

Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsá István (szerk.)

Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak

Gazdaságföldrajz és Jövő kutatás Tanszék
Budapesti Corvinus Egyetem

2013

Írták: **Berneker Ágnes**, geográfus
Csatári Bálint, geográfus
Ferencz Viktória,
földmérő és informatikai mérnök
Forman Balázs, közgazdász
Jakobi Ákos, geográfus
Jászberényi Melinda, közgazdász
Jeney László, geográfus
Korompai Attila, geográfus
Kulcsár Dezső, közgazdász
Mészáros Rezső, geográfus
Pálné Kovács Ilona, jogász
Sikos T. Tamás, közgazdász
Szaló Péter, építészmérnök
Tózsza István, geográfus

Közreműködött: **Varga Ágnes**, geográfus

Lektorálták: **Domokos György, Michalkó Gábor,**
Nógrádi György, Tiner Tibor

Címlapot tervezte: **Tózsza István**

A borítón a Corvinus egyetem dunai homlokzatát díszítő szobrok közül látható néhány. Ezek az egyes gazdasági ágazatokat személyesítik meg antik görög mitológiai alakok ábrázolásával. Minerva (Athéné) a **Tudomány**; Vulcanus (Héphaisztosz) kalapáccsal a kezében a **Nehézipar**; Rhea a kézműves daktüluszok révén, fogaskerékkel a kezében a **Gépgyártás**; Fortuna a bőségszaruval a Jólét; Mercurius (Hermész) pénzes zacskóval a kezében a **Kereskedelem**; Neptunus (Poszeidón) kormánykerékkel a **Hajózás**; végül a Gyorsaságot megszemélyesítő Ókyroé ókeánisz, lábánál egy mozdonnal, a **Vasút**. A homlokzati szobrok Sommer Ágoston munkái (1874).

Fényképeket készítette: **Hegyesi József**

© Szerzők, 2013

ISBN 978-963-503-526-7

Felelős kiadó: BCE Gazdaságföldrajz és Jövő kutatás Tanszék
NGM Tervezés koordinációért Felelős Államtitkársággal együttműködve

X. A közlekedés földrajza

A közlekedés a társadalom és a gazdaság olyan szegmense, amely a pályák, a csomópontok rendszerén keresztül mozgatja az emberek, a termékek, a szolgáltatások és az információk tömegeit, miközben maga is a gazdálkodási rendszer működési mechanizmusának alávetettje. A közlekedés a tér szülötte, de működése közben éppen az őt létrehozó tér eltüntetésén fáradozik. A gazdaság ezen ér- és idegpálya rendszerének bemutatásával és működésének sajátosságaival foglalkozik ez a fejezet, melyet elsősorban a szolgáltatásokhoz kötődő szakoknak ajánlunk, de igen hasznos lehet a vidékfejlesztés és a turizmus iránt érdeklődőknek is.

JÁSZBERÉNYI MELINDA

X. 1. A közlekedésföldrajz kapcsolódásai

A közlekedésföldrajz a földrajz egyik segédtudománya, mely áruk, emberek és információk helyváltoztatásával foglalkozik. Rávilágít a térbeli korlátok és jellegzetességek valamint a helyváltoztatások kiindulópontja, célállomása, mértéke, természete és célja közötti összefüggésekre.

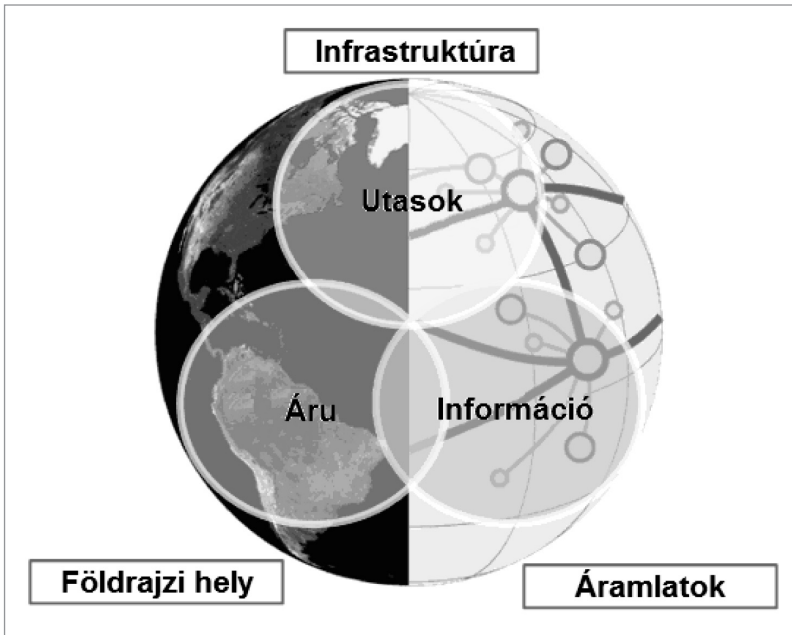
A közlekedésföldrajz tehát *két fontos szempont* alapján része a földrajztudománynak. *Egyfelől*, a közlekedési infrastruktúra, a terminálok és hálózatok fontos helyet foglalnak el a térben és egy összetett térbeli rendszer alapját képezik. *Másfelől*, mivel a földrajz térbeli viszonyokat vizsgál, a közlekedési hálózatok azért különösen érdekesek, mert e kölcsönhatásoknak ők a legfontosabb elősegítői.

A közlekedésföldrajz mint diszciplína a XX. század második felében nőtt ki a gazdaságföldrajzból. A közlekedés hagyományosan fontos tényezője a földrajzi tér gazdasági megnyilvánulásainak, mégpedig a gazdasági tevékenységek helyszínének és a távolság pénzügyi költségeinek szempontjából. A közlekedésföldrajz önálló kutatási területként való kiemelkedését az utasok és áruk növekvő mobilitása indokolta. Az 1960-as években a költségeket kulcsfontosságú tényezőként ismerték el a térelméletekben¹⁰³, a közlekedésföldrajz pedig egyre inkább kvantitatív módszerekre kezdett támaszkodni, különösen a hálózat- és térkapcsolat-analízis során. Az 1970-es évektől azonban a globalizáció megkérdőjelezte a közlekedésnek sok földrajzi és regionális fejlesztési kutatásban betöltött központi szerepét. Ennek következtében a hetvenes és a nyolcvanas években a közlekedés alulreprezentálttá vált a gazdaságföldrajzban, még ha az emberek és áruk mobilitásának, a kereskedelem és termelés globalizációjának fontos tényezője is volt.

Az 1990-es évek óta a közlekedésföldrajzot megújult figyelem övezi, főként mivel a mobilitás, termelés és elosztás kérdései bonyolult földrajzi környezetben kapcsolódnak össze. Mostanra felismerték, hogy a közlekedés egy olyan rendszer, amely figyelembe veszi lényegi összetevőinek bonyolult kapcsolatait. Ezek a lényegi összetevők a hálózati

¹⁰³ Jóval korábban, a klasszikus telephelyelméletek kialakulásában és egyszerű modelljeiben a szállítási költség alaptényezőként szerepelt. Lásd: Johann HEINRICH VON THÜNEN (1826) vagy ALFRED WEBER (1909) munkásságát.

tok, csomópontok és igények. A közlekedésföldrajznak rendszerszemléletűnek kell lennie, hiszen a közlekedési rendszer egyetlen eleme számos másikkal kapcsolódik. (67. ábra)



67. ábra: Közlekedési rendszerek

Forrás: HAGGETT, P. 2001

A közlekedés fogalma több területet foglal magába, melyek közül néhány a közlekedésföldrajz lényegét képezi, míg mások perifériálisabbak. A közlekedési rendszerek *három központi fogalma* azonban jól beazonosítható:

- **Közlekedési csomópontok.** A közlekedés elsősorban helyszíneket köt össze, melyeket gyakran csomópontoknak neveznek. Ezek egy elosztórendszerhez való hozzáférési pontként vagy egy közlekedési hálón belüli átrakodási / átszállási helyként szolgálnak.
- **Közlekedési hálózatok.** A közlekedési infrastruktúra és terminálok térbeli szerkezetét és elrendezését jelenti.
- **Közlekedési igény.** Foglalkozik a közlekedési szolgáltatások iránti igénnyel, illetve a helyváltoztatások elősegítésére használt módzatokkal.

Ezen fogalmak analízise gyakran olyan más tudományágak által kidolgozott metodikákra támaszkodik, mint a közgazdaságtan, a matematika, a tervezés és a demográfia. Ezek mindegyike más-más szempontrendszerrel kölcsönöz a közlekedésföldrajznak. A közlekedési hálózatok térbeli szerkezete például elemezhető a gráfelmélettel, melyet eredetileg a matematika számára fejlesztettek ki. Továbbá sok, a helyváltoztatások elemzésére kifejlesztett modellt, például a gravitációs modellt, a fizikától kölcsönözték. Következésképpen a közlekedésföldrajznak fontos jellemzője a multidiszciplinaritás.

A közlekedésföldrajz feladata a közlekedési rendszerek által létrehozott *térbeli viszonyok* megértése. Ehhez elengedhetetlen olyan közlekedési problémák vizsgálata, mint kapacitás, megbízhatóság, multimodalitás vagy a közlekedési rendszerek integrációja. A közlekedésföldrajz számára ehhez *három alapvető földrajzi szempont* lényeges:

- *Elhelyezkedés.* Mivel minden tevékenység valamilyen helyhez kötődik, minden helynek megvannak a maga jellemzői, melyek erőforrások, termékek, szolgáltatások vagy munka potenciális keresletével és/vagy kínálatával ruházzák fel. Az elhelyezkedés meghatározza a megvalósítandó helyváltoztatás természetét, kiindulópontját, célállomását, távolságát, sőt, a lehetőségét is. Egy nagyváros például a fogyasztási cikkeken túlmenően sokféle tevékenységi szektorban foglalkoztatást is kínál.
- *Komplementaritás,* egymást kiegészítő jelleg. A helyek természetes igénye az áruk, emberek és információk cseréje. Ebből következik, hogy egyes helyeknek feleslege van, míg másoknak deficitje. Egyensúlyi állapot egyedül a felesleggel rendelkező helyek és a deficittel rendelkező helyek közötti helyváltoztatásokon keresztül érhető el. Például komplementaritás keletkezik egy bolt (árufelesleg) és annak vásárlói (áruigény) között.
- *Lépték.* A komplementaritás által generált helyváltoztatások – a tevékenység jellegétől függően – különböző léptékekben fordulnak elő. A lépték azt mutatja meg, hogy a közlekedési rendszerek lokális, regionális vagy globális földrajzi szinten jönnek létre. Az otthon–munkahely közötti utazások például általában lokális vagy regionális léptékűek, míg egy multinacionális vállalat értékesítési hálózata minden valószínűség szerint a világ több régióját lefedi.

Következésképpen a közlekedési rendszerek természetüknél fogva területet foglalnak el és elősegítik a helyek közötti kapcsolatot.

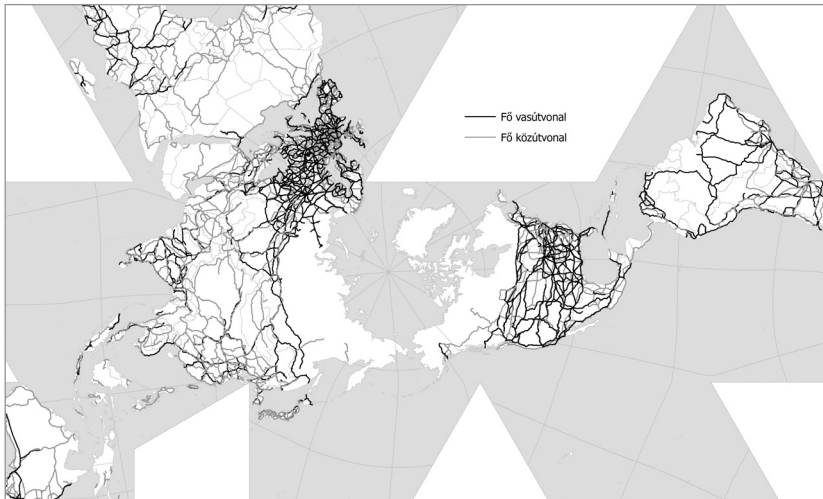
X. 2. Közlekedés és a térbeli szerkezet

A *fekvés és helyzet* fogalmi alapvetőek a földrajz és a közlekedés számára. Míg a *fekvés egy adott hely földrajzi jellemzőire utal, a helyzet a más helyekhez való viszonyait vizsgálja.* Így minden hely viszonylagos a többihez, a helyzet viszont nem állandó sajátosság, hiszen a közlekedési fejlesztések megváltoztatják az elérhetőségi szinteket és ezzel együtt a helyek közötti kapcsolatokat. Egy hely fejlődése tükrözi a közlekedési infrastruktúra, a gazdasági tevékenységek és az épített környezet közötti halmozott kapcsolatokat. A következő *tényezők* különleges fontossággal bírnak a *térbeli szerkezet alakításában*:

- *Költségek.* A tevékenységek térbeli eloszlása a távolság tényezőjével állnak összefüggésben. Az elhelyezési döntések gyakran a közlekedéshez kötődő költségek minimalizálásának céljából születnek.
- *Hozzáférhetőség.* Minden helynek van egy elérhetőségi szintje, de egyesek jobban megközelíthetőek, mint mások. A közlekedés miatt így egyes helyek értékesebbnek tűnnek fel, mint mások.

- **Agglomerálódás.** A tevékenységek hajlamosak agglomerálódni (egy helyre tömörülni), hogy kihasználják meghatározott helyek értékét. Minél értékesebb egy hely, annál nagyobb az agglomerálódás valószínűsége. A tevékenységek szervezése alapvetően hierarchikus, mely az agglomerálódás és a hozzáférhetőség közötti lokális, regionális és globális szintű kapcsolatokból ered.

Sok jelenkori közlekedési hálózat a múltból öröklődött ránk, különösképpen a közlekedési infrastruktúra. Noha az elmúlt kétszáz évben az új technológiák sebesség, kapacitás és hatékonyság tekintetében forradalmasították a közlekedést, sok hálózat térbeli szerkezete nem sokat változott. (68. ábra)



68. ábra: Világ közút- és vasúthálózata

Forrás: RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009

Néhány közlekedési hálózat térbeli szerkezetének erős helyhez kötöttsége (inerciája) két fő tényezővel magyarázható:

- **Fizikai sajátosságok.** A természeti feltételek módosíthatók és az emberi használathoz igazíthatók, de nagyon nehezen kikerülhető korlátot jelentenek, kiváltképp a szárazföldi közlekedés számára. Így nem meglepő, hogy a legtöbb hálózat a legkönnyebb (legkevésbé költséges) útvonalakat követi, amik általában völgyeken és síkságokon át haladnak. Az útépitést néhány száz évvel ezelőtt befolyásoló megfontolások ma is érvényesülnek, bár néha könnyebben korlátozhatók.
- **Történelmi megfontolások.** Az új infrastruktúra általában megerősíti a történelmi váltakozássémákat, főként regionális szinten. Franciaország jelenlegi főúthálózata például nagyrészt a XX. század elején épült nemzeti úthálózat által kijelölt mintákat követte. Ezt a hálózatot a királyi úthálózatra fektették le, ami viszont jórészt a rómaiak által épített utakat követte. Városi szinten az utcák mintája gyakran régi mintákról öröklődik, amelyekre ugyanakkor az azokat megelőzően meglévő vidéki struktúrák lehettek hatással.

Míg a fizikai és történelmi megfontolások továbbra is szerepet játszanak, az új közlekedési technológia bevezetése vagy új közlekedési infrastruktúra hozzáadása a létező hálózatok átalakulásához vezethet. A közlekedési rendszereket érintő újabb keletű fejlesztések, mint például a konténerhajók, korszerű repülőgépek, valamint az információ-technológiának a menedzsment szállítására történő széles körű felhasználása új közlekedési környezetet és új térbeli szerkezetet teremtett. Ezek a közlekedési technológiák és újítások élénkítették a globális kölcsönhatásokat és átalakították a helyek viszonylagos elhelyezkedését. Ebben a rendkívül dinamikus környezetben *két folyamat zajlik* egyszerre:

- *Specializálódás (szakosodás)*. Az egymáshoz kapcsolódó földrajzi entitások olyan árucikkek előállítására tudnak specializálódni, melyekre nézve előnyrel rendelkeznek, elcserélve őket arra, amit nem állítanak elő. Ennek eredményeképpen a hatékony közlekedési rendszerek többnyire magasabb szintű regionális specializációhoz kötődnek. A termelés globalizációja világosan kiemeli ezt a folyamatot, mivel specializálódás akkor történik, amennyiben az létrejövő termelési költségmegtakarítás nagyobb, mint a felmerülő szállítási pluszkiadások.
- *Szegregáció (elszigetelődés)*. Az egymáshoz kapcsolódó földrajzi entitások az egyiküknek a többi kárára történő megerősödését tapasztalhatják, különösen a méretgazdaságosságból, a növekvő volumenhozadékból kifolyólag. Ez a végkimenetel gyakran ellentmond annak a területfejlesztési politikának, amelynek célja, hogy egy régióon belül egységes elérhetőségi szinteket biztosítson

A közlekedési technológia folyamatos fejlődése nem feltétlenül a várt hatással van a térbeli szerkezetre, mivel *két erő működik: koncentráció* (központosodás) és *diszperzió* (szétszóródás). Egy közkeletű hiedelem a közlekedést kizárólag mint a szétszóródás erejét írja le, mely a tevékenységek térben való terjedésének kedvez. De nem mindig ez a helyzet. Számos példában a közlekedés az központosodás ereje, főként az üzleti tevékenységek esetében. Mivel közlekedési infrastruktúrát építeni általában drága, először azért hozták létre, hogy a legfontosabb helyeket szolgálja ki. Az autó, noha a szétszóródás fontos tényezője volt, elősegítette több tevékenység adott helyeken és nagy mennyiségben való koncentrációját. E folyamat idevágó példái a bevásárlóközpontok, ahol központi helyek emelkednek ki egy szétszóródott környezetben.

