

# ÚTFÜGGŐSÉG ÉS TURIZMUS KAPCSOLATA BUDAPEST PÉLDÁJÁN

VANYÚR BLANKA

THE RELATIONSHIP BETWEEN PATH DEPENDENCE AND TOURISM DEVELOPMENT, IN  
THE CASE OF BUDAPEST

*The study investigates the main characteristics of the evolutionary economic geography, focusing on the linkage and connection of the path dependency theory and the tourism destination development. The economic evolutionary geography relies on three conceptual foundations: complexity theory, generalised Darwinism and path dependence. From all of these, path dependence can be associated with tourism the most. The so-called "evolutionary" turn of the geography can relate to the tourism industry by the simple fact that like any other industry, tourism destinations have their own development paths which are not only determined by the geographical and economic circumstances, but the actions of the past as well. The main purpose of the research is, to answer the question, how processes of the past affected the tourism industry of Budapest. In the past decade, the tourism of the Hungarian capital has been dominated by a certain type of supply and demand, which created an image about the city. This image generated also conflicts besides revenues. Therefore, in addition to clarifying the interrelationships between the theories of the various disciplines, the research aiming to answer the question of which inherited political, economic, historical, settlement morphological paradigms of the past have an influence on the capital's tourism today. Briefly, which actions has an influence on the future development. The study emphasises the importance of understanding the past actions, which can indicate the development directions of the future.*

## BEVEZETÉS

Az elmúlt évtizedek számos turisztikai témájú tanulmánya, többek között jómagamé is azzal a mondattal kezdődött, hogy a turizmus ma napjaink legdinamikusabban fejlődő gazdasági ágazata, ezzel egyértelművé vált az ebben a témában írt publikáció relevanciája. Azonban a 2020-as év pandémiája nagymértékben megváltoztatta az addig szignifikánsan fejlődő folyamatokat. A turizmus korlátozottá vált, így úgy tekintem ezt az időszakot, mintha kapott volna egy kis időt a kikapcsolódásra. A kérdés arra vonatkozik, hogy milyen mértékben élnek az egyes desztinációk ezzel a lehetőséggel, milyen módon indul újra a turizmus. Ennek a megválaszolásához elengedhetetlenül szükség van a múlt folyamatainak vizsgálatához. Ezért egy olyan komplex teóriához nyúlok melynek központi témája, hogy a múlt folyamatai milyen hatással van a jelenre.

A politikai, társadalmi és gazdasági átmenet az 1980-as években kezdődően, majd 1990-ben teremtett új helyzetet többek között a magyar

településfejlesztésben, főként városokban és a fővárosban. A változás során teljesen átalakult a politikai és irányítási rendszer államilag és települési szinten egyaránt. Új várospolitikai, megújult városvezetés szerint irányították a településeket, megjelent az önkormányzatiság, ezzel a települések bekapcsolódhattak a piaci folyamatokba. Az addig irányított, zárt gazdasági helyzet megszűnt, így a piacgazdaság gyors növekedésnek indult. Mindezen folyamatok hatással voltak az ingatlanpiacra is, ezért Budapest térszerkezeti változásainak esetében ez az időszak különösen hangsúlyos, hogy megértsük napjainkban településképe milyen múltbéli folyamatok hatására változott.

A gazdasági folyamatok dinamikus változását követte a városrészek rehabilitációja, egyes városrészek elértéktelenedtek, mások felértékelődtek, melyeket az ingatlanárak is követtek, így megváltozott a településrészek etnikai szerkezete is. A posztszocialista gazdasági fejlődésre irányuló kutatások egyik meghatározó fogalma az úgynevezett „útfüggőség”, mely a múlt eseményeinek a jövő folyamataira gyakorolt hatását jelenti. Értelmezhetjük úgy, hogy az egyszer valaki által számunkra valamilyen formában előre meghatározott „kitaposott” úton járunk. Tehát a település fejlődése egy jól leírható fejlődési pályát ír le. Ez alapján a folyamatok összehasonlíthatók más, hasonló múlttal rendelkező országok vagy városok esetében. A rendszerváltozást követő időszakban számos tanulmány született, melyeknek témája valamilyen posztszocialista állam vagy város átalakulása.

A főváros életében mindig kiemelt szerephez jutott a turizmus, a különböző koroknak megfelelően más-más társadalmi csoporthoz, nemzetiséghez tartozók látogattak el a városba. Ennek további fejlődését, és a mai „Budapest-imázst” mai napig meghatározzák azok a folyamatok, melyek a rendszerváltozás környékén kezdődtek el. A fővárost felkeresők körében, és azok funkcionális térhasználatában markáns különbségek mutatkoznak, melynek körülményeit jelen tanulmány igyekszik feltárni.

