

A Kárpát-medence földrajza

**Természet, társadalom,
gazdaság, néprajz**



A Kárpát-medence földrajza

Természet, társadalom,
gazdaság, néprajz

Monográfia

A kötet elkészítését támogatta:



BETHLEN GÁBOR
—•—
Alap

Az e-kötet megjelenését támogatta:



A Kárpát-medence földrajza

Természet, társadalom,
gazdaság, néprajz

Monográfia

Szerkesztette:

Molnár József és Papp Géza



Termini Egyesület – II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola

Budapest–Beregszász

ETO: 911.2(4-11)
K 22

A kötet egy évtizeddel követi az Akadémiai Kiadó gondozásában napvilágot látott azonos című, a témában készült eddigi legnagyobb szabású összefoglalást. A munka célja nem a nevezett műnél mélyebb és alaposabb elemzés készítése volt, inkább egy olyan összeállítás, amely kisebb terjedelmével és kevésbé szakmai nyelvezetével az érdeklődők szélesebb köre számára jelenthet élvezhető olvasmányt, valamint részévé válhat a térség felsőoktatási intézményeiben oktatott Kárpát-medence földrajza kurzus ajánlott irodalmának.

Kiadásra javasolta a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola
Tudományos Tanácsa (2022.06.28., 5. számú jegyzőkönyv).

Készült a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola Földtudományi és Turizmus Tanszéke, valamint
Kiadói Részlege közreműködésével.

Szerkesztő: Molnár József, Papp Géza

Szerzők: Andrik Éva, Bálint Lajos, Berghauer Sándor, Cserniczkó István, Csoma Zoltán, Csorba Péter, Dávid Lóránt Dénes, Dobos Endre, Dövényi Zoltán, Fodor Gyula, Gönczy Sándor, Hadnagy István, Horvát Dániel, Kész Barnabás, Kész Margit, Kocsis Károly, Kohut Erzsébet, Kolozsvári István, Makay Zsuzsanna, Marselek Sándor, Molnár D. István, Molnár Ernő, Molnár Ferenc, Molnár József, Papp Géza, Remenyik Bulcsú, Tátrai Patrik, Vince Tímea, Wéber András

Lektorálta:

Dr. Kiss Tímea (Szegedi Tudományegyetem),
Dr. Pénzes János (Debreceni Egyetem)

Műszaki szerkesztés: Papp Géza
Korrektúra: Sin Edina
Borítóterv: Molnár D. István
A kiadásért felel: Dobos Sándor

A monográfia fejezeteinek tartalmáért kizárólag a szerzők felelnek.

ISBN 978-615-81834-4-4

© A szerzők, 2022
© II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola, 2022

Tartalom

ELŐSZÓ (*Orosz Ildikó*)

1. TERMÉSZETI VISZONYOK

1.1. A Kárpát-medence fogalma, lehatárolása, földrajzi fekvése	(<i>Molnár József</i>)	13
1.2. A Kárpát-medence földtani viszonyainak áttekintése	(<i>Gönczy Sándor</i>)	19
1.2.1. A Kárpát-medencét alkotó földtani egységek kialakulása		20
1.2.2. A medencealakulás, illetve a Kárpátok kialakulásának kezdete		23
1.2.3. A már egységesült medence fejlődése a Kárpátok vonulataival együtt		26
1.2.4. Északnyugati-Kárpátok		29
1.2.5. Északkeleti-Kárpátok		31
1.2.6. Keleti-Kárpátok		34
1.2.7. Déli-Kárpátok		35
1.3. Természetes felszínalakulás a Kárpát-medencében	(<i>Gönczy Sándor</i>)	40
1.3.1. A Duna–Tisza-medence		40
1.3.2. Duna–Morva–Rába-medence		41
1.3.3. Az Erdélyi-medence		42
1.3.4. Északnyugati-Kárpátok		44
1.3.5. Északkeleti-Kárpátok		48
1.3.6. Keleti-Kárpátok		52
1.3.7. Déli-Kárpátok		53
1.3.8. A Bánsági-hegyvidék		54
1.3.9. Erdélyi-szigethegység		55
1.3.10. Dunántúli-középhegység		57
1.4. Ásványi kincsek	(<i>Gönczy Sándor</i>)	60
1.5. Éghajlati sajátosságok	(<i>Hadnagy István</i>)	74
1.5.1. A Kárpát-medence éghajlatának múltja		74
1.5.2. A Kárpát-medence éghajlatát meghatározó tényezők		75
1.5.3. A Kárpát-medence éghajlati körzetei és azok jellemzői		78
1.5.4. Az éghajlati elemek idő- és térbeli változása		84
1.5.4.1. A napsugárzás és napfénytartam		84
1.5.4.2. A levegő hőmérséklete		85
1.5.4.3. A légnyomás és szél		87
1.5.4.4. A felhőzet és a köd		89
1.5.4.5. A légnedvesség és csapadék		90
1.5.4.6. Az időjárási szélsőségek jellemzői		92
1.5.5. A Kárpát-medence éghajlatának várható változása		94
1.6. A Kárpát-medence vízrajza	(<i>Vince Tímea</i>)	99
1.6.1. Folyók		99

1.6.1.1. A Duna vízrendszerének jellemzése	99
1.6.1.2. Folyószabályozás	103
1.6.2. Állóvizek	107
1.6.3. Felszín alatti vizek	111
1.7. A térség élővilága	116
1.7.1. A Kárpát-medence növényföldrajza (<i>Kohut Erzsébet – Andrik Éva</i>)	116
1.7.1.1. A Kárpát-medence természetes növénytakarójának kialakulása	116
1.7.1.2. Növényföldrajzi alapfogalmak	117
1.7.1.3. Flóraelemek	118
1.7.1.4. Bennszülött (endemikus) fajok a Kárpát-medencében	121
1.7.1.5. Reliktumfajok a Kárpát-medencében	122
1.7.1.6. A Kárpát-medence növényföldrajzi felosztása	124
1.7.2. A Kárpát-medence állatföldrajzi jellemzői (<i>Kolozsvári István</i>)	130
1.8. A Kárpát-medence talajai (<i>Dobos Endre – Csoma Zoltán – Molnár Ferenc</i>)	137
1.8.1. A talajok jelentősége a Kárpát-medence népeinek életében	137
1.8.2. A Kárpát-medence talajtakarója	138
1.8.3. A Kárpát-medence talajai	140
1.8.3.1. Histosol (Láptalajok)	140
1.8.3.2. Leptosols, Umbrisols (közethatású talajok)	142
1.8.3.3. Vertisols (duzzadó agyagtalajok)	144
1.8.3.4. Gleysol (réti talajok)	147
1.8.3.5. Chernozems (mezőségi talajok – csernozjomok)	148
1.8.3.6. Calcisols (karbonáttalajok)	150
1.8.3.7. Arenosol (homoktalajok)	152
1.8.3.8. Fluvisols (öntéstalajok, hordaléktalajok)	155
1.8.3.9. Regosols (földes kopár)	157
1.9. Tájszerkezet és tájtervezés (<i>Csorba Péter – Dávid Lóránt Dénes</i>)	159
Bevezetés	159
1.9.1. A tájhatárok megállapítása	159
1.9.2. Tájbeosztás térképek a 2018-ban kiadott Magyarország Nemzeti Atlaszában	160
1.9.2.1. A magasabb rendszertani szintek	162
1.9.2.2. Korábbi nagytájaink helye az új taxonómiai rendszerben	163
1.9.3. A tájak működését, azaz anyag- és energia-háztartását jelző indikátorok	165
1.9.3.1. Tájszintű anyag- és energiaforgalom vizsgálatok	166
1.9.3.2. A táji anyag- és energiaforgalom lehetséges indikátorai	168
1.9.3.3. A javasolt indikátorok összegzése	172
1.9.4. Tájtipizálás	173
1.9.4.1. A tájtipológia rendező elvei	173

1.9.4.2 Kísérletek az egységes európai tájtipizálási rendszer kialakítására	174
1.9.5. A tájtervezés tájföldrajzi alapjai	177
1.9.5.1. A táj tervezésének indokoltsága	178
1.9.5.2. A fenntartható tájak tervezésének előfeltételei	181
1.9.5.3 A funkcionális folt-folyosó-mátrix rendszer kutatásának legfontosabb eredményei	183
1.9.5.4. A tájmetria és a tájtervezés	187
1.10. Környezetvédelem a Kárpát-medencében (<i>Vince Tímea</i>)	191
1.10.1. Környezeti problémák	191
1.10.1.1. A levegő állapota	191
1.10.1.2. A vizek állapota	193
1.10.1.3. A talajok állapota	196
1.10.1.4. Hulladéktermelés és kezelés	197
1.10.2. Természetvédelem	199