X. 3. A közlekedés sajátosságai

X.3.1. A közlekedés fejlődése

Az emberi társadalom fejlődésének már a kezdeti szakaszaiban is fellelhetők a közlekedési tevékenység egyes elemei. A kezdetleges közlekedési tevékenységek időben és térben igen változó intenzitású, rendkívül összetett fejlődési folyamaton mentek keresztül, míg eljutottak a mai modern, az egész világot behálózó közlekedési rendszerig.

A tengerek és folyók kiemelkedően jelentős szerepet kaptak a közlekedés fejlődésében. Nem véletlen, hogy a világ nagyvárosait folyók vagy tengeri útvonalak mellé telepítették. Az ókor fejlett hajózási ismeretei hozzájárultak az ókori görög városállamok és a római birodalom kiépüléséhez. A középkori tengerhajózás fejlődése új földrészek felfedezéséhez

vezetett. A tengerek ma is alapvető szerepet játszanak a világkereskedelemben. Európában a XVII. századra kialakult a folyók és csatornák hálózata, amely lehetővé tette a nagytömegű áruk szállítását.

A *gőzmozdony* feltalálása a vasúti közlekedés fejlődésének adott lendületet. A XIX. század második felében és a XX. század elején a szállításban vitathatatlanul a vasúti szállítás volt az elsőbbség. A vasút megjelenése forradalmat jelentett a közlekedésben azzal, hogy drasztikusan megváltoztatta a szállítás feltételeit. A városokban a ló vontatta omnibuszokat felváltották a villamosok, megteremtve ezzel a mai értelemben vett tömegközlekedés feltételeit.

Az *első repülőgép*, a Wright testvérek találmánya 1903-ban emelkedett a levegőbe az USA-ban. Ennek ellenére polgári repülésről csak a XX. század második felétől beszélhetünk. A légi közlekedés ekkor vált versenytársává a vasútnak a közép- és hosszú távú járatokon.

A *modern közúti közlekedés* csak néhány évvel előzte meg a repülést. Kialakulása annak köszönhető, hogy egymás után jelentek meg a technikai újítások. 1880-ban kifejlesztették az első négyütemű motort, majd a dízelmotort 1897-ben. Az első személy- és teherautók sokkal gyorsabban terjedtek el, mint a repülőgépek. Az autó gyors elterjedését mutatja, hogy például Franciaországban 1895-ben 300, 1900-ban már 3000, 1914-ben pedig meghaladta a 100 ezret a személyautók száma. Nem meglepő, hogy a két világháború között az európai közlekedési palettán a gépjárműnek jelentős szerep jutott. Az eddigi közlekedési módokkal szemben a gépkocsi rugalmasabban, gyorsabban alkalmazkodott az igényekhez, lehetővé téve a háztól házig szállítását stb. A XX. század a közúthálózat kiépítésének időszaka. Gyorsforgalmi úthálózat kiépítésére először Németországban és Olaszországban került sor az 1930-as években. Nyugat-Európa többi országában az autópálya-építések a XX. század második felére tehetők. Motorizált közlekedési eszközzel az évi egy főre jutó megtett km 1300-ról 40 év alatt 11 500-ra nőtt, napi átlagát tekintve 4 km/főről 30 km/főre.

A fejlődés azonban nem azonos mértékben érintette az egyes közlekedési módokat. A *növekedés különösen a közúti közlekedésben, ezen belül is a gépkocsiforgalomban volt a legdinamikusabb.*

A *közlekedési rendszer fejlettségének szintje* két dimenzióban vizsgálható. Egyrészt a meglévő közlekedési hálózatok és berendezések mennyiségi és minőségi paraméterei jellemzik a fejlettséget, *másrészt* az ezen eszközökkel előállított közlekedési teljesítményeknek az országos igényeket tükröző fajlagos értékei függvényében minősíthető. A közlekedés fejlettségi szintjét kifejező fajlagos mutatók a lakosság létszámára vagy nemzetgazdasági szintű értékmutatókra vetítve tükrözik a szállítási teljesítmények alakulását.

A gazdasági fejlődés előrehaladtával az áruszállítások volumene növekszik, azonban fajlagos értéke a kezdeti emelkedő szakasz után csökkenni kezd, amiben tükröződik a szerkezetváltozás hatása. A természetes gazdálkodás után – a munkamegosztás révén – előtérbe kerülnek a szállításiigényes, nagytömegű áru szállítását igénylő kitermelőipari és nehézipari ágazatok, a magasabb fejlettségi szinten viszont felváltják ezeket a kisebb tömegű feldolgozóipari termékek, amelyek átlagos szállítási távolsága viszonylag alacsony. A *globalizáció eredménye, hogy a fajlagos szállítási teljesítmények ismét emelkednek, amelynek oka a szállítási távolságok növekedése.* A globalizáció hatására növekedik a szállításiigényesség is. A személyszállításban a teljesítmények volumene és fajlagos értéke is növekszik, viszont lényeges struktúraváltozás megy végbe a tevékenységen belül: a személyszállítási teljesítményekben megnő az egyéni közlekedés aránya a tömegközlekedés rovására, ezzel párhuzamosan a szabadidős utazási forgalom a hivatásforgalommal szemben.

X.3.2. A közlekedés jellege, osztályozása

A közlekedést különböző szempontok szerint csoportosíthatjuk, amelyek közül a fontosabbak a következők: a szállítás tárgya, a közlekedési pálya jellege, a szállítás távolsága, a szállítóeszköz igénybevételi lehetősége, a technikai sajátosságok.

A legáltalánosabb a *szállítás tárgya* szerinti csoportosítás, amely szerint *áru- és személyszállítást* különböztetünk meg. A *pálya*, mint elsődleges műszaki elem *szempontjából* beszélünk *szárazföldi, vízi és légiközlekedésről*. Az általános osztályozási szempont az *alkalmazott műszaki megoldások, főleg a pálya szempontjai szerinti csoportosítás*: vasúti, közúti, vízi és légiközlekedés, valamint csővezetékes szállítás. Ezen csoportosítás jellemzői a következők szerint foglalhatók össze:

- *Vasúti közlekedés:*
 - viszonylag nagy volumenű, közepes és nagy távolságra irányuló szállítások lebonyolítására alkalmas, közepes sebességű követelmények esetén;
 - az áruszállításban speciális járművek és forgalmi feltételek meglétekor értékes vagy gyorsan romló áruk gyors továbbítására, nagy távolságra történő szállításra is alkalmas (pl. zöldségszállítás);
 - nagy árutömeg és közvetlen összeköttetés (pl. iparvágány) során kis távolságra is indokolt az igénybevétele;
 - személyszállításban főleg nagy utasáramlatok mozgatására alkalmas (pl. elővárosi hivatásforgalom).
- *Közúti gépjármű-közlekedés:*
 - rugalmas, változó feltételekhez kis volumen mellett is jól alkalmazkodik, így döntően rövid távolságon, kis járműegységekben történő szállítások alapvető módozata;
 - viszonylag nagy járműválasztéka a speciális igények kielégítésére is alkalmassá teszi (pl. tömegáru fuvarozás kis távolságra, különleges járművel való szállítás).
- *Belvízi hajózás:*
 - a földrajzi feltételek megléte esetén nagyobb árutömegek hosszabb távolságra történő szállítására hivatott, ha az nem igényel nagy sebességet;
 - személyszállításban egyre inkább csak a kiránduló- és üdülőforgalomnak van inkább szórakoztatási, mint közlekedési jelentősége.
- *Tengerhajózás:*
 - főként a külkereskedelmi szállítások igényeinek kielégítésére hivatott, adott relációban, meghatározott áruféleségek nagy tömegben, hosszú szállítási távolságon történő fuvarozását végzi;
 - személyszállításban a kis távolságú kompforgalmon túl a turizmusban játszik nagyobb szerepet.
- *Légi közlekedés:*
 - áruszállításban kis mennyiségű, nagy értékű áruk nagy távolságra való gyors elfuvarozása a feladata;
 - kis utasáramlatok viszonylag nagy távolságra történő eljuttatását végzi.

• *Csővezetékes szállítás:*

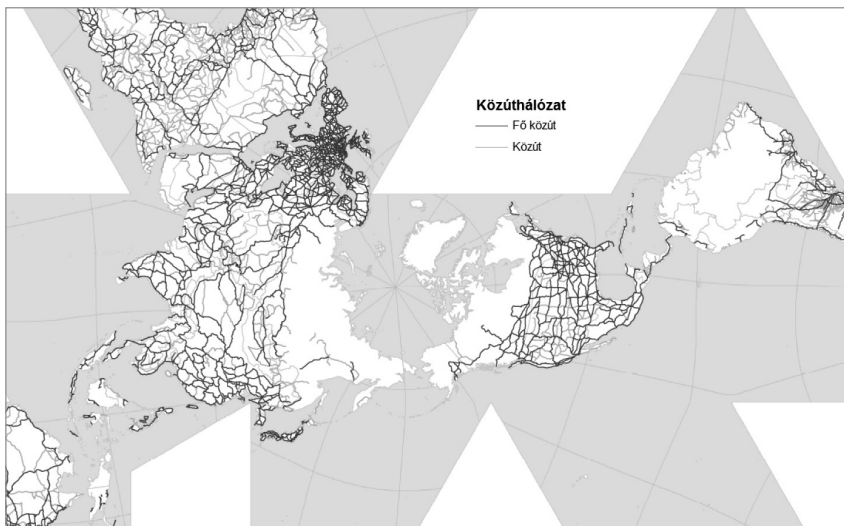
- folyékony és légnemű áruk szállítására alkalmas mód, amely nagy volumenek folyamatos továbbítására képes;
- magas beruházási költségek mellett a folyamatos ráfordításigénye alacsony.

A szállítóeszközök igénybevételi lehetőségei alapján történő csoportosítás a következő: *közhasználatú és nem-közhasználatú* közlekedés. A közhasználatú közlekedéshez soroljuk a szállítási ágazatokba tartozó magán-, állami, önkormányzati tulajdonban lévő vállalatok által végzett áru- és személyszállítási tevékenységeket. Ezeket jellemzően meghatározott díjtételek és feltételek mellett bárki igénybe veheti. A nem-közhasználatú közlekedés esetén saját járművel, saját célra történik szállítás. E körbe tartozik az egyéni közlekedés és azok a szállítások, ahol nem közlekedési profilú gazdasági egységek, intézmények stb. saját gépjárművel végeznek személy-, illetve áruszállítást saját részükre.

X. 4. Közlekedési ágazatok

X.4.1. Közúti közlekedés

Bár a világ úthálózata látszólag összefüggő, inkább országos hálózatok összességének nevezhető. (69. ábra) Az egyedüli jelentős kivétel Európa, ahol stratégiai cél egy Transzeurópai Hálózat (TEN) létrehozása, és Észak-Amerika, ahol a kanadai és amerikai főútrendszerek jól kapcsolódnak egymáshoz. A közúti infrastruktúra minőség és kapacitás tekintetében meglehetősen változatos, ami tükröződik a szállítási költségekben. Földrajzilag a közúti szállítást súlyos forgalmi egyenlőtlenségek jellemzik. Nem ritka, hogy a közúthálózat 20 százalékán zajlik a forgalom 60–80 százaléka. Ezt a megfigyelést kiegészíti az a tény, hogy a fejlett és a fejlődő országok között jelentős különbségek vannak a közúti szállítási infrastruktúra sűrűsége, kapacitása és minősége terén.



69. ábra: Világ közúthálózata

Forrás: RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009

A közúton közlekedő járművek technológiai fejlődése az első autók megalkotása óta töretlen, az alapvető technológia azonban nagyon hasonló, mivel a közúti közlekedés erősen a belsőégésű motorra épít. A jövőben várhatóan új anyagok (kerámia, műanyag, alumínium, kompozit anyagok, stb.) üzemanyagok (elektromosság, hidrogén, földgáz, stb.), és informatikai technológiák (járműirányítás, helymeghatározás, navigáció és úthasználati díj beszedés) válnak az autózás részévé és fejlesztik a közúti közlekedési rendszerek hatékonyságát. Vannak azonban arra utaló jelek, hogy a közúti közlekedés mobilitási csúcspontját csak akkor éri el, amikor az autó elterjedése valamilyen optimális szintre áll be. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy ellenirányú erők is hatnak, úgy mint túlszűfolttság, a népesség öregedése, vagy a jövedelem csökkenése.

A városi népesség számottevően növekedett az elmúlt 50 évben, és 2000-re a Föld népességének kb. 50 százaléka urbanizálódott (kb. 3 milliárd ember). A fejlődő országok számára nem csak a jövedelem hiánya miatt lehetetlen majd elérni a fejlett országokéhoz hasonló arányokat a saját tulajdonú járművek terén, kiváltképp az Egyesült Államokhoz viszonyítva, hanem a magas szintű gépjárműtulajdon elhelyezéséhez szükséges tér fizikai hiánya miatt. Ez új vagy alternatív közúti teher- és utasszállítási módszereket fog kikényszeríteni a városi övezetekben. A járművek kibocsátásának és az infrastruktúra környezetre gyakorolt hatásának csökkentése elengedhetetlen a fenntartható környezet elősegítéséhez. Ilyen körülmények között a kerékpározás megfontolandó alternatívája az autónak a városi övezetekben, ami a fejlődő országokban már széles körben elterjedt, noha inkább gazdasági okokból kifolyólag. Várható a specializált úttípusok és forgalmi típusok közötti szimbiózis.

A közúti szállítás jelentős előnyökkel bír más módokhoz képest:

- A járművek *tőkeköltése viszonylag kicsi*. Ebből származik a közúti közlekedés több kulcsjellemzője. Az alacsony járműköltések aránylag könnyűvé teszik új használók számára a belépést, ami hozzájárul ahhoz, hogy például a közúti teherfuvarozási iparban rendkívül nagy a verseny. Az alacsony tőkeköltések azt is biztosítják, hogy az innovációk és az új technológiák gyorsan terjedjenek az iparágban.
- A közúti közlekedés előnye a *járművek aránylag magas sebessége*.
- Fontos jellemzője az *útvonalválasztás rugalmassága*, amint az úthálózat rendelkezésre áll. A közúti közlekedés nyújtja egyedül a háztól-házig szolgáltatás lehetőségét mind az utasok, mind az áru számára.

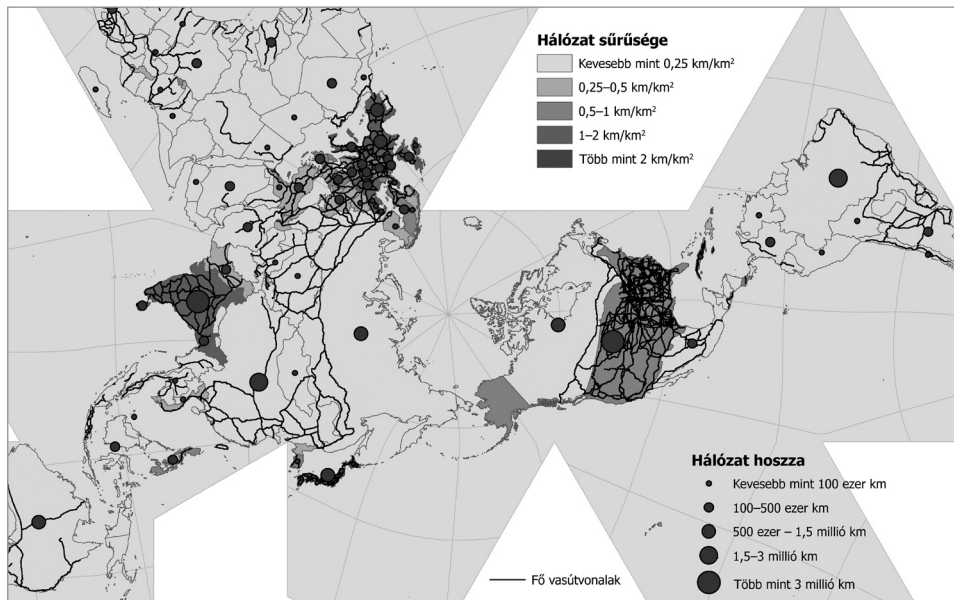
Ezen többszörös előnyök következtében vált az autó és a teherautó választott szállítási móddá számos utazási cél esetében, és vezettek piaci dominanciájukhoz a rövidtávú utazások terén.

