

**PÉCSI
TUDOMÁNYEGYETEM**

Természettudományi Kar
Földtudományok Doktori
Iskola

**Az online interakciók területisége egy
hazai telekocsi platform példáján**

PhD-értekezés tézisei

Bálint Dóra

Témavezető
Dr. Trócsányi András
tanszékvezető, habilitált egyetemi
docens

PÉCS, 2021

A DOKTORI ISKOLA
NEVE, CÍME:

Pécsi Tudományegyetem,
Földtudományok Doktori Iskola 7624
Pécs, Ifjúság útja 6.

A DOKTORI ISKOLA
VEZETŐJE:

Dr. Geresdi István DSc,
egyetemi tanár
PTE TTK Földrajzi Intézet
Földtani és Meteorológiai Tanszék

A DOKTORI PROGRAM
NEVE:

Társadalomföldrajz

A DOKTORI PROGRAM
VEZETŐJE:

Dr. habil Trócsányi András,
tanszékvezető egyetemi
docens
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

TÉMAVEZETŐ:

Dr. habil Trócsányi András,
tanszékvezető egyetemi docens
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

1. Bevezetés

Az információs és kommunikációs technológiák alapjaiban változtatták meg a mindennapi tevékenységeket. Mindez társadalmi-gazdasági tényezőkkel karöltve a megosztáson alapuló gazdaság térnyeréséhez vezetett. A trend lényege, hogy akár fizikai, materiális akár szellemi, immateriális javakat magánszemélyek vagy vállalkozások közvetlenül egymás számára rendelkezésre bocsátják. A kihasználatlan kapacitások elérhetővé tétele, vagyis a megosztás az emberiséggel egyidős tevékenység, ugyanakkor az online platform révén a térbeli-földrajzi korlátoktól elszakadva lehetővé válik a léptékváltás. Ismeretlenek, diverz társadalmi csoportok megjelenése révén lehetőség nyílik az erőforrások hatékonyabb kihasználására.

A téma komplexitása és kiterjedtsége azt vetíti előre, hogy elemzéséhez elengedhetetlen lépés a fókuszálás. Disszertációmban ezért egy kizárólag magánszemélyeket összekötő telekocsi platform online interakcióin és a megvalósult utazások területi mintázatain keresztül vizsgálom. Azt, hogy az online térben megvalósuló tranzakciók hogyan jelennek meg az offline térben. A magánszemélyeket közvetlenül összekapcsoló platformok a 2010-es évek elején törtek előre, mára pedig a világ szinte valamennyi országban jelen vannak. Hatásuk számos ágazatban, de főként a közlekedés és turizmus területén jelentős, ahol vetélytársat jelentenek olyan hagyományos szolgáltatóknak, mint a szállodaláncok vagy taxitársaságok.

2. Célkitűzések

Jelen dolgozat célja az online interakciók offline területi mintázatainak feltárása különböző területi szinteken, egy digitális – megosztáson alapuló gazdasághoz kapcsolódó – platform mélyfúrásjellegű vizsgálatán keresztül.

A disszertációban összesen három nagy kérdéscsoport kap helyet, mely a fenti célok eléréséhez járul hozzá. Ezek egyaránt fókuszálnak mindkét oldalra: az online aspektusra, valamint a területi mintázatokra.

2. 1. Az online platformon végbemenő tranzakció elemzése, a felhasználók társadalmi háttere

Egy meghatározott célból létrejött magánszemélyeket összekötő platform a kereslet és kínálat közvetlen összekapcsolását végzi anélkül, hogy bármilyen tárgyat, például irodát, flottát birtokolna. A vizsgálat fókuszában lévő telekocsi-platform esetén a felhasználókra irányulva az alábbi kérdésekhez kapcsolódik az online interakció vizsgálata:

- Azonosítható-e közös vonás a hazai felhasználók társadalmi hátterében (kor, nem, iskolai végzettség)?
- Melyek a résztvevők főbb motivációi?
- Milyen sajátosságokkal jellemezhető a platformok keresleti és kínálati oldala?

2. 2. Területi aspektus – országos szint: a platform általános, országos és regionális szinten megfigyelhető mintázatainak feltárása

- Milyen sajátossággal jellemezhető az adott tevékenység, azaz a telekocsizás viszonylatainak országos mintázata?
- Visszatükrözi-e a mintázat az ország térszerkezetét?
- Milyen módon jelenik meg a platformoknál megfigyelhető rugalmasság (on-demand jelleg)? Azonosíthatók-e szezonális különbségek?

