezeket külön tartják számon. Remélhetőleg az F1 tudja követni a Formula E versenysorozat példáját, és sikerül elérniük a karbonsemlegességet, akár a kitűzött 2030-as év előtt is.

III.3 A versenyhétvége turisztikai vonzata

A megasporteseményekből egyik legjobban profitáló ágazat egyértelműen a turisztika. Tömérdek néző utazik mind országon belül, mind külföldről a Magyar Nagydíjra. Ez a szám 2019-ben a hivatalos adatok szerint 230 000 volt, ennyien nézték élőben a futamot a

Hungaroringen. A helyszíni nézőszám 2013-ban volt a legmagasabb, akkor 247 ezer fő látogatott ki a hétvége folyamán a versenyre. Ezután 2014-re egy erősebb csökkenés volt tapasztalható, viszont azóta konstans növekvő a nézőszám alakulása. A leglátogatottabb nap természetesen a vasárnap. Gazsi Júlia (2021) elmondása szerint a nézők megoszlása 80-20% a külföldi látogatók javára. Ez azt jelenti, hogy nagyjából 184 000 Magyarországra látogató turistának legalább egy éjszakára szállást kell foglalnia és gondoskodnia kell az itteni étkezéséről. A fennmaradó 46 000 fő magyarországi szurkolók között szintén van olyan, aki megszáll valahol Budapesten vagy a versenypálya környékén lévő panziók, kempingek egyikében, viszont ha a fővárosban vagy Mogyoród környékén él, akkor erre nincs szükség.

Mindezen a 230 000 nézőn felül viszont nem szabad elfeledkeznünk a száguldó cirkusszal érkezőkkel. Maga a Formula 1, mint vállalat, illetve a csapatok is rengeteg embert foglalkoztatnak. Hivatalos adat a csapatok létszámáról nem fellelhető, így az átlagos csapatlétszámot a 2019-es szezonvégi csapatfotók alapján becsültem meg. A képeken látszik, hogy azok az istállóak rendelkeznek nagyobb csapattal, amelynek jobb a büdzsájük. Minél nagyobb a pénzügyi forrásuk, annál több szakembert tudnak alkalmazni, és annál jobb autót tudnak építeni, így a tabellán is előrébb lesznek. A 2019-es csapatképek az átlagos csapatlétszám 96 fő. Ebbe beletartozik a 2 pilóta, a boxutca „falán” ülők, a mérnökök, az autó különböző részeinek főmérnökei, a csapat vendéglátó részlege, a fotósai a média és kommunikáció felelősei. A boxutca falon 5-7 ember foglal helyet: a csapat két pilótájának versenymérnöke, a csapat sportigazgatója, a versenystratégia, a technikai direktor, ők többnyire a boxutca falnál ülők állandó tagjai minden csapatnál. A másik két szék addicionális. Az egyiket általában a csapatfőnök foglalja el, de nem minden csapatnál ez a módszer (a Mercedes-AMG Petronas istálló csapatfőnöke, Toto Wolff a garázsban lévő mérnöki pult végéből figyeli a versenyt). A hetedik helyen a csapat fő versenymérnöke ülhet, a Red Bull Racing csapatánál ez a szokás.

A garázsban, a már említett mérnöki pultnál a Mercedes csapatnál a két pilóta teljesítménymérnöke, a csapat aerodinamikáért felelős vezetője, a gumik állapotát és működését elemző vezető, két a mérnök, akik a motor működéséért felelősek, illetve egy az autó technikai-elektronikai működését biztosító mérnök. Nagyon fontos tagjai a csapatnak a kerekcseréért felelős szerelők. Ők tizenketten vannak, kerekenként hárman: egyikük kezeli a „pisztolyt”, amely meglazítja és végül megerősíti az abroncsot, egy ember leveszi az elkopott gumit, a harmadik ember pedig felteszi az újat. Az ő munkájukat négy ember segíti. Ketten az autó két végén emelőkkel tartják fenn az autót, ketten pedig két oldalt a kerekek között állva

stabilizálják a versenygépet. Az optimális kerékcseréje ideje mindössze 2-3 másodperc (a rekord 1,82 másodperc), ehhez rendkívül összehangolt munkára van szükség. Rajtuk kívül további mérnökökre is szükség van, hiszen ütközések után, amennyiben a pilóta képes a verseny folytatására, szükség lehet az első szárny cseréjére, ehhez legalább négy szerelő kell. A pilótákkal emellett utazik az edzőjük, így ez is kettő embert jelent csapatonként. Amennyiben a versenyhétvége során az autó meghibásodik vagy nagyobb sérülés következik be, úgy sürgős javításra van szükség, ennek érdekében több szerelő is utazik a csapattal.

Plusz embert jelentenek a motorhome-ban dolgozók. Motorhome-ja minden csapatnak van, itt tudnak a csapattagok enni, pihenni, megbeszéléseket tartani, vagy csak kikapcsolni edzések között. A csapat kommunikációjáért legalább hárman felelnek, maga a kommunikációs vezető, illetve minden pilótának van egy sajtófelelőse. A csapat rendszeres tagjai még fotósok és a közösségi médiáért felelős marketing szakemberek. Természetesen a nagyobb csapatok (pl. Mercedes, Ferrari, Red Bull) több munkatársa alkalmazását és versenyről versenyre utaztatását engedheti meg magának, a kisebb csapatok kevesebb emberrel dolgoznak. A csapatokhoz tartoznak a pilóták vendégei, családtagjai, barátai, ők nem vesznek részt minden rendezvényen, és nem minden pilóta hív vendégeket.

A Nemzetközi Automobil Szövetség munkatársai is állandó résztvevői a versenyhétvégéknek. Jean Todt, elnök és Michael Masi versenyigazgató minden alkalmon részt vesznek. Mellettük 3 + 1 steward is megjelenik. Ők felelnek azért, hogy az edzések és a futam helyesen, a szabályzatoknak megfelelően alakuljanak. A szabálytalanságokért különböző mértékű büntetéseket osztanak ki, balesetek esetén ők rendelik el a Biztonsági autó pályára küldését. A stewardok csapatának összetételét többnyire változtatják. Hárman általában valamilyen Autósport Szövetség szakértői küldöttjei, egy fő pedig egy régi F1-es pilóta, mint tanácsadó vesz részt. Hozzájuk tartozik még a Biztonsági autóban és az Orvosi autóban ülő 2-2 fő. Az FIA részéről nem áll rendelkezésre sem pontos, sem közelítő információ arra vonatkozóan, hogy hányan vesznek részt az eseményeken.

Rajtuk kívül jelen van még több F1 által akkreditált fotós, akik a pálya bukótereiben állva fotóznak az edzéseken és a futamokon, illetve a paddockban lencsevégre kaphatják a pilótákat. Mellettük még részt vesznek a versenyek a Sky Sports Tv-csatorna munkatársai, mint a Formula 1 hivatalos sugárzója. Az angliai stáb munkatársai futamról futamra utaznak, illetve többnyire az olasz Sky Sports részéről is vannak riporterek a helyszíneken. A 2018-as szezontól kezdődően pedig a versenyhétvégék rendszeres vendége a Netflix stábja is, akik csapatról csapatra vándorolva készítenek felvételeket a száguldó cirkusz saját háttérsorozatához, a Drive

to Survive-hoz. Természetesen a helyi televíziótársaságok illetékesei is jelen vannak a versenyeken, hazánkban az M4 Sport csatorna munkatársai. Őket a turizmus szempontjából nem számolom, hiszen az MTVA székházában dolgoznak, így a lakhelyük nagy valószínűséggel Budapest vagy valamely közeli kisváros, így nekik nincs szükségük szállásfoglalásra a versenyhétvége folyamán.

A mogyoródi helyszínen 2019-ben ráadásul az F2-es és az F3-as bajnokság is részt vett, így velük is számolni kell. Akárcsak az F1-ben, ebben a két sorozatban is a 2019-es szezonban 10-10 csapat versenyzett (2020-tól a Formula 2-ben 11 csapat verseng), viszont míg az F2-ben csapatonként 2 pilóta van, az F3-ban már 3 pilóta van egy csapatban. Ezen kisebb versenysorozatok csapatai lényegesen kevesebb embert foglalkoztatnak, mindössze 20-30 mérnök és szerelő vesz részt a hétvégén. Ez legalább 450 plusz főt jelent. Bár nincs pontos adat, de érdemes további 50 főt ideszámolni, mint a betétszériák működéséért felelős embereket.

A Formula 1 részéről jelen van az ügyvezető és a sportigazgató, a Paddock Clubért felelős részleg (szervezők, catering), az események rendben folyásáért felelős szervezők. A Formula 1, mint vállalat részéről sem található információ arról, hogy hányan vannak jelen a versenyhétvégéken. Állandó résztvevő még a sport hivatalos gumiszállítójának, a Pirellének a csapata. Tőlük is nagy csapat érkezik, hiszen a gumik megfelelőségét folyamatosan vizsgálni kell a pályáknak, illetve az időjárásnak megfelelően.

A 2011-es Ausztrál Nagydíjon az Australian Grand Prix Corporation adatai szerint a csapatok, a média, az FIA és F1 hivatalos személyei és személyzet összesen 14 553 főt tett ki. Ezen a futamhétvégén nem volt sem F2-es, sem F3-as betétfutam, illetve a Netflix stábja sem vett részt a futamon. 2011-ben Ausztráliában viszont kettővel több csapat versenyzett, mint 2019-ben Magyarországon. Ezek alapján 14 000 főre becsülöm azok számát, akik munkaként vagy a pilóták vendégeiként utaztak a magyarországi rendezvényre, és szükségük volt szállásra és ellátásra. Azért vélem úgy, hogy kevesebb, mert bár nincs kifejtve, de a médiától érkező alkalmazottakban benne lehet a helyi televíziós stáb. Hazánkban az MTVA feladata a Magyar Nagydíj TV közvetítésének gyártása, így valószínűleg nagy létszámban vesznek részt a versenyhétvégén a köztvé munkatársai.

A Formula 1-gyel érkezők, tehát a csapatok, a Pirelli, az FIA, illetve az F1 munkavállalói nagy valószínűséggel a lehető legjobb szállodákat választják. Nekik ez különösen fontos lehet, hiszen a versenyhétvégék rendkívül zsúfoltak és embert próbálóak. A pilóták a Hungaroringen 70 kört tesznek meg a futamon, több, mint 250 km/h-s sebességgel, amely egyértelműen

fárasztó, viszont a mérnökök és szerelők munkája is legalább ennyire nehéz, hosszadalmas. Ezért is fontos, hogy amikor nem a pályán vannak a csapatok, akkor tagjaik a lehető legnagyobb kényelemben tudjanak pihenni. A csapatok többnyire külön hotelekben szállnak meg. Erre azért is van szükség, mert egy csapatban is sokan vannak, illetve sokszor, hogy találkozhassanak a pilótákkal, a rajongók elmennek az adott hotelhez, hogy egy képet vagy autogramot kérhessenek kedvencüktől. Egyrészt, legalább 900 főt elszállásolni (amennyiben mindenkinek saját szobát biztosít a csapat), meghaladja az 5 csillagos szállodák kapacitását. Másrészt, a sok, hotelhez érkező szurkoló lényegében elbarikádozná a hotelt, rendkívül nehéz lenne megközelíteni azt.

A csapatok nem minden évben ugyanabban a hotelben szállnak meg, ez évente, pár évente változhat. Bár hivatalos információkat nem adnak ki, hogy hol szállnak meg (hiszen akkor a pilóták miatt sokan odaözönlene), de rajongók szerint a korábbi években a csapatok szálltak már meg az Intercontinental Hotelben, a Ritz-Carlton Hotelben, a Four Seasons Szállodában, illetve a Kempinski Hotelben is.