X.4.2. Vasúti közlekedés

Bár számos nyomtáv használatos a világon, hat fő nyomtáv uralja a világ vasúti rendszereit, melyek közül a *normál nyomtáv (1435 mm) a legáltalánosabb*. Mivel Észak-Amerika vasútjainak ugyanaz a nyomtávja, vasúti rendszerei jól integráltak. Európában az eltérő nyomtáv szélesség miatt aktuális kérdés az együttműködő képesség az Ibériai-félszigeten és a volt szovjet köztársaságokban. Dél-Amerikában és Afrika túlnyomó részén a vasúti rendszerek nemzeti és nem integráltak, ami rendszerint korlátozza piaci potenciáljukat, mivel ezek főként egy kikötőtől egy nyersanyag-orientált hátszországba behatólók vonalak. Az *integrált nyomtávrendszerek előnyei* a következők:

- *Alacsonyabb eszközkiállítás.* A standard eszközök jellemzően olcsóbbak a méretgazdaságságból fakadó előnyök miatt.
- *Eszközallokáció.* Elérhetővé tehető egy eszközrendszer, mely az igények ingadozása szerint megosztható a rendszer különböző szegmensei között. Ez a eszközkihasználás magasabb szintjét eredményezi.
- *Piaci térhódítás.* Az integrált vasúti rendszer egy egységes szállítási piacnak is felfogható, ami kedvez a különböző átvállalók közötti versenynek. Ez végső soron megaszállítók létrejöttét eredményezi.

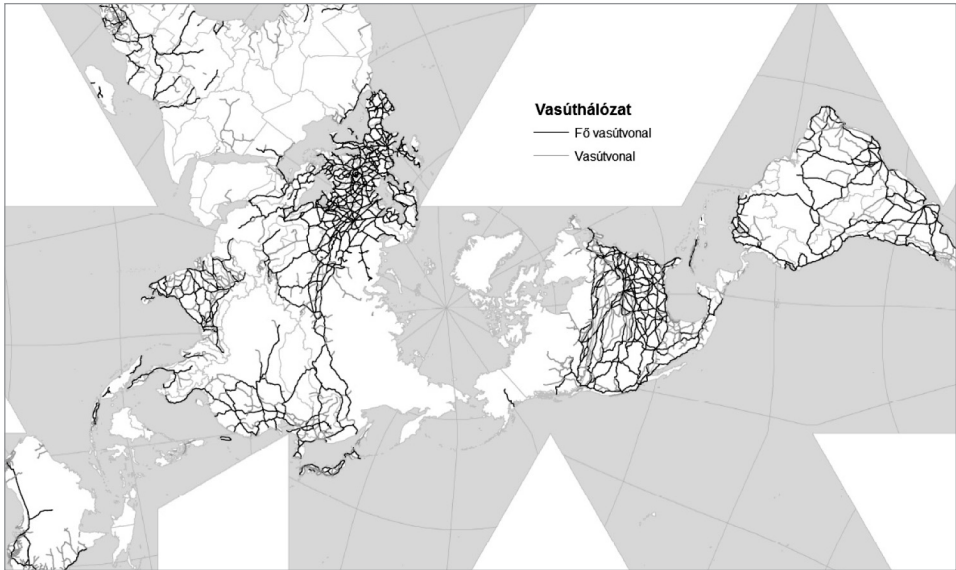
Az 1950-es évektől a fejlett gazdaságokban a vasúti rendszerek számára egyre nagyobb versenytársat jelent a közúti közlekedés, váltakozó eredménnyel.



70. ábra: Világ szárazföldi szállítási hálózatának hossza és sűrűsége

Forrás: RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009

Több országban, például Kínában, Indiában és Japánban, a városok közötti utasszállítás túlnyomó részét a vasúti közlekedés adja. A fejlett országok között földrajzi különbségek mutatkoznak a vasúti közlekedés gazdasági elsőbbsége terén. Európa számára a vasúti közlekedés még mindig nagyon fontos, főleg az utasszállításban, de az utóbbi évtizedekben hanyatlásnak indult. Növekvő népszerűségnek örvendenek azonban a nagy sebességű utasszállító vasúti projektek, és a verseny főként a légitársaságok számára volt érezhető. Észak-Amerikában a vasúti közlekedés a teherszállításhoz kötődik szorosan, az utasok a csupán a főbb városi közlekedési vonalak mentén játszanak marginális szerepet. Ez eljutott arra a pontra, hogy az utasszállító vonatok egyre többet késnek, mert a teherszállítás kap elsőbbséget. Egyesült Államokban például csak a legészakkeletibb részén járnak pontosan az utasszállító vonatok, mert a pályák az Amtrak (az állami tulajdonú utasszállító vasúttársaság) tulajdonában vannak. (70. és 71. ábra)



71. ábra: Világ vasúthálózata

Forrás: RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009

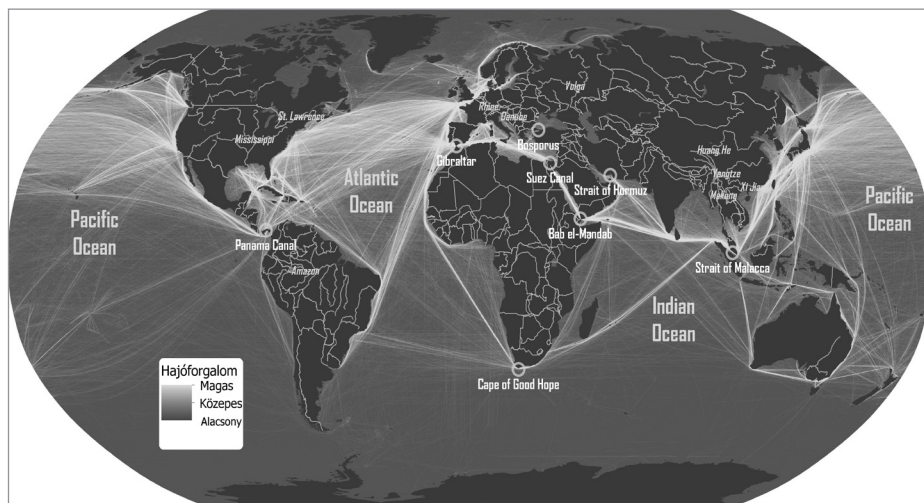
A vasúti versenyképesség egyik fontos kérdése az a távolság, ami fölött a vasút költséghatékonyabbá válik a közútnál. Hagyományosan az intermodális vasút és tehergépjármű között az USA-ban ez a távolság a 600–800 mérföldes (950–1300 km-es) tartományba esik. Noha a vasúti szállítás elsősorban a nemzetgazdaságok kiszolgálására jött létre, a globalizáció jelentős hatással van a vasúti teherszállítási rendszerekre. Ezek a hatások *szintspecifikusak*:

- *Makroszinten* új nagytávolságú alternatívák bukkannak elő nagytávolságú szállítási lánc (hajó–vasút–hajó) formájában Észak-Amerikában, valamint Európa és Ázsia között. Észak-Amerikában a vasút mindig sikerrel szolgálta ki a nagy távolságra levő intermodális piacokat, aláhúzza a vasút hatékonyságát nagy terjedelmű és nagy távolságú áramlatoknál.
- *Mezoszinten* a vasúti közlekedési hálózatot befolyásolja az energiafogyasztás szintje. Egy másik fontos trend a vasúti és hajózási szállítási rendszerek növekvő integrációja. A vasúti szállítás így a hajózási beszállítói láncok kiterjesztésévé vált. Az egyik kulcskérdés a vasúti folyosók kialakításába történő beruházások koncentrációja.
- *Mikroszinten* a legújabb tendenciák – főként a kiterjedt nagyvárosi régiókban – arról árulkodnak, hogy a vasúti forgalom specializálódik, valamint hogy egyes árucikkek a vasúti hálózatról áttevődnek a folyami és a közúthálózati rendszerekre. A kikötőket kiszolgáló vasutak jellemzően egyre inkább a konténerforgalom mozgatására összpontosítanak. A vasúti fuvarozók által követett ezen stratégia lehetővé teszi egyrészt az áruszállítás növekedését, másrészt pedig a háztól-házig szolgáltatás megteremtését az áruk számára a különféle szállítási módok közötti jobb

megosztása révén.

X.4.3. Hajózás

Az óceánok és a folyók képezik a hajózási forgalom két fő alkotóelemét. Az óceáni víztömegek a földfelület 71 százalékát teszik ki. A hajózási forgalom tekintetében három óceán: Csendes-óceán (165 millió km²), Atlanti-óceán (82 millió km²), Indiai-óceán (73 millió km²), valamint a Földközi-tenger (2,5 millió km²) a legjelentősebb. Bár a Csendes-óceán messze a legnagyobb, hajózási forgalom szempontjából nem a legfontosabb.



72. ábra: Világ hajóforgalma

Forrás: NATIONAL CENTER FOR ECOLOGICAL ANALYSIS AND SYNTHESIS honlapja¹⁰⁴

A szállítási sűrűséget a kereskedelmi vízi járművek mobil adatpontjainak egy 1 km²-es cellaméretű rácson egy éven keresztül számlált útvonalaiából kapjuk meg. Ez hajómérettel nincs súlyozva, és nem feltétlenül teljesen reprezentatív minden kereskedelmi tevékenységre nézve. Noha a hajózási szállítás jelentős fejlődésen ment keresztül mind biztonság, mind megbízhatóság tekintetében, a tengeri útvonalakat még mindig akadályozzák az uralkodó széljárások, az áramlatok, és az általános időjárási körülmények. Az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán északon (északi szélesség 50–60°) a tél folyamán olyan heves hullámtevékenységnek van kitéve, ami néha nehezíti a hajózást, és arra kényszerítheti a hajókat, hogy alacsonyabb szélességi körök mentén válasszanak útvonalat, miáltal növekszik az útvonalak hosszúsága. A nyári monszunidőszakban (áprilistól októberig) az Indiai-óceánon és Dél-kínai-tengeren válhat kockázatosá a hajózás.

A *folyók* akkor nem használhatók kereskedelmi hajózás céljára, ha irányuk nem felel meg a szállítási szükséglet irányainak. Példa erre Oroszország sok folyója, melyek észak–dél irányban folynak, míg a fő kereskedelmi és utasforgalom kelet–nyugati irányú. A sekély vizek és a nagy kiterjedésű akadályok, mint például a zuhatagok, szintén korlátozhatják a hajózást. Ezzel szemben sok folyó, mint a Rajna vagy a Jangce, jelentős főútvonala a vízi közlekedésnek, mert az óceánok felől elérhetővé teszik a belföldi piacokat.

¹⁰⁴ <http://www.nceas.ucsb.edu/> Letöltve: 2012. november 1.

Földrajzilag a hajózási tevékenységek két fő csoportba sorolhatók:

- *Belföldi vízi utak.* A folyami szállítás rendkívül alkalmas a tömeges teherszállításra, alacsonyak a költségei, és a leginkább környezetbarát. Fontos szerepet játszik sok ipari országban, melyek nagy vízi útszettel rendelkeznek, mint például a Volga, a Nagy-tavak, a Mississippi, és a Rajna. A belföldi hajózás jelentős különbségeket mutat Észak-Amerikában, Európában és Kínában a hajóméret tekintetében, ami eltérő működtetési jellemzőket von maga után. A legtöbb vízi utat kizárólag a tömeges teherszállítási követelmények indokolják. Ugyanakkor nagy ipari régióknak a hajózási szállításba történő gyorsuló integrációja figyelhető meg a folyami–tengeri hajóknak köszönhetően, különösen Nyugat-Európában. Szintén uralkodó trend a tevékenységek növekedése és diverzifikációja a kínai vizeken, miután Kína integrálta a globális gazdaságot és belföldi gazdaságának növekedése a folyami hálózatán szállított árutömeg növekedését eredményezte.
- *Transzkontinentális vízi utak.* A tengeren lebonyolított kereskedelemben nagyon erős növekedés tapasztalható, különösen a Csendes-óceánon. Ez érzékelhetően a fejlett országok energia-, ásvány- és agrártermék-függőségéhez köthető. Megnövekedett a nagy tengerhajózási vállalatok jelentősége, éppúgy, mint a tengerészetben belüli munka- és tőkeelosztás. Piacokról, technológiáról és tőkéről a fejlett, munkaerőről a fejlődő országok gondoskodnak.

X.4.4. Légi közlekedés

Intézményi háttér

A repülésnek, ahhoz hogy *világméretű, egységes rendszerré válhasson, két területen* kellett átfogó *nemzetközi megegyezést létrehoznia*. Az egyik az állami *szuverenitás* érvényesülése az ország fölötti *légtérben* és ennek következményei, a *másik* a lehető legnagyobb mértékű *technikai, eljárási jellegű egységesítés*. Mindkét igény a repülés sajátos üzemeltetési körülményeiből, határokon átívelő jellegéből fakad.

Az ICAO (Nemzetközi Légügyi Szervezet) az ENSZ szervezete. Az 1944-ben aláírt Chicagói szerződés rögzítette a légi közlekedés kereteit, definiálta az alapvető fogalmakat és rögzítette az állami légi fennhatóság elvét. A szervezet 1947-ben kezdte meg működését Montreálban. Az *ICAO alkotja az egész világra érvényes, a polgári repüléssel kapcsolatos szabványokat*. Ezeket a szabványokat úgynevezett Annexek formájában rögzítik és folyamatosan frissítik. Jelenleg 18 hatályos Annex van, amely a szervezet mind a 185 tagja köteles betartani. Magyarország 1969-től teljes jogú tagja az ICAO-nak.

A légi társaságok nemzetközi szervezetei közül a *másik jelentősebb szervezet a IATA* (Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége). A légitársaságok nemzetközi érdekképviseleti egyesületeként működik, megteremti a feltételeket a légitársaságok közötti együttműködéshez, illetve koordinálja azok tevékenységét az információcsere elősegítésével, adatok gyűjtésével, elemzésével, konferenciák szervezésével. Feladata még a légi forgalommal kapcsolatos kereskedelmi, tarifális, okmányolási, jogi, műszaki kérdések megvitatása és a tagok számára kötelező érvényű megállapodások létrehozása. 1945-ben átszervezték és azóta a kanadai Montreál a székhelye. 250 taggal rendelkezik.

Dereguláció és liberalizáció

A légi közlekedés intézményi háttere az utóbbi évtizedekben jelentősen megváltozott. Az *Egyesült Államokban* 1978-ban elfogadott Airline Deregulation Act az amerikai bel-földi légi közlekedési piac teljes liberalizációját eredményezte. A deregulációs törvény alapján minden USA-ban bejegyzett társaság indíthatott repülőjáratokat bármely két amerikai város között, ha megkapta az Amerikai Légügyi Hivatal (FAA, Federal Aviation Agency) engedélyét.

Az 1980-as években rengeteg új belépő volt, amelynek többsége alulfinanszírozottság és a felkészületlen menedzsment miatt csődbe ment vagy beolvadt más légitársaságokba, tehát a nyolcvanas éveket az USA-ban a konszolidálódás és a racionalizálódás időszakának nevezhetjük. Következmenyei: több úticél, magasabb színvonalú szolgáltatás alacsonyabb áron, ami óriási mértékben megnövelte a keresletet a légi közlekedés iránt.

A dereguláció következménye az ún. hubrendszer kialakulása¹⁰⁵ volt. Ennek lényege, hogy a nagyobb légitársaságok csak kevés, 10–15 kiemelt forgalmú repteret (hubot) használnak nagy kapacitású gépekkel, naponta többszöri repüléssel. Ezekre a repülőterekre kisebb légitársaságok szállítják az utasokat.

A nagyobb amerikai légitársaságok – amelyek többsége részben vagy egészben állami tulajdonban volt – hirtelen szembe találták magukat a sokkal rugalmasabb, áramvonalasabb amerikai konkurenciával. Az USA-n kívüli légitársaságok esetében az állami szabályozás és állami támogatás megvédte a gazdaságtalan működést, a magas árakat és az alacsony szintű szolgáltatásokat. Ezek a légitársaságok tehát olyan konkurensokkal kerültek szembe, amelyek már rákényszerültek arra, hogy piaci elvek alapján működjenek, áramvonalasabbá tegyék tevékenységüket, valós, piaci árat kérjenek, továbbá az utasok kéréseit keressék, és ne a szabályozó testületekét.

Ez az egyenlőtlen küzdelem ahhoz vezetett, hogy az *Európai Közösség* is belátta, a különböző kapacitások és bevételek elosztására vonatkozó rendelkezései, amelyek az európai légi közlekedést irányították, nem biztosítják a verseny hatékonyságát. Ennek következménye volt az a tízéves, fokozatos európai liberalizálási folyamat, amelynek célja főleg az volt, hogy az európai légi közlekedés felkészüljön az amerikaiakkal való versenyre: 1987-ben határozta el a Miniszterek Tanácsa, hogy egyszerűsítik és megreformálják az árak szabályozását, a piacra való belépést, és a piaci arányokat a nemzeti légitársaságok között. A legfontosabb lépés 1993-ban következett be, az *Európai Unió* létrejötté az árak liberalizációját és az országok nemzetközi útvonalaiiba való szabad belépést hozta. Majd 1997 áprilisától a hazai piacok is megnyíltak a verseny számára. Ez a liberalizáció az Európai Unió tagállamain kívül Norvégiára, Izlandra és Liechtensteinre is vonatkozott.