2. NÉPESSÉG ÉS TELEPÜLÉSEK

2.1. Demográfiai jellemzők	205
2.1.1. A népesség száma és térbeli eloszlása (<i>Kocsis Károly</i>)	205
2.1.1.1. Az 1950–1990 közötti időszak	205
2.1.1.2. Az 1990 óta eltelt időszak	206
2.1.2. Természetes szaporodás (<i>Kocsis Károly – Bálint Lajos – Makay Zsuzsanna – Wéber András</i>)	209
2.1.2.1. Termékenység	209
2.1.2.2. Életkilátások	210
2.1.2.3. Természetes szaporodás, fogyás	214
2.1.3. Vándorlás (<i>Dövényi Zoltán</i>)	217
2.2. A népesség összetétele	229
2.2.1. Nem és életkor (<i>Kocsis Károly</i>)	229
2.2.1.1. Nem szerinti összetétel	229
2.2.1.2. Életkor szerinti összetétel	230
2.2.2. Nemzetiség, nyelv (<i>Kocsis Károly – Tátrai Patrik</i>)	233
2.2.3. Vallás (<i>Kocsis Károly – Tátrai Patrik</i>)	239
2.2.4. Iskolázottság (<i>Dövényi Zoltán</i>)	243
2.2.5. Foglalkozás (<i>Dövényi Zoltán</i>)	248
2.3. Települések (<i>Molnár József – Papp Géza</i>)	254
2.3.1. A településhálózat fejlődése	254
2.3.2. Városhálózat	265
2.3.3. Szuburbanizáció, agglomerációk	277
2.3.4. A falusi népesség	281

3. A KÁRPÁT-MEDENCE GAZDASÁGA

3.1. A gazdaság fejlődésének általános tendenciái (<i>Fodor Gyula – Molnár Ernő</i>)	290
3.2. Magyarország gazdaságföldrajza	294
3.2.1. Bevezetés: történeti áttekintés, gazdasági folyamatok és változások Magyarországon a rendszerváltozás után (<i>Dávid Lóránt Dénes</i>)	294
3.2.2. A mezőgazdaság általános gazdasági jellemzése (<i>Dávid Lóránt Dénes – Marsелеk Sándor</i>)	297
3.2.2.1. Történeti áttekintés	297
3.2.2.2. Az agrártermelés helyzete	299
3.2.2.3. A (magyarországi) mezőgazdaság szerkezete	301
3.2.2.4. A magyarországi mezőgazdaság földrajza	305
3.2.2.5. A magyarországi mezőgazdaság jövőképe	313
3.2.3. Ipar és építőipar Magyarországon (<i>Molnár Ernő</i>)	315
3.2.3.1. A magyar ipar történelmi távlatokban	315
3.2.3.2. A magyarországi ipar szerkezete	318
3.2.3.3. A magyarországi ipar térbelisége	323
3.2.4. Szolgáltatások földrajza – terciér és kvaterner szektorok köréből, különös tekintettel a gazdasági szolgáltatásokra (<i>Dávid Lóránt Dénes</i>)	330
3.2.4.1. A (magyarországi) szolgáltatási szektor átalakulásának keretfeltételei	330
3.2.4.2. A (magyarországi) szolgáltatási szektor szerkezete	334
3.2.4.3. Közlekedés	335
3.2.4.4. Kereskedelem: nagykereskedelem-kiskereskedelem	343
3.2.4.5. Pénzügyi szolgáltatások	344
3.2.4.6. A negyedik (kvaterner) szektor	345
3.2.5. Magyarország turizmusföldrajza (<i>Dávid Lóránt Dénes – Horvát Dániel – Remenyik Bulcsú</i>)	347
3.2.5.1. Magyarország turizmusának főbb statisztikai adatai	347
3.2.5.2. A pandémia hatása Magyarországon a turizmusra 2020-ban	351
3.2.5.3. Magyarország turisztikai desztinációi, térségei	355
3.2.5.4. Magyarország turisztikai termékei	358
3.2.5.5. Magyarország turizmusának jövőképe	360
3.3. A szlovák gazdaság (<i>Fodor Gyula</i>)	363
3.3.1. Történeti és gazdaságtörténeti áttekintés	363
3.3.2. A mezőgazdaság jellemzői	364
3.3.3. Szlovákia ipara	366
3.3.4. Az ország közlekedési infrastruktúrája és szolgáltató szektora	367
3.3.5. Régiók és városok	369
3.3.6. Szlovákia turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	372
3.4. Kárpátalja gazdasága (<i>Fodor Gyula</i>)	373

3.4.1. Történeti áttekintés	373
3.4.2. Mezőgazdaság	374
3.4.3. Az ipar sajátosságai Kárpátalján	375
3.4.4. Közlekedés és szolgáltatások	380
3.4.5. Kárpátalja turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	381
3.5. Erdély gazdasági viszonyai (<i>Fodor Gyula</i>)	384
3.5.1. Történeti és gazdaságtörténeti áttekintés	384
3.5.2. A jelenlegi gazdaság általános jellemzése. A mezőgazdaság	385
3.5.3. Erdély ipara	387
3.5.4. Közlekedés és szolgáltatások	389
3.5.5. Regionális áttekintés és gazdasági központok	391
3.5.6. Erdély turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	393
3.6. A Vajdaság gazdasága (<i>Fodor Gyula</i>)	395
3.6.1. Történeti áttekintés	395
3.6.2. Mezőgazdaság a Vajdaságban	396
3.6.3. A vajdasági ipar jellemzői	398
3.6.4. A szolgáltató szektor	399
3.6.5. A Vajdaság turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	400
3.7. Pannon-Horvátország gazdasága (<i>Fodor Gyula</i>)	401
3.7.1. Történeti áttekintés	401
3.7.2. Pannon-Horvátország mezőgazdasága	402
3.7.3. Az ipar sajátosságai	403
3.7.4. Szolgáltatások Pannon-Horvátország területén	403
3.7.5. Pannon-Horvátország turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	404
3.8. A Muravidék gazdasági viszonyai (<i>Fodor Gyula</i>)	406
3.8.1. Általános tudnivalók	406
3.8.2. A Muravidék mezőgazdasága és ipara	406
3.8.3. Közlekedés és szolgáltatások a Muravidék területén	407
3.8.4. A Muravidék turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	407
3.9. Az Órvidék gazdasága (<i>Fodor Gyula</i>)	409
3.9.1. Általános tudnivalók	409
3.9.2. Mezőgazdaság és ipar az Órvidéken	409
3.9.3. A szolgáltató szektor jellemzői	410
3.9.4. Az Órvidék turizmusa (<i>Berghauer Sándor</i>)	410
MELLÉKLET: A Kárpát-medence régióinak gazdasági szempontból fontos települései	414

4. A KÁRPÁT-MEDENCE NÉPRAJZI SAJÁTOSSÁGAI

4.1. A Kárpát-medence – a hazát kereső népek kohója (<i>Kész Barnabás – Kész Margit</i>)	422
4.1.1. Nemzetiségek a történelmi Magyarország területén	422

4.1.2. Etnikumok (kisebbségek)	423
4.1.2.1. Cigányok (romák)	424
4.1.2.2. A zsidóság	424
4.1.2.3. Kunok és jászok	425
4.2. Néprajzi csoportok, tájak, szigetek (Magyarország határain belül és túl)	
<i>(Kész Barnabás – Kész Margit)</i>	427
4.2.1. Alföld (Nagyalföld)	429
4.2.1.1. Hortobágy	429
4.2.1.2. Hajdúság	429
4.2.1.3. Nagykunság, Kiskunság (és Bugacpuszta)	429
4.2.1.4. Jászság	430
4.2.1.5. Kalocsa és környéke	431
4.2.1.6. Az alföldi városok világa	431
4.2.1.7. Kelet-Magyarország tájai	432
4.2.2. Dunántúl	436
4.2.2.1. Kisalföld: Hanság, Rábaköz, Szigetköz	437
4.2.2.2. Göcsej, Hetés és Órség	437
4.2.2.3. Somogyország, Ormánság és Dráva-szög	438
4.2.2.4. Sárköz és Mezőföld	438
4.2.2.5. Balaton-felvidék és Bakony	439
4.2.3. Felföld (Felvidék)	442
4.2.3.1. A palócok	443
4.2.3.2. A matyók	444
4.2.3.3. Zoboralja	444
4.2.3.4. Mátyusföld	444
4.2.3.5. Csallóköz	444
4.2.3.6. Felvidéki nevezetességek	445
4.2.4. Erdély	448
4.2.4.1. Partium	448
4.2.4.2. A szűkebb értelemben vett Erdély	450
4.2.4.3. Kalotaszeg	451
4.2.4.4. Mezőség	454
4.2.4.5. Torockó	454
4.2.4.6. Székelyföld	455
4.2.4.7. A csángók	459
4.2.5. Kárpátalja	460
4.2.5.1. Az Ungi-Tiszhát	462
4.2.5.2. Nagydobrony egyedisége	464
4.2.5.3. Munkács környéke	465
4.2.5.4. A Beregi-Tiszhát	466
4.2.5.5. A Szernye-mocsár, Tóhát térsége	468
4.2.5.6. Az Ugocsai-Tiszhát	470
4.2.5.7. Egy falunyi Szatmár – Nagypalád	474

4.2.5.8. A Tisza-völgy (Felső-Tisza-vidék)	475
4.2.5.9. Aknaszlatina – a sóra épült település	477
4.2.5.10. Gens fidelissima – ruszinok és ukránok	478
4.2.6. Délvidék	482
4.2.6.1. Bácska	482
4.2.6.2. Bánság (Bánát)	486
4.2.6.3. Szlavónia	485
4.2.7. Burgenland (Őrvidék)	486
4.3. Nyelvi hasonlóság és nyelvi változatosság a Kárpát-medencében (<i>Cserniczkó István</i>)	490

19. Szalavetz Andrea – Somosi Sarolta 2019: Ipar 4.0-technológiák és a magyarországi fejlődés-felzárkózás hajtóerőinek megváltozása – gazdaságpolitikai tanulságok. In: *Külgazdaság* 2019/3–4. Kopint Konjunktúra Kutatási Alapítvány. 66–93.