Pontos adatok hiányában az F1-gyel munka okán érkezők létszámát feltételezések alapján osztottam fel, 8 000 főre becsülöm a csapatok, az FIA, a Pirelli és az F1 alkalmazottainak számát, 6 000 főre pedig a TV stábok, a Netflix, a fotósok és a betétfutamok csapatainak számát. Ez utóbbi szállásválasztásánál figyelembe vettem, hogy az F2-es és F3-as széria versenyzőinek, mérnökeinek is nagy szükségük van a kényelmes szállásra, hiszen ők a hétvége folyamán 2-2 futamot teljesítenek. Viszont pénzügyi helyzetüket tekintve az 5 csillagos szálloda lehet, hogy nem az, amire fordítanák a pénzüket. A Netflix, illetve a TV stábok ezt akár megengedhetik magukat, de úgy gondolom a fotósok sem feltétlenül luxusszállodákat választanak. Így esetükben 4 csillagos hotelek átlag szállásdíjával fogok számolni. A számolás során megjelenítem az általam becsült összebevételt, illetve az állam adóbevételét.

6. táblázat: A Formula 1 versenysorozattal érkező alkalmazottak szállásából származó bevételek és adóbevételek

Megnevezés	F1, csapatok, Pirelli, FIA	F2, F3, média, fotósok
Becsült létszám	8 000	6 000
Vendégéjszakák száma	6	6
Átlagosan választott szállástípus	5 csillagos szálloda	4 csillagos szálloda
5 csillagos szálloda átlagos szállásdíja	53 169 Ft	
4 csillagos szálloda átlagos szállásdíja	26 319 Ft	
Szállásból származó összbevétel	425 352 000 Ft	157 914 000 Ft
Szállásdíj áfatartalma 2019.12.31-ig	18 %	18%
Szállásdíj áfája	76 563 360 Ft	28 424 520 Ft
Idegenforgalmi adó mértéke Budapesten a futamhétvége idején	4% / megkezdett vendégéjszaka	4% / megkezdett vendégéjszaka
Idegenforgalmi adó 6 vendégéjszakára	83 719 274 Ft	31 077 475 Ft
Szállásdíjból származó összes adóbevétel	160 272 634 Ft	59 501 995 Ft
Az állam összes adóbevétele az F1-gyel utazó munkavállalók szállásdíjából	219 774 629 Ft	

(Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Netjogtár, saját szerkesztés)

A vendégéjszakák számát hatra becsültem, hiszen 2019-ben a versenyhétvége szerdán kezdődött az úgynevezett „medianappal”. Ekkor a pilóták sajtótájékoztatókon, interjúkon vettek részt, így már kedden meg kellett érkezniük a fővárosba. A vasárnap estét még Magyarországon töltötték, hétfőn viszont általában távoznak a csapatok. Ennek oka, hogy augusztusban van a Formula 1 nyári szünete, ami előtt az utolsó futam már évek óta a Magyar Nagydíj. Természetesen fennáll a lehetőség, hogy a nyári szünet első pár napjára itt maradjanak városnézésre a csapattagok, de erről nincsen biztos információ.

A kereskedelmi-szálláshely szolgáltatás áfája a kedvezményes adókulcsok közé tartozik. Bár ma ez az adókulcs mindössze 5%, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal oldalán olvasható, hogy 2020. január 1-je előtt 18% volt a szállásdíj általános forgalmi adója, az általam vizsgált 2019-es Magyar Nagydíj ideje alatt tehát még ez az adókulcs volt érvényben. Az idegenforgalmi adó mértéke Budapest legtöbb kerületében 4% volt. Az idegenforgalmi adó alapja a megkezdett vendégéjszakára jutó szállásdíj általános forgalmi adóval csökkentett ára. Ezek alapján kaptam

a fenti táblázatban látható összegeket. Arról nincs információ, hogy a szálláson kívül a munkavállalók milyen költségeket ejtenek meg az ittlétük során, így ezzel nem lehet számolni.

Természetesen a futamra érkező szurkolók szállásáról és költségeiről sem feledkezhetünk meg. Az erre való adatokat kérdőíves kutatással próbáltam meg feltárni. Ennek keretében megpróbáltam felmérni, hogy külön a magyar, külön a külföldi szurkolók nagyjából mennyit költenek naponta, milyen szállást választanak és mennyi időt töltenek az országban vagy a fővárosban, szálláson. Összesen 134 kitöltést értek el a kérdőíveim, 94 válaszadó töltötte ki a magyar nyelvű kérdéssort, 40 pedig az angol nyelvűt. Bár a minta elemszáma nem nagy, a felmérés reprezentatívnak tekinthető abból a szempontból, hogy csak olyanok töltötték ki a kérdőívet, akik ténylegesen részt vettek a Magyar Nagydíjon. A kérdőívben nem kérdeztem meg a válaszadók nemét, sem az életkorukat.

A magyar válaszadók 40,4%-a csak a vasárnapi futamokra (F1, F2, F3) vásárolt jegyet, a fennmaradó 59,6% hétvégi bérletet vett (*Ábrajegyzék: 1. ábra*). Ezzel az utóbbi csoport részt vehetett péntektől vasárnapig az edzéseken és futamon, emellett láthatta a betétfutamok péntek időmérő edzését és szombati versenyait, illetve lehetőséget kapott, hogy csütörtökön részt vegyen a Boxutca bemutatáson. A kitöltők egyharmada (31 válaszadó a 94-ből) Budapesten vagy a környékén él, így nem kellett szállást foglalnia, illetve a kitöltők majdnem fele (45,8% - 43 fő) szintén nem foglalt szállást: 23 fő barátnál vagy családtagnál szállt meg a versenyhétfőre idején, húszan pedig 1 napra szóló jegyet vettek (vasárnapra, a futam napjára), emiatt szintén nem volt szükségük szállás igénybevételére. A válaszadók mintegy 21,3%-a (20 fő) válaszolta, hogy foglalt magának szállást, többségük (11 fő) a fennálló lehetőségek közül a panziót választotta (*Ábrajegyzék: 2. ábra*). A válaszadók szálláshelyen való átlagos tartózkodási ideje 1,3 éjszaka (*Ábrajegyzék: 3. ábra*), napi költségük pedig átlagosan 12 660 Ft, ebben a jegyár nincs benne (*Ábrajegyzék: 4. ábra*).

Megkérdeztem azt is, hogy a hétfőre során vagy utána maradnak-e Budapesten városnézésre a válaszadók. Korábbi kérdésből már kiderült, hogy sok budapesti töltötte ki a kérdőívet, így ezekre a kérdésekre többnyire „Nem” válasz érkezett. A hétfőre folyamán, amikor nem a pályán vannak a megkérdezett nézők, akkor is csak 24,5%-uk szervezett magának városnéző programot, a hétfőre után pedig mindösszesen a kitöltők 12,8%-a maradt a fővárosban városnézés céljából (*Ábrajegyzék: 5. és 6. ábra*). Arra a kérdésre, hogy mivel utaztak a szurkolók a szállásra vagy a Hungaroringre, több, mint kétharmada, 79,8%-a (75 fő) a válaszadóknak azt válaszolta, hogy autóval utaztak. 54-en fizetős utakat, autópályákat is igénybe vettek, 21-en ezeket elkerülték. A fennmaradó 19 fő busszal, hévvel vagy vonattal

utazott (*Ábrajegyzék: 7. ábra*). A válaszolók többsége (31,9%) egy baráttal vagy családtaggal érkezett az eseményre, 29,8% pedig több, mint 3 baráttal vagy családtaggal látogatott ki a Hungaroringre. További 22 fő (23,4%) 2, 9 fő (9,6%) pedig pontosan 3 ismerősével vett részt a versenyhétvégén. Egyedül a válaszadók 5,3%-a ment (*Ábrajegyzék: 8. ábra*).

A külföldieknek szóló űrlapon az első kérdés arra vonatkozik, hogy honnan jött a kitöltő a futamra. A válaszadók több, mint harmada Angliából (37,5%), további 25%-a pedig Hollandiából érkezett (*Ábrajegyzék: 9. ábra*). A KPMG 2017-es vizsgálatának eredménye is azt sugallja, hogy sokan Nagy-Britanniából látogatják a Nagydíjat, illetve Svéd- és Németországból is sok szurkoló érkezik. A Hollandiából érkező szurkolók nagy létszáma a választ Max Verstappen jelenléte adja. A Red Bull Racing pilótája holland zászló alatt versenyzik, 2015-ben csatlakozott a mezőnyhöz, mint minden idők legfiatalabb Formula 1-es pilótája. A holland szurkolók egy része akár versenyről versenyre követi Maxet. A Hungaroringen többnyire a Red Bull Tribünben foglalnak helyet. A külföldi válaszadók nagyobb részben bérletet vásároltak, mindössze öten jelölték, hogy csak vasárnapra vettek jegyet (*Ábrajegyzék: 10. ábra*).

Ebben a csoportban már jóval megosztottabbak a válaszok a szálláshely kérdésére. 11-11 fő 3 és 4 csillagos szállodákat választott az itt töltött napokra. 5 fő egy pálya melletti kempingben, 4 fő panzióban 3 fő pedig egy ismerősénél szállt meg, négyen 5 csillagos hotelben foglaltak szobát. 1-1 fő jelölte az Airbnb lehetőséget, és azt, hogy csak 1 napra jön, így nem foglal szállást (*Ábrajegyzék: 11. ábra*). A külföldiek esetében a szállásból származó bevételek kalkulálásánál a 3 csillagos szállodák átlagos szállásdíjával fogok számolni. A külföldi kitöltők átlagosan 4,1 éjszakát töltöttek Magyarországon (*Ábrajegyzék: 12. ábra*), a hétvége folyamán 80,0%-uk csinált valamilyen városnéző programot, 62,5% pedig a futam napja, vasárnap után is maradt várost nézni Budapesten (*Ábrajegyzék: 13. és 14. ábra*). A külföldi válaszadók körében a napi költség átlaga is magasabb volt. Tőlük euróban kérdeztem meg, hogy körülbelül mennyit költöttek, ezt pedig az MNB adatai szerint a 2019. július 31. és 2019. augusztus 6. közötti napokra számolt középárfolyamon váltottam át forintra. Naponta átlagosan 103,125 eurót költöttek, ez 326,888 EURHUF középárfolyamon 32 885 Ft (*Ábrajegyzék: 15. ábra*).

A Formula 1-gyel utazó alkalmazottakhoz hasonló paraméterekkel számoltam a szurkolók esetében: a szállásdíj adója 18%, az idegenforgalmi adó 4%. Viszont, mivel a Nagydíjra látogatóktól meg tudtam kérdezni, hogy mennyi a napi költségük, így abból is tudok adóbevételt számolni. Erre a szokásos 27%-os áfakulcsot használom, mivel a legtöbb termékre ezt számítják. A napi költségbe megkértem a válaszadókat, hogy számolják bele az étkezésükre

fordított összeget, viszont azt, hogy ezt éttermekben költötték el vagy egy boltban vettek hozzávalókat és abból főztek, nem tudom, így nem tudok számolni az éttermekben alkalmazott kedvezményes adókulccsal. A magyar és külföldi látogatók megoszlását a Gazsi Júliától (2021) kapott információk alapján 20-80%-ra becsülöm számításaim során.

7. táblázat: A Magyar Nagydíjra érkező szurkolók szállásdíjaiból származó bevételek és adóbevételek

Megnevezés	Külföldi szurkolók	Magyar szurkolók
Becsült létszám	184 000 fő	10 000 fő
Szálláson töltött vendégéjszakák száma	4,1	1,3
Átlagosan választott szállástípus	3 csillagos szálloda	Panzió
3 csillagos szálloda átlagos szállásdíja	19 345 Ft	
Gödöllői járásbeli panzió átlagos szállásdíja	14 156 Ft	
Szállásból származó összbevétel	3 559 480 000 Ft	141 560 000 Ft
Szállásdíj áfatartalma 2019.12.31-ig	18 %	18%
Szállásdíj áfája	640 706 400 Ft	25 480 800 Ft
Idegenforgalmi adó mértéke Budapesten a futamhétvége idején	4% / megkezdett vendégéjszaka	4% / megkezdett vendégéjszaka
Idegenforgalmi adó 6 vendégéjszakára	478 678 870 Ft	6 036 118 Ft
Szállásdíjból származó összes adóbevétel	1 119 385 270 Ft	31 516 918 Ft
Az állam összes adóbevétele a Nagydíjra érkező szurkolók szállásdíjaiból	1 150 902 189 Ft	

(Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Netjogtár, saját felmérés, saját szerkesztés)

A magyar szurkolók létszáma bár nagyjából a teljes látogató szám (230 000 fő) 20%-a, ami 46 000 magyar nézőt jelent, a táblázatban 10 000 fővel számoltam. Ennek oka, hogy a felmérésben a válaszolók 79,7%-a budapesti vagy Mogyoród környékén lakik, így nem kell szállást foglalnia, esetleg meg tud szállni egy barátnál, családtagnál, tehát szintén nem fizet szállásdíjat, vagy csak egy napra szól a jegye, emiatt nincs szüksége szálláshelyre. A körülbelül 46 000 fős magyar nézőcsoport 21,3%-a 9 798 főt jelent, ám úgy véltem, hogy ennél több szurkoló foglalhat szállást, így 10 000 főre kerekítettem.