2. 3. Területi aspektus – lokális szint: a platform helyi, lokális szinten megfigyelhető mintázatainak feltárása

- Az online tranzakciók ki- és beszállási helyei milyen lokális terekhez kötődnek?
- Milyen területi mintázatot mutatnak a ki- és beszállási pontok az adott településen belül?

3. Kutatási módszerek

Az online interakciókat a megosztáson alapuló gazdaság modelljében működő platform segítségével vizsgálom. A dolgozat primer és szekunder forrásokra egyaránt épít.

A szekunder források közül az alábbiak emelhetők ki:

- KSH településsoros adatbázisai (KSH 2019)
- Piackutató cégek elemzései, országjelentései (PWC 2016; EUROMONITOR 2016)
- Egyéb adatbázisok (TEIR, FESZTIVÁLREGISZTRÁCIÓ.HU)
- A vizsgált platform, az OSZKÁR.com honlapjának és felhasználási feltételeinek elemzése (OSZKÁR 2016; OSZKÁR 2020A, B)
- Kormányrendelet a platformok szabályozásáról (KORMÁNYRENDELET 2016)
- Computer GIS and statistical software (QGIS, SPSS)
- A megosztáson alapuló gazdaság nemzetközi szakirodalma, kiemelten a definíciós kihívásokat összegző publikációi
- Online kérdőív kétszeri lekérdezéssel (N=425, N=67)
- Célzott lekérdezések

4. Eredmények

A szakirodalmi feldolgozás rámutatott arra, hogy a megosztáson alapuló gazdaság, melyet közösségi vagy hozzáférés-alapú gazdaságnak is neveznek, olyan gyűjtőfogalom, melynek nincs egységes, konszenzuálisan elfogadott definíciója, ezért vizsgálatához szükséges egy szűkebb meghatározás, mely kijelöli az elemzési keretet.

A dolgozat a megosztáson alapuló gazdaság témakörében megjelenő publikációk feldolgozása során az alábbi vizsgálati keretrendszer kijelölését eredményezte:

- A dolgozat rámutatott, hogy a fogalom értelmezési nehézségei egyszerre több tényező együttes következményei. Ilyen a téma interdiszciplináris jellege, a trend újszerűsége, valamint a platformok sokszínűsége.
- A téma körülhatárolásához sem a túl általános, tág meghatározás, sem pedig a túlságosan specializált fogalm meghatározás nem alkalmas.
- A disszertációban 24 definícióra támaszkodva négy alappillért azonosítottam, mely kijelöli az elemzés keretét. Ezek a magánszemélyek közvetlen összekapcsolása, a kihasználatlan kapacitáshoz való ideiglenes hozzáférés (vagyis nem történik tulajdonjog átruházása), illetve a digitális felület. A megosztáson alapuló gazdaság digitális felületeit azok a meghatározott célből létrejött platformok adják, melyek a kereslet és kínálat közvetlen összekapcsolását végzik egy harmadik fél közbeiktatása nélkül.
- Ezek a szervezetek a területi hatásaikat tekintve két nagy dimenzió mentén csoportosíthatók, mely egyrészt a felhasználók körére, elterjedtségükre utal (lokális/regionális, globális) valamint arra, hogy az online interakcióban milyen szerepet játszik a proximitás, vagyis a térbeli közelség.



1. ábra: A megosztáson alapuló gazdaság definícióinak megoszlása

Szerkesztette: Bálint D.

4. 1. Az online platformon végbemenő tranzakció elemzése során rámutatott, hogy:

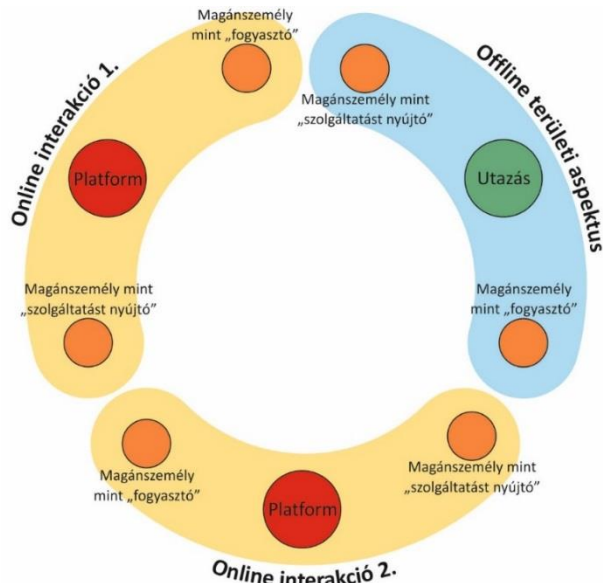
- A vizsgált OSZKÁR platform magában hordozza a megosztáson alapuló gazdasághoz kötődő közvetítő szervezetek sajátos vonásait, mellyel összefüggésben az alábbiak jelenthetők ki:
 - A tranzakcióban résztvevők szerepe a hagyományos közlekedési módokhoz képest felcserélődhet, egyszerre lehetnek jelen egy platformon fogyasztóként és szolgáltatóként.
 - A platformon megfigyelhető az átcímkezés jelensége, vagyis olyan szolgáltatók (pl. személyfuvarozással foglalkozó cégek) jelenléte, akik korábban a megosztáson alapuló gazdaság modelljén kívül (is) működtek. Megjelenésükkel a regisztrált felhasználóbázisra építenek.
 - A rugalmasan alakuló kereslet és kínálat belépési feltételei ugyanakkor eltérőek. Utóbbi esetben ilyen a kihasználatlan kapacitás birtoklása és hivatalos okmánnyal igazolt tudás, képesség megléte (jogosítvány).
 - A platformok önszabályozó természete, az interakciók típusainak, üzletszerű vállalkozásoknak a kontrollálása: üzleti és nem üzleti sofőrök elkülönítése, eltérő szabályozása.
 - Az adott ágazatban működő hagyományos szolgáltatásokkal szembeni sokszínűség: eltérő gépjárműtípusok és szolgáltatás-elemek (színvonal), mely a platformok sajátosságának tekinthetők.
 - Az interakciók elősegítése értékelő-rendszerrel: szöveges és pontozásos rendszer. Rossz értékelések esetén szankcionálási (akár kizárási) lehetőség, melyet maga a platform végez.

A felhasználók háttérének vizsgálata rámutatott, hogy:

- A kereslet és kínálati oldalon jelentős nemi különbségek azonosíthatók a felhasználók körében, az utasok esetén a nők, a sofőrök esetén a férfiak aránya emelkedik ki.
- Az OSZKÁR-t a 20-as évek végén, 30-as évek elején járó korosztály használja aktívan, mind az utasok, mint a sofőrök oldaláról.
- A motivációk között fontos szerepet játszik az érzékenység, a felhasználók főként a közösségi közlekedésről, azon belül is a vasúti közlekedésről térnek át a platform alapú telekoecsiszásra.
- A vizsgált időszakban a teljesáru jegyeket tekintve az OSZKÁR a legolcsóbb közlekedési mód a vonathoz és a buszhoz képest. Míg a platformon átlagosan 3000 Ft a meghirdetett utak átlaga, ugyanezen viszonylatok esetén a busz 4500 Ft, míg a vonat 4700 Ft árszinten szerepelt.

- A telekocsizás jellemzően nem generál új utakat, az OSZKÁR a közösségi közlekedésről von el utasokat.
- A felmérésben résztvevő felhasználók között felülreprezentáltak a felsőfokú végzettséggel rendelkezők, mely a kérdőív kitöltőinek esetében 58%, szemben a legutóbbi népszámláláskor (2011) mért 14%-kal.

4. 2. Területi aspektus 1 – országos szint: a platform általános, országos és regionális szinten megfigyelhető mintázatainak feltárása