A verseny erősödése különösen a jól fizető útvonalakra lett jellemző. Az Európán belüli légi piac liberalizációja mellé társult az egyes uniós tagállamok és az Egyesült Államok közötti bilaterális egyezmények megkötése. Az első Open Sky – (Nyitott Égbolt) egyezményt, ami az engedélyezési eljárás nélküli szabad légi forgalmat jelenti, az USA-val 1992-ben Hollandia kötötte meg, ezt követte több kisebb európai ország, majd 1996-ban Németország írta alá.

¹⁰⁵ Hub = központ, gyűjtőpont, elosztó központ, (kerékagy).

Az észak-amerikai mellett az EU lett a második liberalizált piac, minden más kontinensen kétoldalú légügyi egyezmények szabályozzák a forgalmat. Az uniós szabályok annyiban különböznek a teljesen szabad amerikai modelltől, hogy a Nyitott Égbolt égisze alatt a légitársaságoknak közszolgálati feladatokat is fel kell vállalniuk. Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy a szolgáltatóknak – a zavartalan közlekedés fenntartása érdekében – a kisebb és bizonytalanabb forgalmú, ennél fogva kevésbé jövedelmező útvonalakat is fenn kell tartaniuk.

A liberalizáció megvalósulása *intézkedési csomagok bevezetésével* történt meg. Az első csomag, amely a tarifákról, a kapacitás megosztásáról és az útvonalakról rendelkezett, még számos kivételt engedett a versenyszabályok alól. A már nagyobb piacnyitást előirányzó második csomagot pár éven belül követte a harmadik csomag, amely megalapozta az európai légi közlekedés teljes liberalizációját. A tarifa-megállapítás szabadsága érvényesül, és a közösségi státust elnyert légitársaságok szabadon hozzáférhetnek a Közösségen belüli légi útvonalakhoz. Ez utóbbi alól kivétel volt a kabotázspiac¹⁰⁶, melyet az 1997 áprilisáig tartó átmeneti időszakban fokozatosan nyitottak meg. 1997 áprilisától a közösségi piacon megvalósult a szolgáltatás teljes szabadsága, igaz, csak a tagállamok társaságai számára. A légitársaságok engedélyezéséről szóló tanácsi rendelet ugyanis a többségi közösségi tulajdon meglétéhez köti a közösségi státust, ezáltal a szabad útvonalhoz (vagyis a piacra) jutás jogát is.

A liberalizációnak kezdetben az utasok látták előnyét, akik immár több légitársaság ajánlata közül tudták kiválasztani a nekik legmegfelelőbbet. Az állam védőszárnyai alatt felnevelkedett légitársaságoknak fájdalmas volt az új körülményhez történő igazodás. A zászlós légitársaságok az amerikai versenytársak mellett kénytelenek voltak újonnan alakult, olcsó költségvetésű légitársaságok (EasyJet, Ryanair) versenyével szembenézni. Az átrendeződés néha kaotikus állapotokat teremtett nemcsak a társaságok, hanem az utasok részre is.

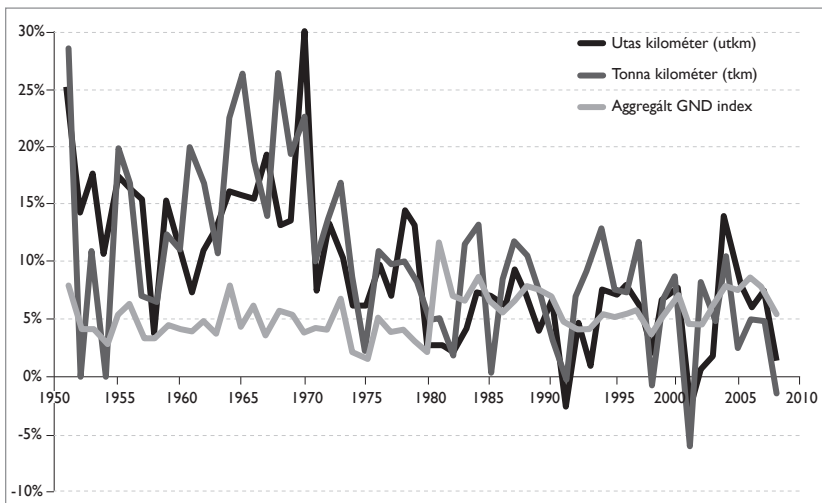
Az amerikai tapasztalatok szerint az állami beavatkozás megszűntével a versenytársak még nem férhettek teljesen hozzá az egyes régiók piacaihoz. A verseny így korlátozott volt, aminek az utasok látták kárát a magas díjtételek formájában. A fel- és leszállási időpontok örökletes birtoklása szintén segítette az egyes légitársaságokat, hogy növeljék dominanciájukat a központi elosztó repülőtereken.

Az Európai Unió úgy látta, hogy a liberalizáció bővítette a légi közlekedés kínálatát, ami erős versenyhez vezetett globális szinten. Az európai légitársaságok közül azonban többen pénzügyi problémákkal küszködtek, így nem tudtak felzárkózni az újonnan kialakult versenyszférához. Többségük állami forrásból hajtotta végre a szükséges strukturális átalakításokat, és még így sem lettek elég versenyképesek az amerikai vagy ázsiai versenytársaikhoz képest. Az európai légikikötők általában kisebb utas-kapacitásúak, és így zsúfoltságuk tovább csökkenti az európai légitársaságok versenyképességét. Az európai piacon bizonyos desztinációkra az üzleti osztályért fizetendő díj irreálisan magas.

A légi közlekedés ciklikus fejlődése

Az elmúlt évtizedek folyamán a légi ipar, 4–6 százalék körüli növekedést mutatott, köszönhetően a GDP növekedésének, valamint a globalizáció okozta nagyobb utazási keresletnek. A repülés egyre inkább árucikké vált.) (73. ábra)

¹⁰⁶ Kabotázs tevékenység = külföldi fuvarozó által végzett belföldi szállítási tevékenység.



73. ábra: Légi közlekedés forgalma (utas- és áruszállítás) és az össztermék alakulása

Forrás: JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009

Az 1990-es években a globális gazdasági fellendülés fokozta az utazási igényt, csakhogy mint a hajlandóságot ezen magas költségek megfizetésére – különösen a business utazók esetében. Továbbá a nagyobb légitársaságok kihasználták a számítógépes technológiák és az optimalizációs módszerek fejlődését. Kifinomult kvantitatív elemzések segítettek összehangolni a (becsült) keresletet és a kapacitás kínálatot, valamint magas hatékonyságú útvonalterveket kidolgozni. A deregularizációs és liberalizációs folyamatok révén a nagyobb társaságok – jelentősebb hubok köré szerveződő – globális hálózatokat hoztak létre.

Ez idő tájt a hagyományos légitársaságok igyekeztek minél nagyobb forgalmat csatolni a hubjaikhoz, ezáltal növelni a csatlakozásaik számát – megemelt árakon. A nagy amerikai társaságok egyenesen *multi-hub rendszereket* létesítettek. Az uralkodó optimalizációs cél az volt, hogy a lehető legtöbb keresleti kategóriát lefedjék (mind a járatok, mind pedig az utasok tekintetében), valamint növeljék az összekapcsolódási lehetőségeket a hubokon belül.

Ez utóbbit a „hullámszerű” közlekedési minták alkalmazásával érték el, arra törekedve, hogy egy beérkező járatral minél több induló járatot lehessen elérni. A stratégia negatív aspektusa azon utasok meglegedettségének elvesztése, akik a közvetlen járatokat preferálják, továbbá a társaságnál jelentkező jelentős működési költségnövekedés. A „hullámszerű” forgalom súlyos működési terhet ró a hubokra, mely jelentkezik az időszaki torlódásokban, az időkritikus csatlakozásokban, valamint a földi kezelőeszközök és a személyzet erős fluktuációjában. Továbbá a torlódások és a nagy számú időkritikus csatlakozás tipikusan gyenge pontosságot eredményez.

Mivel nem létezett alternatív üzleti modell, az ügyfeleknek nem volt más választásuk, mint alkalmazkodni a hagyományos légitársaságok által kialakított működési elvekhez, fizetve az azzal járó komplexitásért is. A magas viteldíjak – különösképp a business és first class utasokéi – kompenzálták az alacsonyabb haszonkulcsú utazásokat. A termék-megkülönböztetés pedig, amit viszonzásul kaptak, meglehetősen szegényes volt – és a mai napig is az. Főként a kevésbé kötött helyfoglalási gyakorlatra, valamint a repülés köz-

beni szolgáltatásokra szorítkozik, a földi tevékenységek csak ritkán voltak specializáltak. Gyakorlatilag a társaságok a legkevésbé értékes ügyfelek szükségletei köré szervezték a működésüket, akiket a hubok igénybevételére szorítottak. A válság hamarosan, a 2000-es év második felében jelentkezett, mikor – szembesülve a gazdasági recesszióval – ezek a korábban jól fizető utasok egyre inkább vonakodtak kifizetni a prémium árakat.

A hagyományos légitársaságok számára egyedül nyitva maradó lehetőség a szövetségek, partnerségek kiépítése maradt. Ez be is következett a 1990-es évek második felében. A jelentősebb légitársaságok különféle partnerségi viszonyokba szerveződtek, és globális szövetségek alakultak. Mint az utasoknál, mint pedig a társaságoknál jelentkező hasznok (skála hatás a beszerzéseknél, összekapcsolt IT rendszere) meglehetősen sikeresekké tették ezeket a szövetségeket. Mindamelllett az utóbbi húsz év deregularizációs törekvései ellenére sem sikerült megváltoztatni a korlátozó tulajdonlasi kikötéseket és a bilaterális közlekedésjogi megállapodásokat (egy-két olyan kivételtől eltekintve, mint az „Open Sky”). Így hát ezen szövetségek szükségszerűen korlátozott céljai bár párosulva a további integrálódás vágyával, azt eredményezték, hogy a bennük rejlő költségsökkentési potenciál nem lett teljesen kiaknázva. A szövetségeknek tehát – annak ellenére, hogy stratégiaileg továbbra is fontosak – nem sikerült tagjaikat felkészíteniük a diszkontok jelentette kihívásokra.

A légi közlekedési piac szereplői

Szakértők véleménye szerint a légi közlekedésnek szüksége van a konszolidációra. A három stratégiai szövetség mentén végbemenő konszolidáció elkerülhetetlen. *Európa nem engedhet meg magának 20 nagy légitársaságot*, amikor *Amerikában a nagy légitársaságok száma ötre zsugorodott*. Az iparágban óriásfúziók vannak kilátásban. Amerikában, és ugyanez a sors vár Európa légitársaságaira is hosszabb távon, amelynek eredményeként három nagy európai légitársaság, a British Airways, a Lufthansa és az Air France–KLM fogja uralni a piacot. A légi szövetségek feltételezhetően a jövőben is fennmaradnak, csak lehet, hogy más formában. Amint az a szövetségek eddigi összetételéből kiderült, az egyes rendszerek elsősorban egy adott régió meghatározó légitársaságait próbálják saját körükbe csábítani, a kisebb légitársaságok pedig kevésbé vonzóak számukra.

A jelenleg működő légitársaságokat több szempont szerint lehet *csoportosítani*. A csoportosítás lehetséges szempontjai lehetnek a rendszeresség, menetrendszerűség, hálózatnagyság, stb. A nem menetrendszerű kategóriát a közforgalmú közlekedésben a charter légitársaságok képviselik: járataikat szezonálisan, időszakosan működtetik.

A menetrendszerűen közlekedő vállalatok közül elsőként a kiterjedt hálózattal rendelkező „mamut” légitársaságokat kell megemlíteni, akik hosszú távon szállítják az utasokat: Air France–KLM, vagy a British Airways tipikusan ebbe a csoportba tartoznak. *A második szinthez tartoznak* az olyan szintén menetrend szerint közlekedő, *hálózati légitársaságok*, amelyek egy része egyben *nemzeti légitársaság*. Jellemzően egy adott régió légi közlekedési igényeit elégítik ki, illetve úgynevezett ráhordó szerepet játszanak. *A harmadik szintet a low-cost légitársaságok* alkotják. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az Atlanti-óceán mindkét partján a keresletet az árak alakítják, azaz az árcsökkenés az üzlet felfutását idézi elő. Így a modell sikeresen működik és egyre nagyobb szeletet hasít ki a légi közlekedés piacán. *A negyedik csoportot a regionális légitársaságok* alkotják, amelyek szerepköre a jövőben valószínűleg módosulni fog. Az eddigi hagyományos tevékenység helyett inkább a túlterhelt hub-okat kikerülve ponttól-pontig rendszerű non-stop szolgáltatásokat

fognak nyújtani kis gépekkel. Ezzel a szolgáltatásszerkezet-változtatással képesek lesznek az üzleti ügyben utazók magas igényeinek is megfelelni, tehát így meg tudják tartani ügyfeleik nagy részét, a viszonylag magas árak ellenére. A légi közlekedésben a hálózati légitársaságok és a regionális társaságok közötti határok mind jobban összemosódnak. A verseny, az alacsonyabb díjszabások, az új technológia, a nagyobb hatékonyság irányába kényszeríti a túlélő légitársaságokat. A konszolidáció tovább terjed az iparágban. A jövő légitársaságai hub-and-spoke¹⁰⁷ és point-to-point¹⁰⁸ rendszer alapján is fognak üzemelni. Valószínűleg a mostaninál sokkal kevesebb zászlós légitársaság marad életben.

X. 5. A közlekedési piacok főbb jellemzői

X.5.1. A közlekedési piac sajátosságai

A közlekedési piac egy sajátos áru, a közlekedési teljesítmény cseréjének színtere. A piaci csere tárgyát képező teljesítmény a személyek és áruk valamely viszonylatban, kijelölt időben és meghatározott minőségben történő térbeli áthelyezését jelenti. *A közlekedési piac más áruk piacához viszonyított különlegessége magának a teljesítménynek, mint a csere tárgyának sajátosságából, valamint előállítási és felhasználási jellegzetességéből következik.* A csere tárgya a közlekedési teljesítmény, az anyagi termelés produktumaitól eltérően nem nyer materiális formát, fizikai valóságában nem lelhető fel. A közlekedési szférában a termék – a szolgáltatási szektor többi ágazatához hasonlóan – a termelés-értékesítés folyamatától nem különíthető el, a termék is csak addig létezik, amíg tart az „előállítás folyamata”. A teljesítmény előállító és felhasználó folyamatának egységéből következik, hogy a közlekedési teljesítményt nem lehet raktározni.

Az anyagi termelési szférában a termelés kívánatos egyenletessége és a fogyasztás ingadozása között fennálló ellentmondás feloldásának eszköze a készletre termelés, a raktározás. A közlekedési teljesítmények esetében a fogyasztás térbeni és időbeni ingadozásainak csökkentésére nincs lehetőség. Így a közlekedés elesik azoktól az előnyöktől, amelyek az egyenletes ütemű termelésben, a teljesítmények tervezhetőségében rejlenek. Közvetlenül piacra termel, így korlátozott lehetősége van a piac szeszélyeit szelidítő szelepek beépítésére. További *fontos jellemző, hogy nincs lehetőség az értékesítés optimális helyének és idejének meghatározására.* Szükséges kiemelni, hogy az anyagi termelés szférájában tapasztalható törekvés, a termékek legkedvezőbb piaci feltételek között történő értékesítése, a közlekedés területén csak korlátozottan érvényesíthető.

A piachoz való alkalmazkodás *további jellegzetessége, hogy a teljesítmény a kereslet változásakor csak „nehézkösen” tud igazodni a piaci igényekhez.* A piaci értékesítés nehézségei között meg kell említeni, hogy mivel a közlekedés terméke nem jelenik meg materiális formában, nem jeleníthető meg vizuálisan a teljesítmények választéka. A teljesítmények leírása pedig nem nyújthat elegendő információt a legmegfelelőbb termék kiválasztásához. A termékek közötti választás egyik fontos szempontja a termék *ára*, ami sokszor *csak bonyolult módon, közvetetten*, díjszabási adatokból való kalkuláció útján *kapcsolható a termékhez.* Míg az árutermelés piacán a cserét annak időbeli lefolyása nem jellemzi, addig *a közlekedés jellemző vonása, hogy a csere időben erősen megnyújtva jelentkezik.* A közlekedés piaca mindig kétpólusú, miután a csere – a közlekedés dina-

¹⁰⁷ Hub-and-spoke = gyűjtő-elosztó forgalomszervezési rendszer.

¹⁰⁸ Point-to-point = két város közötti forgalom.

mikus tevékenysége miatt – a tényleges termelési folyamatnak csak a befejező pontjára rögzíthető, ily módon a piac területének határai kitágulnak. Mindezekből következően *a közlekedésben a piaci viszonyok megbízható feltárása nehezebb, mint a materiális termék-piac esetében.*

A közlekedés piacán a kínálatot *a potenciális helyváltoztatási képesség testesíti meg.* Ez a képesség a térbeli mozgás céljait szolgáló eszközökben (pálya, jármű) jelenik meg. A közlekedés kínálatának a fizetőképes kereslettel való találkozása a helyváltoztatás folyamatának kezdőpontján valósul meg. Közlekedési sajátosság, hogy *a kereslet–kínálat találkozás minden esetben a kereslet által jelölt ponton megy végbe.* A csere lebonyolódásával a közlekedés ugyanolyan nagyságú potenciális kínálattal bír, mint amellyel a folyamat kezdetén rendelkezett. A piac magában hordozza azt a kockázatot, hogy a felszabadult kapacitások lekötésére az adott helyen és időben nincs kereslet. A közlekedés piacának kétpólusú átrendezése miatt a teljesítménykínálat értékesülése az áru piacnál megszokottól nagyobb kockázatot rejt magában.