A 8. táblázatban becslést teszek a szurkolók szállásdíjon kívüli költségeire és az ebből származó adóbevételekre a szokásos, 27%-os általános forgalmi adókulcs alapján. Ezután

összesítem a magyar gazdaságba befolyt összes bevételt és adóbevételt, amely a Formula 1 Magyar Nagydíjához köthető.

8. táblázat: Nem szállásdíjra költött összegek bevételei és adóbevételei

Megnevezés	Külföldi szurkolók	Magyar szurkolók
Becsült létszám	184 000 fő	46 000 fő
Napi átlagos költség	32 885 Ft	12 660 Ft
Vendégéjszakák száma	4,2	1,3
A Nagydíj hétvégéjén való összes átlagos költség	25 413 476 068 Ft	757 068 000 Ft
Összes szállásra költött összeg	3 559 480 000 Ft	141 560 000 Ft
Nem szállásra költött összeg	21 853 996 068 Ft	615 508 000 Ft
Nem szállásra költött összeg általános forgalmi adókulcsa	27%	27%
Nem szállásra költött összeg adója	5 905 329 079 Ft	166 087 160 Ft
Az állam összes adóbevétele a nem szállásra költött összegekből	6 071 516 239 Ft	

(Forrás: Netjogtár, saját felmérés, saját szerkesztés)

9. táblázat: A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsoló gazdasági bevételek és állami adóbevételek

Megnevezés	Külföldi szurkolók	Magyar szurkolók	F1-gyel utazó alkalmazottak
Becsült létszám	184 000 fő	46 000 fő	14 000 fő
Vendégéjszakák száma	4,2	1,3	6
Szállásdíjból származó bevételek	3 559 480 000 Ft	141 560 000 Ft (10 000 főre számolva)	583 266 000 Ft
Szállásdíjból származó bevételek adója (áfa és idegenforgalmi adó együtt)	1 119 385 270 Ft	31 516 918 Ft	219 774 629 Ft
Nem szállásdíjból származó bevételek	21 871 589 180 Ft	615 508 000 Ft	Nem ismert
Nem szállásdíjból származó bevételek adója	5 905 329 079 Ft	166 178 160 Ft	Nem ismert
Az állam összes adóbevétele	7 442 193 056 Ft		
A magyar gazdaságba folyó összes bevétel (az adókat levonva)	19 329 210 124 Ft		

(Forrás: saját felmérés, saját szerkesztés)

A KPMG 2017-es tanulmánya szerint, amelyben a 2014. évi Magyar Nagydíjat vizsgálták, az akkori versenyhétvége GDP-hez való hozzájárulása 17,4 milliárd forint volt. 2019-ben az én számításaim alapján a Nagydíjhoz köthetően a magyar gazdaságba befolyt bevételek összege 19,3 milliárd Ft volt, emellett pedig 7,4 milliárd adóbevétel is származott belőle. A Formula 1-re költött legnagyobb tétel, a jogdíj, tehát itt, a turizmusban és az adóbevételekben látszik megtérülni. A szurkolók és a versenyre érkező alkalmazottak költségeikkel stimulálják a gazdaságot, a tőlük származó bevételek egyrésze is ugyanúgy a munkavállalókhoz jut bérként, részben fejlesztésekre fordítják azokat.

Sokszor tehát kidobott pénznek tűnhet az állam részéről, hogy milliárdokat fordít már magára a megrendezés licenszére, mivel számszerűsítve ritkán látszik a hatása. A turisztika számára egyértelműen nagy hasznot jelent a Formula 1 és a vele járó embertömeg.

III.4. A Magyar Nagydíj közvetítettsége, országimázsra való hatása

Az egyik legnagyobb érv a Magyar Nagydíj mellett mindig is az országimázsra való pozitív hatás volt, illetve, hogy világszerte több millióan nézik a futam közvetítését, ezáltal többen látják és ismerik meg az országot. A Magyarország külső megítélésére gyakorolt hatás a kezdetektől fogva fontos volt, hiszen az első alkalommal, amikor F1-es futamot rendeztek a Hungaroringen, 1986-ban, akkor még a Vasfüggönytől elzárt volt az ország. A kommunista berendezkedésű országokról, bár a 1980-as évekre már lazultak a korábbi orosz elnyomáshoz képest, még mindig negatív véleménnyel voltak a nyugati hatalmak. Részben ezért is kellett valami, ami javít a rólunk alkotott nézeteken, és nyitottabbá teszi az országot nyugat felé. Bernie Ecclestone-t, a sportág akkori tulajdonosát Rohonyi Tamás és Frank Tamás győzték meg, hogy érdemes lenne Magyarországra hozni a versenysorozatot. Eredetileg is tervben volt a kelet-európai, keleti országokban való futamrendezés, viszont elsősorban Jugoszlávia, Kína és a Szovjetunió voltak a lehetséges helyszínek között.

Az összes Formula 1-es futamot több tíz millióan követik globálisan. 2020-ban, a koronavírus miatt megrövidített 17 versenyhétvégés szezonban a legnézettebb futam a magyarországi volt, 103,7 millió nézőt csábított a képernyők elé. Ez 7%-kal magasabb, mint a Hungaroringen rendezett 2019-es futam nézettsége, az általam vizsgált eseményt 96 915 887 fő nézte a televízióban vagy az interneten keresztül. Az átlagos nézőszámot 2019-ben is sikerült meghaladnia a Magyar Nagydíjnak, ami 91,5 millió fő volt.

A Formula 1 versenyek közvetítési jogát az M4 Sport csatorna birtokolja, a magyarországi futam gyártásáért pedig a csatornát tulajdonló Médiaszolgáltatás-támogató és Vagyonkezelő Alap (MTVA) a felelős. A köztévé állami pénzből működik és finanszírozza a szerződéseinek, gyártásainak értékét. Az Alap 2019. évi éves beszámolója szerint „A belső gyártású műsorok dologi költségeinek 51%-át az M4 Sport csatorna viselte. [...] A sport közvetítések gyártási költségein belül legnagyobb részt a Forma-1 Magyar Nagydíj közvetítése teszi ki, mely meghaladja a bruttó 1,5 Mrd forintot.” Mivel a beszámolóban pontos összeget nem találtam, így a továbbiakban számításaim során ezzel a 1,5 milliárd Ft-os költséggel fogok kalkulálni.

Mivel az MTVA közpénzből gazdálkodik, így az államnak nem kell külön fizetnie azért, hogy mutassák, úgymond „reklámozzák” Budapestet a versenyhétvége folyamán. Ezért a főváros megjelenésének értékét a Magyar Nagydíj gyártásának összköltségéből számolom. Ehhez megvizsgáltam, hogy 2019-ben hány perc volt a televízióba kerülő szabadedzések, időmérő edzés és futam összes ideje, illetve ebből mennyi ideig mutatják Budapestet. Ez alapján

ki tudtam számolni, hogy mennyi egy percnyi vagy másodpercnyi adás értéke, amelyből adódik, hogy mennyit fordítanak Budapest bemutatására az egyes edzések vagy a futam előtt.

10. táblázat: Budapest megjelenésének értéke a Formula 1-es műsorokban

Megnevezés	2019-es tény- vagy mért adat
A Formula 1 Magyar Nagydíjának gyártási költsége	1 500 000 000 Ft
A Formula 1-es műsorok összideje	485 perc = 29 100 másodperc
Budapest megjelenésének összideje a Formula 1-es műsorokban	72 másodperc
Egy másodpercnyi adás értéke	51 546 Ft
Budapest megjelenésének értéke	3 711 340 Ft
Budapest futam előtti megjelenésének értéke	876 282 Ft

(Forrás: MTVA, saját szerkesztés)

A 10. táblázatban kiszámoltam a megjelenés értékét, nemcsak összes megjelenési időre, hanem külön a futam előtti időre is. Ennek oka, hogy ismert a 2020-as nézőszám, illetve a 2019-hez képesti növekedés, amiből már fentebb kiszámoltam, hogy 96 915 887-en nézték a futamot. Ezen adatokból megállapítható, hogy mennyibe került egy ember elérése, mennyibe került, hogy egy néző lássa Budapestet. Ennek eredménye, hogy fejenként 0,009 forint költség jut egy nézőre.

A Formula 1-gyel érkezett a Formula 2 és 3 is az augusztus 2-4-i hétvégére. Ezeknek a közvetítését nem az MTVA gyártja, ez a Sky Sports UK csatorna, vagy annak jogtulajdonosának felelőssége. Ezeket az anyagokat is átnéztem. Az F2 teljes közvetítésében (szabadedzés, időmérő edzés, főfutam, sprint futam) mindössze 14 másodpercnyi képsort mutattak a Lánchídról és a Budavári Palotáról. Az F3-as közvetítésekből csak az időmérő edzést, a főfutamot, illetve a sprint futamot találtam meg, ezekben nem találtam felvételeket a fővárosról. Az MTVA Általános közzétételi listáján fellelhetők az 5 millió forint értéket meghaladó szerződések adatai, így megtalálható, hogy ezeknek a versenysorozatoknak a közvetítési jogdíja a 2018-2019-es évekre 54 208 000 Ft volt. (A szerződések listájában GP2 és GP3 néven találhatóak meg a szériák, illetve jelölik, hogy jogutódokra vonatkozik a szerződés. Ennek oka, hogy 2018-ban még GP2 és GP3 volt a sorozat neve, az GP2 alakult át FIA Formula 2 sorozattá, a GP3 pedig egybeolvadt a Formula-3 Európa-bajnoksággal, így jött létre az FIA Formula 3.)

Ebben a két évben 24 GP2/F2-es és 17 GP3/F3-as versenyhétvége volt. Ez azt jelenti, hogy a hétvégre leosztott közvetítési díj 1 322 146 Ft/széria. A két sorozat együtt vett közvetítési idejét 447 percnak számoltam (az F3 szabadedzését, amelyet nem találtam, ugyanolyan idejűnek becsültem, mint az F2-es szabadedzést, hiszen a két sorozat versenyformátuma megegyezik). Így az egy perce jutó érték 5 916 Ft, a másodpercre jutó pedig 98,6 Ft. Ezáltal a főváros 14 perces megjelenésének értéke 1 380 Ft. A betétszériák esetében nem találtam információt arról, hogy hányan nézték ezeket a futamokat, így nem lehet kiszámolni, hogy mennyi az értéke egy ember elérésének. Ez a 14 másodperces megjelenés ráadásul az F2-es szabadedzés előtt került adásba. Általánosságban elmondható, hogy a szabadedzéseket nézik legkevésbé, hiszen ezeknek nincsen tétje, a pilóták számára ez tényleg csak edzés, hogy megszokják a pályát, és tudják mit hogyan érdemes csinálniuk. Ez a F1-ben is így van, a junior sorozatokat pedig csak a száguldo cirkuszt követők egy része nézi.

Az F1 közvetítésében a légi felvételek mellett különböző információkat is osztanak meg Magyarországról és Budapestről, így például, hogy a főváros 1873-ban jött létre Buda, Pest és Óbuda egyesülésével, vagy hogy kiváló borvidékei vannak az országnak. Ezzel is próbálják a világ távolabbi tájain élő nézőkkel megismertetni hazánkat. Ezeket az információkat kiírják a közvetítésben, a kommentátorok pedig felolvassák, de emellett a Sky Sports UK adásában említést tettek a főváros gyönyörű építészetéről is.