20. Vas Zsófia – Lengyel Imre – Szakálné Kanó Izabella 2015: Regionális klaszterek és agglomerációs előnyök: feldolgozóipar a magyar városrégiókban. In: *Tér és Társadalom* 2015/3. MTA KRTK RKI, Budapest. 49–72.

3.2.4. A szolgáltatások földrajza – fejezetek a terciér²⁷⁷ és kvaterner²⁷⁸ szektorok köréből, különös tekintettel a gazdasági szolgáltatásokra

Dávid Lóránt Dénes

3.2.4.1. A (magyarországi) szolgáltatási szektor átalakulása

Ez az alfejezet rendkívül összetett területtel foglalkozik, és zömmel a publikált szakmai tanulmányok és könyvek mellett a megjelent a hivatalos állami dokumentumokra és adatbázisokra támaszkodik. A szolgáltatások (a terciér és a kvaterner szektor) a világgazdaság meghatározó szegmense, egyes ágazatai (turizmus, közlekedés, kereskedelem, pénzügyi szolgáltatások) kiemelkedő fejlődési dinamikát produkálnak. Ugyanakkor a szolgáltató szektor annyira sokszínű, annyi részterületre tagolódik, hogy részletes áttekintésére jelen keretek között nincs lehetőség.

A terciér és a kvaterner szektort olyan szakirányú tevékenységek adják, amelyek elsősorban nem fizikai termék előállításával foglalkoznak, mégis kielégítik a társadalom tagjainak bizonyos szükségleteit. Piaci és nem piaci alapú szolgáltatások is léteznek. Az előbbi csoportba tartozhatnak egyebek között különböző pénzügyi, turisztikai, vendéglátó és kereskedelmi szolgáltatások; míg a nem piaci alapú általában egyes állami tevékenységeket foglal magában, például a közigazgatást, a közegészségügyet, a közoktatást vagy a szociális ellátást. A leginkább tudásintenzív szolgáltatásokat – mint az infokommunikációs, a tanácsadói és kutatás-fejlesztési szolgáltatások – gyakran külön negyedik szektorként kezelik. Ettől függetlenül ezek esetében ugyanúgy szolgáltatásokról beszélünk. A szolgáltatások részesedése a világgazdaságból folyamatosan nő a 20. század eleje óta, így a harmadlagos szektor már évtizedekkel ezelőtt a világgazdaság legfontosabb szektorává tudott válni. A

²⁷⁷ Terciér szektor a különféle szolgáltató tevékenységek csoportja, amelyek nem hoznak létre kézzelfogható javakat, viszont jelenlétük a társadalom működéséhez és az emberek jólétének biztosításához elengedhetetlen (pl. közlekedés, hírközlés, kereskedelem, közigazgatás, turizmus, pénzügyi szolgáltatások, egészségügyi ellátás, közoktatás, valamint a kulturális tevékenységek).

²⁷⁸ Kvaterner szektor a terciér szektorból kivált negyedik gazdasági szektor, amely az információ tárolásával, feldolgozásával és továbbításával kapcsolatos tevékenységeket (pl. számítástechnika, média), továbbá a felsőoktatást és a kutatás-fejlesztést (K+F) foglalja magában.

fejlődés eleinte a legfejlettebb gazdaságoknak volt köszönhető. Jelenleg is náluk a legnagyobb a szolgáltatások részaránya, ami átlagosan túllépi a GDP kétharmadát. Mára viszont az alacsony és közepes jövedelmű országok összesített GDP-jének is több mint felét adja a szektor. A szolgáltatások nemcsak a gazdasági termelés, hanem a foglalkoztatás szempontjából is rendkívül jelentősek. A Világbank 2019-es adatai szerint a szektor adja a világ foglalkoztatásának 49%-át. Ez a szám a magas jövedelmű országok esetében 75%, az EU esetében 72%, az alacsony és közepes jövedelmű országok esetében pedig 44%. Itthon a szektor a foglalkoztatás területén is vezető szerepet tölt be. Ennek nemi egyenlőségi jelentősége is van, hiszen a szolgáltatói szektorban a többenél magasabb a női dolgozók aránya világszerte. Magyarországon ez az arány 55%, míg az iparban és a mezőgazdaságban kevesebb mint 30%.

A rendszerváltás után hazánkban a szolgáltatások szerepe növekedett a leggyorsabban. Ma már ebben a szektorban dolgoznak a legtöbben, s ez járul hozzá a legnagyobb mértékben a GDP-hez. Elsősorban a gazdasági szolgáltatások bővültek hazánkban. A szolgáltatóipar részesedése a világ összesített GDP-jében 2015-ben 69 százalék volt. A fejlett ipari országokban ez a mutató elérte a 74 százalékot (az Egyesült Államokban 79 százalék volt), az alacsonyabb jövedelmű országokban – Kína, India és Indonézia kivételével – pedig 57 százalék volt. A statisztikák tanúsága szerint a fejlettebb EU-országokban 70-80% körül mozog.

A szolgáltatások fontos dinamizáló szerepet játszottak a magyar gazdaságfejlődésben (szerkezetváltásban, foglalkoztatásban, termelékenységnövekedésben) az elmúlt évtizedben. A szűken vett üzleti szolgáltatások járultak hozzá a legnagyobb mértékben a pozitív gazdasági eredményekhez, azonban fejlődésük intenzitása – a kiemelkedő kezdeti szintről – elmaradt a velünk együtt csatlakozó országokétól, és 2000 után a törés jelei mutatkoztak. A professzionális szolgáltatások gazdasági jellemzőinek részletes elemzése e tevékenységek és piacaik rendkívüli heterogenitására, a hazai cégek versenyhátrányaira és a külföldi tőke dominanciájára világított rá. A legfőbb tanulság, hogy miközben a felzárkózás egyre inkább a szolgáltatások fejlődésén és hatékonyságnövekedésén múlik, ismereteink e területről – a mérés (mérhetőség) és fontos adatok hiánya miatt – még mindig igen hiányosak.

Nem csupán a szolgáltatás gazdaság súlya növekedett meg a fejlettebb országok makrogazdasági szerkezetében a korábbiaknál is erőteljesebben, hanem – s ez még nagyobb jelentőségű – felgyorsult a szolgáltatási szektor belső szerkezetátalakulása is. A szektor új jellemzői részben ezzel a belső szerkezetátalakulással magyarázhatók. A szolgáltatás gazdasággá alakulás harmadik szakaszában, amikor a legfejlettebb országokban

már lelassul a makroszerkezet átrendeződése és a szolgáltatások további térnyerése, a gazdasági fejlődés fő mozgatórugójává az innovatív, magas termelékenységre és termelékenységemelkedésre képes tudásalapú szolgáltatások válnak. Térnyerésük következtében újra kellett fogalmazni a szolgáltatási szektor jellemzőit és újraértékelni gazdasági szerepüket. A 3.2.4.1.1. táblázat ezeket a trendeket mutatja. Az agrártevékenységek szerepe jóval elmarad a feldolgozóipartól, és egyértelműen a szolgáltatások dominálnak. Magyarországon 65 százalék körül alakul a szolgáltató szektor részesedése a GDP-ben. Az úgynevezett tercier és kvaterner szektor részesedése a gazdasági teljesítményből az ország gazdasági fejlettségének egyik mutatója. Magyarországon ez az érték 2019-ben 55,3% volt, valamelyest elmarad a nyugat-európai országoktól.

3.2.4.1.1. táblázat. A bruttó hozzáadott érték értéke és megoszlása nemzetgazdasági áganként (2015–2020)
(forrás: KSH, 2020)

Kód	Nemzetgazdasági ág	2015	2016	2017	2018	2019
Millió Ft						
A	Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	1 325 029	1 408 289	1 475 136	1 496 725	1 595 066
B	Bányászat, kőfejtés	47 185	44 670	64 833	103 235	130 109
C	Feldolgozóipar	7 068 205	7 098 168	7 519 568	8 074 104	8 404 028
D	Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	595 759	691 532	582 785	582 926	736 147
E	Vízellátás; szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés	277 212	302 057	315 329	312 525	332 413
F	Építőipar	1 236 448	1 092 855	1 412 000	1 855 503	2 257 667
G	Kereskedelem, gépjárműjavítás	3 053 965	3 077 229	3 384 061	3 822 036	4 454 152
H	Szállítás, raktározás	1 908 203	2 027 019	2 055 048	2 219 032	2 425 967
I	Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	482 961	501 261	600 544	680 409	773 836
J	Információ, kommunikáció	1 429 882	1 494 025	1 636 147	1 792 891	1 968 000
K	Pénzügyi, biztosítási tevékenység	1 050 033	1 069 518	1 200 895	1 287 446	1 442 155
L	Ingatlanügyletek	2 476 770	2 724 174	3 000 186	3 437 035	3 799 697
M	Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység	1 667 519	1 794 159	2 003 281	2 228 311	2 453 878
N	Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység	1 029 200	1 102 421	1 307 982	1 465 635	1 624 588
O	Közigazgatás, védelem; kötelező társadalombiztosítás	2 360 234	2 561 214	2 726 499	2 894 570	3 161 746
P	Oktatás	1 337 859	1 456 244	1 524 471	1 649 294	1 771 395