A közlekedési kereslet jellegzetessége, hogy mindig származtatott, illetve járulékos kereslet. A közlekedési piac erőteljesen függ a gazdaságban lejátszódó folyamatoktól, miután a gazdasági és társadalmi élet „mozgásigényének” kiszolgáló, integráló faktora.

X.5.2. A keresletet befolyásoló tényezők

Az előzőekben már utaltunk rá, hogy a közlekedés *egyrészt* nyersanyagok, félkész- és késztermékek közbülső vagy végső felhasználóhoz való eljuttatását szolgálja, *másrészt* lehetővé teszi személyek bármilyen célú mozgását. A közlekedés keresletét számtalan külső tényező befolyásolja. A tényezőkre való aktív ráhatás a sokrétűség miatt rendkívül nehéz, már az oksági változók azonosítása és a hatások teljes körű feltérképezése is szinte lehetetlen. A közlekedés kereslete alig függ saját jellemzőitől, tehát jelentős mértékben származtatott, *derivált keresletnek* tekintjük. *A közlekedési keresletet meghatározó főbb tényezők a következők:*

- *Az ipari termelés szintje és struktúrája.* Egy ország gazdaságának fejlődése során a szállítandó árumennyiség növekszik. Kezdetben a nyersanyagigényes ágazatok (a nehézipar és a vegyipar) dominálnak, később azonban ezek vesztítenek relatív súlyukból, helyettük a kevésbé szállításiigényes, de nagyobb hozzáadott értéket termelő ágazatok jutnak egyre nagyobb szerephez. Ebből következően a közlekedésnek egyre kevésbé kell a nagy tömegű, viszont alacsony fajlagos értékű termékek szállítására koncentrálnia. A kisebb tételben szállítandó, magas értékű termékek pontos és hibátlan fuvarozása kerül előtérbe. A csökkenő méretű szállítási egységek, valamint a pontosság iránti fokozott igény a kínálati rugalmasságot könnyen fokozni képes alágazatokat, elsősorban a közúti és légiközlekedést hozta előnyös helyzetbe.
- *A lakosság életmódjának és lakóhelyének változásai.* A szabadidő növekedésével a személyszállítás iránti igények is megváltoznak. A turizmus robbanásszerű fejlődése a közlekedés minden alágazatának keresletét pozitív előjellel érinti. A turisták adott desztinációkba való eljuttatásán kívül a közlekedés önmagáért való szolgáltatásként is megjelenik (elsősorban a sétahajókra, keskeny nyomtávú vasutakra gondolunk). A személyszállítás iránti igényt növeli a szuburbanizáció, az „elővárosiasodás” is. A napi ingázás távolságának növekedése és a területi decentralizáció új megoldá-

sokra kényszeríti a közlekedési ágazatot. Az alacsony népsűrűségű kertvárosokban a személygépkocsi, a városba bevezető útvonalakon a közforgalmú közlekedés képes csak megfelelő színvonalú szolgáltatást biztosítani, így az intermodalitás, a P + R rendszer¹⁰⁹ megkerülhetetlen kényszerűséggé válik.

- *Növekvő mobilitás és jólét.* Mind az áru-, mind a személyszállításban jelentkezik a minőség és a sebesség iránti fokozott igény, miközben a kereslet ár-rugalmassága csökken. Ez a tendencia azt jelzi, hogy a közlekedés manapság alapvető, nélkülözhetetlen létszükségletté vált. Ez lehetővé teszi, hogy a közlekedési szolgáltatók magasabb színvonalú szolgáltatásait a fogyasztókkal elismertessék, miközben az olcsó és gyenge minőségű kínálat iránti igények fokozatosan csökkennek. Az a szolgáltató, amely ezzel a trenddel nem képes lépést tartani, szükségképpen veszít a piaci részesedéséből. A vasút például nagyon magas tőkeigényénél fogva és az erős állami szabályozása miatt nem képes időben eléggé rugalmasan követni a kereslet változását

X.5.3. Közlekedéssel szemben a kereslet oldaláról támasztott követelmények

A *sűrűség*, rendszeresség az utas közlekedéshez való alkalmazkodásának szempontjából fontos. Egy 4–5 percenként közlekedő villamosviszonylat esetében a fogyasztónak nem kell figyelembe vennie a menetrendet programjának tervezésekor: Másik végletként a naponta mindössze 6–7 alkalommal induló, mellékvonali vonathoz történő kényszerű alkalmazkodás teljes egészében meghatározza az utas napirendjét, és ez a kényszerű korlátozás a vasúti szolgáltatást a többi közlekedési alágazattal szemben akár versenyképtelenné is teheti.

Pontosság, megbízhatóság nélkül a várható menetidő jelentősen megnő, a célba érés kockázata miatt az árut még korábban kell elindítani, illetve az utasnak elindulni. Ez a főlegesen várakozás szintén a kereslet csökkenését vonja maga után abban az esetben, ha egyéb szállítási módok is rendelkezésre állnak. A pontosság magas kockázata elsősorban a közúti közlekedés sajátossága, főleg hosszú távolságok és erős forgalom esetén.

A *kényelem* vonatkozásában külön kell választani a jármű és az állomás komfortfokozatát és a zsúfoltságot. A komfort vonatkozásában egyszeri beruházással a problémák orvosolhatók, a csúcsidők szűk kapacitásánál a helyzet ennél jóval bonyolultabb.

Az *elérhetőség, lefedettség* és az üzemidő a keresleti paraméterek vonatkozásában szintén kiemelkedően fontos. Hiába nyújt egy vállalat első osztályú szolgáltatást valamely viszonylaton, ha a megfelelő csatlakozásokat nem képes biztosítani. Az utazóközönség és a szállítatók a hosszú „rágyaloglási”, illetve „ráfuvározási” távolságokat általában nem fogadják el. Ugyanez a helyzet a rövid üzemidővel is, amikor a szolgáltatás csak a nap meghatározott óráiban, esetleg csak munkanapokon napközben áll rendelkezésre.

Az *utazási, szállítási biztonság* a legalapvetőbb igények közé tartozik, meg kell azonban különböztetnünk a vélt és valós kockázatokat. Az utas általában vélt kockázatok alapján dönt, a szállítató viszont hajlamos lehet a veszély pontosabb számszerűsítésére is.

Az *információ* rendelkezésre állása vagy hiánya a keresletet gyökeresen átformálhatja, az egyébként jó minőségű szolgáltatást a gyengébbel szemben hátrányba hozhatja. Az a szolgáltatás, amelyet a fogyasztó nem ismer, nyilván nem lehet sikeres, bármilyen jellemzőkkel bír is. Ezért szükséges, hogy mindig naprakész, kezelhető mennyiségű és struktú-

¹⁰⁹ P + R (park & ride) = „parkolj és utazz” szlogen a személygépkocsival történő utazás és a tömegközlekedés összekapcsolásának rendszerét szorgalmazza.

rájú információmennyiség álljon rendelkezésre már az utazás/szállítás tervezésekor. Az utazás közbeni információszolgáltatás az utas biztonságérzetének növeléséhez és az esetleges fennakadások gördülékeny elhárításához nélkülözhetetlen.

A *gyorsaság, sebesség* tervezésekor mindenkor szem előtt kell tartani, hogy mindig a személy vagy áru háztól házig történő eljuttatásának idejét kell alapul venni. Hiába képes a repülő a vasútnál többszörösen gyorsabban haladni, ha a repülőtérré való eljutás, illetve onnan a városba érkezés, a ki- és beszállás hosszú időt igényel. Ugyanez a helyzet akkor is, amikor zsúfoltság miatt az utasnak a pénztárnál az állomáson kell várakoznia, esetleg kiadott menetrend hiányában kénytelen feleslegesen állni a megállóban, vagy a nem megfelelő csatlakozások miatt egyes átszállóhelyeken kell hosszú időt eltöltenie. A sorbaállás, átszállás vagy átrakás szükségessége egyébként önmagában minőséget rontó tényezőként jelenik meg a legtöbb utas és szállító szemében még akkor is, ha többlet időráfordítással nem is jár.

A közlekedési ágazat keresleti jellemzésénél ki kell emelni a rendkívül erős napi, heti és évi *ingadozást*. Ez a szolgáltatásoknál általában is jelentkező sajátosság a közlekedési infrastruktúra (pálya és tartozékai) földrajzi helyhez kötöttsége miatt fokozott problémát okoz.

A *csúcsidőszakok változásban vannak*. A napi *ingadozás a rövidebb és rugalmas munkaidők miatt csökkenőben van*, a csúcsidőszakok relatíve gyengülnek, a reggeli és délutáni csúcsidő közötti holtidőszak forgalma növekedhet. A motorizáció fokozódása és a bevásárlóközpontok terjedése miatt hétféteken, valamint a késő esti órákban a városi tömegközlekedésben a kereslet ugyan erősen csökken, a személygépjármű-forgalom viszont emelkedik. *A heti ingadozásnál a helyzet fordított. A növekvő mobilitás miatt a más városokban dolgozók, tanulók száma meredeken emelkedik, ezáltal a hétfégi csúcsidőszak forgalma tovább növekszik. A turizmus térhódítása folytán a nyári és téli szezonális csúcscsok szintén erősödnek*, bár az idegenforgalmi piactelítődésével párhuzamosan a növekedés üteme várhatóan mérséklődik.

A *csúcsidő-holtidő* probléma középpontjában a csúcsidős kapacitás fenntartásának költségessége rejlik. A csúcsidőben kihasznált infrastruktúra és járműállomány ugyanis más időszakokban kihasználatlanul áll. A közgazdaságtani racionalitás alapján a csúcsidőszakokban használt többletkapacitás beruházási és fenntartási költségeit elméletileg a csúcsidőszakokban utazóknak kellene megfizetniük. (A svéd vasút felmérése szerint pénteken és vasárnap az egyéb napokra érvényes díjszabásnak körülbelül a háromszorosát kellene alkalmazni, ha a piac működését optimalizálni akarnák.) A közlekedés közszolgálati szempontjai miatt azonban például a munkába és iskolába járás költségeinek ilyen jellegű emelése semmiképpen sem fogadható el.

X.5.4. Kínálat a közlekedési piacon

A közlekedési *kínálat előállítói köre rendkívül heterogén*. Ilyen szerepben megjelenhetnek: az *állam, a magánvállalkozók és a nem közlekedési főprofilú vállalatok*. Az állam és a magánvállalkozók közlekedési vállalatai többnyire elsődleges feladatként látnak el szállítási feladatokat, a személyszállítási szolgáltatásokat közszolgálati szempontból és profitszerzés céljából tartják fenn. A közlekedési szolgáltatás mögött egy egész szervezet áll, miközben a kínálat nyilvános, bárki igénybe veheti, aki a viteldíjat (fuvardíjat) lerója. Ezeket a vállalatokat általában a nagy tőkebefektetés, a lassú megtérülés jellemzi. A menetrendszerű közlekedés miatt az operátor állandó kockázatot visel, amit a kislejáratok fenntartási kötelezettsége tovább növel.

Ha a szolgáltató a piacon monopolhelyzetben van, akkor az utas számára alternatívaként csak a személygépkocsi létezhet. Az alacsonyabb jövedelmű rétegek számára azonban ez a lehetőség sem nyitott. *A monopolhelyzet a méretgazdaságossági okok miatt igen gyakori.* A természetes monopólium általában csak a legforgalmasabb útvonalak esetén szűnik meg, amikor másik szolgáltató képes úgy megjelenni az adott útvonalon, hogy megfelelő sűrűséggel és kihasználtsággal, gazdaságosan képes közlekedetni járatait. Ilyen oligopol piac esetén lehet esély arra, hogy tényleges verseny indul meg a szolgáltatók között, s a szolgáltatás minősége javulhat.

Az államnak folyamatosan figyelnie kell a személyszállítási piacot, hogy a kisebb forgalmú irányokon is biztosított maradjon a szolgáltatás, továbbá a szolgáltatók versenye folytán ne alakuljon ki egyenetlen járatkövetés. *Az állam szerepe ezen szolgáltatási területen az általánosnál nagyobb, a személyszállítás lehetőségének biztosításában másoknak át nem adható kötelezettségei is vannak.* A közlekedési piacokon a hálózati szemlélet mindenképpen szükséges, azonban nem helyes egyes vonalakban gondolkodni. Egyetlen viszonylaton forgalmat optimalizálni nem lehet, hiszen minden vonal erősen függ a többi forgalmi paramétereitől. (Hiába próbálnánk például a budapesti metró forgalmát növelni, ha nem lenne ráhatásunk a ráhordó külterületi villamos- és autóbuszjáratok közlekedésére.)

A szolgáltató vállalatok mellett az igények kielégítésében az egyéni közlekedés is nagyon fontos szerepet játszik. A nem közlekedési profilú vállalatok dolgozóikat, illetve áruikat szállíthatják saját tulajdonú gépjárműveken, a lakosság pedig saját személyautójával kelhet útra. Az egyéni közlekedés a közforgalmú közlekedés számára erős versenytársat jelent még akkor is, ha direkt módon, számokkal megragadható kínálatl nem is rendelkezik. Az egyéni közlekedés piaci logikával csak részben jellemezhető, sok esetben nem az ár és a minőség, hanem a megszokás és a divat vezérli. Fő forgalmi irányainak megállapítása sem egyszerű feladat, befolyásolása pedig csak bonyolult forgalomtechnikai módszerekkel lehetséges.

X. 6. Infrastrukturális beruházások és finanszírozás a közlekedésben

A XIX sz. elejétől napjainkig tartó mintegy kétszáz évet felölelő időszakban az infrastrukturális beruházások iránti kereslet hol kisebb, hol nagyobb volt, mint a rendelkezésre álló források nagysága. *A vasúti hálózat kiépítésekor* (mint azt a korábbiakban már említettük) *a tőke teljes vagy részleges hiánya volt jellemző.* A vasúti hálózat kiépülésével a közlekedési infrastrukturális szolgáltatások iránti kereslet mérséklődött, és a finanszírozási források nagysága meghaladta a keresletét. *Az autópálya-hálózat kiépítése* Nyugat-Európában (és Észak-Amerikában) arra a periódusra esett, amikor a *finanszírozási források viszonylag bőségesek voltak. Jelenleg ismét a források szűkössége vált jellemzővé.*

Az Európai Unió országaiban az infrastruktúra finanszírozásához szükséges források általában állami és privát forrásokból tevődnek össze. Az állami források egy része nemzeti forrás (költségvetési pénzeszközök és kölcsönök), másik része EU-támogatás. Az Európai Unióban a legkülönbözőbb célokat három fő forrásból támogatják: a Strukturális Alap, a Kohéziós Alap és a Közösségi Kezdeményezések keretében adható támogatások. A finanszírozás oldaláról ezek használhatók fel részben a következőkben vázolt konkrét rendszerek, illetve fejlesztési programok megvalósításához.

Az 1991-es prágai, az 1994-es krétai és az 1997-ben Helsinkiben megkötött Európa Egyezményeknek köszönhetően létrejött a kötelezettség egy egész Európára vonatkozó,

közös közlekedési stratégia kidolgozására. A TEN (Trans-European Network) az EU közlekedési, hírközlési és energetikai hálózatainak rendszerét jelenti, a TEN része a TERN (Trans-European Road Network), ami a Transzeurópai Közúthálózat megfelelője. A hálózatok a kontinens politikai–gazdasági folyamatainak elemzése és a jövőben várhatóan legfontosabb funkcionális folyosók Európa területén való kijelölése alapján jöttek létre. Ezek részben illeszkednek a meglévő hálózatokhoz, részben új relációkat tárnak fel: új utakat, vasútvonalakat, vízi utakat, esetleg légikikötő-bázisokat, továbbá a hírközlés és az energiahálózat célszerű kiterjesztését foglalják magukban.