Mindezeket figyelembe véve tehát úgy vélem, hogy a Formula 1 pozitív hatással van a Magyarországról kialakított képre és mivel a Nagydíj nézőszáma az utóbbi években folyamatosan 100 millió fő körül mozog, így sok emberhez elég kis országunk híre, akik potenciális turisták lehetnek a jövőben.

IV. Összegzés

A 11. táblázatban az eddigiekben számolt költségeket és bevételeket fogom összevetni egymással, hogy kiderüljön, hogy a Formula 1 Magyar Nagydíjának hatása összességében pozitív vagy negatív az országra és annak gazdaságára, társadalmára nézve.

11. táblázat: A Magyar Nagydíj összhatása az Magyarországra

Megnevezés	2019. tény- vagy számolt adat
A Hungaroring Sport Zrt. 2019. évi bevétele (+)	5 743 165 000 Ft
A Hungaroring Sport Zrt. 2019. évi kiemelt rendezvényekhez kötődő költségei (-)	5 077 059 000 Ft
Állami támogatás összege (-)	14 779 900 000 Ft
<i>Ebből: a 2019. Formula 1-es jogdíj összege</i>	<i>12 178 570 233 Ft</i>
A versenyhétvégéhez köthető forgalmi torlódások társadalmi költségei (-)	5 100 000 Ft
A futamhoz köthető zajterhelés társadalmi költsége (-)	3 360 560 Ft
A versenyhétvége által generált turisztikai bevételek (+)	19 329 210 124 Ft
A versenyhétvége által generált turisztikai bevételekből származó állami adóbevételek (+)	7 442 193 056 Ft
A Formula 1 Magyar Nagydíjának gyártási költsége (-)	1 500 000 000 Ft
Budapest megjelenésének az értéke a Formula 1-es (illetve F2-es és F3-as) közvetítésekben (+)	3 711 340 Ft
A Formula 1 Magyar Nagydíjának a magyar gazdaságra és társadalomra gyakorolt hatásának összértéke (az Állami támogatásból csak a jogdíj értékével számolva)	13 754 189 727 Ft
Tisztán gazdaságra gyakorolt hatás (az Állami támogatásból csak a jogdíj összegével számolva és a társadalmi költségek elhagyásával)	13 762 650 287 Ft
A Formula 1 Magyar Nagydíjának a magyar gazdaságra és társadalomra gyakorolt hatásának összértéke (a teljes Állami támogatással számolva)	11 152 859 960 Ft
Tisztán gazdaságra gyakorolt hatás (teljes állami támogatással számolva és a társadalmi költségek elhagyásával)	11 161 320 520 Ft

(Forrás: T13098. számú Törvényjavaslat, saját szerkesztés)

Ez az összesített eredmény együtt nem látszik sehol, hiszen nem egy helyen jelenik meg az összes költség és az összes bevétel. A legnagyobb kiadás az államnál látszik a jogdíj miatt, a legnagyobb bevétel pedig a turisztikában jelentkezik. A médiahatásnak bár van értéke, de ennek a további évekre is lehet befolyása, hiszen a futamközvetítésben több 10 millióan látják az országot, és ellátogathatnak ide, akár a Nagydíjra, akár csak nyaralás céljából. A kérdőívemre, amelyben a külföldről érkező nézőket kérdeztem, érkezett kitöltés olyan versenyhétvégére utazó nézőtől is, aki Ecuadorból jött, de érkezett válasz Fülöp-szigetéről és Kanadából származó szurkolótól is.

Annak ellenére, hogy igen költséges megrendezni a nagydíjat, aminek egyik oka a növekvő jogdíj, viszont a 2019-es adatok szerint megtérülő befektetésnek látszik. Emellett a pilóták is szeretik, mind a mogyoródi pályát, mind pedig a fővárost. Ez is nagy vonzerő lehet, hiszen ezeket a versenyzőket sokan példaképnek tekintik, a példaképeket pedig sokan követik, tehát ez is ösztönző lehet egyesek számára.

Az elkövetkezendő években többet fordít majd az állam a Hungaroringre, hiszen a jelenlegi szerződés 2027-ig él, a hosszabbítás feltétele pedig a pálya és létesítményeinek teljeskörű felújítása. Ehhez a tervezési szakasz már elkezdődött, a kivitelezést viszont nem kapkodva szeretnék elvégezni 2027-re, így folyamatosan haladni terveznek ezzel az évek során, hogy készen legyen minden a szerződéshosszabbítás idejére. Remélhetőleg a bevételek is nőni fognak, hiszen a 2020-as évben nem vehettek részt nézők a Nagydíjon, ez talán növeli majd a szurkolókban a kedvet, hogy ellátogassanak a Hungaroringen rendezett futamra. Ez persze nem biztos, hiszen a koronavírus sokak anyagi helyzetét gyengítette, így az is előfordulhat, hogy emiatt kedvesebben tudnak majd jegyeket vásárolni a futamokra.

A jövőben ráadásul úgy látszik, hogy a nézőknek döntenie kell, hogy motoros vagy autós nemzet a magyar, hiszen 2023-tól a tervek szerint a MotoGP sorozat is hazánkba látogat majd. Ennek helyszíne nem a Hungaroring lesz, hiszen az a pálya kifejezetten autóversenyekre lett kialakítva, a bukóterek nem motorversenyzésre alkalmasak. Ezért külön pályát építenek Hajdúnánás külterületén, ezzel is megpróbálva fellendíteni Kelet-Magyarország gazdaságát és turizmusát. Az állam tehát rendkívül sokat fektet az autó- és motorsport hazai fejlesztésébe, céljaik közé tartozik az is, hogy pár éven belül magyar autóversenyző és motorversenyző is szerepeljen nagyobb kategóriákban. Az autó- és motorsport jövője tehát biztosnak tűnik Magyarországon.

A dolgozatomban egy évre próbáltam megbecsülni, kiszámítani, hogy milyen költségek és bevételek köthetők a Formula 1 Magyar Nagydíjához. Célom az volt, hogy a lehető legteljesebben felmérjem, hogy milyen hatásokkal jár egy ilyen megasportesemény, illetve, hogy ezeket a hatásokat számszerűsítsem. A tételkérdésem az volt, hogy megéri-e Magyarországnak megrendeznie a Formula 1 Magyar Nagydíját a 2019-es adatok alapján, a válaszom pedig erre, hogy a számaim szerint igen. Összevetve az összes kiadást és bevételt, a turizmusba beáramló hatalmas többletérték miatt pozitív eredményt kapunk. Egy olyan egyedi évben, mint amilyen 2020 volt, nem térül meg valószínűleg a nagydíj. Ennek oka, hogy a turizmus adja vissza a gazdaságnak a jogdíj összegét, sőt még ennél többet is, illetve a Hungaroring Sport Zrt. a jegyár-bevételekből gazdálkodik a rendezvény megszervezésekor. A tavalyi évben a szállodák még a futamra munkavállalóként érkezőkből sem tudtak profitálni, hiszen egyrészt a jelen dolgozatban becsült létszámnak (14 000 fő) maximum a fele érkezett, másrészt pedig ők sem szállodákban szálltak meg a versenyhétvége idején, hanem a Hungaroring területén a motorhome-jaikban, illetve „konténerlakásokban” töltötték a napokat.

Amennyiben idén sikerül az egészségügyi helyzetnek normalizálódnia, és olyan évünk, illetve Nagydíjunk lehet, mint amilyen 2 éve is volt, akkor valószínűleg meg fog térülni az is. Hosszú távon ez már egyáltalán nem biztos, hiszen bár az új megállapodás szerint az eddigi 5% helyett csak 4%-kal növekszik majd a jogdíj összege 2027-ig, mégis ez konstans drágulást jelent még az árfolyamkockázat nélkül is, ami még inkább emelheti az állam kiadását. Ezen biztos tényezők mellett azért nem biztosítható az, hogy a magyar gazdaság pozitív eredményt könyvelhessen el, mert a turizmus bevétele nem fix. Bármikor bekövetkezhet egy olyan visszaesés a nézőszámban, mint amilyen 2014-ben volt tapasztalható (a 2013-as 247 000 fő nézőszám 2014-re 169 000 főre csökkent). Egy ilyen negatív változás a rendezvény finanszírozására, a szállodák bevételeire és az ebből származó állami adóbevételekre is hatással van.

2027-ig az elsődleges cél, hogy a növekvő jogdíj, illetve a pálya felújításának költségei mellett is (közel) tartható legyen a Nagydíj megrendezésének megtérülése, ezek után pedig egy kedvezőbb megállapodásban való megegyezés a jogtulajdonossal. Remélhetőleg a MotoGP is pozitív gazdasági hatásokat idéz majd elő, és fellendíti Kelet-Magyarország turisztikáját, illetve munkaerőpiacát, és a Magyarország az autó-és motorsport egyik alapvető helyszínévé válhat.

Hivatkozásjegyzék

András Krisztina (2003/a): A sport és az üzlet kapcsolata – elméleti alapok, Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem, Vállalatgazdaságtan Tanszék, 34. sz. Műhelytanulmány, HU ISSN 1786-3031, <http://edok.lib.uni-corvinus.hu/61/1/Andr%C3%A1s34.pdf> (letöltés ideje: 2021.02.20)

András Krisztina (2003/b): Business elements in sport, on the example of football. Doctoral thesis. Budapest: BKÁE, http://phd.lib.uni-corvinus.hu/150/2/andras_krisztina_en.pdf (letöltés ideje: 2021.02.20)

András Krisztina (2004): A hivatásos sport piacai (Markets of professional sport), Vezetéstudomány XXXV. 40-57.

András Krisztina – Kozma Miklós (2014): A nagy nemzetközi sportesemények gazdasági hatásai, http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/2390/1/Andras_Kozma_2014.pdf (letöltés ideje: 2021.02.20)

Budapest Főváros Közgyűlésének 31/1994. (VI.10) sz. önkormányzati rendelete az idegenforgalmi adóról (időállapot: 2018.01.01 – 2019.12.31), <https://net.jogtar.hu/rendelet?council=fovaros&docid=99400031.FOV×hift=20180101> (letöltés ideje: 2021.04.03)

Economists at large (2013): Blowout! A cost benefit analysis of the Australian Grand Prix, <https://www.ecolarge.com/wp-content/uploads/2013/03/Blowout-A-cost-benefit-analysis-of-the-Australian-Grand-Prix-Ecolarge-Final.pdf> (letöltés ideje: 2021.02.22)

Formula 1 (2021): Formula 1 announces TV and Digital audience figures for 2020, <https://www.formula1.com/en/latest/article.formula-1-announces-tv-and-digital-audience-figures-for-2020.3sbRmZm4u5Jf8pagvPoPUQ.html> (letöltés ideje: 2021.03.10)

Formula 1 (2019): Grand Prix attendance surpasses 4 million in 2019, <https://www.formula1.com/en/latest/article.grand-prix-attendance-surpasses-4-million-in-2019.61fEHE3wb7Wl8tHfP8cBTd.html> (letöltés ideje: 2021.03.10)

Formula 1 (2019): F1 Sustainability Strategy, <https://corp.formula1.com/wp-content/uploads/2019/11/Environmental-sustainability-Corp-website-vFINAL.pdf> (letöltés ideje: 2021. 03.20)

Gazsi Júlia (2021): Interjú a Hungaroring Sport Zrt. alelnökével, kivonat az Interjúmellékletben (2021.03.01)

Hungaroring Sport Zrt. (2020): Éves beszámoló 2019. december 31.
<https://hungaroring.hu/kozerdek/besz/2019.pdf> (letöltés ideje: 2021.02.20)

HVG (2015): Tulajdonosváltás a Forma-1-ben,
<https://hvg.hu/gazdasag/200548HVGFriss117> (letöltés ideje: 2021.03.10)