Q	Humán-egészségügyi, szociális ellátás	1 250 550	1 356 978	1 497 665	1 651 296	1 755 002
R	Művészet, szórakoztatás, szabadidő	369 892	399 229	482 830	532 197	602 256
S	Egyéb szolgáltatás	459 233	467 696	489 729	523 595	572 625
T	Háztartások tevékenysége	5 726	6 410	6 460	11 888	9 414
	Bruttó hozzáadott érték	29 431	30 675	33 285	36 620	40 270
		865	148	449	653	141
	Termékadók és -támogatások egyenlege	5 505 448	5 492 305	5 947 981	6 726 388	7 243 771
	Bruttó hazai termék (piaci beszerzési áron)	34 937	36 167	39 233	43 347	47 513
		313	453	430	041	912
Megoszlás, %						
A	Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	4,5	4,6	4,4	4,1	4,0
B	Bányászat, kőfejtés	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3
C	Feldolgozóipar	24,0	23,1	22,6	22,0	20,9
D	Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	2,0	2,3	1,8	1,6	1,8
E	Vízellátás; szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8
F	Építőipar	4,2	3,6	4,2	5,1	5,6
G	Kereskedelem, gépjárműjavítás	10,4	10,0	10,2	10,4	11,1
H	Szállítás, raktározás	6,5	6,6	6,2	6,1	6,0
I	Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	1,6	1,6	1,8	1,9	1,9
J	Információ, kommunikáció	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
K	Pénzügyi, biztosítási tevékenység	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6
L	Ingatlanügyletek	8,4	8,9	9,0	9,4	9,4
M	Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység	5,7	5,8	6,0	6,1	6,1
N	Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység	3,5	3,6	3,9	4,0	4,0
O	Közigazgatás, védelem; kötelező társadalombiztosítás	8,0	8,3	8,2	7,9	7,9
P	Oktatás	4,5	4,7	4,6	4,5	4,4
Q	Humán-egészségügyi, szociális ellátás	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4
R	Művészet, szórakoztatás, szabadidő	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5
S	Egyéb szolgáltatás	1,6	1,5	1,5	1,4	1,4
T	Háztartások tevékenysége	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bruttó hozzáadott érték	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.2.4.2. A (magyarországi) szolgáltatási szektor szerkezete

A szolgáltatások fajtái: az infrastruktúra²⁷⁹

Szolgáltatások gyűjtőneve a szükségletek kielégítésére létrejött tevékenységek megnevezésének. A szolgáltatás olyan, kézzel nem fogható eredményű munkavégzés vagy jogosultság, mely annak fogadója vagy élvezője számára értékkel bír, még ha nem is fizet feltétlenül érte. A szolgáltatás nyújtója általában ellenértéket (pénzt) vár el a szolgáltatásért cserébe, vagy amennyiben a szolgáltatás egy termékhez kapcsolódik (pl. javítás, karbantartás), előfordulhat, hogy az ellenszolgáltatás már be van építve a termék árába. Amíg a termelés végeredménye értékesíthető fizikai tárgy, eszköz vagy energiamennyiség, addig a szolgáltatás végeredménye az ügyfél állapota, amikor a szolgáltatás teljesül.

Egy hatékonyan működő gazdasághoz fejlett és modern infrastruktúrára van szükség. Az infrastruktúra fejlesztésére hazánk a 20. század második felében keveset ruházott be, így a fejlett országokkal szembeni lemaradás egyre nagyobb lett. A rendszerváltás után a magyar állam és az Európai Unió anyagi támogatásaival megindultak a fejlesztések, így a nyugati országok színvonalához való felzárkózás egyre sikeresebb lett. A 20. század végére országszerte csaknem minden települést, illetve lakást bekötötték a villany- és a vezetékes ivóvízhálózatba. A csatornázottság terén van lemaradásunk, de az elmúlt években célirányosan érkező uniós támogatások következtében a hálózat kiépítettségének aránya meghaladja a 90%-ot. A hazánkban keletkező szennyvíz 98%-át feldolgozzák. Ugyanakkor több mint 200.000 lakásban nincs melegvíz-ellátás, fürdőszoba és vízöblítéses WC.

Az alábbi szolgáltatástípusok mindegyikében lezajlott a legszükségesebb modernizáció.

1. **Gazdasági szolgáltatás:** nyereségorientált tevékenységek
 - közlekedés
 - távközlés
 - kereskedelem
 - turizmus
 - pénzügyi szolgáltatások
2. **Társadalmi szolgáltatás:** az egyének jólétének, biztonságának elősegítése
 - közigazgatás
 - igazságszolgáltatás
 - rendvédelem

²⁷⁹ Infrastruktúra – gazdasági feltételek összessége, amelyek nem vesznek részt közvetlenül a termelési folyamatokban, de közvetve befolyásolják a termelés fejleszthetőségét.

- oktatás
- egészségügy
- kultúra
- sport

A tankönyv terjedelmi korlátai miatt ezek közül csak a legfontosabbakkal gazdasági szolgáltatásokkal, **a közlekedéssel, a távközléssel, a kereskedelemmel, a pénzügyi szolgáltatásokkal és a turizmussal**, tudunk foglalkozni. Ezek GDP-hez való hozzájárulása kiemelkedő. A fenti áttekintés mégis indokolt, mert igen sok fogalmi zavar van ezen a területen. Nem tisztázott például, illetve átalakulóban van a kis- és nagykereskedelem fogalma. A csővezetékes szállítást is van, aki az ipar részének tekinti, ahogyan „a tourism industry” (turizmusipar) kifejezés is használatos. Hasonlóképpen nem tudunk minden területre részletesen kitérni, de az egyes szolgáltatások területi aránytalanságainak esetében felhívjuk a figyelmet Nagy Gábor kitűnő tanulmányára (2019).

3.2.4.3. Közlekedés²⁸⁰

Magyarország közlekedési helyzetét és alapjellemzőit a csomóponti helyzet és az egyközpontú hálózati szerkezet jellemzi. Magyarország Európa keleti felének egyik nemzetközi közlekedési gócterülete, összekötő kapocs egyfelől Európa nagytérségei között, másfelől kapcsolatot biztosít a Kárpát-medence perifériái között. Magyarország Európa egyik legmonocentrikusabb közlekedési hálózatu országa. A vasúti fővonalhálózat Budapest-központú kialakítására még a 19. században, az Osztrák–Magyar Monarchia idején került sor azzal a céllal, hogy a magyar főváros Bécs méltó társává fejlődjön. Az I. világháború előtti néhány transzverzális vonalat a trianoni határ több helyen átvágta, emiatt 1920-tól közlekedési hálózatunk teljesen egyközpontúvá vált, amit később csak fokozott a főúthálózat szintén Budapest-központú kiépítése.

Magyarországon, fekvésének köszönhetően, jelentős az átmenő forgalom. Budapesten ágaznak el a Közép-Európa nyugati országaiból a Balkánra és a Közel-Keletre, illetve a Kelet-Európába tartó fő közlekedési útvonalak. A fővárosból kiinduló, célállomásukat vesztett vasútvonalakkal párhuzamosan épültek ki a 20. században a közutak is. A hálózat így ma is erősen Budapest-központú, a fővárosból sugárirányban haladnak a főbb útvonalak a vidéki városok felé, míg azok között hiányos az összeköttetés. Nehezíti a kelet–nyugati irányú közlekedést a vízhálózat is: a fővárostól délre lévő Duna-szakaszon mindössze két vasúti és öt

²⁸⁰ A közlekedés személyek, dolgok, gondolatok (információk) speciális technikai eszközök igénybevételével lebonyolított tömeges, rendszeres, szervezett helyváltoztatása.

közúti híd van, de elkezdődött a paksi Duna-híd építése, illetve Mohácsnál is terveznek egy hidat. A kedvezőtlen térszerkezet oldására fokozatosan jelentős fejlesztéseket terveznek.

Vasúti közlekedés

Magyarországon jelenleg három szolgáltató látja el a vasúti személyszállítási feladatokat közszolgáltatási szerződés alapján: a MÁV-START Zrt²⁸¹., a GYSEV Zrt²⁸². és a MÁV-HÉV Zrt²⁸³. A három vállalat különálló közszolgáltatási szerződéssel rendelkezik, és mindhárom 2023 végéig hatályos. Ez azt is jelenti, hogy a személyszállítási piacnyitás 2024-ben fog megtörténni, amelynek egyik legfontosabb jellemzője az lesz, hogy a közszolgáltatási szerződés megkötését, odaítélését egy, a korábitól teljesen eltérő környezet- és feltételrendszer fogja meghatározni. Meglévő vasútvonalainkat a 3.2.4.3.1. és a 3.2.4.3.1 ábra mutatja, a Budapest centrikusság itt remekül érzékelhető. A Budapest–Belgrád vasúti szakaszt 200 km/h sebesség elérése érdekében jelenleg fejlesztik kínai befektetéssel (2020-2025). A Kínából a görög kikötőkbe érkező áruk ezen keresztül gyorsan juthatnának el Nyugat-Európába. A V0 vasútvonal egy a jövőben megépítendő, Budapestet elkerülő vasútvonal. Megépítését már régóta tervezik. A V0-s létrehozása a 2010-es évek elején felmerült konkrétan. A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) koordinációjában működő V0 Konzorcium 2012-ben elkészítette a vasúti körgyűrű megvalósíthatósági tanulmányát, amelyben hat lehetséges nyomvonalat vizsgáltak meg. Egyelőre a nyomvonalak vizsgálata és a finanszírozás jelenti a fő kérdéseket.