## **1. A GEOGRÁFIA ÉS TURIZMUS KAPCSOLATA**

Az elmúlt évtizedekben a turizmus egyik meghatározó aspektusa lett a városkutató geográfusok számára, tekintve, hogy a turisztikai folyamatok túlnyomórészt városok között zajlik le. A World Bank Data 2021-re vonatkozó adatai alapján a Föld több mint fele, 57 százalék város lakó. A Statista Research Department 2022 alapján a világ turistaérkezéseinek száma körülbelül 429 millióra tehető, mely szám, habár egy 5,8 százalékos növekedést mutat az előző évekhez képest, amely a pandémia miatt a legalacsonyabb volt 1989 óta, mégis jócskán elmarad a 2020 előtti számoktól. A nemzetközi turistaérkezések fő célpontja már 2005 óta Európa, azon belül is Dél-Európa és a Mediterráneum, amelynek a pandémia óta jócskán megnövekedett a belföldi turistaforgalma, csaknem 68 százalékkal, mely érthető, tekintve, hogy a repülőforgalom

korlátozott volt a pandémia ideje alatt. A Statista Mobilitási Kutatásai alapján a turisztikai piac közel 60 százalékkal csökkent 2019-hez képest.

Mindezeket azért érdemes megemlíteni, hogy számokkal is érzékeltethetővé váljon a turizmus, és azon belül a városi turizmus markáns szerepe. Épp ezért a geográfia, ezen belül a városföldrajz meghatározó eleme kell legyen. Habár az elmúlt évtizedekben a geográfusok egyre nagyobb részt vettek a turizmuskutatásban (*MITCHELL 1979, PEARCE 1981, IOANNIDES- DEBBAGE 1998, HALL-PAGE 2009*), jellege miatt elsősorban a gazdaságföldrajz és turizmusföldrajz találtak egymásra, hiszen a turizmus tevékenysége a lokalizációtól erősen függ, hatása többek között a helyi gazdaságot nagymértékben befolyásolja. Mivel tér és idő dimenziójában, a térszervező folyamatokat a maguk komplexitásában a földrajztudomány képes vizsgálni (*HAGETT 2006*), a geográfia képes vizsgálatokat folytatni a turizmusra vonatkozóan is, ugyanis a geográfusi nézőpont a hely, környezet és ezek viszonyának hármására irányul, továbbá kiterjed a térre, annak teljes komplexitásában, napjainkban beleértve a virtuális tereket is. A terek leírása és megértése döntő fontosságú azonban a környezet és ahhoz való viszonya módosíthatja adott tér elsődleges megítélését (*MITCHELL 1979*). Ezzel összefüggésben fontos közös pont, hogy a turizmus hasonló erőforrásokat használ, mint a hagyományos feldolgozóipar, mint a természeti erőforrások, tőke, munkaerő, technológia és menedzsment. Ebből a szempontból a turizmus a különböző gazdasági tevékenységek piaci csoportosítását is jelenti (*MA-HASSINK 2013*). A turisták igényeit vizsgálva, megállapítható, hogy azok összefonódnak más városi alapfunkciókkal, amik eredeti céljukat tekintve elsősorban lakossági célokat látnak el. A turizmusföldrajzzal és a városi turizmussal foglalkozó szerzők (*LAW 1993, PAGE 1995; MICHALKÓ 1999; 2007; HAYLLAR et al. 2008*) a turistaváros fogalmát használják, amelyekben koncentráltan jelennek meg azon pihenéshez és szabadidőhöz szükséges intézmények, amik jelentős hatást gyakorolnak a társadalmi és gazdasági struktúrára. A város ebben az értelemben urbanizált idegenforgalmi helynek tekinthető (*JURAY 2008*). A város és turizmus terei viszonylatában Gregory Ashworth az elsők között jellemezte a várost úgy, mint a turisztikai tevékenység meghatározó környezetét (*ASHWORTH 1989*).