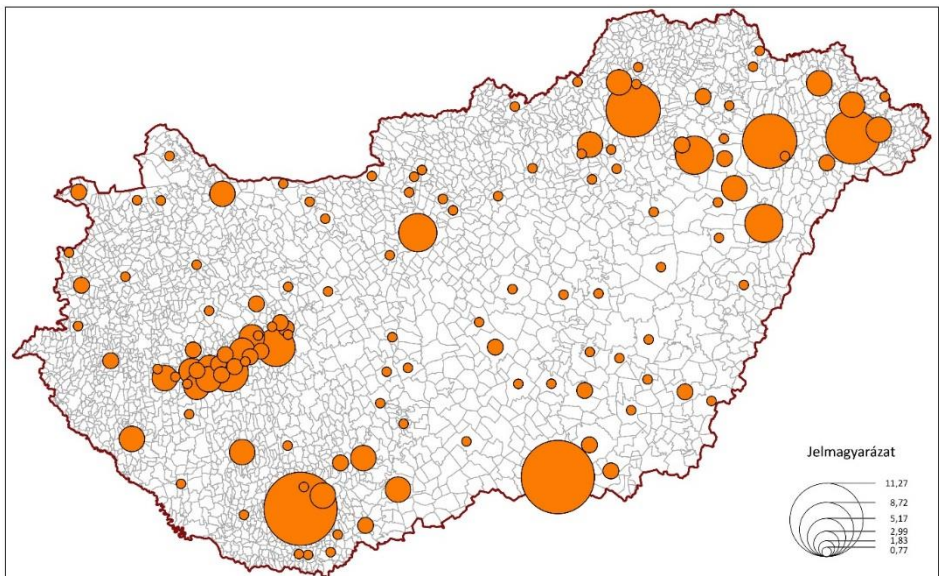


2. ábra: A közvetítő platformok tranzakcióinak online és offline terekben történő megjelenése

A telekocsi-platform viszonylatainak általános, a területiségre koncentráció vizsgálata feltárta, hogy:

- A telekocsi-platform online interakciója a földrajzi térben olyan mintázatot mutat, mely összefüggésbe hozható az adott terület (Magyarország) térszerkezeti sajátosságaival (centrális úthálózat, Budapest dominanciája).
- A telekocsizásban résztvevő (induló vagy érkezőállomásként) települések jellemzői (település-indikátorok) és a platform használata között a felsőfokú végzettségűek aránya mutat erős, pozitív hatást.
- A jövedelem, a személygépkocsi-ellátottság és az autópálya csomópontig való úthossz fordított, negatív korrelációt mutat.

- A telekocsi-utazások abszolút, illetve a lakosságszámhoz viszonyított relatív számai, mintázatai eltérnek egymástól. Előbbi esetben Budapest és a regionális központok emelkednek ki, mely látványosan prezentálja a platformok kritikus tömeghez kötött elterjedését. Lakosságarányosan Északkelet-Magyarország és a Balaton-parti települések, valamint két egyetemváros, Szeged és Pécs rendelkezik a legmagasabb értékekkel.
- A lakosságszámhoz viszonyított mintázat alapján a közlekedési árnyékhelyzet (Északkelet-Magyarország) és a turisztikai desztinációk (Balaton-part) eredményeztek magasabb értékeket a telekocsi-viszonylatokban.
- A telekocsi mintázatokban a településstruktúra hazai jellegzetességei (Dunántúl és Alföld eltérő településsűrűsége) is megmutatkoznak.
- Az indulások és érkezések abszolút számai több település esetén is különböznek. Győr, Nyíregyháza és Debrecen városoknál jelentősebb többlet figyelhető meg az érkezésekben, mely visszavezethető a platformon végbemenő utazás egyik sajátosságára, vagyis arra, hogy az oda- és visszautakat különböző közlekedési eszközökön tehetik meg az utazók. Amit igazolja, hogy rugalmas fiatalok használják leginkább.



3. ábra Egy hónap összesített telekocsi utazásainak viszonylatai a népességszámhoz viszonyítva (2017 szeptember)

Szerkesztette: Bálint D. Kartográfia: Szabó T.

A platform viszonylatainak vizsgálata az alábbi eredményeket hozta:

- A telekocsi-rendszeren végbemenő utazások számai igazodnak a mobilitásban megfigyelhető trendekhez (a nyári és a téli szezon eltérései, hétvége/hétköznap különbségek).
- Az utazásokban nemcsak szezonális eltérések azonosíthatók, hanem helyi, országos vagy nemzetközi hatáskörű események is visszatükröződnek (pl. VOLT fesztivál idején Sopron számai).
- Az események közül a többnapos zenei fesztiválok a vizsgált 17 település esetén mérhető telekocsi-forgalom növekedést eredményeztek.
- A kisebb települések esetén a növekedés látványosabb.
- A keresletalapúság és a mobilitást befolyásoló hatásoknak való kitettség következtében nemcsak növekvő, hanem ezzel ellentétes irányú változások is megfigyelhetők a viszonylatok értékeiben a 2020. tavaszi első járványhullám idejének adatai alapján.
- A COVID-19 első hulláma idején a telekocsi-forgalom jelentősen, a március végi-áprilisi időszakban több mint 90%-kal csökkennek a február eleji bázisidőszakkal összehasonlítva.
- A veszélyhelyzet kihirdetése előtti és utáni időszakot, a legnagyobb eltérést közvetlenül a veszélyhelyzet kihirdetése utáni időszakban tapasztalhatjuk, az utak iránya jelentős változáson megy keresztül. Ekkor a népszerű viszonylatok mindegyike erőteljes, a fővárosból kifelé irányuló mozgást mutat.
- A kijárási korlátozások után egy lassú visszarendeződés figyelhető meg. A Budapest felé irányuló utak számai is növekedésnek indulnak az áprilisi hosszú hétvégén, valamint egyre több település tűnik fel ismét a térképen.
- Összesen négy nagyobb szakasz azonosítható a hazai első járványhullámban:

Évszakfüggő alaphelyzet – a veszélyhelyzet bejelentése előtti időszak, melyre jellemzők az utasszám hétvége-hétköznap közti eltérései, illetve egyéb, az adott időszakhoz kapcsolódó jellegzetességek.

Mobilitás-intenzív időszak – a veszélyhelyzet bejelentése utáni napok időszakában az úticélokban bekövetkező változás (vidéki célállomások felértékelődése).

Visszaesést követő alacsony aktivitás – a kijárási korlátozások időszakában: utas-számok és viszonylatok csökkent értékei.

Lassú éledezés – kijárási korlátozások utáni időszak: utas-számok és a célállomások számának lassú emelkedése.

4. 3. Területi aspektus 2: a platform helyi, lokális szinten megfigyelhető mintázatainak feltárása

- A találkozási helyek mind az utas, mind a sofőr számára *könnyen megközelíthető közlekedési csomópontok* a platform profiljához kapcsolódó tranzakciói jellege (utazás) miatt, melyek közel helyezkednek el a főközlekedési tengelyhez.
- Az utazásból kifolyólag a találkozási pontok *jelentős parkolói kapacitással* rendelkeznek és jellemzően valamilyen kereskedelmi funkció is megjelenik környékükön (pl. bevásárlóközpont, étterem stb.) vagyis olyan tér típus, amely alkalmas arra, hogy a sofőr és utas is várakozhasson, ebből következően ezek ingyenes parkolók, azok pedig jellemzően közlekedési csomópontokhoz és nagyáruházakhoz kötődnek.
- A busz- és vasútállomások kiemelt szerepe az előző két szempont (megközelíthetőség, parkolás) mellett azt is jelzi, hogy a telekocsi találkozási *helyek intermodális csomópontoknak tekinthetők* – vagyis nem önmagukban generálnak forgalmat, hanem összeköttetésben vannak más közlekedési eszközök hálózataival.
- A találkozási pontok esetén megfigyelhető továbbá, hogy azok olyan *egyedi, helyi imázsselemekhez, tájékozódási pontokhoz (landmark) is kötődnek*, melyek az utazók (sofőrök és utasok) mentális térképeiről (LYNCH, K. 1960) gyorsan előhívhatók (pl. Szeged, Megyeháza).
- A helyi mintázatokra jellemző a policentrikusság, még az olyan nagy telekocsiforgalmat elkönnyvelő települések esetében is (pl. Szeged), ahol egy-egy pont említési száma jobban kiemelkedik. A térképet vizsgálva megfogalmazható az az általános törvényszerűség, hogy minél alacsonyabb a telekocsiforgalom, annál kisebb a megosztási terek szórása, éppen ezért egy-egy helyszínen nemcsak abszolút számban, de arányaiban is kisebb koncentrációkat találhatunk (pl. Tatabánya, Sopron).
- Lényeges elem, hogy a legnépszerűbb helyek a megközelíthetőségen túl mind az autós igényeknek (pl. benzinkút), mind az utasok (pl. fedett, beltéri területek, várók, kisboltok, átszállási lehetőség) számára megfelelő infrastruktúrával rendelkeznek, vagyis a keresleti és kínálati oldal számára is ideálisak. A platform profiljából adódóan az offline tranzakciók az autópályák és főutak csomópontjainak közelében helyezkednek el, azonban fontos kiemelni, hogy a megosztáson alapuló gazdaság platformjainak egészére ebből nem vonható le általános következtetés. A tranzakciók offline, területi leképeződései minden esetben a platform tevékenységétől függenek.