A Rail Cargo Hungaria Zrt. a Rail Cargo Group kiemelkedően fontos tagja, Európa egyik vezető vasúti áru fuvarozó társaságának része, 2,2 milliárd eurós bevételével Európa egyik vezető vasútlogisztikai vállalata. A Rail Cargo Magyarország első számú vasúti áru fuvarozó vállalatoként ügyfeleinek innovatív vasútlogisztikai megoldásokat kínál Európában és azon túl, legyen szó akár egyes kocsikról, akár irányvonatokról.

A főbb vasútvonalak villamosítottak, de az elmúlt években sok kisebb vonalon megszüntették a vasúti közlekedést. A vasúti közlekedés problémája, hogy még mindig kevés a kétvágányú és villamosított pályaszakasz. A legforgalmasabb fővonalak korszerűsítése megkezdődött, de állandó nagyobb sebességre csak a Budapest–Hegyeshalom–Bécs vonal alkalmas. Az egyvágányú, dízelvontatású mellékvonalak elavultak, a vonatok sebessége

²⁸¹ MÁV-START Zrt. – Magyar Államvasutak Zrt. vasúti személyszállítással foglalkozó leányvállalata.

²⁸² GYSEV Zrt. – Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt.

²⁸³ MÁV-HÉV Zrt. – Helyiérdekű Vasút a Magyar Államvasutak Zrt. vasúti személyszállítással foglalkozó leányvállalata.

alacsony, a személyforgalom kicsi. Fenntartásuk csak állami segítséggel lehetséges, így gyakran felmerül egy-egy pályaszakasz bezárásának kérdése.

Magyarország vasúti térképe

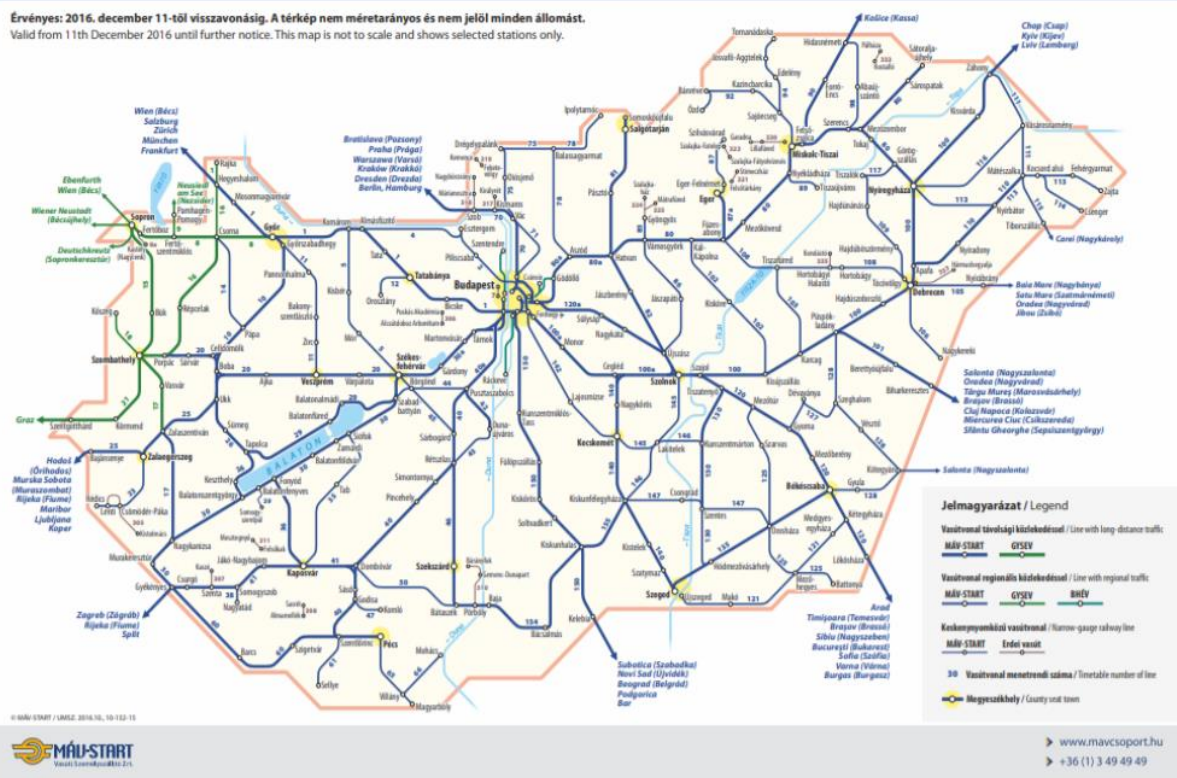


3.2.4.3.1 ábra. Magyarország vasúti térképe
(forrás:

https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_k%C3%B6zleked%C3%A9se#/media/F%C3%A1jl:Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAti_t%C3%A9rk%C3%A9pe.svg)

Magyarország vasúti személyszállítási térképe Railway passenger transport map of Hungary

Érvényes: 2016. december 11-től visszavonásig. A térkép nem méretarányos és nem jelöl minden állomást.
Valid from 11th December 2016 until further notice. This map is not to scale and shows selected stations only.



3.2.4.3.1 ábra. Magyarország vasúti személyszállítási térképe
(forrás:

https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/magyarország_vasuthalozat_2017_a3_2016-10-07.pdf

Közúti közlekedés

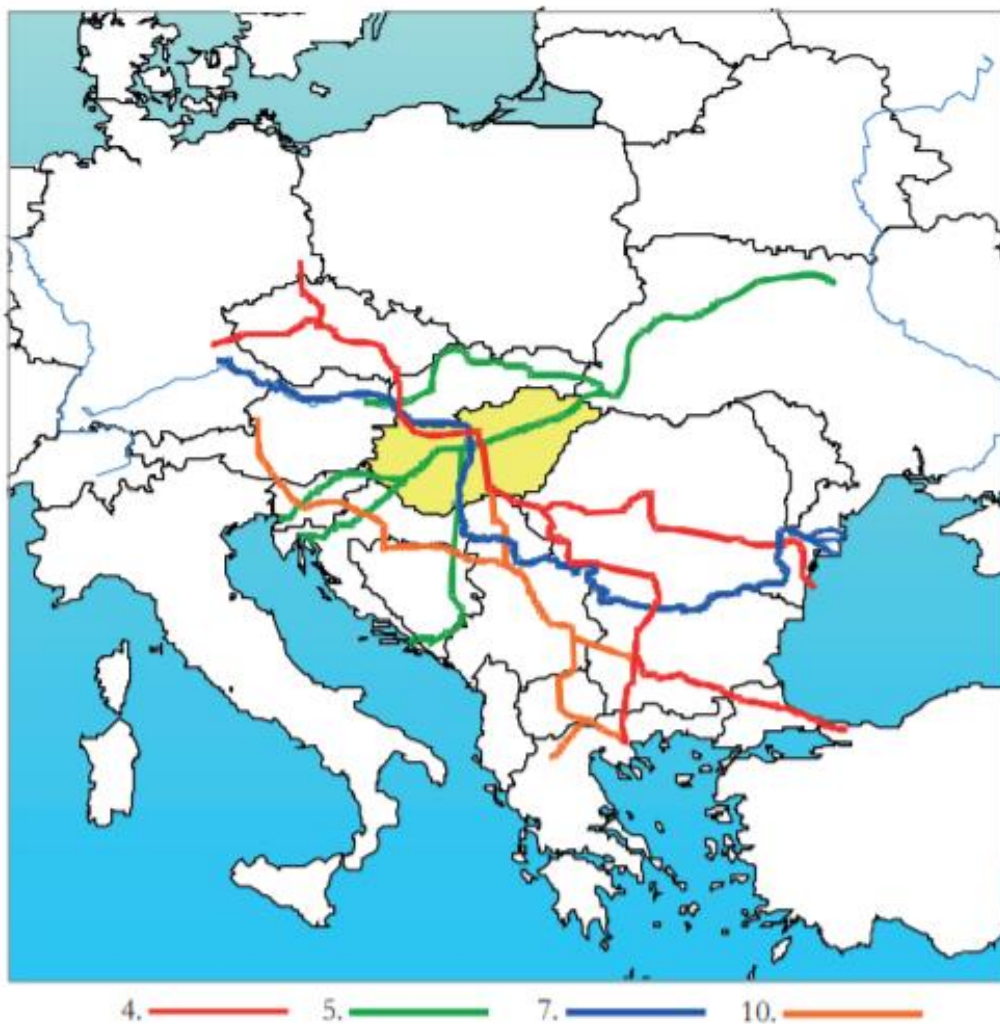
Magyarországon négy nemzetközi közlekedési folyosó (Helsinki-folyosó) halad át, melyek mindegyike érinti a fővárost. A folyosók közötti elemei lefedik a hazai autópálya-hálózatot. Az ország közúthálózatának sűrűsége a negyedik legnagyobb az európai uniós tagországok sorában. Az autópályák²⁸⁴ és autótutak²⁸⁵ hasonló mutatója a középmezőnyben helyezkedik el. A hazai közúthálózat szintjei közül a mellékálózat sűrűbb, és viszonylag egyenletesen fedi le az ország területét. Az útsűrűség területi különbségei általában összefüggésben vannak az eltérő településhálózattal. A mellékutaknál ritkább főhálózat jellemzően fővároscentrikus és sugaras szerkezetű. Az autópálya-hálózat (M1–M7) szinte teljesen kiépült, az M2-es gyorsforgalmi autótút és az M4-es autópálya/gyorsforgalmi autótút szakaszosan épül jelenleg is. Az autópályák mellett jelentősen bővült a gyorsforgalmi

²⁸⁴ Autópálya – legmagasabb besorolású, osztottpályás közút, amely alkalmas igen nagy gépjárműforgalom gyors közlekedésének biztosítására.