Az Európai Parlament és az EU Bizottság által megtartott harmadik Összeurópai Közlekedési Konferencia (Helsinki, 1997) a fenntartható mobilitás szükségességét szem előtt tartva, célként jelölte meg a transzeurópai hálózatokhoz (TEN és TERN) illeszkedő összeurópai közlekedési hálózatok kiépítését. A közlekedési hálózatok fő irányait jelölő „folyosók” a következők:

- I. Helsinki–Tallin–Riga–Kaunas–Varsó
- II. Berlin–Varsó–Minszk–Moszkva–Nyizsnij–Novgorod
- III. Berlin/Drezda–Wroclaw–Lvov–Kijev
- IV. Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konstanca/Szaloniki/Isztambul
- V. Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov
 - 1./A Pozsony–Zsolna–Kassa–Ungvár
 - 1./B Fiume–Zágráb–Budapest
 - 1./C Plocse–Szarajevó–Eszék–Budapest
- I. Gdansk–Poznan/Lodz–Zsolna/Katowice–Osztrava
- II. Duna
- III. Durres–Tirana–Szkopje–Szófia–Várna
- IV. Helsinki–Szentpétervár–Moszkva–Kijev–Ejubasevka–Kisinyov–Bukarest–Dimitrovgrád–Alexandroupoli
 - IV./A Ljubasevka–Ogyessza
 - IV./B Kijev–Minszk–Vilnius–Kaunas–Kalinyingrád
- V. Salzburg–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Nis–Szkopje–Veles–Saloniki
 - V./A Budapest–Újvidék–Belgrád
 - V./B Nis–Szófia–Isztambul
 - V./C Veles–Via Egnatia

A második, ún. krétai Páneurópai Közlekedési Konferencia már „három időtávú” infrastruktúrafejlesztési koncepciót határozott el azokra a legfontosabb közlekedési „folyosókra”, amelyek a fejlesztendő kelet-közép-európai országokat és régiókat kapcsolják össze egymással, valamint természetesen az EU-tagállamokkal. Magyarországot földrajzi elhelyezkedéséből adódóan több „folyosó” is érinti, ezek a közúti, vasúti irányok, a Duna mint vízi út és a légikikötők. *Magyarország elsődleges feladata a közlekedési „folyosók” beillesztése a hazai infrastruktúrafejlesztési programba.*

A TEN-koncepcióra épülő összeurópai közlekedési hálózat az EU-tagállami hálózatok mellett felöleli a csatlakozni szándékozó közép- és kelet-európai országok területén kijelölt „folyosókat” is. Ez utóbbiak összefogására, összehangolására létrehozott szervezet a TINA. A TINA-projektek a 10 „Helsinki folyosó” 10 ország területére jutó infrastruktúráinak számbavételére, korszerűsítésére, fejlesztésére, illetve létesítésére irányulnak. A TINA-hálózat a gerinchálózatok mellett kiegészítő hálózati összetevőket is magában foglal. *A hálózati összetevőkre vonatkozó fő kritériumok a következők voltak:*

- *a határon átmenő csatlakozások folytonossága* a TINA-országok, valamint a TINA és az EU országai között,
- a hálózati összetevők *kompatibilisek legyenek* a jelenlegi TEN-irányokban, a hálózat sűrűsége hasonló legyen az EU tagállamaiban megvalósuló TEN-hálózathoz,
- *a hálózat sűrűsége hasonló legyen az EU tagállamaiban megvalósuló TEN-hálózathoz.*

Globalizálódó világunkban jellemző, hogy a távolságok egyre kisebbé válnak, az országhatárok a gazdaság számára kezdenek eltűnni, a termelési ciklusok rövidebbek, a raktárkészletek kisebbek lesznek, és az idő válik a legszűkösebb erőforrássá, ami azt is jelenti, hogy egyre fontosabb az emberek és értékes árucikkek gyors szállítása. Emiatt mondhatjuk, hogy a légi közlekedés mozgatórugója lett nemcsak a közlekedési iparágaknak, hanem a globalizációnak is.

Visszatekintő kérdések

- Milyen összetevőkből áll a közlekedési rendszer?
- Milyen földrajzi szempontok játszanak szerepet a közlekedési rendszerek térbeli viszonyinak alakulásában?
- Mivel magyarázza a közlekedési hálózatok inerciáját (tehetetlenségét)?
- Milyen dimenziókban vizsgálható a közlekedési rendszer fejlettségi szintje?
- Más közlekedési ágazatokhoz képest milyen előnyei vannak a közúti szállításnak?
- Ismertesse az integrált vasúti nyomtávrendszerek előnyeit!
- Általánosan jellemezze a vasúti szállítás szerepét a világ nagy térségeiben!
- Jellemezze a légi közlekedés intézményi hátterének kialakulását!
- Ismertesse a légi közlekedés deregulációjának és liberalizációjának folyamatát!
- Milyen sajátosságok jellemzik a közlekedési piacot!
- Melyek a közlekedési keresletet befolyásoló főbb tényezők?
- Milyen követelmények támaszthatók a közlekedéssel szemben a kereslet oldalkáról?

Irodalomjegyzék

- ACEMOGLU, D. – YARED, P. 2010: Growth in a partially de-globalized world. Political Limits to Globalization. – American Economic Review 2. pp. 83–88.
- AGNEW, J. A. – MITCHELL, K. – TOAL, G. 2003: A companion to political geography. – Blackwell, Malden (Massachusetts)
- AIYAR, SH. 2012: From Financial Crisis to Great Recession: The Role of Globalized Banks. – American Economic Review 3. pp. 225–230.
- AIZENMAN J. – PINTO, B. –RADZIWILL, A. 2007: Sources for financing domestic capital – is foreign saving a viable option?. – Journal of International Money and Finance 5. pp. 682–702.
- AIZENMAN, J. – SUSHKO, V. 2011: Capital Flow Types, External Financing Needs, and Industrial Growth: 99 countries, 1991–2007. – NBER Working Paper 17228.
- AL GORE, A. A. 1998: The Digital Earth: Understanding our planet in the 21st Century. – Los Angeles – <http://www.opengeospatial.org/pressroom/papers> Letöltve: 2012. november 1.
- ALESINA, A. – ZHURAVSKAYA, E. 2011: Segregation and the Quality of Government in a Cross Section of Countries. – American Economic Review 5. pp. 1872–1911
- ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK 2011: Jelentés a térségek felzárkóztatására fordított pénzeszközök felhasználásáról. – Állami Számvevőszék (december 8.), Budapest
- ALLEN, J. – HAMNETT, C. (eds.) 1995: A Shrinking World? Global Unevenness and Inequality. – Oxford University Press/The Open University, London
- ALONSO, M. N. – UBS – UNED 2008: Recent market developments from an Econophysics perspective. – Fribourg Symposium. – <http://www.unifr.ch/econophysics/symposium/talks08/Noguer%20-%20Market%20developments.pdf> Letöltve: 2012. november 4.
- ANDERSON, B. 2006: Elképzelt közösségek. Gondolatok a nacionalizmus eredetéről és elterjedéséről. – (Fordította: Sonkoly G.) – L’Harmattan Kiadó, Budapest
- ASHWORTH, G. J. – VOUGH, H. 1990: Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning – Belhaven Press, London, New York
- ASHWORTH, G. J. – VOUGH, H. 1997: A város értékesítése – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- ATKINS, P. 1988: Redefining agricultural geography as the geography of food.– Area, 20. 3.
- AUBERT A. 2007: A nemzetközi és a hazai turizmus területi folyamatai, piaci tendenciái a globalizáció korában. – Földrajzi Közlemények 55. 3.
- AZ IGAZSÁG ÉS A BÉKE PÁPAI TANÁCSA 2007: Quadragesimo anno. Az Egyház társadalmi tanításának kompendiuma. – (Fordította: Dér K. – Horvát P.) – Szent István Társulat az Apostoli Szentszék Könyvkiadója, Budapest
- BACHE, I. – ANDREOU, G. – ATANASOVA, G. – TMOSIC, D 2011: Europeanization and multi-level governance in South-east Europe: The domestic impact of EU cohesion policy and preaccession aid. – Journal of European Public Policy 18. 1.
- BÁNFALVI J. 1995: Magyarország idegenforgalmi földrajza. – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, Budapest
- BANSAL, R. – SHALIASTOVICH, I. 2010: Confidence Risk and Asset Prices. – American Economic Review 2. pp. 537–541.

- BANSKY, J. 2002: Rural geography – A research discipline new to Polish geography. – *Przeład Geograficzny*, 74. 3.
- BARLOW, J. P. 1991: Coming into the Country. – *Communications ACM* 34.
- BARSI Á. – LOVAS T. 2010: Lézerszkennelés. – Egyetemi tantárgy anyaga, BME. – http://www.fmt.bme.hu/fmt/htdocs/oktatas/tantargy.php?tantargy_azon=BMEEOFT-V98 Letöltve: 2012. november 1.
- BARTA GY. – BELUSZKY P. 1999: Előzetes megjegyzések a nagyvárosok és agglomerációjuk kapcsolatáról. – In: BARTA GY. – BELUSZKY P. (szerk.): Társadami–gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I. – Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest
- BAUDRILLARD, J. 1983: *Simularca and Simulation*. – Semiotex(e), New York
- BÉKÉSI L. 2004: *A politika földrajza*. – Aula Kiadó, Budapest
- BELUSZKY P. – KOVÁCS Z. – OLESSÁK D. (szerk) 2001: *A terület- és településfejlesztés kézikönyve*. – Magyarország kézikönyvtára sorozat. CEBA Kiadó, Váckisújfalu
- BELUSZKY P. 1999: *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- BELÜGYMINISZTERIUM 2002: *Településfejlesztési Füzetek 24.* – Belügyminisztérium Településfejlesztési Iroda, Budapest
- BENEDIKT, M. 1991: *Cyberspace: Some Proposals*. – In: BENEDIKT, M. (ed.): *Cyberspace: First Steps*. – MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- BERNEK Á. – FARKAS P. 2002: *A monetáris világ, pénz „mindenhatóságának” politikai kérdőjelei*. – In: BERNEK Á. (szerk.): *A globális világ politikai földrajza*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BERNEK Á. (szerk.) 2002: *A globális világ politikai földrajza*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BERNEK Á. 1999: *A globális világgazdaság térszerveződése*. In: NEMES NAGY J. (szerk.): *Helyek, terek, régiók*. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- BERRY, B. J. L. – CONKLING, E. C. – RAY, D. M. 1976: *The Geography of Economic Systems*, Prentice-Hall Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
- BERRY, B. J. L. 1967: *Geography of Market Centers and Retail Distribution*. – Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N. J.
- BLAHÓ A. – KUTASI G. (szerk.) 2010: *Erőközpontok és régiók*. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- BODNÁR Á. 2011: *Megduplázódik idén a mobil szélessávú előfizetések száma*. – Internet, WSW, január 12.
- BODNÁR L. 2005: *Az idegenforgalom hazai és nemzetközi vonatkozásai*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BOWLER, I. R. – ILBERY, B. W. 1987: *Redefining agricultural geography*. – *Area*, 19. 4.
- BRADSHOW, M. – WHITE, G. W. – DYMOND, J. P. – CHACKO, E. 2012: *Contemporary World Regional Geography*. – McGraw-Hill, New York
- BRUNN, S. D. – LEINBACH, T. R. (eds.) 1991: *Collapsing space and time: Geographic Aspects of Communication and Information*. – Harper Collins Academic, New York
- BRYANT, C. R. – MAROIS, C. 1995: *The sustainability of rural system*. – Montreal
- BRZEZINSKI, Z. 1999: *A nagy sakktábla. Amerika világelsősege és geostratégiai feladatai*. – Európa Könyvkiadó, Budapest
- BUDAY-SÁNTHA A. 2004: *A természeti tőke és az agrárgazdaság szerepe a területi versenyképességben*. – Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs

- BULLMANN, U. 1997: The Politics of the third level. – In: JEFFERY, CH. (ed.): The Regional Dimension of the European Union. Towards a Third Level in Europe? – Frank Cass & Co. Ltd., London
- BURNSIDE, C. 2011: The Cross Section of Foreign Currency Risk Premia and Consumption Growth Risk: Comment. – American Economic Review 7. pp. 3456–3476.
- CAIRNCROSS, F. 1997: The death of distance. How the communication revolution will change our lives. – Harvard Business School Press, Boston
- CAPPELLIN, R. 1997: Federalism and network paradigm: guidelines for a new approach in national regional policy. – In: DANSON, M. (ed.): Regional Governance and Economic Development. – Pion, London
- CARVALHO, V. M. – MARTIN, A. – VENTURA, J. 2012: Understanding Bubbly Episodes. – American Economic Review 3. pp. 95–100.
- CARTOGRAPHIA 2004: Földrajzi Világtalasz. – Cartographia Kft., Budapest
- CASTELLS, M. – INCE, M. 2006: A tudás világa. – Napvilág Kiadó, Budapest
- CASTELLS, M. 1996: The Rise of the Network Society: the information age. – Blackwell, Oxford
- CIA 2012: The World Factbook – Guide to Country Profiles. – <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/rankorderguide.html> Letöltve: 2012: november 1.
- CLOKE, P. J. – PARK, C. C. 1985: Rural Resource Management. – New York
- CLOKE, P. J. 1979: Key settlements in rural area. – London
- CLOKE, P. J. 1983: An introduction to rural settlement planning. – London
- CLOUT, H. D. 1972: Rural geography. – London
- COE, N. M. – KELLY, PH. F. – YEUNG, H. W. C. 2007: Economic Geography. – Blackwell, Oxford
- COENEN, G. – STRAUB, R. – TRABANDT, M. 2012: Fiscal policy during and after the financial crisis. – American Economic Review 3. pp. 71–76.
- CORSETTI, G. – KONSTANTINOU, P. T. 2012: What Drives US Foreign Borrowing? Evidence on the External Adjustment to Transitory and Permanent Shocks. – American Economic Review 2. pp. 1062–1092.
- CRAGLIA, M. – GOODCHILD, M. F. – ANNONI, A. – CAMARA, G. – GOULD, M. – KUHN, W. – MARK, D. – MASSER, I. – MAGUIRE, D. – LIANG, S. – PARSONS, E. 2008: Next-Generation Digital Earth, a position paper from the Vespucci Initiative for the Advancement of Geographic Information Science. – International Journal of Spatial Data Infrastructures Research, 3. pp. 146–167.
- CSATÁRI B. – FARKAS J. Zs. 2006: A magyar vidékies kistérségek új kategorizálása, különös tekintettel a városi hatásokra és a földhasznosítás változásaira. – Tér és társadalom, 20. 4.
- CSATÁRI B. 1996: A magyarországi kistérségek néhány jellegzetessége. – MTA RKK ATI PHARE kiadvány, Kecskemét
- CSATÁRI B. 1999: A kedvezményezett kistérségek besorolásának felülvizsgálata I–II. Kézirat. – MTA RKK ATI, Kecskemét
- CSATÁRI B. 1999b: A magyar vidék térségi tagozódása. Kutatási zárójelentés. – MTA RKK ATI, Kecskemét
- CSATÁRI B. 2000: Kísérlet a magyarországi kistérségek komplex fejlődési típusainak meghatározására. – In.: DÖVÉNYI Z. (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek. – MTA FKI, Budapest

- CSATÁRI B. 2004: Kísérlet a területi konfliktusok földrajzi értelmezésére. – II. Magyar Földrajzi Kongresszus, Szeged
- CSICSERI-RÓNAI I. 2003: Nagy Ferenc. – Occidental Press, Budapest
- CSOMÓS GY. – KULCSÁR B. 2012: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. – Földrajzi Közlemények 2. pp. 138 – 151.
- CSOMÓS GY. 2008: Regionális centrumok a globális térben. Lakosságszám vagy funkcionalitás? – Debreceni Műszaki Közlemények, 1.
- DANIELS, P. 2008: Geographies of the economy. In: DANIELS, P. – BRADSHAW, M. – SHAW, D. – SIDAWAY, J. (eds.): An introduction to human geography. – Pearson Education Limited, Harlow
- DELORS, J. 1991: Subsidiarity. The Challenge of Change. Proceedings of the Jacques Delors Colloquium. – European Institute of Public Administration, Maastricht
- DETREKŐI Á. – SZABÓ GY. 2003: Térinformatika. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- DICKEN, P. 1992: Global Shift. The Internationalization of Economic Activity. – Paul Chapman Publishing Ltd., London
- DICKEN, P. 1998: Global Shift. Transforming the World Economy. – Paul Chapman Publishing Ltd., London
- DICKEN, P. 2003: Global Shift. Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century. – Sage Publications, London
- DIECKHOFF, A. 2004: Egy megrögzöttség túlhaladása – a kulturális és politikai nacionalizmus fogalmainak újraértelmezése. – Regio 13. 4.
- DODGE, M. 1998: The Geographies of Cyberspace. – 94th Annual Meeting of the Association of American Geographers, Boston
- DUGIN A. 2004: A geopolitika alapjai – Oroszország geopolitikai jövője. – In: SISELINA L. – GAZDAG F. (szerk): Oroszország és Európa. Orosz geopolitikai szöveggyűjtemény. – Zrínyi Kiadó, Budapest
- EASTMAN, R. O. 1930: Marketing Geography. – Alexander Hamilton Institute, New York
- EHRlich, I. – SHIN, J. K. 2010: Human Capital and Imperfectly Informed Financial Markets. – American Economic Review 2. pp. 244–249.
- EICHENGREEN, B. 2012: International Liquidity in a Multipolar World. – American Economic Review 3. pp. 207–212.
- ELIAS, A. 2008: Introduction. Whatever happened to the Europe of Regions? Revisiting the Regional Dimension of European Politics. – Regional and Federal Studies 5.
- ENGEL, CH. – WEST, K. D. 2010: International Financial Markets Global Interest Rates, Currency Returns, and the Real Value of the Dollar. – American Economic Review 2. pp. 562–567.
- ENYEDI GY. 1964: A Délkelet-Alföld mezőgazdasági földrajza. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- ENYEDI GY. 1988: A városnövekedés szakaszai. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- ENYEDI GY. 1995: Városverseny, várospolitika, városmarketing – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- ENYEDI GY. 1996: Regionális folyamatok Magyarországon. – Budapest
- ENYEDI GY. 1997: A sikeres város. – Tér és Társadalom 4. pp. 1–7.
- ERCEG, CH. J. – LINDÉ, J. 2012: Fiscal Consolidation in an Open Economy. – American Economic Review 3. pp. 186–191.
- ERDŐSI F. 2006: A mobiltelefonok elterjedésének területi sajátosságai a Földön. I. rész. – Területi Statisztika 46. 6.