## 2. AZ ÚTFÜGGŐSÉG ÉS TURIZMUS KAPCSOLATA

Az előbbiekben említésre került, hogy a turizmus először leginkább a gazdaságföldrajzzal talált egymásra, ezért fontos megemlíteni az elmúlt harminc évtized egyik központi kutatási témáját, az evolúciós gazdaságföldrajz új paradigmáját, melynek alapjait Boschma-Martin az *Evolúciós Gazdaságföldrajz Kézikönyve* című műve foglalja össze. Ennek három teoretikai alapját a generalizált darwinizmus, a komplexitáselmélet és az útfüggőség elmélete adják. Elemzi és megmagyarázni próbálja a gazdasági táj, vagyis a gazdasági termelés, forgalom, áramlás, csere, elosztás, és fogyasztás térbeli szerveződését, és

folyamatait, melyek idővel változnak. A komplexitáselmélet arra az összetett folyamatra utal, hogy a helyi cégeket és iparágakat sokféle technológia, tevékenység, versenytárs jellemzi, melyeket alapvetően befolyásolja annak környezetével való állandó és dinamikus kölcsönhatása. Amíg az útfüggőség a meglévő tudás megtartására koncentrálna, a komplexitáselmélet a heterogén utak egymás mellett élésére. A generalizált darwinizmus azt vizsgálja, hogyan fejlődnek a különböző entitások egymás, a táj és más régiók közötti interakciók révén (*BOSCHMA-MARTIN 2010*). Az evolúciós gazdaságföldrajz elsősorban a különböző szereplők és intézmények közötti interakciók és kölcsönös függőségi viszonyaik fontosságára helyezi a hangsúlyt mind helyi, regionális, nemzeti és globális szinteken (*Hassink et al. 2014*). Ezek központi gondolata az útfüggőség gondolata (*MARTIN 2009*), mely legtágabb értelmében azt jelenti, hogy a „történelem számít” a gazdasági fejlődési pályák alakításában (*CARSON-CARSON 2016*). A múltbéli események olyan visszacsatolási hurkokat eredményezhetnek melyek például egy régió gazdaságában önerősítővé válnak, ami fokozott termék-és piacfejlesztéshez vezethet egy adott ágazatban, ami idővel az ágazati termelékenység és a régió gazdasági fellendülését is eredményezheti. Az útfüggő regionális gazdasági fejlődés azonban magában hordozza a bezárkózást (*BROUDER et al. 2016*). A bezárkózás koncepcióját *ARTHUR (1988)* dolgozta ki, aki a technológiák közötti verseny kimenetelét tárgyalta az adaptációhoz való folyamatos és növekvő visszatérés mellett (*CECERE et al. 2014*). Amíg az útfüggőség pozitív folyamatának a fent említett, a múlton alapuló pozitív visszacsatolásokat tekintjük, negatívan hat egy régió gazdaságára a bezárkózás, melynek több aspektusa ismert. Funkcionális bezárkózásról beszélünk, ha a nagyvállalatok és beszállítók közötti túl szoros kapcsolatok akadályozzák a rugalmasságot például a kutatás-fejlesztés területén, vagy a marketing szektorban. Erre a hazai turizmusban példa lehet a Tourinform irodák felülről irányított rendszere, mely korlátozott mértékben adott teret a regionális turizmusfejlesztésnek, inkább a tájékoztatási funkciókat látta el. A kognitív bezárkózás során egy hosszú ideig meghatározó gazdasági tevékenységet akkor is meghatározónak ítélnék meg az érintett munkavállalók és munkaadók, ha az már a megváltozott körülmények okán nem az. Ilyen lenne például, ha bányászati központot akarnánk bővíteni egy rég kimerült bányára alapozva. A politikai értelemben vett bezárkózás a gazdasági szerkezetű intézményi struktúrák konzerválódása (*MOLNÁR-LENGYEL 2015*).