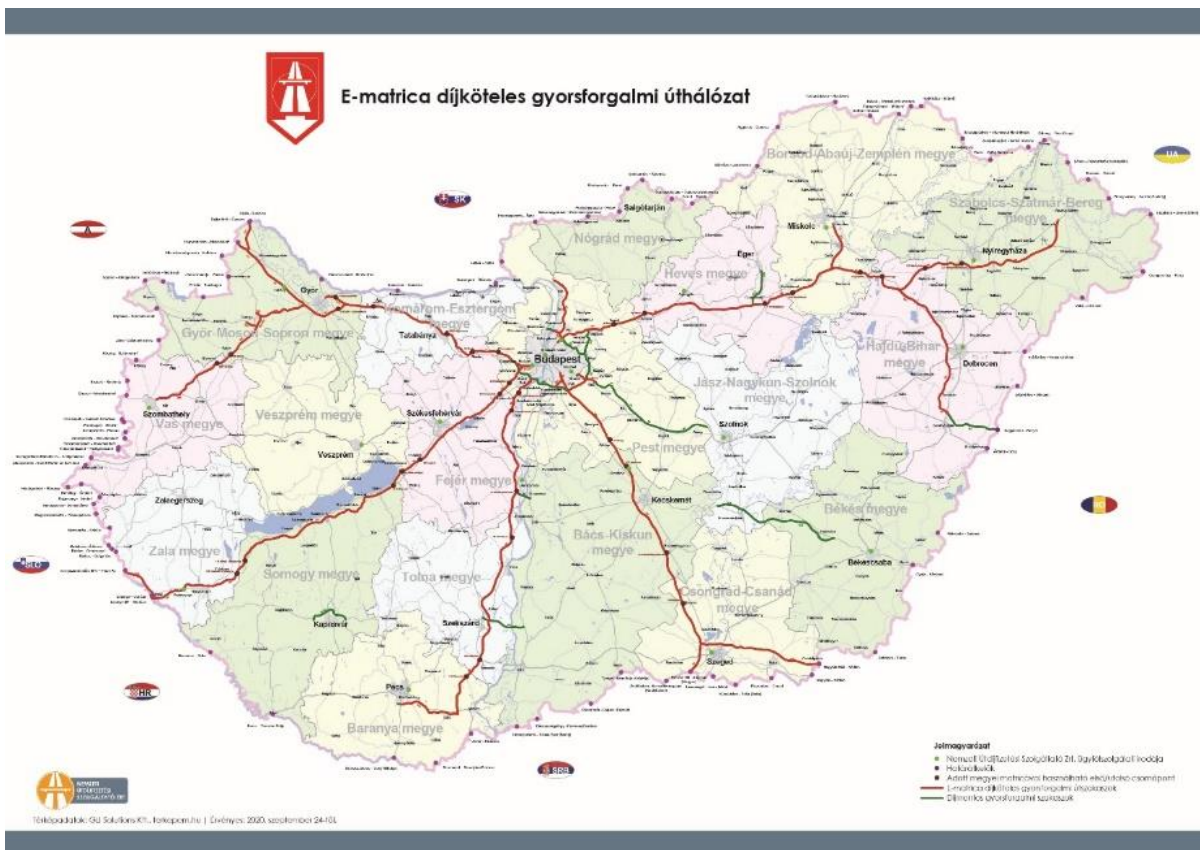
²⁸⁵ Autótút – gyorsforgalmi út, kizárólag gépjárműforgalomra, külterületen két vagy több, belterületen négy vagy több forgalmi sávval

úthálózat is, megtörtént például az M2-es autót egy jelentős szakaszának gyorsforgalmi úttá, azaz kétszer kétsávosra bővítése is. Az 1990-es években megkezdődött a Budapestet elkerülő autót (M0) építése, ami ma a főváros $\frac{3}{4}$ -ét körbeveszi. A közúti közlekedés növekedésével a fejlődő közúthálózat azonban nem tud lépést tartani. Már autópályáink is nagyon zsúfoltak, de sok település is különösen nagy átmenő teherforgalmat visel el, ami rontja lakosságuk életminőségét, valamint környezeti problémákat is okoznak.

A Magyarországot érintő Helsinki folyosók



3.2.4.3.2. ábra. A Magyarországot érintő Helsinki-folyosók
(forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>)



3.2.4.3.3. ábra. Magyarország e-matrix díjköteles gyorsforgalmi úthálózata
(forrás: <https://www.autopalyamatrix.hu/Content/terkep/orszagos-2020-fizetos-utszakasz.jpg>)

Vízi közlekedés

A vízi közlekedés a közlekedésnek az az ágazata, amelyik nagyon erősen függ a közlekedésföldrajzi adottságoktól (szezonalitás, időjárás, stb.). Magyarország nagyhajózásra alkalmas vízi útjainak hossza meghaladja az 1.600 km-t. A vízi úthálózat hosszának 53%-a a Duna vízgyűjtő területéhez, 47%- a pedig a Tiszáéhoz tartozik. A Duna végig hajózható, a Tisza Tiszaburáig, kisebb hajókkal Tokajig vagy Vásárosnaményig. A Bodrog Tokajig, a Körös Köröstarcsáig, a Keleti-főcsatorna a Tiszalök és Balmazújváros közötti szakaszon, a Sió Siófok és Bogyiszló között, a Dráva időszakosan hajózható. A vízi utak kihasználtsága nem éri el a kívánatos mértéket. A kisebb hajókkal természetesen több szakasz bevonható a közlekedésbe (3.2.4.3.4. ábra). A magyar közlekedési rendszerben a vízi közlekedés nem lehet meghatározó, mivel hiányzik a Duna-Tisza csatorna, amely nélkül a belvízi hajózásunk infrastruktúrája hiányos. A fuvarozási feladatok ellátásában fontos azonban szerepe van, manapság leginkább az áruszállításban a Dunán). A vízi közlekedés az alacsony költségszint, a nagy tömegszerűség, valamint környezetbarát jellemzőiből adódóan feltétlenül fejlesztendő. A magyar hajózás azonban jelenleg nem tölti be azt a szerepet, amit a közlekedéspolitikai

kijelölt számára. Indokolt volna a jövőben ismét a hagyományoknak megfelelő, a gazdasági és a környezetvédelmi célok által indokolható színvonalra fejleszteni. Ezt mutatja, hogy a turistaforgalomban (Balaton, Dunakanyar, Budapest-Bécs, Tisza-tó) nagy szerepe van. A nyári vízitúrázás népszerűsége az elmúlt évtizedekben növekedett meg.



3.2.4.3.4. ábra. Magyarország hajózható folyói

(forrás: <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-foldrajz/szallitasi-utvonal-tervezese-vizi-uton/magyarorszag-hajozhato-folyoi>)

Légi közlekedés

A légi közlekedésnek hazánkban csak a nemzetközi forgalomban van szerepe. A tranzitforgalom viszont kiemelkedő jelentőségű. Hazánk nemzeti légitársasága a MALÉV²⁸⁶ 2012-ben csődbe ment, szerepét azonban átvették a fapados, illetve a külföldi nemzeti légitársaságok.