Kerepes Város Önkormányzata (2019): Épül a zajvédőfal Kerepes határában!
<https://www.kerepes.hu/%C3%A9p%C3%BCI-zajv%C3%A9d%C5%91fal-kerepes-hat%C3%A1r%C3%A1ban> (letöltés ideje: 2021.03.20)

Központi Statisztika Hivatal (2021): A lakónépesség nem szerint, január 1. (2001-),
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wdsd003c.html (letöltés ideje: 2021.03.08)

Központi Statisztikai Hivatal (2021): A teljes munkaidőben alkalmazásban állók kedvezmények nélküli nettó átlagkeresete a munkáltató székhelyének elhelyezkedése szerint,
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_qli030b.html (letöltés ideje: 2021.03.16)

Központi Statisztikai Hivatal (2021): Közúti gépjármű állomány, december 31. (2000-),
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006c.html (letöltés ideje: 2021.03.14)

Központi Statisztikai Hivatal (2021): Ingatlan.com lakbérindex, 2021. január,
http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/lakberindex_szamitas/2101/index.html#stagnltakazalbrletrakazvelshnapjban (táblamelléklet letöltésének ideje: 2021.04.02)

Központi Statisztikai Hivatal (2021): Tájékoztatósi adatbázis – Szálláshely-szolgáltatás: Kereskedelmi szálláshelyek bevételei, <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/index.jsp> (letöltés ideje: 2021.04.02)

KPMG Tanácsadó Kft. (2017): FINA 2017 Budapest Vizes Világbajnokság – Előzetes gazdasági hatáselemzés,
<https://kimittud.atlatszo.hu/request/9588/response/14375/attach/4/KPMG%20FINA%202017%20Budapest%20El%20zetes%20gazdas%20gi%20hat%20selemz%20s%202017%20j%20ni u....pdf> (letöltés ideje: 2021.03.10)

Dr. Kovács Árpád: Interjú a Költségvetési Tanács elnökével, aki részt vett a Hungaroring elkészületeiben, helykijelölő tanulmányokat készített a projekthez (2021.03.01)

Lasztovica Dóra – Béki Piroska (2016) A sport és a turizmus kapcsolata, a sportturizmus fogalmi rendszere, http://real.mtak.hu/40228/1/04_Lasztovicza.pdf (letöltés ideje: 2021.03.01)

Magyar Közlöny (2015): 2015. évi 187. szám – 2015. december 2., szerda, <http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/mk15187.pdf> (letöltés ideje: 2020.03.06)

Magyar Közlöny (2020): 2020. évi 171. szám – 2020. július 15., szerda, <https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/900b2e948473da2e45775466440cfe2109a53292/megtekintes> (letöltés ideje: 2021.03.28)

Magyar Nemzeti Bank: Árfolyamok lekérdezése, <https://www.mnb.hu/arfolyam-lekerdezes> (letöltés ideje: 2021.02.20 – 2021.04.07)

Magyarország Kormánya (2020): T13098. számú Törvényjavaslat a Magyarország 2019. évi központi költségvetéséről szóló 2018. évi L. törvény végrehajtásáról – XVII. Fejezeti kötet: Innovációs és Technológiai Minisztérium, <https://www.parlament.hu/irom41/13098/adatok/fejezetek/17.pdf> (letöltés ideje: 2021.03.20)

Médiaszolgáltatás-támogató és Vagyonkezelő Alap (2020): 2019- évi beszámoló, https://mtva.hu/wp-content/uploads/sites/17/2020/05/2019_evi_beszamolo_k%C3%B6zz%C3%A9t%C3%A9tel.pdf (letöltés ideje: 2021.04.05)

Médiaszolgáltatás-támogató és Vagyonkezelő Alap (2020): Az MTVA 5 millió forintot meghaladó szerződésai egy szerkezetbe foglalva két részre tagoltan I. RÉSZ, https://mtva.hu/wp-content/uploads/sites/17/2020/11/2020_j%C3%BAnius_MTVA_5-millio-feletti-szerzodesek_egyseges-szerkezetben_1_resz.pdf (letöltés ideje: 2021.04.05)

Médiaszolgáltatás-támogató és Vagyonkezelő Alap (2020): Az MTVA 5 millió forintot meghaladó szerződésai egy szerkezetbe foglalva két részre tagoltan II. RÉSZ, https://mtva.hu/wp-content/uploads/sites/17/2020/11/2020_j%C3%BAnius_MTVA_5-millio-feletti-szerzodesek_egyseges-szerkezetben_2_resz.pdf (letöltés ideje: 2021.04.05)

Molnár Csilla – Remenyik Bulcsú (2019): A megasportesemények turisztikai hatásai, Magyarországon <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2019/03/ts590303.pdf> (letöltés ideje: 2021.03.01)

Motorsport.com (2016): Analysis: F1's 2016 cars are louder, but you will struggle to know, <https://www.motorsport.com/f1/news/analysis-f1-s-2016-cars-are-louder-but-you-will-struggle-to-know-676431/676431/> (letöltés ideje: 2021.03.20)

27/2008. (XII. 3.) Környezetvédelmi és Vízügyi Miniszter – Egészségügyi Miniszter együttes rendelet a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról,

Hatálybalépés:

2019.VII.17.

<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A0800027.KVV&targetdate=&printTitle=> (letöltés ideje: 2021.03.20)

Németh Tamás (2014): A Hungaroring működésének hatása Kerepes és Mogyoród településfejlődésére, http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/szakdolg/2016-bsc/nemeth_tamas.pdf (letöltés ideje: 2021.03.14)

Nemzeti Adó- és Vámhivatal (2019): A kereskedelmi-szálláshely szolgáltatás általános forgalmi adómértéke 2020.január 1-jétől 5 százalékra csökken, valamint e szolgáltatás után turizmusfejlesztési hozzájárulás fizetési kötelezettség keletkezik, https://nav.gov.hu/nav/ado/afa/A_kereskedelmi_szalla20191223.html (letöltés ideje: 2021.04.03)

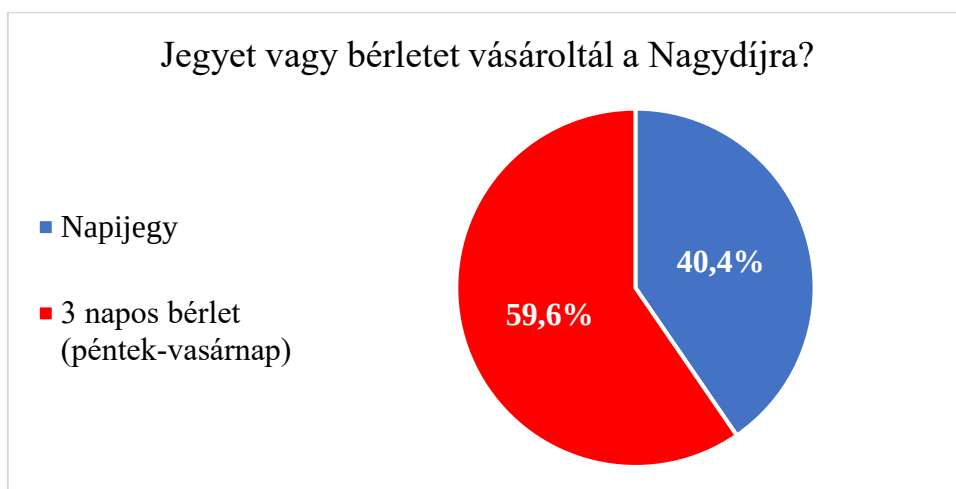
Remenyik Bulcsú – Molnár Csilla (2017): The role of the Formula 1 Grand Prix in Hungary's tourism, <http://publikaciotar.repozitorium.uni-bge.hu/1097/1/Remenyik-Molnar.pdf> (letöltés ideje: 2021.03.08)

Rendőrség (2019): Formula 1 Magyar Nagydíj, <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/formula-1-hungaroring/formula-1-magyar-nagydi-2019> (letöltés ideje: 2021.03.14)

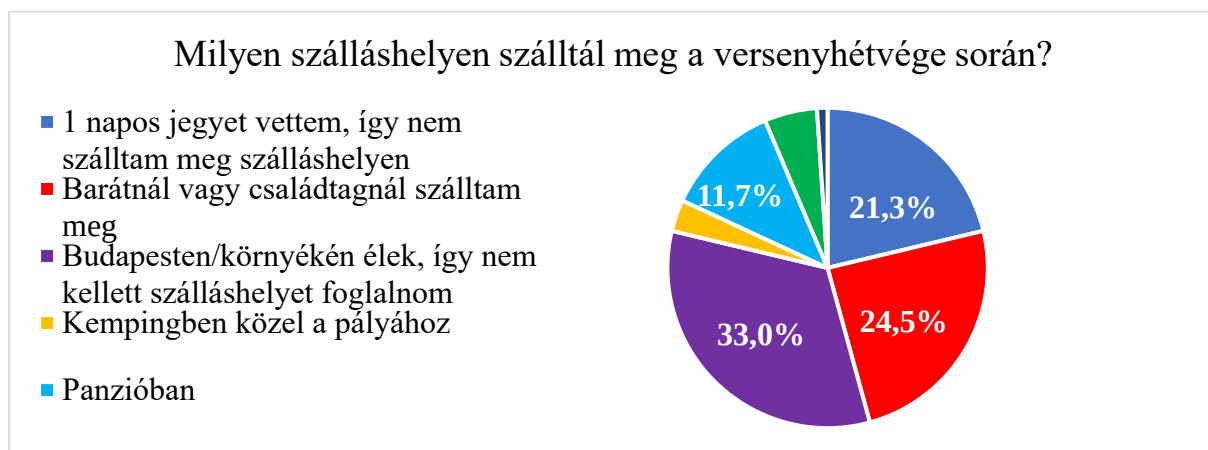
Verebélyi Anett – Bagdi Róbert (2012): Passzív sportturizmus – A Forma-1 turisztikai szerepe Magyarországon, http://epa.oszk.hu/02400/02498/00004/pdf/EPA02498_acta_carolus_robertus_2012_2_125-132.pdf (letöltés ideje: 2021.02.20)

Vörös Tünde (2018): Módszertani kihívások a költség-haszon elemzésben, https://www.penzugyiszemle.hu/documents/vorost-2018-3-mpdf_20181012160306_66.pdf (letöltés ideje: 2021.03.01)

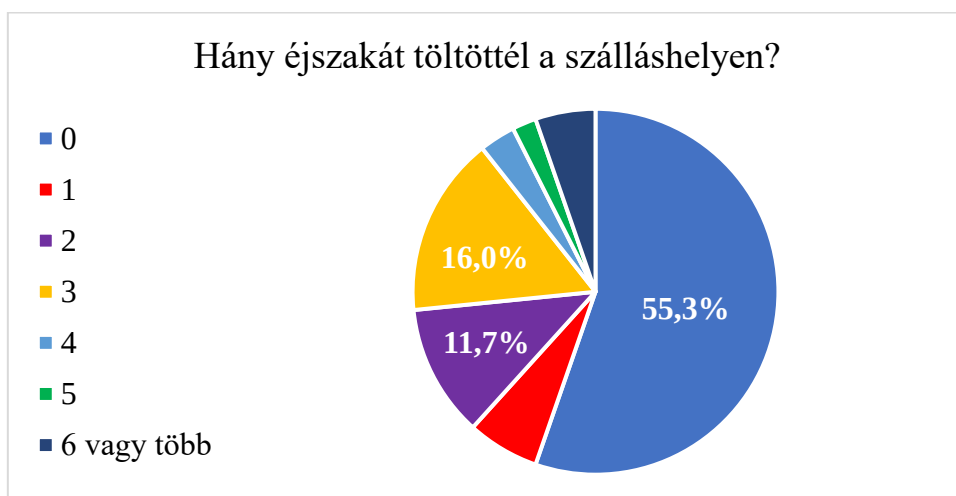
Ábrajegyzék



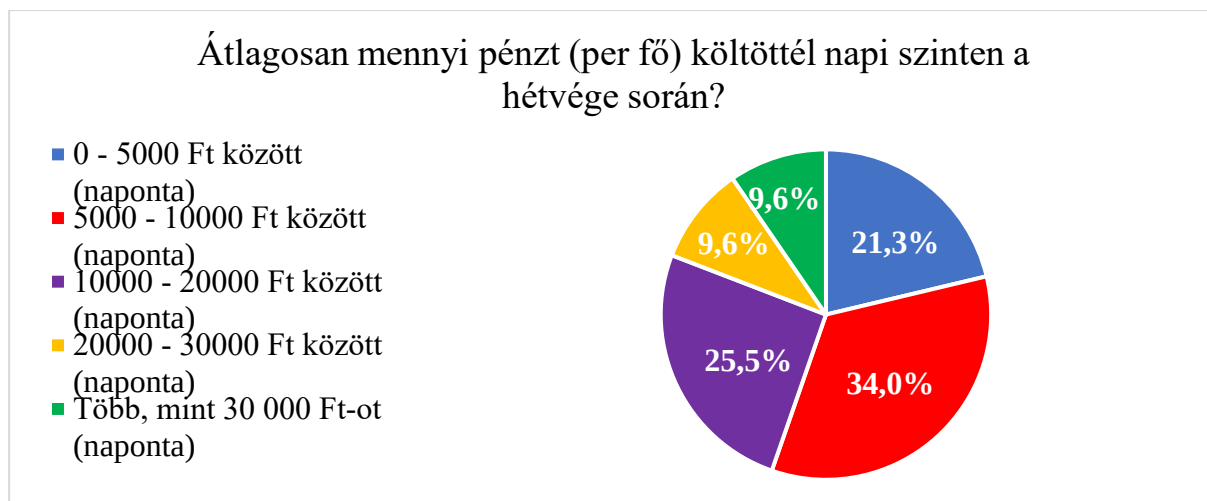
1. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), jegytípusok