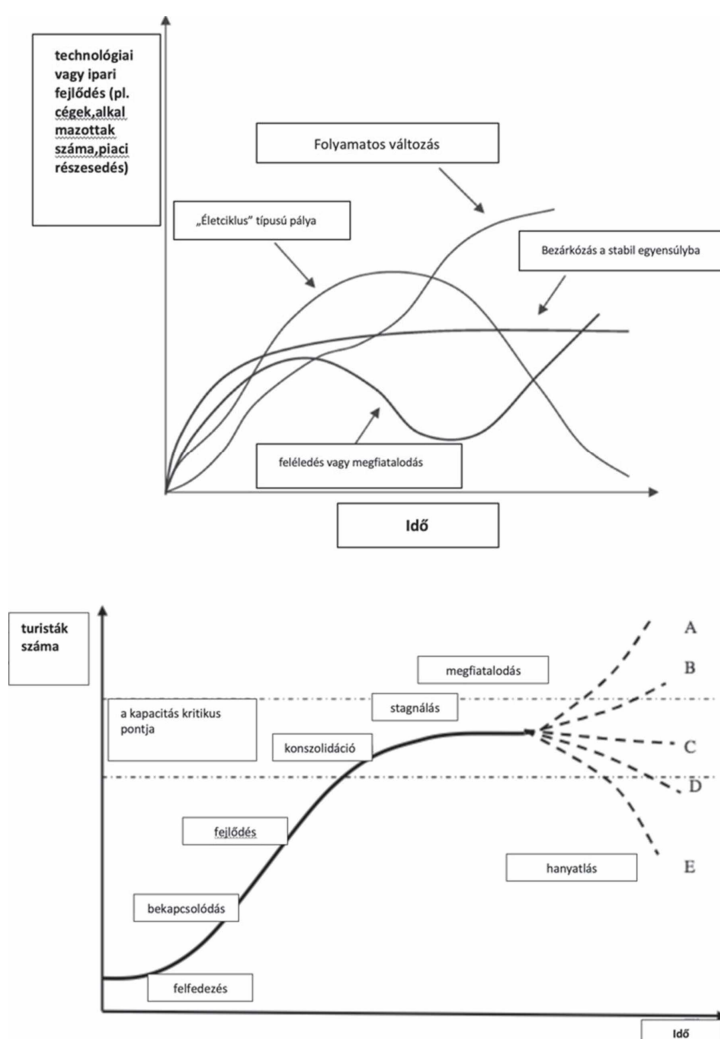
Számos hasonlóság figyelhető meg az evolúciós gazdaságföldrajz és az egyes desztinációk fejlődési pályájával kapcsolatban. A nemzetközi szakirodalomban egyes tanulmányok (*BROUDER et al. 2017, MA-HASSINK 2013, BROUDER-ERIKSSON 2013*) keresik az összefüggéseket a TALC, vagyis Tourism Area Life Circle modell és az evolúciós gazdaságföldrajz között. A TALC modell kidolgozása *BUTLER (1980)* nevéhez kötődik, aki a turisztikai desztinációkat úgy kezeli, mint egy terméket, így annak megvannak a fejlődési stációi, mint a turizmusba való bekapcsolódás melyet általában egy hosszabb fejlődési időszak követ, majd a

konzolidáció során a turisztikai desztináció elérheti a kritikus szintet, amikor az egyes turisztikai részvételbe bevont elemek elérik kapacitásuk végpontját és válaszut elé kerül. Amennyiben a fejlődés újabb forrás, innováció nyomán irányt tud váltani, akkor tovább tud fejlődni, az is előfordulhat, hogy ennek hiányában stagnáló állapotot vesz fel, vagy ennek további kimenetele, ha hanyatlásnak indul és elveszíti korábbi szerepét.

Az alábbi ábra szemlélteti a két modell közötti hasonlóságokat. Az első, *MARTIN (2009)* modellje, mely az evolúciós utakat mutatja be az ipar vagy a technológia vonatkozásában, mellette *BUTLER (1980)* turisztikai életciklus-modellje. A két kép egymás mellett eredetileg *BROUDER-ERIKSSON (2013)* tanulmányában jelent meg.

1. ábra: Evolúciós utak és turisztikai életciklus-modell összehasonlítása, Martin (2009) és Butler (1980) modelljei

Figure 1. Comparison of evolutionary paths and tourism life cycle model, based on the models of Martin (2009) and Butler (1980)



Forrás: Brouder-Eriksson (2013) alapján saját szerkesztés

A fenti ábrákon jól látszik a fejlődési pályák közötti hasonlóság. Elmondható, hogy ahogyan az ipar vagy a technológia esetén, a turisztikai desztinációk sem fejlődnek, ha nem változtatnak. Ugyanolyan rugalmasságra van szükség mindkét esetben, az egyedüli különbséget talán az jelentheti, hogy a turizmus sokkal gyorsabban reagál a változásokra az iparnál. Azonban a desztinációfejlesztésnek, mint a településfejlesztés esetén is fontos a koncepcióalkotás, és annak a véghezvitele. Ugyanis, ha folyamatosan az éppen aktuális trendeknek akar megfelelni akkor nem lesz esélye kialakítani egy rá jellemző imázst, unikalitást, amely megléte a turizmusban kritikus fontosságú. Mivel a turizmus helyhez kötött gazdasági szektor, így a evolúciós gazdaságföldrajz eszközei segítenek feltárni és analizálni a helyi interakciókat és kapcsolatokat a turisztikában résztvevők között (BROUDER-ERIKSSON 2013).