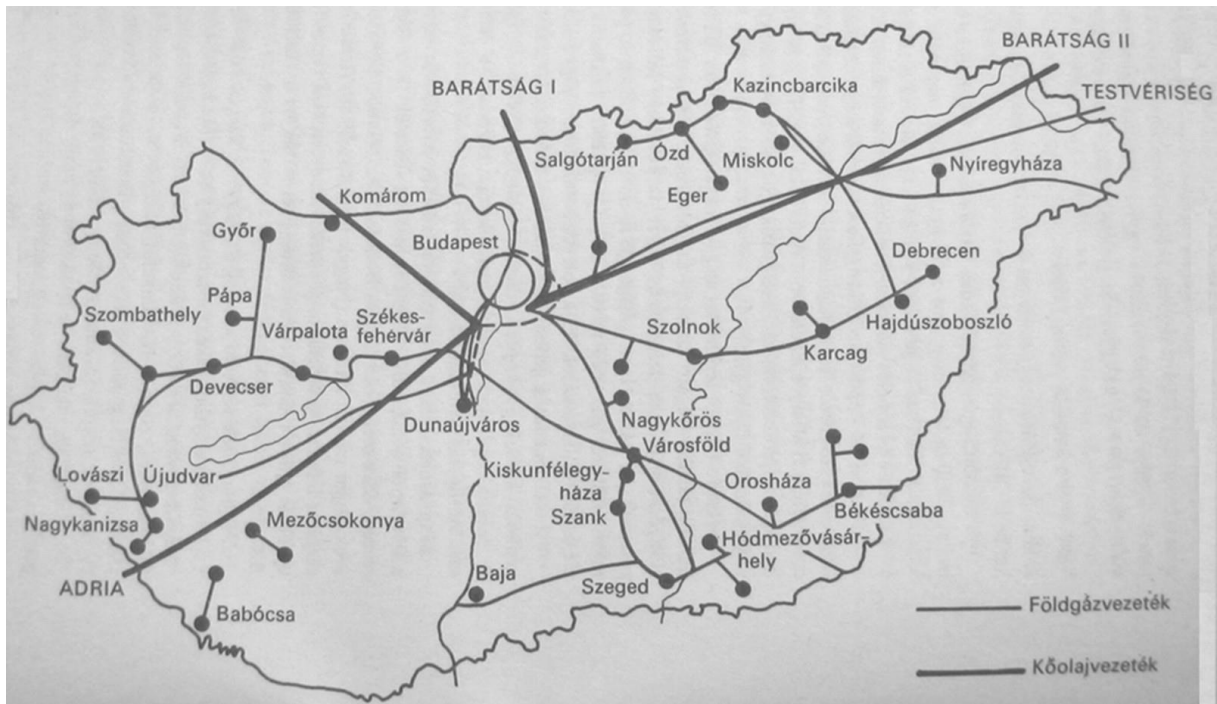
Európai, észak-amerikai, távol-keleti, afrikai és közel-keleti országok repülőtereivel egyaránt forgalmi kapcsolatban van. 2019-ben a reptér forgalma átlépte az évi 16 millió utast, összesen 16.173.48-en fordultak meg a repülőtéren. A világiárvány miatt elrendelt utazási korlátozások következtében azonban jelentős mértékben lecsökkent a forgalom, a Budapest

²⁸⁶ MALÉV – Magyar Légiközlekedési Vállalat.

Airport mindössze 3.859.000 ezer utast regisztrált 2020-ban. 2021 első félévben összesen 603.585 utast kezelt a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, ennek közel felét a nyár első hónapjában, júniusban. A gyors növekedés a nyáron tovább folytatódott. 2021-ben több mint 4 millió utast kezelt a Budapest Airport ami a 2019-es rekordévhez képest még mindig több mint 70%-os a visszaesés. A budapesti reptér a magyar alapítású Wizz Air légitársaság elsődleges székhelyének számít, a külföldi tulajdonosok és üzemeltetők folyamatosan fejlesztik. A Budapest Airportban a magyar állam többségi tulajdonrészt szeretne megszerezni. Ez a jövő kérdése. A pandémia is jelentősen befolyásolhatja ezt, hiszen a veszteség minden szempontból óriási. Dinamikusan fejlődő nemzetközi repülőtér üzemel Debrecenben és a Balaton melletti Sármelléken, amelyek főleg szerződéses turistajáratokat és fapados légitársaságokat fogadnak. A pandémia azonban ezeknél is súlyos veszteségeket okozott.

Csővezetékes szállítás

A folyékony és a gáznemű anyagok szállítására szolgáló csővezeték-rendszerből a kőolaj, a földgáz és egyéb szénhidrogének (üzemanyagok, etilén, ammónia) szállítása tartozik a közlekedési pályák, vagyis a csővezetékes szállítás fogalomkörébe. A hazai belső szállítást szolgáló vezetékek behálózzák az országot. A II. világháború után a Szovjetunióból korábban vasúton szállított kőolaj mennyiségének növekedése váltotta ki az 1960-as években megépült Barátság I. vezeték létrehozását, amelynek hazai végpontjai Százhalombatta és Szőny voltak. 1972-ben üzembe helyezték a Barátság II. vezetékét is, melynek magyarországi szakasza Tiszaszentmárton-Százhalombatta között húzódott. Kiemelkedő beruházás volt az 1970-es években az Adria olajvezeték megépítése, amely az akkori jugoszláviai Krk szigetről és Koper kikötőjéből indulva Nagyatádon át vezet Százhalombattára. A jugoszláviai háborúk idején a vezetéken a forgalom szünetelt, azóta a vezetéken a szállítások intenzitása változó (Szlovákia felé is). Nemzetközi földgázvezeték hazánkban az 1960-as években épült meg a szovjet import gáz szállítását lebonyolító Testvériség távvezeték néven, majd megépült annak a Tiszai Vegyi Kombinátba (Leninváros/Tiszaújváros) vezető ága is. A jövő nagy gazdasági, és egyben geopolitikai kérdése is a jövőbeni és már meglévő vezetékek problematikája (Északi-Áramlat 1-2., Jamal-1-2., Déli-Áramlat, Török-Áramlat). Mindegyik Oroszország gazdaság és politikai céljaival van összefüggésben.



3.2.4.3.5. ábra. Csővezeték hálózatok Magyarországon
 (forrás: <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-foldrajz/a-jelenlegi-csovezetek-halozat/a-magyarorszagi-csovezetekhalozat-dunantul>)

Távközlés

A távközlésben hatalmas fordulatot hozott a mobilhálózatok kiépítése, amely teljes országos lefedettséggel rendelkezik, valamint a különböző Internet szolgáltatások elterjedése, amelyek a vonalas hálózatok, vagy a mobilnet segítségével mindenhol elérhetők. Ezek folyamatos fejlődést mutatnak, szinte hónapról hónapra új jelenségekkel és fejlesztésekkel találkozunk. A hazai 4 mobilszolgáltató jelenleg a Telekom, a Telenor, a Vodafone, és a DIGI. A KSH folyamatosan tájékoztat minden távközléssel kapcsolatos adatról.

3.2.4.4. Kereskedelem²⁸⁷: nagykereskedelem-kiskereskedelem

Jelenleg a nagykereskedelem kérdésköréről a szakemberek is vitáznak. Az egész kereskedelem kérdésköre egy nagymonográfia témája lehetne. A lakossági fogyasztásban méret alapján „nagy”-ként jelennek meg a nagyobb áruházláncok lerakatai (Lidl, Auchan, Tesco, OBI, Metro, Spar, Aldi, Penny Market stb.), közepesként az ettől szerényebb méretűek (Coop, CBA, Reál stb.), és van a kiskereskedelmi egységek széles alattiuk lévő kínálata. Valójában ezek mindegyike kiskereskedelmi funkciókkal bír.

²⁸⁷ Kereskedelem egy tevékenység, amely során az áruk adásvétele zajlik, összességében jelöli azokat a vállalkozásokat, amelyek az áruk adásvételével foglalkoznak.

2018-ban fő tevékenysége alapján 106 ezer gazdasági szervezetet tartottak nyilván a kiskereskedelmi ágazatban, 1,9%-kal kevesebbet, mint egy évvel korábban. Számuk a nemzetgazdaság regisztrált szervezeteinek 5,6%-át tette ki 2018-ban. Az újonnan regisztráltak száma (7905 db) 5,5%-kal csökkent a kiskereskedelem ágazatában, míg a nemzetgazdaság egészében 2,7%-kal emelkedett 2017-hez képest. A kiskereskedelemben regisztrált társas vállalkozások száma közel 56 ezer, míg az önálló vállalkozóké 50 ezer volt. A legnépszerűbb vállalkozási forma a korlátolt felelősségű társaság (39 ezer) volt, melyet a betéti társaságok követtek (15 ezer). A kiskereskedelmi forgalomban – gépjármű- és üzemanyag-forgalommal együtt – hosszabb időtávon (1960 óta) két jelentős visszaesés mutatkozott. Egyrészt a rendszerváltást követő gazdasági átalakulással párhuzamosan a fogyasztás 10 éven át tartó csökkenése, másrészt a 2008. évi ingatlanpiaci válságot követő visszaesés, mely mind időtávon, mind mélységében kisebb hatású volt. A lakossági fogyasztást jól reprezentáló kiskereskedelmi forgalom 2012-ben stabilizálódott, és a forgalom volumene 2013 óta – csökkenő üzletszám mellett – folyamatosan emelkedik. 2018-ban a kiskereskedelmi üzletek száma 2,6%-kal volt kevesebb, mint 2017-ben. Az üzletszám 2013 óta folyamatosan csökken, miközben átlagos alapterületük 2013 és 2018 között 9,6%-kal emelkedett. 2018-ban – az előzetes kiigazítatlan adatok alapján – a kiskereskedelmi üzletek forgalma folyó áron 9,8, ezen belül az élelmiszer- és élelmiszer jellegű vegyes üzleteké 7,5, a nem élelmiszerüzleteké 10, míg az üzemanyagtöltő állomásoké 16%-kal nőtt. A kiskereskedelmi üzletek forgalmának volumene 6,5, ezen belül az élelmiszer- és élelmiszer jellegű vegyes üzleteké 3,9, a nem élelmiszer jellegűeké 9,3, az üzemanyagtöltő állomásoké pedig 7,3%-kal bővült.