- ERDŐSI F. 2007: A mobiltelefonok elterjedésének területi sajátosságai a Földön II. rész. – Területi Statisztika 47. 1.
- EURÓPAI MENEKÜLTÜGYI ALAP 2012: Van olyan hogy tipikus menekült? – Úton 24. Kastner & Partners Kft, Budapest
- EUROPEAN COMMISSION 1998: 1998 Broad Economic Policy Guidelines. – European Economy. – Directorate-General for Economic and Financial Affairs, European Commission No. 66.
- EUROSTAT 2012: Regional GDP per capita in 2009. – Eurostat-newrelease 38. (13 March), Bruxelles
- FARKAS J. ZS. – CSATÁRI B. 2010: Agrár- és vidékföldrajzi kutatások Bács-Kiskun megyei példákon. – In: UNGER, J. – PÁL-MOLNÁR, E. (szerk.): Geoszféra 2010. A Szegedi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola és a Környezettudományi Doktori Iskola (Környezeti geográfia és Környezetföldtan programok) eredményei. – SZTE TTIK Földrajzi és Földtani Tanszékcsoport (GeoLitera), Szeged
- FARKAS J. ZS. 2007: Neurális hálózatok a térségi tipizálásban. – Tér és társadalom 21. 1.
- FARKAS J. ZS. 2010: Agrár- és vidékföldrajzi kutatások Bács-Kiskun megyei példákkal. – Egyetemi doktori disszertáció
- FARKAS P. 1997: A nemzetközi tőkeáramlások két évszázada és a jelenkori pénzügyi luftballon. – Társadalmi Szemle 52. 10.
- FEENSTRA, R. C. – HONG, CH. 2010: China's Exports and Employment. – In: FEENSTRA, R. C. – WEI, SH.-J.: China's Growing Role in World Trade. – University of Chicago Press, Chicago
- FEHÉR A. 1998: A vidék fogalmáról és a vidéki területek lehatárolásáról. – Gazdálkodás 42. 5.
- FERENCZ V. 2011: Gazdasági és közszolgáltatási folyamatok térbeli elemzése. E-government tanulmányok 34., Budapest
- FINTA I. 2006: A regionális politika alapelveinek érvényesülése a közösségi és a hazai jogi szabályozásban. – Egyetemi doktori disszertáció, PTE KTK Regionális Gazdaságtani Doktori Iskola, Pécs
- FLEURKE, F.–WILLEMSE, R. 2006: The European Union and the Autonomy of Sub-national Authorities: Towards an Analysis of Constraints and Opportunities in Sub-national Decision-making. – Regional and Federal Studies 1.
- FOJTIK J. 1999: Városmarketing az Interneten – lehetőségek és eredmények. – Tér és Társadalom 13. 1–2.
- G. FEKETE É. 2004: A vidék innovációja és annak szervezeti háttere. – Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét
- G. FODOR G. – STUMPF I. 2008: Neoweberi állam és jó kormányzás. – Nemzeti Érdek 7.
- GAEBE, W. 2004: Urbane Räume. – Eugen Ulmer Verlag, Stuttgart
- GAILE, G. L. – WILLMOTT, C. J. (eds.) 2006: Geography in America at the Dawn of the 21st Century. – Oxford University Press, Oxford
- GÁL Z. 2010: Pénzügyi piacok a globális térben. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- GARAMHEGYI Á. 2004: A településmarketing, mint a nonbusiness marketing egy esete. – In: DINYA L. – FARKAS F. – HETESI E. – VERES Z. (szerk.): Nonbusiness marketing és menedzsment. – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- GEORGE, P. 1963: Précis de géographie rurale. – Párizs
- GIBSON, W. 1984: Neuromancer. – Harper Collins, London
- GILG, A. W. 1985: An Introduction to Rural Geography. – Edward Arnold, London

- GLOBAL FOOTPRINT NETWORK 2012: August 22nd is Earth Overshoot Day: Humanity has exhausted nature's budget for the year. – Press Release, Global Footprint Network, Oakland, CA, USA
- GOLOBICS P. 2002: A világgazdaság kialakulásának folyamata és jelenlegi térszerkezete. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- GORDOS T. 2000: A városmarketing néhány kérdése. – Tér és Társadalom 14. 2–3.
- GORMAN, S. P. 2002: Where are the web factories: The urban bias of e-business location. – Tijdschrifts voor Economische en Sociale Geografie 5.
- GOURINCHAS P.-O. – JEANNE, O. 2006: The Elusive Gains from International Financial Integration. – Review of Economic Studies 3. pp. 715–741.
- GRAUWE, P. DE 2000: Economics of Monetary Union. – Oxford University Press, New York
- GREENWOOD, J. – SANCHEZ, J. M. – WANG, CH. 2010: Financing Development: The Role of Information Costs. – American Economic Review 4. pp. 1875–1891.
- GROTE, J. R. – GBIKPI, B. (eds.) 2002: Participatory Governance. Political and Societal Implications. – Leske+Budrich, Opladen
- GUILANI, E. 2006: The Rescaling of Governance in Europe: New Spatial and Institutional Rationales. Guest editorial. – European Planning Studies 14.
- GYÖRI SZABÓ G. 2007: Kisebbség, autonómia, regionlizmus. – Osiris, Budapest
- HAGGETT, P. 2001: Geography: A Modern Synthesis. – Prentice Hall, New York
- HAGGETT, P. 2006: Geográfia: Globális szintézis. – Typotex, Budapest
- HAJDÚ Z. 2005. Magyarország közigazgatási földrajza. – Dialóg Campus, Budapest-Pécs
- HALKIER, H. – DANSON, M. – DAMBORG, C. (eds.) 1998: Regional Development Agencies in Europe. – Jessica Kingsley, London.
- HALMAI P. – CSATÁRI B. – TÓTH E. 2009: A vidék jövője – az agrárpolitikától vidékpolitikáig. – In: BANCZEROWSKI J.-NÉ – BÁRDOSI V.-NÉ HORÁNYI K. – HORVÁTH CS. – SZEMENYEI I. – WAGNER P. (szerk.): Stratégiai kutatások 2008–2009. Kutatási jelentések. – Miniszterelnöki Hivatal, Magyar Tudományos Akadémia, Budapest
- HASSAN, T. A. – MERTENS, TH. M. 2011: Market Sentiment: A Tragedy of the Commons. – American Economic Review 3. pp. 402–405.
- HEINEBERG, H. 2001: Stadtgeographie. Grundriss Allgemeine Geographie. – Ferdinand Schöningh Verlag, Paderborn
- HERENDY CS. – MURÁNYI P. 2008: Településmarketing az információs társadalomban – E-Government Tanulmányok 23., E-Government Alapítvány, Budapest
- HOFMESITER, B. 1999: Stadtgeographie. Das Geographische Seminar. – Westermann, Braunschweig
- HORVÁTH M. T. 2005: Közmenedzsment. – Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- HUIGEN, P. P. 1996: Less planning, more vision! Planning ideas and sustainability for rural areas. – Groningen.
- HUMANRÁJC 2009: Modern Atlantisz: Dubai – http://human.blogter.hu/352776/modern_atlantisz_dubai Letöltve: 2012. július 11.
- HUMMER, W. – BOHR, S. 1994: A régiók szerepe a jövő Európájában. – Baranya Megyei Közgyűlés, Pécs.
- HUWS, U. 1999: A nemzeti különbségek fennmaradása az e-szolgáltatások új globális munkamegosztásában. – EMERGENCE-projekt (IST-1999-13420), MTA Szociológiai Kutatóintézet, Szervezet- és Munkaszociológiai Műhely, Budapest

- ILBERY, B. W. 1985: *Agricultural Geography: A Social and Economic Analysis*. – Oxford University Press, Oxford
- ILLÉS I. 2008: *Regionális gazdaságtan – Területfejlesztés*. – Typotext Kiadó, Budapest
- INDEX 2008: *Még mindig nincs elég pláza*. – Index–Gazdaság. (Március 26) – <http://index.hu/gazdasag/magyar/plaing080326> Letöltve: 2012. november 1.
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2011: *World Economic Outlook, 2011*. – International Monetary Fund, Washington
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2012a: *Global Financial Stability Report, 2012*. – International Monetary Fund, Washington
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2012b: *World Economic Outlook, 2012*. – International Monetary Fund, Washington
- ISARD, W. 1967: *Philadelphia Region InputOutput Study*. – Preliminary Working Papers, RSRI, Philadelphia, P. A.
- JAKOBI Á. 2007: *Az információs társadalom térbelisége*. – ELTE Regionális Tudományi Tanszék, Macropolis, Budapest
- JAKSITY GY. 2004: *A pénz természete*. – Alinea Kiadó, Budapest
- JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009: *Nemzetközi közlekedés és turizmus*. – Aula Kiadó, Budapest
- JENEY L. 2002: *A nagyvárosok növekedésének területi jellegzetességei Európában*. – *Regionális Tudományi Tanulmányok* 7. pp. 133 – 161.
- JENEY L. 2005: *Városi agglomerációk, városrégiók*. – In: NEMES NAGY J. (szerk.): *Regionális elemzési módszerek*. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- JENEY L. 2007: *Dualitások az Európai Unió nagyváros-hálózatának fejlettségében az ezredfordulón*. – *Tér és Társadalom* 4. pp. 155–178.
- JOHNSON, D. B. 1999: *A közösségi döntések elmélete*. – Osiris, Budapest
- JOHNSTON, R. J. – TAYLOR, P. J. – WATTS, M. (eds.) 1995: *Geographies of Global Change. Remapping the World in the late Twentieth Century*. – Blackwell Publishing Ltd., Oxford
- JUHÁSZ A. 2011: *Földfelszín modellezés. A topográfia és kartográfia a digitális világban*. – Elektronikus jegyzet, BME Fotogrammetria és Térinformatika Tanszék, Budapest – <http://www.fimt.bme.hu/fimt/oktatas/feltoltesek/BMEEOFTMK07/foldfelszin.pdf> Letöltve: 2012. november 1.
- KEATING, M. (ed.) 2004: *Regions and Regionalism in Europe*. – An Elgar Reference Collection, Cheltenham
- KEATING, M. 1997: *The invention of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe*. – *Environment and Planning C: Government and Policy* 4.
- KEATING, M. 2008: *A Quarter Century of the Europe of the Regions*. – *Regional and Federal Studies* 18. 5.
- KERTESI G. – KÉZDI G. 2011: *The Roma/Non-Roma Test Score Gap in Hungary*. – *American Economic Review* 3. pp. 519–525.
- KINNAN, C. – TOWNSEND R. 2012: *Kinship and Financial Networks, Formal Financial Access, and Risk Reduction*. – *American Economic Review* 3. pp. 289–293.
- KISS T. 2005: *A fenntartható fejlődés mint versenyképességet befolyásoló tényező*. – Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara: *Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola Évkönyv 2004–2005. Környezetvédelem, regionális versenyképesség, fenntartható fejlődés konferencia előadásai*. – PTE Közgazdaságtudományi Kar, Pécs

- KITCHIN, R. M. 1998: Towards geographies of cyberspace. – Progress in Human Geography 3.
- KOCSIS É. – SZABÓ K. 2000: A posztmodern vállalat. Tanulás és hálózatosodás az új gazdaságban. – Oktatási Minisztérium, Budapest
- KOHN, M. 1993: Money, Banking and Financial Markets. – The Dryden Press, For Worth
- KOLLMANN, R. – ROEGER, W. – VELD, J. IN'T 2012: Fiscal Policy in a Financial Crisis: Standard Policy versus Bank Rescue Measures. – American Economic Review 3. pp. 77–81.
- KOOIMAN, J. (ed.) 1993: Modern Governance: New Government-Society Interactions – Sage, London
- KOROMPAI A. 2003: A fenntartható fejlődés és a természeti erőforrások. – In: BORA GY. – KOROMPAI A. (szerk.): A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza. – Aula Kiadó, Budapest
- KOSIŃSKI, L. 1970: The population of Europe: A geographical perspective. – Longman Geography Paperbacks. – Longman Group Ltd., London
- KOTLER, PH. – KELLER K. L. 2006: Marketing–Menedzsment. – Akadémiai, Budapest
- KOTLER, PH. 2003: A Framework for Marketing Management – Prentice Hall, New Jersey
- KOVÁCH I. (szerk.) 2007: Vidék- és falukép változó időben. – Argumentum – MTA Politika Tudományok Intézete, Budapest
- KOVÁCS T. 1998: Mi tekinthető vidéknek? – Gazdálkodás 42. 5.
- KOVÁCS T. 2004: A foglalkoztatás növelése, mint a vidékfejlesztési stratégia központi kérdése. – Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét
- KOVÁCS Z. 2001: A települések fejlődése. – In.: Beluszky P.–Kovács Z.–Olessák D. (szerk.): A terület- és településfejlesztés kézikönyve. – Magyarország kézikönyvtára sorozat. CEBA Kiadó, Váckisújfalu
- KOVÁCS Z. 2002a: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a posztszocialista átmenet idején. – Földrajzi Közlemények 1 – 4. pp. 57 – 78.
- KOVÁCS Z. 2002b: Népség- és településföldrajz. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- KOZMA G. 1995: Városmarketing, mint a helyi gazdaságfejlesztés egyik lehetséges eszköze – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- KOZMA G. 2003: Regionális gazdaságtan – Geográfus és földrajz tanár szakos hallgatók számára. – Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen
- KOZMA G. 2009: Kockázatok és kezelési módjuk az önkormányzatok gazdálkodásában – ellenőri szemmel. – Comitatus 6.
- KÖSZEGFALVI GY. – LOYDL T. 2001: Településfejlesztés. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- KÖSZEGFALVI GY. – TÓTH J. 2002: Általános településföldrajz. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- KROSZNER, R. S. – STRAHAN, PH. E. 2011: Financial Regulatory Reform: Challenges Ahead. American Economic Review 3. pp. 242–246.
- KRUGMAN, P. – OBSTFELD, M. 2003: Nemzetközi gazdaságtan. – Panem, Budapest
- KRUGMAN, P. 1991a: Geography and Trade. – Leuven University Press, Leuven and MIT Press, Cambridge
- KRUGMAN, P. 1991b: Increasing Returns and Economic Geography. – Journal of Political Economy 99.
- KRUGMAN, P. 1998: What's New About the New Economic Geography. – Oxford Review of Economic Policy 14. 2.
- KRUGMAN, P. 1999: The Role of Geography in Development. – International Regional Science Review 22. 2.