### 3. A POSZTSZOCIALIZMUS IDŐSZAKA

A hazai tanulmányok között főleg a regionális tudomány képviselői foglalkoznak az útfüggőséggel, viszont ezeknek a kutatásoknak a központi kérdése túlnyomórészt a posztszocialista városfejlődés. Képviselői közül az útfüggőség fogalmát elsősorban a térgazdasági vizsgálatokban LUX GÁBOR (2013) használja. A hazai szakirodalomban az útfüggőség nem azonos használatban jelenik meg, mint a marketingben, hanem a szocialista időszak utáni gazdasági változások jövőbeli hatásainak az egész országra vagy településekre irányuló folyamatainak leírására szolgáló teóriaként. A gazdasági folyamatok nem azonos módon zajlottak le Nyugat-Európában, mint az szovjet blokkhoz tartozó kelet-európai országokban, és alapvetően ez a fejlődésbeli különbség indokolja az útfüggőség eltérő aspektusból való vizsgálatát hazánkban. A posztszocializmus időszakát 1989-1990-től számítja a vonatkozó szakirodalom Magyarországon.

A posztszocialista időszakban Budapest funkcionális térszerkezetében markáns változások jelentkeztek. Megerősödött a város, vertikálisan is horizontálisan is jelentősen kiterjedt az úgynevezett city, az eddig pestre jellemző térhasználat átterjedt a budai oldalra is. Megjelentek a fogyasztói társadalom új objektumai, a bevásárlóközpontok és a hipermarketek. Ezek jelentették a „fogyasztás piramisait”, szubcentrumként funkcionáltak, mely a mai napig megfigyelhető funkció (CSAPÓ-LENNER 2015). A bevásárlóközpontok sajátossága, hogy a szabadidő eltöltése itt is létrejön. Ezek megépülésével a Budapestre utazó vidéki lakosság egyik fő motivációs tényezőjévé váltak, megindult az úgynevezett „bevásárló turizmus”, mely a város turisztikai kínálatát is növelte, hiszen olyan árucikkek voltak itt egy helyen megtalálhatók, amelyek az ország más részén elérhetetlenek voltak. Ez a fajta turisztikai termék napjainkban is tapasztalható.

További jellemzője a korszaknak, hogy az egykori ipari övezet területileg jelentősen visszaszorult, mozaikossá vált, funkcionálisan átalakult. Csökkent a

városi zöldterületek aránya, 2011-re 21,6 százalékban. A belső lakóöv területe és lakossága jelentősen csökkent, szegregálódott melynek hatására funkcióbővítő városrehabilitáció zajlott le. Ennek az egyik legkiemelkedőbb példája a VIII. kerületi Corvin-negyed, mely mára egy új, fiatalos, bevásárlóturizmust és egyéb rekreációs célokat kielégítő lakónegyeddé vált az addig leromlott lakásállománnyal és erősen vegyes etnikai társadalommal jellemezhető terület. A külső lakóövet jobban jellemzi a tisztán lakófunkció.

Az államszocialista időszak végével nagymérvű változások következtek be a város térszerkezetében. Az egyik legjellemzőbb posztszocialista folyamat, hogy megindult a szuburbanizáció.

#### **4. BUDAPEST JELENÉT BEFOLYÁSOLÓ MÚLTBÉLI FOLYAMATOK**

A fővárosi turizmust napjainkban is meghatározza annak múltja, épített környezeti, vagy természeti és kulturális értékei. A városok evolucionista fejlődését *LEWIS MUMFORD (1925) The Four Migrations*, vagyis négy korszak című cikkében tárgyalja. Véleménye szerint ez a négy korszak a települések fejlődésében irányadó. A kiindulópont a honfoglalás, amikor a területen letelepednek, elfoglalják azt, majd lehatárolják. A második szakasz a kereskedelem kialakulásával kezdődik, kialakulnak a közlekedési csomópontok. A harmadik szakaszban kialakultak a hatalmi központok (vallási, katonai stb.), majd végül a negyedik szakaszban megindult a települések közötti differencializálódás (agglomeráció). A technológiai fejlődéssel az egyes terek egyre „közelebb” kerülnek egymáshoz, így e mentén újabb fejlődési szakaszokat különíthetünk el.