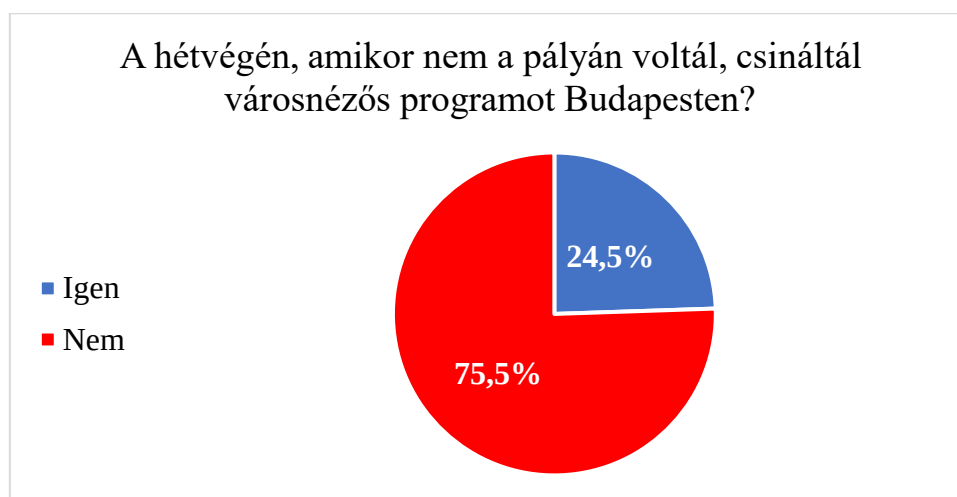
2. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), szállástípusok



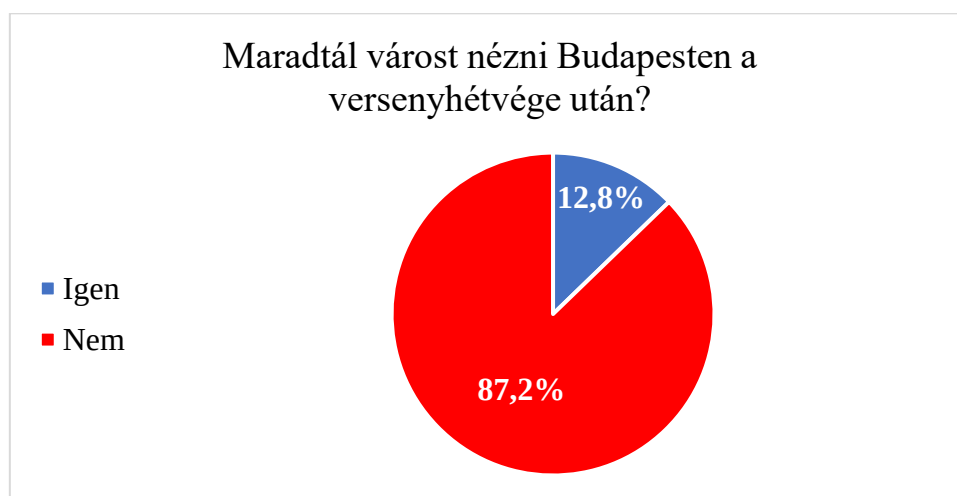
3. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), vendégéjszakák



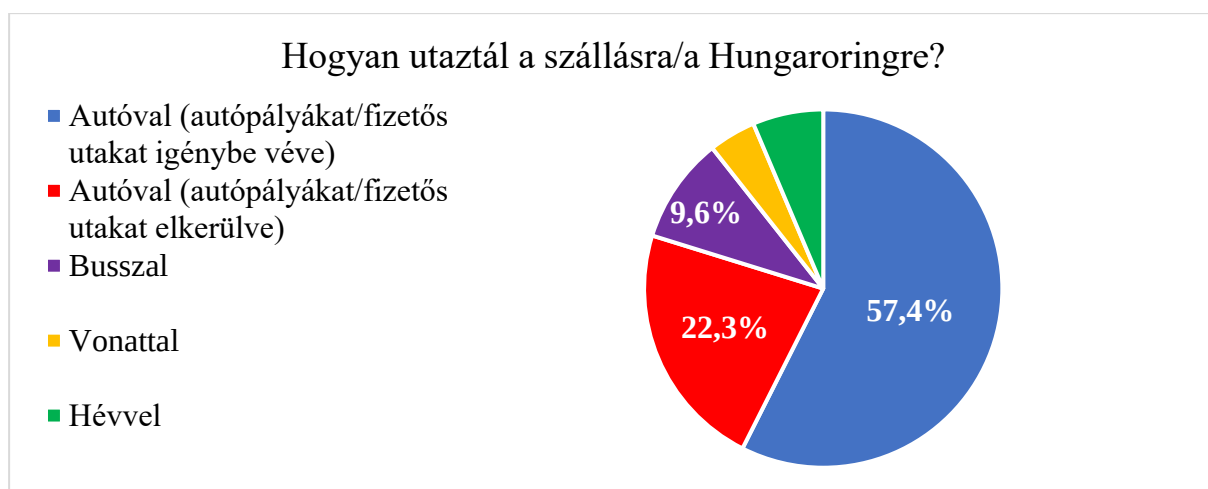
4. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), átlagos napi költség



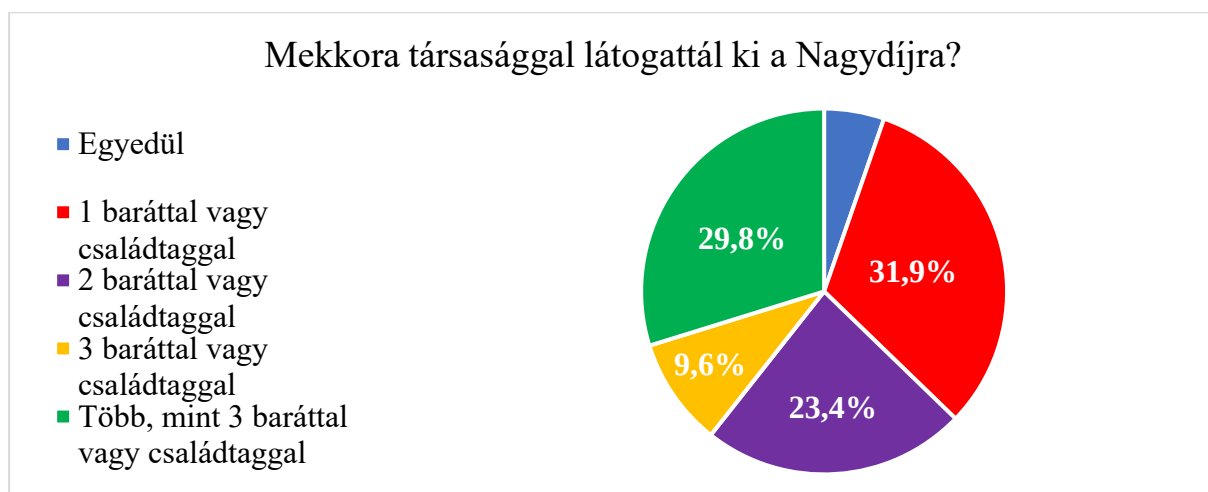
5. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), városnézés a hétvégén



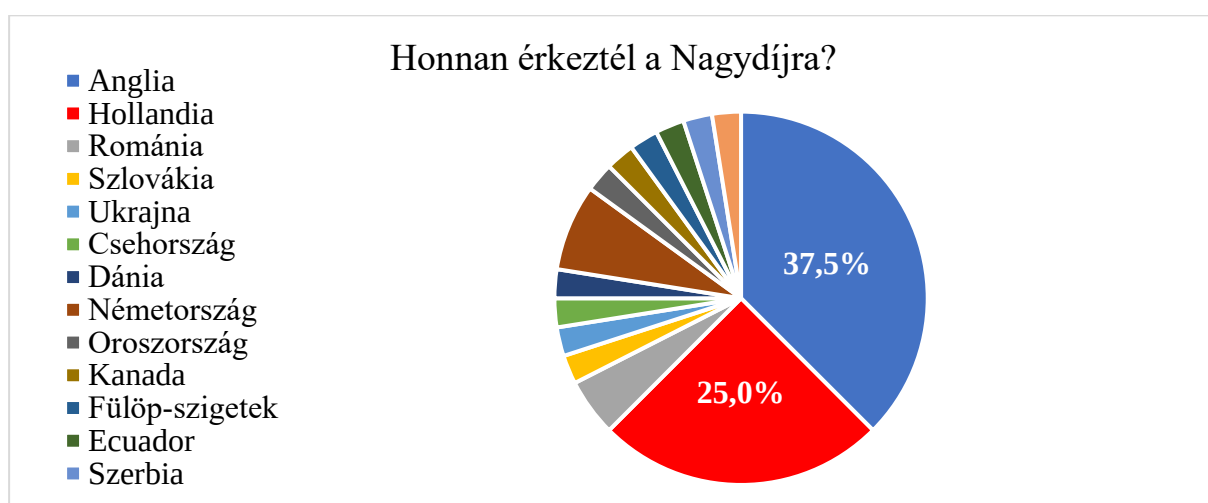
6. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), városnézés a hétvége után



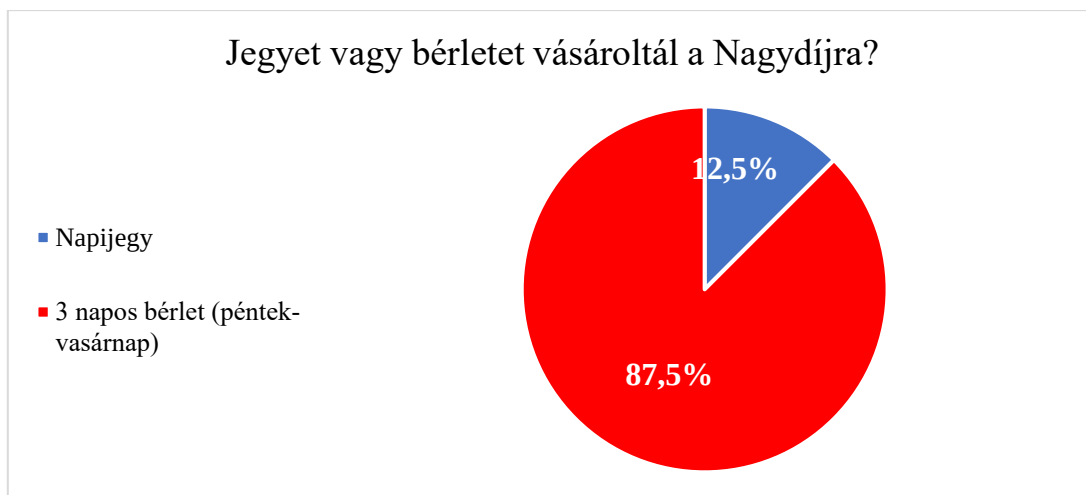
7. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), utazás módja