3.2.4.5. Pénzügyi szolgáltatások²⁸⁸

Az elmúlt 20 év történéseit nézve a magyar pénzügyi szektor jelentős fejlődést mutat, ám a rendkívül kiélezett piaci verseny továbbra is új követelményeket és kihívásokat támaszt a pénzügyi intézményekkel szemben. A Magyarországon működő vállalatoknak a helyi korlátozásokon kívül a nemzetközi, ezen belül is különösen az EU-előírások összetett követelményrendszerének is meg kell felelniük. A pénzügyi szektorban a változó ügyféligények kiszolgálásában nyújtanak segítséget a digitalizáció eszközei, hogy mind a külső ügyfelek (legyenek vállalati vagy lakossági ügyfelek), mind a belső munkatársak elégedettségét növeljék a bankok, így, amit lehet, automatizáljanak, ezáltal folyamataikat egyszerűsítsék, gyorsítsák. A hazai magyar tulajdonú bankok (OTP, Budapest Bank) mellett

²⁸⁸ Pénzügyi szolgáltatás, kiegészítő pénzügyi szolgáltatás a pénzügyi intézmények (hitelintézetek, pénzügyi vállalkozások) által forintban, valutában vagy devizában, üzletszerűen végzett tevékenysége.

számos külföldi pénzintézet is rendelkezik fiókhálózattal Magyarországon. Ugyanakkor az OTP több külföldi országban is jelen van fiókhálózatával.

3.2.4.6. A negyedik (kvaterner) szektor

A modern tudományos kutatások ma már ritkán kötődnek egy-egy személyhez, híres emberhez, ezek a vezetői a kutatói csoportoknak. Ebből a szempontból jelentős különbség van a 20. században vagy az azt megelőző időszakokban történő kutatásokhoz képest. A XXI. században már jóval nagyobb jelentőségű a tudományos kutatások csapatba szerveződése, a team munka felértékelődése. A különböző tudományos projekteket sokszor több, vagy sok kutatóintézet valósítja meg a tudósok pedig gyakran különböző tudományterület képviselőiből szerveződnek. A multi-, a transz- és az interdiszciplinaritás korába léptünk. Az IT szektor, a biotechnológia, az orvostudomány és a világháló térhódítása Magyarországon is végbement. Oktatási rendszerünk minősége vitatott, de érdemi előrelépés minden területen volt a rendszerváltozás és az EU csatlakozás után.

Irodalom

1. Az Üzlet. A gazdaság magazinja. 2019. május 21. <https://azuzlet.hu/a-mosoly-orszaga-sztarszerepben-a-szolgáltato-ipar/>, Letöltés: 2020. 11. 06.
2. Attiah, Eman 2019: *The Role of Manufacturing and Service Sectors in Economic Growth: An Empirical Study of Developing Countries*. European Research Studies Journal, European Research Studies Journal, 0 (1), 112–127., Letöltés: 2020. 11. 05.
3. Deloitte 2020: *The services powerhouse: Increasingly vital to world economic growth*. 2018. július 12., Letöltés: 2020. 11. 05.
4. Hamar Judit 2005: *Üzleti szolgáltatások Magyarországon*. Közgazdasági Szemle, LII. évf., 2005. november, 881–904.
5. Nagy, Gábor (2019): *Ellátás és ellátatlanság – köz- és piaci szolgáltatások területi-települési egyenlőtlenségei a vidéki Magyarországon*, Földrajzi Közlemények, 143/2. pp. 124–143.
6. Országgyűlés Hivatala 2020: *Infójegyzet – Szolgáltatások*. 2020/11., 4 o.
7. https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infójegyzet_2020_11_szolgaltat%C3%9Fsok.pdf/600b3c6f-cb2f-fec0-8875-00a194e6432d?t=1586414141886, Letöltés: 2020. 11. 05.
8. Szabó Lajos – Remenyik Bulcsú 2016: *Gazdaságföldrajz*. SZIE GTK, Gödöllő, 145. o.
9. Szalavetz Andrea 2008: *A szolgáltatási szektor és a gazdasági fejlődés*. Közgazdasági Szemle, LV. évf., 2008. június, 503–521.
10. World Bank 2020: *World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files*. <https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS>, Letöltés: 2020. 11. 05.

11. http://www.mtafki.hu/konyvtar/Magyarország/Magyarország_terkepekben_Kozlekedes.pdf, Letöltés: 2020. 11. 05.
12. <http://www.mtafki.hu/konyvtar/Magyarország/> Letöltés: 2020. 11. 05.
13. https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_k%C3%B6zleked%C3%A9se#/media/F%C3%A1jl:Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAti_t%C3%A9rk%C3%A9pe.svg Letöltés: 2020. 11. 05.
14. <https://www.autopalyamatrix.hu/Content/terkep/orszagos-2020-fizetos-utszakasz.jpg>, Letöltés: 2020. 11. 05.
15. <https://www.vsz.hu/hirek/szervezeti-hirek/korabbi-hireink/2024-tol-minden-megvaltozik/>, Letöltés: 2020. 11. 05.
16. https://hu.wikipedia.org/wiki/Rail_Cargo_Hungaria Letöltés: 2020. 11. 05.
17. <https://rch.railcargo.com/hu/vallalatunk> Letöltés: 2020. 11. 05.
18. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>, Letöltés: 2020. 11. 05.
19. <https://magyarepitok.hu/utepites/2020/09/atadtak-az-m4-es-legkeletibb-szakaszat>, Letöltés: 2020. 11. 05.
20. [https://hu.wikipedia.org/wiki/M2-es_aut%C3%B3s%C3%BAt_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M2-es_aut%C3%B3s%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g)), Letöltés: 2020. 11. 05.
21. <https://www.pwc.com/hu/hu/iparagag/penzugy.html> Letöltés: 2020. 11. 05.
22. <https://www.iir-hungary.hu/szponzoracio/kiemelt-rendezyenyek/665-bankszektor-2020-konferencia.html>, Letöltés: 2020. 11. 05.
23. https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/magyarorszag_vasuthalozat_2017_a3_2016-10-07.pdf, Letöltés: 2020. 11. 05.
24. <https://www.napi.hu/magyar-gazdasag/vasut-felujitas-vonat-budapest.727457.html>
25. <https://mtu.gov.hu/cikkek/11-turisztikai-terseg-terkep-es-telepuleslista-1918>, Letöltés: 2020.11.30.
26. <https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7093/m/4974>, Letöltés: 2020.11.30.
27. <https://www.autopalyamatrix.hu/Content/terkep/orszagos-2020-fizetos-utszakasz.jpg>, Letöltés: 2020.11.30.
28. <https://airportal.hu/novemberben-volt-eddig-a-legtobb-utas-iden-a-budapesti-repteren/>, Letöltés: 2022.12.01.
29. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/tavkint/20201/index.html>, Letöltés: 2022.12.01.
30. <https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7090/m/4974>, Letöltés: 2022.12.01.

К-22

Географія Карпатського басейну: природа, суспільство, економіка, етнографія. Наукове видання (колективна монографія) / Редактори: Йосип Молнар, Гейзо Папп.

Автори: Єва Андрик, Лайош Балінт, Олександр Бергхауер, Андраш Вебер, Тімео Вінце, Шандор Генці, Іштван Годнодь, Даніел Горват, Лорант Денеш Давід, Ендре Добош, Золтан Довені, Барнабаш Кейс, Маргіт Кейс, Ержебет Когут, Степан Коложварі, Карой Кочіш, Жужанна Макаі, Шандор Маршалек, Ерно Молнар, Йосип Молнар, Федір Молнар, Стефан Молнар Д., Гейзо Папп, Булчу Ременік, Патрік Татраї, Дюло Фодор, Степан Черничко, Золтан Чома, Петер Чорба.

Терміни – Закарпатський угорський інститут імені Ференца Ракоці II, Будапешт–Берегове, 2022. – 504 с. (угорською мовою)

ISBN 978-615-81834-4-4

Монографія Географія Карпатського басейну вийшла в світ через десятиріччя після видання під такою ж самою назвою найбільш обширної на сьогодні в даній тематиці синтетичної роботи. Мета авторського колективу була не поглибити, деталізувати вищезгаданий аналіз, радше створення видання, яке меншим обсягом та менш фаховою термінологією може зацікавити більш широке коло читачів, а також стати частиною рекомендованої літератури регіональних географічних, краєзнавчих та країнознавчих дисциплін ЗВО.

УДК 911.2(4-11)

Наукове видання
**Географія Карпатського басейну:
природа, суспільство, економіка, етнографія**
Колективна монографія
2022 р.

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Закарпатського угорського інституту
ім. Ф.Ракоці II (протокол № 5 від 28.06.2022).

Підготовлено кафедрою географії та туризму і Видавничим відділом
Закарпатського угорського інституту ім. Ференца Ракоці II.

Редакційна колегія:
Головний редактор: Йосип Молнар
Відповідальний редактор: Гейзо Папп

Рецензенти:
Тімеа Кіш, DSc (Сегедський університет, м. Сегед, Угорщина)
Янош Пензеш, PhD (Дебреценський університет, м. Дебрецен, Угорщина)

Технічне редагування та верстка: Гейзо Папп
Коректура: Едіна Шін
Дизайн обкладинки: Стефан Молнар Д.

Відповідальний за випуск: Олександр Добош

За зміст колективної монографії відповідальність несуть автори.

**Видання підготовлене за підтримки Фонду національної співпраці ЗАТ
«Благодійний фонд ім. Габора Бетлена»**



ISBN 978-615-81834-4-4



9 786158 183444