A főváros településmorfológiáját nagyban befolyásoló folyamatok a reformkorban indultak el, melyek hatásai napjaink turizmusára is kihatnak. Az egyesítés előtt Pest Buda és Óbuda különböző ütemben fejlődtek, így a mai napig érezhetőek a településrészek közötti különbségek. A végül 1873-ban egyesített főváros a 19. század utolsó évtizedeiben rohamos ütemben fejlődött, mely európai viszonylatban is kiemelkedő volt. Az időszak egyik legjelentősebb eseménye az 1896-os Millenium volt. Ebből az alkalomból számos beruházás valósult meg. Kiépült az Andrássy út, amely a mai napig a város településszerkezetében és turizmusában egyaránt kiemelkedő jelentőséggel bír. Komplex városfejlesztés valósult meg a tervek mentén. Ezen attrakciók napjainkban is a budapesti turizmus meghatározó elemei. A városi közösségi közlekedési hálózatok is gyors ütemben kiépültek, mely kedvezett a turizmus fejlődésének. A villamoshálózat és omnibuszhálózat kialakítása után megépült az európai kontinens első kéregvasútja. A közlekedési infrastruktúra ilyen nagymérvű fejlesztésének háttérében állt a népességnövekedés mellett, hogy a kiállításra nagyszámú érdeklődő turistát vártak.

A következő kiemelkedő szakasz a II. világháború következtében indult meg a város életében, amikor 1950-ben az országgyűlés elfogadta a Nagy Város, vagyis a városegyesítés tervét. Ekkor a környező településeket (hét város és 16 község) a fővároshoz csatolták. Ebben az időben létrejött a budapesti agglomeráció alapja. A központi település köré munkavállalók tömegei költöztek, melynek oka a gyors iparosítás volt. Budapest közigazgatási határain belül korlátozták a beköltözést, ezért a leendő munkavállalók az agglomerációban telepedtek le. Két településrész különíthető el ekkor, a fővároshoz újonnan csatolt települések és a határon kívül esők eltérően fejlődtek, ami annak volt köszönhető, hogy az anyagi javak jelentős része a főváros területére összpontosult (IZSÁK1996).

Az államszocialista korszakban vált Budapest igazán az ország központja (BELUSZKY 2003). Mely egyre növekvő súlya egyre nagyobb problémát jelentett a vezetés számára. A jobb életkörülmények reményben a fővárosba irányuló beköltözéseknek köszönhetően a zsúfoltság általánosan jellemző volt, amely megnehezítette a szocialista ellátást.

Az államszocializmus idejére Budapest úgymond „kiszakadt” az európai modern urbanizáció folyamatából (KOVÁCS 2003), BODNÁR (2013) alapján az államszocialista városokra nem jellemző a túlzott városiasodás. Magyarországot kivéve a főváros nem vízfej, a városi fogyasztás egyenlőtlenségei kevésbé drámaiak. Jellemző az időszakra, hogy a szocialista tervgazdaság ekkor kezdett kiépülni, ezzel együtt a magántőke teljesen háttérbe szorult, megszűnt. Nagymértékű államosítás időszaka kezdődött el, amikor a városi bérházak, üzletek, irodaépületek állami tulajdonba kerültek. Nagy Budapest létrehozásával az eddigi elővárosok már a fővároshoz kerültek, ezzel egyidőben megkezdődött az agglomeráció településeinek nagymértékű fejlődése, ugyanis a fővárosba való költözést szabályozták.

A fővárosban elkezdődtek a lakásépítések, lakótelepek létrehozása az úgynevezett kisebb városközpontokban (pl. Újpest-Központ). Az állami lakásépítés helyszínei ebben az időszakban a városközpontokhoz közel eső, jó infrastrukturális jellemzőkkel rendelkező, vagy könnyen ellátható területek.

A markáns iparosítás okán megnőtték az ipari területek aránya, és nagysága. A térszerkezetet nagyban meghatározta, hogy ebben az időszakban a munkásosztály tagjai nagyon könnyen jutottak összkomfortos lakótelepi lakásokhoz a város pesti oldalán. Ezzel szemben a nehezen beépíthető budai oldalon a pártközeli emberek építkeztek, továbbá a „hátrányosabb” helyzetben lévő értelmiség keresett otthont, akik nem rendelkezhetek azzal a kiváltsággal, hogy lakást kapjanak. A lakásépítési terveknek köszönhetően a magánerebből épült lakások számát meghaladta az állami beruházásból épült lakások száma, utóbbi 60-65%-ot tett ki a város viszonylatában.