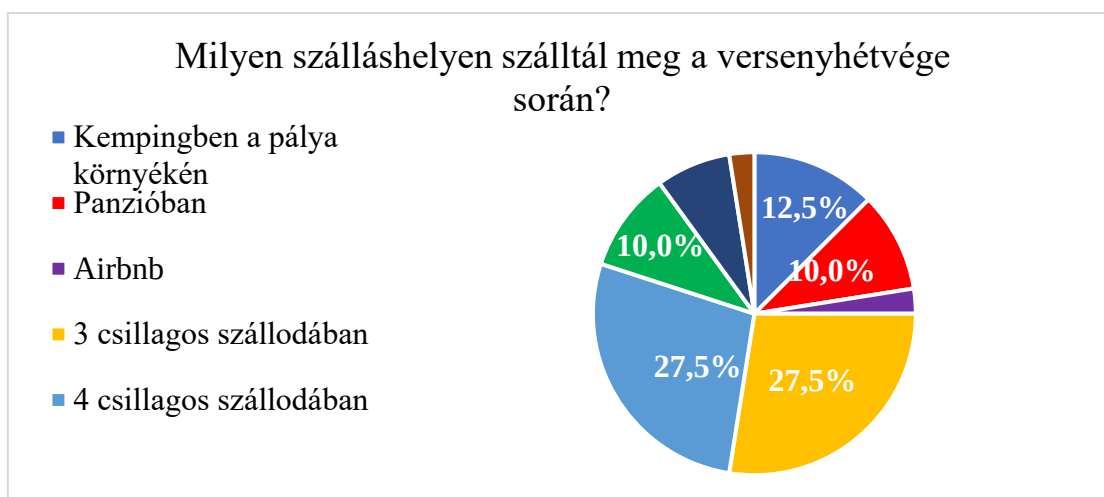
8. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (magyar nyelven), társaság



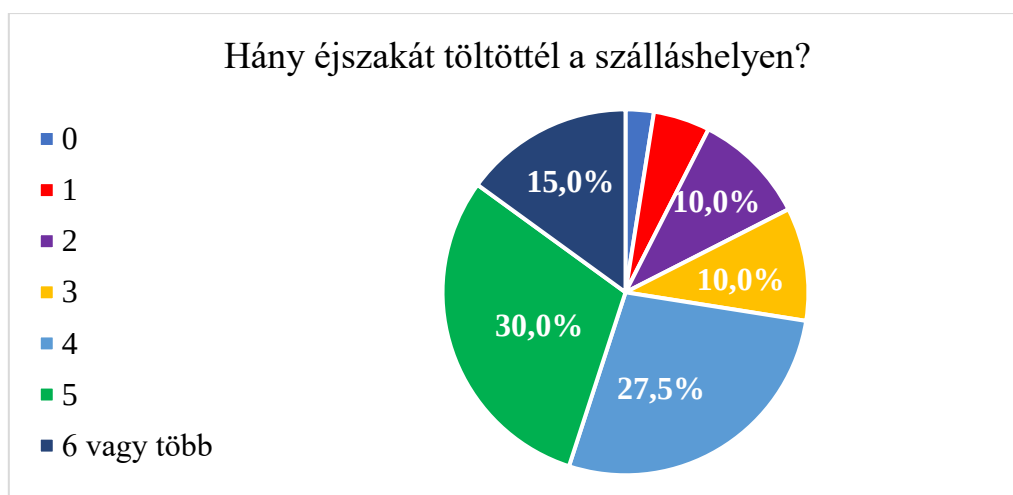
9. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), válaszadók országa



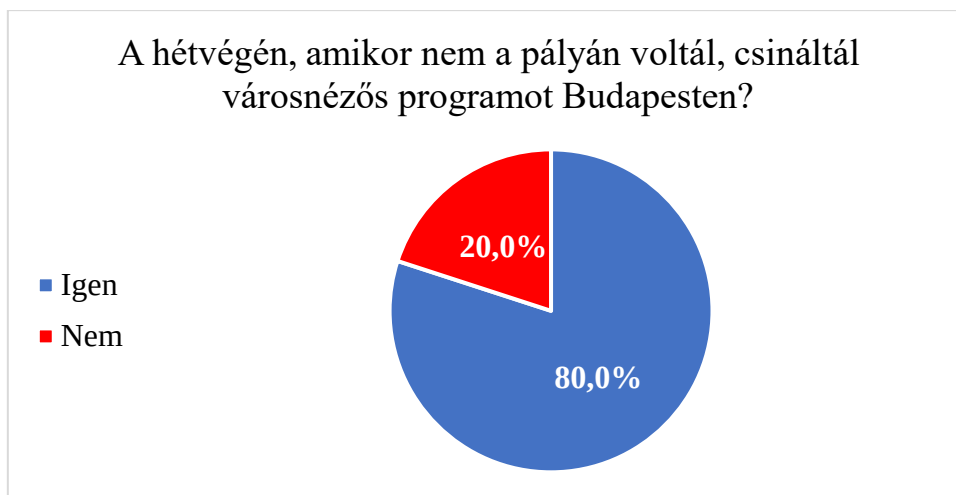
10. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), jegytípusok



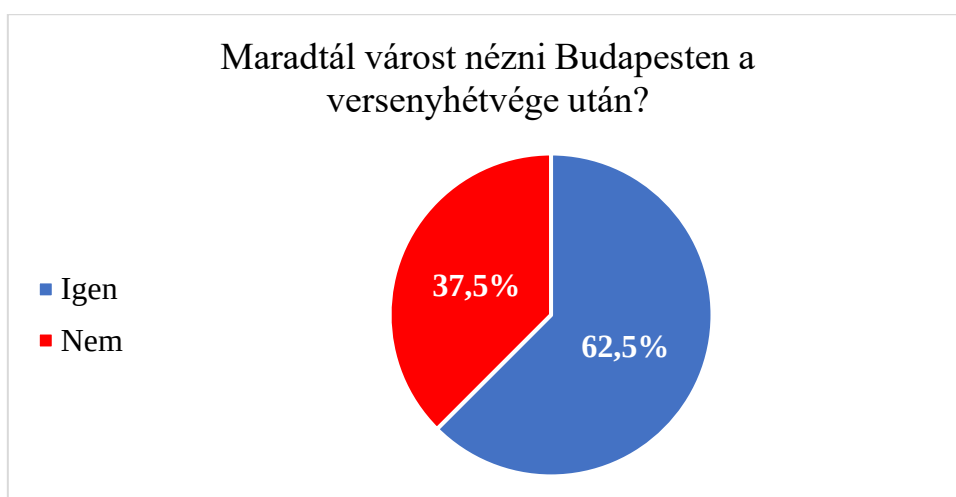
11. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), szállástípus



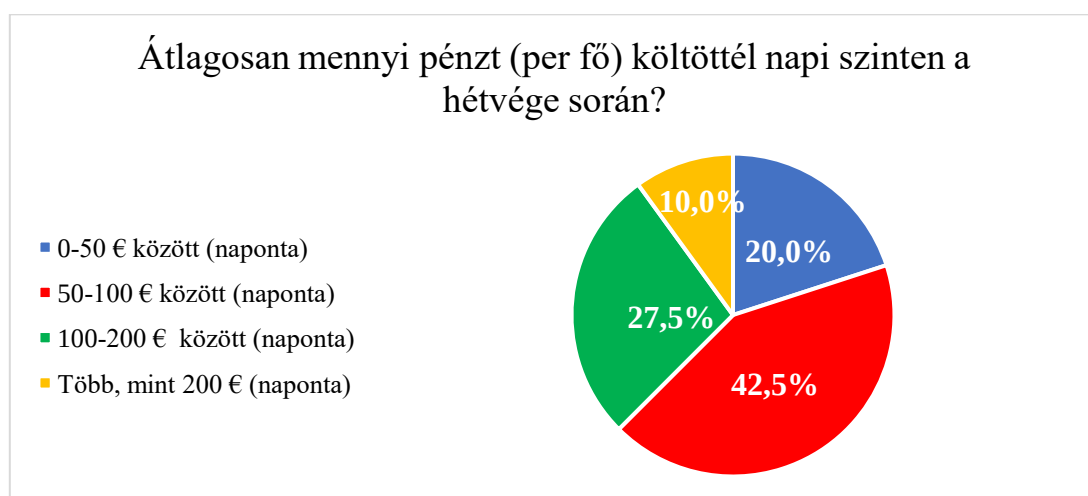
12. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), vendégéjszakák



13. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), városnézés a hétvégén



14. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), városnézés a hétvége után



15. ábra: Kérdőíves kutatás - F1 Magyar Nagydíj látogatói kérdőív (angol nyelven), átlagos napi költség

Táblázatjegyzék

1. táblázat: A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsolódó költségek	18
2. táblázat: Az esetleges forgalomtorlódásból, -változásból adódó elveszett lehetőségköltség	22
3. táblázat: Zajkibocsátás határértéke az adott területre <i>(saját szerkesztés a 27/2008. (XII. 3.) rendelet alapján)</i>	23
4. táblázat: Felmentett napokra meghatározott zajkibocsátási határértékek <i>(saját szerkesztés a 27/2008. (XII. 3.) rendelet alapján)</i>	23
5. táblázat: A zajszenyezés becsült társadalmi költsége	26
6. táblázat: A Formula 1 versenysorozattal érkező alkalmazottak szállásából származó bevételek és adóbevételek	31
7. táblázat: A Magyar Nagydíjra érkező szurkolók szállásdíjaiból származó bevételek és adóbevételek.....	34
8. táblázat: Nem szállásdíjra költött összegek bevételei és adóbevételei.....	35
9. táblázat: A Formula 1 Magyar Nagydíjához kapcsoló gazdasági bevételek és állami adóbevételek.....	36
10. táblázat: Budapest megjelenésének értéke a Formula 1-es műsorokban	38
11. táblázat: A Magyar Nagydíj összhatása az Magyarországra.....	40

Interjúmelléklet

Az alábbiakban a Gazsi Júliával, a Hungaroring Sport Zrt. alelnökével készített interjú szöveges kivonata olvasható. A Dr. Kovács Árpáddal készült interjút telefonon tudtuk lebonyolítani, így arról csak vázlat készült, az abban lévő információk a dolgozatban megtalálhatók.

Vannak olyan kérdések, amelyekre Júlia nem tud egyértelmű választ adni, arra csak összefoglalóan tud információkat válaszolni, hiszen a Hungaroring Sport Zrt-t és munkavállalóit kötik a jogszabályok, illetve a nemzetközi szerződések, amelyek üzleti titkot képeznek. Ezeket még titkosított dolgozatban sem lehetne felhasználni.

Az interjú

A Hungaroring beszámolójában lévő összegeket le lehet szűrni csak a Formula 1-es nagydíjhoz kötődő összegekre?

A beszámolóban vannak pályahasznosítási, illetve kiemelt rendezvényekhez kapcsolódó tételek. Ezeket így külön, gyűjtőszóval lehet hívni. Van természetesen külön Formula 1-es belső táblázatunk, de ezeket a beszámolóban csak összesítve közöljük.

A jogdíjat teljes mértékben az állam fizeti?

Támogatási szerződésként kapjuk ezt meg az ITM-től, emiatt ez is gyűjtőszóval kerül megnevezésre, hiszen több versenysorozat jogdíja is beletartozik ebbe az összegbe. Van egy Kormányhatározat (1398/2020. Korm.határozat) a jogdíj fizetésére vonatkozóan, és ebben a határozatban a Magyar Állam vállalja, hogy ezt minden évben megfizeti. Jelen esetben 2027-ig van aláírt megállapodásunk a jogtulajdonossal, és 2027 utolsó futamáig azt vállalta az állam, hogy a mindenkori jogdíjat megfizeti.