- KRUGMAN, P. 2000: A földrajz szerepe a fejlődésben. – Tér és Társadalom 14. 4.
- KSH 2011: Jelentés a turizmus 2010. évi teljesítményéről. – KSH, Budapest
- KSH 2012a: A 25. népesedési világnap alkalmából. – Szám-Lap, KSH Tájékoztatási Főosztály – http://www.ksh.hu/szamlap/életünk_nep.html Letöltve: 2012. július 11.
- KSH 2012b: Módszertani Dokumentáció. – KSH – <http://www.ksh.hu/apps/meta.main> Letöltve: 2012. július 11.
- KUBASSEK J. 2011: Teleki Pál a magyar politikai földrajz atyja. – Magyar Tudomány 172. 8.
- KULCSÁR D. 2009: A fenntartható fejlődés. Mi a valóság? – Valóság 52. 3.
- LARSSON, T. – NOMDEN, K. – PETITEVILLE, F. (eds.) 1999: The Intermediate Level of Government in European States. Complexity versus Democracy? – EIPA, Maastricht
- LEAHY, E. – ENGELMAN, R. – VOGEL, C. G. – HADDOCK, S. – PRESTON, T. 2007: The Shape of Things to Come, Why Age Structure Matters to a Safer More Equitable World. – Population Action International – <http://populationaction.org/wp-content/uploads/2012/01/SOTC.pdf> Letöltve: 2012. október 2.
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. 2004: Regionális Gazdaságtan. – Dialóg Campus Kiadó, Pécs
- LENGYEL M. 2004: A turizmus általános elmélete. – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, Budapest
- LEYSHON, A. – THRIFT, N. 1992: ?. –
- LIPCSEI CHARTA 2007: A fenntartható európai városokról. – Lipcse
- LOEWENSTEIN, G. – CAIN, D. M. – SAH, S. 2011: The Limits of Transparency: Pitfalls and Potential of Disclosing Conflicts of Interest, American Economic Review 3. pp. 423–428.
- LOUGHLIN, J. 2001: Subnational Democracy in the European Union. Challenges and Opportunities. – Oxford University Press, Oxford
- LOVERING, J. 2011: The new regional governance and the hegemony of neoliberalism. – In. PIKE, A. – RODRIGUEZ-POSE, A. – TOMANEY, J. (eds.): Handbook of Local and Regional Development, Routledge Handbooks, London
- LŐRINCÉ ISTVÁNFY H. 2001: Pénzügyi integráció Európában. – KJK-Kerszöv, Budapest
- LŐRINCZ L. 1997: A közigazgatás-tudomány alapjai. – Rejtjel Kiadó, Budapest
- LÖSCH, A. 1954: The Economics of Location. – (Translated from the (1944) Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. (Verlang) German edition by W. H. Woglom and W. F. Stolper) – Yale University Press, New Haven, CN.
- MACKINDER, H. 1904: The Geographical Pivot of History – Geographical Journal 23.
- MACKINNON, D. – CUMBERS, A. 2007: An Introduction to Economic Geography. – Pearson Education Limited, Harlow
- MAGYAR KÖZLÖNY 2005: Az Országgyűlés 97/2005. OGY határozata az Országos Területfejlesztési Konceptióról. – 168. sz. (december 25.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011a: A területfejlesztéssel és területrendezéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvény. – 164. sz. (december 30.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011b: Magyarország Alaptörvénye (április 25.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011c: Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény. – 161. sz. (december 28.)
- MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2010: Turizmus Magyarországon. – Budapest

- MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2011: Magyarország turizmusának alakulása 2010-ben. – Budapest
- MARTIN, R. 1994: Stateless Monies. Global Financial Integration and National Economic Autonomy: the End of Geography? In: CORBRIDGE, S. - MARTIN, R. – THIRFT, N. (eds.) Money, Power and Space. – Blackwell Publishers, Oxford – Cambridge
- MARTIN, R. 1999: The New „Geographical Turn” in Economics: Some Critical Reflections. – Cambridge Journal of Economics 23.
- MARTIN, S. 1999: The Fragmented Meso: Intermediate Level Administration in the UK. – In: LARSSON, T. – NOMDEN, K. – PETITEVILLE, F. (eds.): The Intermediate Level of Government in European States. Complexity versus Democracy? – EIPA, Maastricht
- MARTINS, M. R. 1995: Size of municipalities, efficiency and citizen participation: a cross-European perspective. – Environment and Planning C: Government and Policy 4.
- MAYER, J. 2000: Európai munkaközösség a Közép- és Dél-európai térségekért „regionális egyenlőtlenségek” munkacsoportjának memoranduma. – Bayreuth
- McKINSLEY GLOBAL INSTITUTE 2011: Internet matters: The Net’s sweeping impact on growth jobs, and prosperity. – <http://www.digibiz.hu/az-internet-gazdasagi-sulya/20110604> Letöltve: 2012. november 1.
- MÉSZÁROS R. 2000: A társadalomföldrajz gondolatvilága. – Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszéke, Szeged
- MÉSZÁROS R. 2008: A kibertér, és ami körülötte van. – Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged
- MÉSZÁROS R. 2010: A tér. A globális kibertér. – In: MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE: A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest
- MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE 2010: A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest
- MEZŐ F. 2003: A politikai földrajz alapjai. – Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen
- MIAN, A. – SUFI, A. 2011: House Prices, Home Equity-Based Borrowing, and the US Household Leverage Crisis. – American Economic Review 5. pp. 2132–2156.
- MIAO, J. – WANG, P. 2012: Bubbles and financial crisis. Bubbles and Total Factor Productivity. – American Economic Review 3. pp. 82–87.
- MICHALKÓ G. 2007a: A turizmuselmélet alapjai. – Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár
- MICHALKÓ G. 2007b: Magyarország modern turizmusföldrajza. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- MITCHELL, W. 1995: City of Bits. – MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- MÓCZÁR J. 2008: Fejezetek a modern közgazdaságtudományból. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- MORGAN, K. 2001: The exaggerated death of geography: localised learning, innovation and uneven development. – The Future of Innovation Studies Conference, Eindhoven University of Technology, Eindhoven
- MOSELY, M. 1979: Accessibility: the rural challenge.– London
- MOUSSIS, N. 2006: Guide to European Policies. – European Study Service, Brussel
- MUIR, R. 1997: Political geography: A new introduction. – Palgrave MacMillan, Houndmills-Basingstoke (England)
- MURPHY, R. E. 1961: Marketing Geography Comes of Age. Előszó: Store Location and Development Studies című, korábban az Economic Geography hasábjain megjelent cikket tartalmazó gyűjteményes kötethez. – Clark University, Worcester

- NAGY G. 2010: Az info-kommunikációs eszközök, rendszerek fejlődése, terjedése. – In: MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- NEGROPONTE, N. 1995: Being digital. – Coronet, London
- NEMES A. 2008: A turizmus gazdasági jelentősége nemzeti és regionális szinten. – Társadalom és Gazdaság 30. 2.
- NEMES NAGY J. (szerk.) 2005: Regionális elemzési módszerek. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- NEMES NAGY J. 1996: Centrumok és perifériák a piaccgazdasági átmenetben. – Földrajzi Közlemények 120. 1.
- NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2010: Digitális megújulás cselekvési terv. Budapest – http://www.kormany.hu/download/6/4f/00000/Digitalis_Megujulas_Cselekvesi_Terv.pdf Letöltve: 2012. november 1.
- NFGM 2009: Városfejlesztési Kézikönyv – kézikönyv a városok számára. – Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium Területfejlesztésért és Építésségért felelős Szakállamtitkárság, Budapest
- O'BRIEN, R. 1992: Global Financial Integration: The End of Geography. – Council of Foreign Relations, New York
- OBSTFELD, M. 2010: The immoderate world economy. – Journal of international Money and Finance 4. pp. 603 – 614.
- OHANIAN, L. E. – WRIGHT, M. L. J. 2010: Capital Flows and Macroeconomic Performance: Lessons from the Golden Era of International Finance. – American Economic Review 2. pp. 68–72.
- OHMAE, K. 1990: The borderless world. – Harper, New York
- PACIONE, M. 2005: Urban Geography. A Global perspective. – Routledge, London–New York
- PALENDER, T. 1935: Beitrage zur Standortstheorie. – Uppsala
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (szerk.) 2005: Regionális reformok Európában. – IDEA, Belügyminisztérium, Budapest
- PÁLNÉ KOVÁCS I. 2008. Helyi kormányzás Magyarországon. – Dialóg Campus, Budapest–Pécs
- PICK, G. 1909: Mathematischer Anhang zu 'A. Weber, Über den Standort der Industrien. – Tübingen
- PINTÉR R. 2012: Az állam a globalizált korban. – www.artefaktum.hu/oktatas/szocinfo/allam_az_inftarsban.pdf Letöltve: 2012. július 19.
- PISKÓTI I. – DANKÓ L. – SCHUPLER H. 2002: Régió és településmarketing. – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- PORTER, M. E. 1990: The Competitive Advantage of Nations. – Macmillan, London
- POUNDS, N. J. G. 2003: Euróóá történeti földrajza. – Osiris Kiadó, Budapest
- PRASAD, E. S. – RAJAN, R. G. – SUBRAMANIAN, A. 2007: Foreign Capital and Economic Growth. – Brookings Papers on Economic Activity 1. pp. 153–209.
- PRB 2012: Population Reference Bureau: 2012 World Population Data Sheet, http://www.prb.org/pdf12/2012-population-data-sheet_eng.pdf Letöltve: 2012. november 1.
- PROBÁLD F. 2002: Afrika: társadalomföldrajzi áttekintés. – In: PROBÁLD F. (szerk.): Afrika és a Közél-Kelet földrajza. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD F. 2005: A kontinens benépesülése és gyarmatosítása. In: PROBÁLD F. (szerk.): Amerika regionális földrajza. – Trefort Kiadó, Budapest

- PROBÁLD F. 2007: Európa társadalomföldrajzi vázlatja. – In.: PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): Európa regionális földrajza. Társadalomföldrajz. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD F. 2008: Ázsia társadalomföldrajza. Bevezető áttekintés. – In: HORVÁTH G. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): Ázsia regionális földrajza. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD K. 1995: Városmarketing I–II. – Comitatus 11–12.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2001: A turizmus hatásai. – Aula Kiadó, Budapest
- RAY, C. 1998: Culture, intellectual power, and territorial rural development. – *Sociological Ruralis* 38. 1.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. 2011: Területi politika. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- RÉDEI M. (2001): Demográfia. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- REINHART, C. M. – ROGOFF, K. S. 2011: From Financial Crash to Debt Crisis, *American Economic Review* 5. pp. 1676–1706
- RHODES, R. A. W. 1997: Understanding Governance. Policy Networks, Governance, Reflexivity and Accountability. – Open University Press, Buckingham
- RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009: The Geography of Transport Systems. – New York
- ROMÁNY P. 1998: Miért fontos a vidék? – *Gazdálkodás* 42. 5.
- ROSTOVÁNYI Zs. 2002: Nemzeti eszmék és folyamatok az iszlám világban. – In: BALOGH A. (szerk.): Nemzet és nacionalizmus. Ázsia, Afrika, Latin-Amerika. – Korona Kiadó, Budapest
- RUBENSTEIN, J. M. 2010: Contemporary Human Geography. – Prentice-Hall, New York etc.
- SALVATORE, D. 2001: International Economics. – John Wiley and Sons, New York
- SCHNEIDER, W. 1973: Városok Urtól Utópiáig. – Gondolat, Budapest
- SCHULARICK, M. – TAYLOR, A. M. 2012: Credit Booms Gone Bust: Monetary Policy, Leverage Cycles, and Financial Crises, 1870–2008, *American Economic Review* 2. pp. 1029–1061.
- SCHWEITZER J. 2012: A szívnek is két kamrája van. – (Vadas Zsuzsa interjúja Schweitzer József nyugalmazott országos főrelbival) – *Nők Lapja* 64. 29.
- SHAPIRO, A. C. ? : Multinational Financial Management. –
- SHORT, J. R. 1993: An introduction to Political Geography. – Routledge, London and New York
- SIKOS T. T. – HOFFMANN I.-NÉ 2004: A fogyasztás új katedrálisai. – MTA Stratégiai Tanulmányok Sorozat, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest
- SIKOS T. T. 2000: Marketingföldrajz. – VÁTI, Budapest
- SIKOS T. T. 2007: A bevásárlóközpontok jelene és jövője. – Selye János Egyetem Kutatóintézet, Komárno
- SIKOS T. T. 2009: A marketingföldrajz kialakulásáról és feladatairól. – In: SIKOS T. T. (szerk.): Fókuszban a marketingföldrajz. – *Magyar Tudomány* 170. 6.
- SIMAI M. – GÁL P. 2000: Új trendek és stratégiák a világgazdaságban. Vállalatok, államok, nemzetközi szervezetek. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SPYKMAN, N. 1944: The Geography of the Peace. – Harcourt Brace Jovanovich, New York
- STOKER, G. – HOGWOOD, B. – BULLMANN, U. 1996: Regionalism. – University of Strathclyde, Glasgow.

- SWYNGEDOUW, E. (2000): Authoritarian governance, power, and the politics of rescaling. – Environment and Planning D. Society and Space 18.
- SZABÓ K. – HÁMORI B. 2006: Információgazdaság. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZAKÁL GY. 1995: Az image, mint a városmarketing eszköze – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- SZALKAI I. 1990: A monetáris irányítás. – Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest
- SZARVÁK T. 2004: A digitális szakadék, mint új periféria-képző jelenség. – Tér és Társadalom 18. 3.
- SZELÉNYI I. 1992: Harmadik út? Polgárosodás a vidéki Magyarországon. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZENTES T. 2002: Globalizáció, regionális integrációk és nemzeti fejlődés korunk világ gazdaságában. – Savaria University Press, Szombathely
- SZIRMAI V. (szerk.) 2009: A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői – Dialóg Campus Kiadó, Pécs
- TASNÁDI J. 2002: A turizmus rendszere. – Aula Kiadó, Budapest
- TASNÁDI J. 2006: Turizmus az Európai Unióban és Magyarországon. – Magyar Kereskedelmi és Ipari Kamara, Budapest – <http://profitalhatsz.mkk.hu/vallalkozok/turizmus.pdf>
Letöltve: 2012. november 1.
- TAYLOR, P. J. – HOYLER, M. 2000: The Spatial Order of European Cities under Conditions of Contemporary Globalization. – GaWC Research Bulletin 16. Globalization and World Cities Study Group and Network
- TELEKI P. 1931: Időszerű nemzetközi politikai kérdések a politikai földrajz megvilágításában. – Jancsó Benedek Társaság Kiadványai, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest
- THÜNEN, J. H. 1826: Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie, oder Untersuchungen über den Einfluss, den die Getreidepreise, der Reichtum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben. I–II. – <http://www.archive.org/details/derisoliertestaa03thuoft> Letöltve: 2012. november 1.
- TÓZSA I. 2001: Az eladható település – Falu–Város–Régió 1.
- TÓZSA I. 2008: E-government – elektronikus közigazgatás. – Magyar Tudomány 169. 7.
- TÓZSA I. 2010: Településfejlődés. – In: TÓZSA I. – JÓSZAI A. – LÁSZLÓ L.: Stratégiai településirányítás 3. – Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége
- TÖRŐCSIK M. 1995: Település- és területidentitás kialakítása marketing eszközökkel. – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- TRÓCSÁNYI A. 2002: A kulturális földrajz alapjai. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- TRÓN ZS. 2003: Az EU regionális politikájának fejlődése, reformjai és az azokat körülvevő érdekellentétek. – Competitio 1. pp. 88–102.
- TRÓN ZS. 2005: A többszintű kormányzás koncepciójának megjelenése a strukturális alapok 1988-as reformjától az EU alkotmányáig. – Kézirat. – http://www.doktori.econ.unideb.hu/download/pdf/kutatasiforum/2005jan/Tron_Zsuzsanna.pdf Letöltve: 2012. november 4.
- TRÓN ZS. 2008: Az uniós beavatkozás indokai, formái. Elméletek és empiria a konvergencia és a tőke-transzferek kapcsolatáról. – Társadalom és Gazdaság 1. pp. 47–70.
- TRÓN ZS. 2009: Examining the impact of European regional policy. – MTA VKI, Working papers. No. 188. 6.
- TRÓN ZS. 2010: Criteria for the efficient use of cohesion support. – RSA Conference, Pécs

- TUCKER, A. – MADURA, J. – CHIANG, T. 1991: International Financial Markets. – West Publishing Company, St. Paul
- UNCTAD 2006: World Investment Report 2006: FDI from Developing and Transition Economies: Implications for Development.– UN UNCTAD, New York
- UNCTAD 2011: World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development.– UN UNCTAD, New York
- UNPD 2011: World Population Prospects: The 2010 Revision, United Nations Population Division Department of Economic and Social Affairs, New York
- UNWTO 2011: Tourism Highlights. – <http://www.unwto.org/facts> Letöltve: 2012. február 25.
- VARGA Á. 2011: A nemi egyenlőtlenség és annak háttere a dél-ázsiai országok oktatásában. – Belvedere, Dél-Ázsia különszám, Szeged, pp. 19–38.
- VARGA Á. 2012: A regionális gazdasági fejlettségi különbségek társadalmi háttere Indiában az ezredfordulón. – Tér és Társadalom 1. pp. 67–85.
- VARRÓ K. 2008: Changing Narratives on EU Multi-level Space in a Globalizing Era: How Hungary as a National Space became Part of the Story. – European Planning Studies 7. pp. 955–969.
- VÁTI 2009: Települési tervek érvényesülésének erősítése. Elemzés és javaslatok nemzetközi tapasztalatok alapján. – Kutatási jelentés, VÁTI Területi Tervezési és Értékelési Igazgatóság Nemzetközi Területpolitikai és Urbanisztikai Iroda, Budapest
- VEREBÉLYI I. 2004: A jó kormányzás néhány jellemzője. – Magyar Közigazgatás 5.
- VIGVÁRI A. 2002: Közpénzügyek, önkormányzati pénzügyek. – Kjk-Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest
- WALTON, G. M. – WYKOFF, F. C. 1986: Understanding Economics Today. – Irwin, Homewood, Ill.
- WCED 1987: The Brundtland Report. – United Nations World Commission on Environment and Development, New York
- WEBER, A. 1909: Über den Standort der Industrien. – Tübingen
- WORLD BANK 2008: Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. – The World Bank, Washington
- ZONGOR G. 1991: A lebegő megye. – Társadalmi Szemle 12.

Egyéb felhasznált internetes források:

ARC GIS: <http://www.arcgis.com>

CORVIN SÉTÁNY: <http://www.corvinsetany.hu>

EUROSTAT: <http://ec.europa.eu/eurostat>

FORTUNE – GLOBAL 500: <http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/>

GLOBAL EDUCATION PROJECT: <http://www.theglobaleducationproject.org>

GLOBAL FOOTPRINT NETWORK: <http://www.footprintnetwork.org>

KÖKI TERMINÁL: <http://kokiterminal.hu/>

KSH: <http://www.ksh.hu>

MÁV: <http://www.mav-start.hu>

NATIONAL CENTER FOR ECOLOGICAL ANALYSIS AND SYNTHESIS: <http://www.nceas.ucsb.edu/>

TEIR: <https://teir.vati.hu/>

TÓPARK.EU: <http://www.topark.eu/>

ULTRAPOLIS PROJECT: <http://www.ultrapolisproject.com/>

ÜZLETHELY.INFO: <http://uzlethely.info/>

WIKIPÉDIA: <http://hu.wikipédia.org>

WORLD GAZETTEER: <http://www.world-gazetteer.com/>

WORLDMAPPER: <http://www.worldmapper.org>