Az útfüggőség mellett fontos kiemelni a budapesti turizmusra ható tényezők közül a dzsentrifikációt, melyet többek között a városrehabilitációs beruházások



is elősegítették az egykori erősen leromlott belvárosi területeken, ezzel egy új lakossági réteget vonzva, mely magával hozta a speciális kínálatra való igényt. Tehát az új lakossággal megjelentek az igényeiket kielégítő szolgáltatások is. A városrehabilitáció területei például az egykor igen rossz imázssal rendelkező Ferencváros és Corvin-negyed képileg is megváltozott, az egykor veszélyesnek és koszosnak titulált környékek napjainkra a település egyik legdrágább lakásaival várják a beköltözni vágyókat és a látogatókat, akik a helyi szolgáltatásokat kívánják igénybe venni.

A budapesti turizmus egy speciális eleme az úgynevezett „Bulinegyed” melyről egyre több tanulmány (PINKE *et al.* 2020, OLT *et al.* 2018, SMITH *et al.* 2020) készült. A negyed határai szűkebben a VI. és VII. kerületekre koncentrálódik, bár érdemes lenne pontosan meghatározni. Ennek a területnek a speciális turisztikai kulturális kínálati elemei az úgynevezett romkocsmák és a szórakozóhelyek. Jellemző rá a külföldi turizmustól való nagymértékű függés, és a tipikusan az overtourizmusra jellemző problémák a helyi lakossággal. A terület egyre inkább elveszítette lakófunkcióját, és egyfajta díszletté vált, ahol az ott élő emberek igényei kevésbé voltak figyelembe véve mint a látogatóké.

A kulturális turizmus ezen különleges elemének a megváltoztatására készül, mint a turizmustervezés, mind a városfejlesztés, amelyet már a Budapesti Fesztivál-és Turisztikai Központ 2015-ben publikált turizmusfejlesztési koncepciójában is előírányzott.

## ÖSSZEGZÉS

Az útfüggőség vizsgálata nem csak azért fontos a turisztikai desztinációk esetén, mert a gazdasági folyamatok lokalizáltak, hanem mert a turisztikai termékeket, az attrakciókat, sőt a teljes települést kezelhetjük úgy, mint egy hagyományos terméket. Budapest esetén elmondható, hogy a múlt folyamatai nagyban meghatározzák a jelenlegi folyamatokat, azonban a városfejlesztésnek óvakodnia kell attól, hogy bezárja magát egy kedvezőtlen helyzetbe. A 2020- as pandémia új esélyt adott a változásokra, az újjáépítés ezért az előzőkétől eltérően mehet végbe, itt értve a „bulinegyed” problémáját mely negatívan érintette a helyi lakosság életminőségét. Várhatóan egy újabb funkcióváltás jön létre a területen, mely nyomán a lakások nem a szálláshelyek egyfajta olcsó alternatíváját jelentik majd, hanem valóban otthont adnak.

## IRODALOM

ARTHUR, W. B. (1988): Competing technologies, increasing returns, and lock-in by historical events. *The Economic Journal*, 99(394), pp. 116-131.

- BELUSZKY P.** (2003): Magyarország településföldrajza. Általános rész. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 568 p.
- BELUSZKY P.** (2008): Magyarország történeti földrajza II.kötet Dialóg Campus Kiadó, Budapest- Pécs, 436 p.
- BODNÁR J.** (2013/a): Bevezetés A (poszt)szocializmus, a modern és az állam nyomában. In: Jelinek Cs. et. al. (szerk.) Kritikai városkutatás. L'Harmattan Kiadó, Budapest, pp. 445-454. Fordította: Nagy Zs.
- BOSCHMA, R. - MARTIN, R.** (2010): The aims and scope of evolutionary economic geography. In: Boschma, R., Martin, R. (szerk.): The handbook of evolutionary economic geography. Edward Elgar, Cheltenham, Northampton, pp. 3-39.
- BROUDER P.** (2016): Evolutionary economic geography: reflections from a sustainable tourism perspective, *Tourism Geographies* 19(3):1-10.
- BROUDER P. - CLAVÉ S.A. - GILL A. - IOANNIDES D.** (2016): Why is tourism not an evolutionary science?: Understanding the past, present and future of destination evolution, In: *Tourism destination evolution* Patrick Brouder, Salvador Anton Clavé, Alison Gill and Dimitri Ioannides (szerk.), Routledge, pp. 1-18.
- CARSON, DORIS - CARSON, DEAN.** (2016): Path Dependence in Remote Area Tourism Development: Why institutional legacies matter In: *Tourism destination evolution* Patrick Brouder, Salvador Anton Clavé, Alison Gill and Dimitri Ioannides (szerk.), Routledge, pp. 103-122.
- CECERE, G. - CORROCHER, N. - GOSSART, C., - OZMAN, M.** (2014): Lock-in and path dependence: an evolutionary approach to eco-innovations. *Journal of Evolutionary Economics*, 24(5), pp. 1037-1065.
- CSAPÓ T. - LENNER T.** (2015): Budapest településmorfológiája. Savaria University Press, Szombathely. 388 pp.
- CSILLAG I.** (2013): A magyar útfüggőség. *Visszhang - LVII.* 9.
- EDWARDS, D. - GRIFFIN, T., - HAYLLAR, B.** (2008). Urban Tourism Research: Developing an Agenda. *Annals of Tourism Research*, 35, pp. 1031-1052.
- HAGGETT, P.** (2006): Geográfia. Globális szintézis. Typotex Bp. 2006.
- HALL - PAGE S.** (2009): Progress in Tourism Management: From the Geography of Tourism to Geographies of Tourism - A Review, *Tourism Management* 30(1):3-16
- HASSINK R.** (2010): Locked in decline? On the role of regional lock-ins in old industrial areas. In: Boschma, R., Martin, R. (szerk.): The handbook of evolutionary economic geography. Edward Elgar, Cheltenham, Northampton, pp. 450-468.
- IOANNIDES D. - DEBBAGE K. G.** (1998): The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis. Psychology Press.