A Hungaroring az ITM-től devizában devizaszámlára kapja a jogdíj összegét? Illetve mikor történik meg ez az átutalás vagy 2019-ben mikor történt meg?

Magyarország Kormányának a Formula 1 Világbajnokság Magyar Nagydíjra vonatkozó Kormányhatározata alapján kerül az adott évi központi költségvetésbe betervezésre a jogdíj összege, amelyről miniszteri kötelezettségvállalási nyilatkozat készül a jogtulajdonos számára. A Hungaroring Sport Zrt. az ITM-el megkötött támogatási szerződése határozza meg, hogy milyen pénznemben történik a jogdíj forrásának biztosítása. Ez a jogdíj eredeti pénzneme (USD), illetve HUF-ban is lehetséges, amely esetben a Társaság részéről történik meg a jogdíj összegének leváltása.

Az éves beszámolóban olvastam, hogy a jogdíj a szerződés teljesítési napi MNB devizaárfolyamán kerül be a könyvekbe. Olvastam egy cikkben, hogy a szerződés teljesítésének napja a futam másnapja. Ez valós információ? Mikor kell megfizetni a jogtulajdonosnak a jogdíjat?

A jogdíj összege legkésőbb, az adott évi Magyar Nagydíj megrendezésével egyidőben szükséges jóváírásra kerüljön a jogtulajdonos számláján. Ez természetesen 2019. évben is határidőben megtörtént. A szerződéshez, illetve a futamhoz kapcsolódó számviteli teljesítés napja a futam előtti péntek, tekintettel arra, hogy hétfőig MNB devizaárfolyam jegyzés nem történik.

Az F1-es Magyar Nagydíj megrendezése milyen költségekkel jár (pl. kire hárulnak a pályafejlesztési díjak - a Hungaroringre/államra; környezeti hatásokkal járó költségek)?

A Hungaroring az F1-gyel kapcsolatosan a jogdíjakat az állam segítségével fizeti ki, viszont minden jegybevétel a Hungaroringé. Ez azt jelenti, hogy nekünk van arra jogunk, hogy a belépőjegyeket értékesítsük. Ezt hazai és külföldi partnereken keresztül egy jegyértékesítő cég koordinálásában tesszük meg. Mivel a jegybevételek a Hungaroringet illetik, így a költségeket is mi vállaljuk, tehát azt, hogy a pálya felkészüljön arra, hogy itt rendezvényt lehessen tartani, így az, hogy a felfestések a pályán, és az aszfalt megfelelő állapotban legyen, az irodahelyiségek szépen ki legyenek festve, a médiaközpont is fel legyen szerelve a szükséges eszközökkel, telefonvonallal, a lelátók olyan állapotban legyenek, hogy az tiszták és biztonságosak legyenek. Ideális esetben ezt a jegybevétel fedezi. Eddig az elmúlt időszakban ez sikerült is.

A rendezvényszervezési költségek kinek a hatáskörébe tartoznak (pl. F1 VIP Experinces/Hospitality)?

A Paddock Club-hoz mi a helyszínt adjuk, és az F1 Hospitality csapata rendezi be, hozzák a konyhatechnológiát, még az is, hogy mit főznek, az is az kompetenciájuk. Ilyenkor mi ebbe nem tudunk és nem is szeretnénk beleszólni, hiszen mindegyik csapatnak a saját megrendelése a fontos, úgyhogy ezt ők saját hatáskörükben intézik.

A TV-s közvetítések bevételei milyen módon oszlanak meg? Ezekből részesedik a Hungaroring/az állam?

Minden TV közvetítési jog a jogtulajdonosnál van, ebből a Hungaroring nem részesedik. Nekünk természetesen nagy öröm, hogy 2020-ban a Magyar Nagydíj volt a legnézettebb futam, 103 millióan nézték. Ez azért is érdekes,

mert ez nem az első futam volt, tehát még azt sem mondhatjuk, hogy mindenki kíváncsi volt arra, hogy hogyan rendezik meg a versenyhétvégét a pandémia idején, hanem valami oknál fogva mégis a Magyar Nagydíjat választották.

Igen, tényleg szép nézőszámokat generál a futam! Olvastam, hogy amikor még ki lehetett látogatni, akkor is benne volt a 10 helyszínen legnézettebb verseny között.

Azért, mert abba lehet belegondolni, hogy a pályák tekintetében Magyarország egyedülálló, mert egyrészt egy nagyon régi, tradicionális pálya, 36 éve összefüggően a világon rajtunk kívül már csak Monza rendelkezik ezzel az eredménnyel, mert Monte Carloban 2020-ban nem volt verseny. Ami még nagyon érdekes, hogy a pályát azért szeretik nagyon, mert közel van Budapesthez. Tehát amikor helyszínre látogatnak a külföldiek, turisztikai szempontból nagyon jó, hogy aki idejön Magyarországra, az összeköti [a futamhétvégét] még pár vendégéjszakával és megnézi a fővárost, jól érzi magát, és csak utána megy haza. Ennek a dátum is kedvez, mert július végén, augusztus elején van a futam, ami ideális szabadság időpontra. Kimondott tény, hogy a turizmusnak a Hungaroring, illetve az F1, mint kiemelt rendezvény nagyon jót tesz, több milliárdos bevétellel járul hozzá a GDP-hez a Formula 1-es futam megrendezése.

A nagydíj ideje alatt vannak ingyenes járatok Budapestről a Hungaroringre a nagydíjra érvényes jeggyel rendelkezőknek. Ezt az állam, vagy a Hungaroring finanszírozza, esetleg ez a busztársaság önálló kezdeményezése?

A Volán busszal van együttműködésünk, mi fizetjük ezt, tehát a rendezési költségekbe beleszámít. Ez azt jelenti, hogy az Örs Vezér tértől, régebben az Árpád hídtól, a HÉV megállóból hozzuk ki a szurkolókat. Ennek több célja van: egyrészt ez egy szolgáltatás a szurkolóknak, hogy ki tudnak jönni anélkül, hogy itt a parkolással bajlódnának, bár egyébként a parkolás is ingyenes, mi ezt szintén szolgáltatásként nyújtjuk, hogy béreljük a környéken lévő kapacitásokat, ahol nem kell fizetni a parkolásért. Egyébként, aki kijön az F1 hétvégéjén, vagy egyébként már a többi rendezvényre is van ilyen szurkolói járat, akkor nincsen azzal baj, ha megiszik egy pohár sört, nagyon más alkoholtartalmú italt nem is fogyaszthatna, csak 5% alattit, de jól tudja

magát érezni anélkül, hogy azzal kell foglalkoznia, hogy hol áll az autó, hogy talál oda, vissza milyen a forgalom, mert a szurkolói járattal azt is tudjuk biztosítani, hogy külön sávban kijut a pályára és vissza a városba. Ezt nagyon szeretik a szurkolók, nekik ezért nem kell fizetniük, ez a mi finanszírozásunk.

Más versenysorozatok is ösztönöz az F1, hogy a Hungaroringen versenyezzenek. Ha nem lenne Formula 1-es Magyar Nagydíj, ezek a sorozatok (WTCR, ETRC stb.) visszatérnének a magyar pályára?

A DTM nagyon szívesen jönné, mi nem szeretnénk, ha jönnének. Németországban a DTM egy kereskedelmi show, ahol a német autógyártók eladják az autóikat. Mellesleg van egy verseny is, de ez igazából csak eladásösztönző, ahol a Mercedes, a BMW és az Audi bemutatják az új modelljeiket. Ez Németországban népszerű. Természetesen ők próbálnak kinőni a németországi határokból és európai sorozatot csinálni belőle, de nálunk ez nem olyan népszerű, mint Németországban. Mi többször is fogadtuk a szériát, de egyszerűen nem tudunk annyi nézőt invitálni, ami mellett megérné megrendezni a sorozatot, még állami támogatás mellett sem. Bár nagyon szépek az autók és látványos a verseny, mégsem vonz annyi nézőt, hogy ezt megérje nekünk megcsinálni.

A MotoGP-re most épül egy új pálya. Az, hogy egy pálya autó- vagy motorversenyzésre alkalmas, az általában eléggé determinálja a pálya karakterisztikáját. A Hungaroring elsősorban Formula 1 futamra épült 1986-ban, ezért mi az autós bukótereket alakítottuk ki, azokat a védelmi zónákat és mondjuk úgy, hogy nyomvonalat az autósok fizikai korlátaira képeztük ki. A motoros pályák, ahol MotoGP-t lehet rendezni, más karakterisztikával rendelkeznek. Ott a bukóterek máshogy vannak, a célegyenes, a kanyarok. Ahhoz, hogy itt MotoGP-t lehessen rendezni a Hungaroringen, ahhoz nagyon át kellene alakítani a pályát műszakilag. Ezért döntött úgy a kormány, hogy inkább Kelet-Magyarországon hoz létre egy új pályát és a tervek szerint 2023-24-ben már versenyt fognak rajta rendezni. Azt, hogy Magyarország mennyire motoros vagy autós nemzet azt majd eldönti a verseny. Biztos, hogy az elején nagyon sok nézőt fog vonzani, de hogy hosszú távon a MotoGP mennyire életképes, illetve a SuperBike, ami szintén hozzá kapcsolódó verseny, azt majd az élet eldönti, ezt nem lehet előre tudni. De

nagyon népszerű volt régen a MotoGP, mert azért volt a Hungaroringen a MotoGP elődje, még 1990-ben és 1992-ben. Azóta már más szabályok, más motorok vannak. A technikai fejlődés miatt, ami akkor lehetséges volt, az ma már nem az. Így tehát jelenleg ez a pálya MotoGP megrendezésére nem alkalmas, ahhoz át kellene alakítani legalább a bukótereket. Biztos mindent lehet, csak pénz és idő kérdése, de a döntés az volt, hogy inkább egy új pálya épül.

A Hungaroring zajszennyezése milyen mértékű?

A Hungaroring teljesen megfelel a jogszabályokban meghatározott zajsávoknak, erről minden nap zajmonitoring jelentés készül. Ennek megfelelően 55 dB alatt kell tartanunk a nappali zajkibocsátást, az éjszakai 40 dB alatt. A nagy versenyekre van felmentésünk, ezeket a felmentéseket havonta, rendezvényenként kérjük meg. Nagyon jó a kialakult viszony a hatóságokkal. Mi bejelentjük a rendezvényt, ők megnézik, jóváhagyják, kielemezik a beküldött jelentéseket. Ez a rendszer így beállt egy hosszú és nagyon költséges fejlesztési folyamat alapján, amit egyébként folyamatosan felülvizsgálni és fejleszteni kell. Próbálunk megfelelni maximálisan azoknak az elvárásoknak, amit a zajmonitoring rendszer ránk ró.

Milyen forgalmi változások, torlódások merülnek fel a nagydíjhétvégén? Ez mennyire nehezíti meg a mogyoródi és kerepesi lakosok 3-4 napját, kb. mennyit állnak ilyenkor átlagosan a dugóban?

A Formula 1 rendezésére van egy szervező bizottság, ahol a hatóságokkal, köztük a Rendőrséggel is, akik a forgalomterelésért is felelnek több tevékenységük mellett, nagyon jó rendszer alakult ki. Ennek köszönhetően mindig az aktuális forgalmi helyzetnek megfelelően tudjuk alárendelni az intézkedéseket, tehát ha azt látjuk, hogy valahol bedugul az egyik útszakasz, akkor egyirányúsítással vagy más forgalomterelési módszerrel tudjuk azt a helyzetet átvészelni és új megoldásokat hoznak ki a kollégák. Összességében elmondható, hogy nincs fennakadás, a verseny után 1-1,5 órával teljesen leürül a pálya és mindenki haza tud jutni, nemcsak az autópálya, hanem a kisebb utak felé is. Ez a Rendőrség feladata és nagyon jól ellátják. Szuper

profik ebben a kollégák. Remélhetőleg 2021-ben már újra jönnek a szurkolók és lesz majd milyen forgalmat irányítani.