- IZSÁK E.** (1996): Társadalmi folyamatok Budapest közigazgatási határának két oldalán. *Tér és Társadalom* 10. évf. 2-3. sz. pp. 19-30.
- LAW, C.** (1993): 'Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities ', Mansell, London.
- LUKOVICS M. - SAVANYA P.** (szerk.) (2013): Új hangsúlyok a területi fejlődésben. JATEPress, Szeged, pp. 13-24.
- LUX G.** (2013): Az ipari parkok a területi versenyképességben: telephelyek vagy fejlesztési csomópontok? In: Kiss É. (szerk.): A hazai ipari parkok különböző dimenzióban. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs, pp. 294–309.
- MA, M. - HASSINK, R.** (2013): AN EVOLUTIONARY PERSPECTIVE ON TOURISM AREA DEVELOPMENT, *Annals of Tourism Research*, Volume 41, pp. 89-109.
- MARTIN, R.** (2009): Rethinking regional path dependence: Beyond lock-in to evolution. *Papers in Evolutionary Economic Geography*. Utrecht University, Utrecht
- MICHALKÓ G.** (1997): Erzsébetváros szociálgeográfiai vizsgálata II. *Földrajzi Értesítő* XLV. 3-4., pp. 315-331.
- MICHALKÓ G.** (1999): A városi turizmus elmélete és gyakorlata. MTA FKI, Budapest.
- MICHALKÓ G.** (2007): Magyarország modern turizmusföldrajza. Dialóg Campus. Budapest-Pécs. pp. 124-136.
- MOLNÁR E. - LENGYEL I. M.** (2015): Újraiparosodás és útfüggőség: gondolatok a magyarországi ipar területi dinamikája kapcsán. *Tér és Társadalom* 29. évf., 4. szám, pp. 42-59.
- OLT G. - SMITH M. - CSIZMADY A. – PINKE - SZIVA I.** (2019): Gentrification, tourism and the night-time economy in Budapest's district VII – the role of regulation in a post-socialist context, *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, Volume 11, Issue 3: Tourism and the Night
- PAGE S.** (1995): Book Reviews: *Urban Tourism*: by Stephen Page. Routledge, London.
- PINKE - SZIVA, I. - SMITH, M. - BEREZVAI, Z. - CORONEL PADILLA, M.** (2020) „Sustainable and competitive nightlife district? – Management of overtourism in Budapest”, *Marketing & Menedzsment*, 54(1), pp. 55–63.
- SMITH M. – PINKE - SZIVA I.,- BEREZVAI Z. – BUCZKOWSKA - GOŁABEK K.** (2020): The changing nature of the cultural tourist: motivations, profiles and experiences of cultural tourists in Budapest, *Journal of Tourism and Cultural Change* Volume 20, Issue 1-2, pp. 1-19.

**EGYÉB FORRÁS**

**WORLD BANK DATA** (2022): Urban population (% of total population) Forrás:  
<https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>

**STATISTA** (2022): Number of international tourist arrivals worldwide from 1950 to 2021(in millions), Forrás:  
<https://www.statista.com/statistics/209334/total-number-of-international-tourist-arrivals/>