- Az egyéni helyek a hirdetések jelentős hányadát teszik ki, a vizsgált városok esetén az említések között mindenhol nagy számban jelentek meg. A top5 geokódolható helyet tartalmazó táblázat esetén az „egyéni” említést minden esetben a lista első három helyét foglalja el (Debrecen: 3. hely – 991 db említés; Szeged: 2. hely – 1198 db említés; Kecskemét: 2. hely – 400 db említés; Sopron: 2. hely – 193 db említés; Tatabánya: 1. hely 167 db említés). Ez a megbeszélés szerinti ki- és beszállási pontokat jelöli, mely többféle kategóriát foglalhat magában. Ide tartozik a háztól-házig fuvarozás, másrészt olyan köztes találkozási pontot is jelenthet, melyet később, a kapcsolatfelvétel után egyeztetnek az utazó felek.
- Ez a közös mintázat felfedi azt, hogy az online interakciók és a platform típusa olyan offline sűrűsödési pontokat alakít ki, melyek meghatározott vonásokkal jellemezhetők. A telekocsizás esetén megfogalmazhatók olyan fejlesztési javaslatok, melyek az adott találkozási pontok esetén telekocsi-parkolók, megálló, fedett várakozóhelyek kiépítését tehetik szükségessé, valamint a piac számára olyan szolgáltatások megjelenését, melyek az említett interurbán közlekedési módhoz kapcsolódnak. Mindezt részben organikus módon maguk a felhasználók is alakítják, akik olyan infrastruktúrához kapcsolták a találkozási helyek kijelölését, amelyek révén alkalmazkodtak a meglévő fizikai környezethez és funkciókhoz.

A témakörben megjelent publikációk jegyzéke:

Bálint D. (2021). A telekocsizás utasszámának területi változásai a COVID-19-járvány első két hullámának idején, az Oszkar.com platform adatai alapján. TERÜLETI STATISZTIKA 61: 3 pp. 356-379., 24 p.

Bálint D. (2018). Az internet által felrajzolt utak – A platform alapú telekocsizás területi jellemzői Magyarországon az OSZKÁR példáján. In: Munkácsy, András; Jászberényi, Melinda (szerk.) UTAZÁS A TUDOMÁNYBAN: Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére: Konferenciakötet: Budapest, 2018. február 23. Budapest, Magyarország: Budapesti Corvinus Egyetem (2018) 131 p. pp. 115-118., 4 p.

Bálint D. & Trócsányi A. (2016). New ways of mobility: the birth of ridesharing. A case study from Hungary. HUNGARIAN GEOGRAPHICAL BULLETIN (2009-) 65: 4 pp. 391-405., 15 p.

Bálint D. (2020). Miről mesél a térkép? – A telekocsi-utasszámok alakulása a koronavírus-járvány idején Paper: 456972. PORTFOLIO.HU (1419-2055): november 13. Paper 456972., Publicisztika, Megjelenés: Magyarország,

Bálint D. (2020). A telekocsi-utasszámok alakulása és területi mintázatai a hazai járványhelyzet első hulláma idején, 7 p. KRTK RKI DTO, 020. augusztus 31., Megjelenés: Magyarország,

Bálint D. (2018). OSZKÁR, the Hungarian ridesharing platform as an example of resilience in mobility. In: Varjú, V (szerk.) Socio-economic, environmental and regional aspects of a circular economy: Abstract book of the International Conference for the 75th Anniversary of DTI. Pécs, Magyarország: MTA KRTK RKI Transdanubian Research Department (2018) 90 p. p. 78.

Bálint D. (2018). Középpontban a körkörös gazdaság. Beszámoló a DTI75 konferenciáról. TÉR ÉS TÁRSADALOM 32: 3 pp. 162-163., 2 p.

Bálint D; Tóth M. (2018). Fókuszban a megosztáson alapuló gazdaság és platformjai. Beszámoló a pozsonyi share.techsummit konferenciáról. TÉR ÉS TÁRSADALOM 32: 3 pp. 158-161., 4 p.

Bálint D. & Magyar-Papp Júlia (2017). New-type of tourism: Airbnb and its spreading in Hungary. In: Associazione, dei Geografi Italiani (AGel) (szerk.) Programma e abstract = Programme and abstracts: XXXII Congresso geografico italiano “L’apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme” Bologna, Olaszország: Associazione dei Geografi Italiani (2017) 360 p. pp. 347-348., 2 p.

Bálint D; Magyar-Papp J. (2016). Megosztáson alapuló gazdaság a turizmus szektorban: esettanulmány Pécsről. In: Pajtókné, Tari I; Tóth, A (szerk.) Magyar Földrajzi Napok 2016: konferenciakötet: VIII. Magyar Földrajzi Konferencia, XVI. Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciája, Oktatás-módszertani és Földrajztanári Konferencia. Eger, Magyarország: Magyar Földrajzi Társaság, Agria Geográfia Alapítvány, Eszterházy Károly Egyetem (2016) 945 p. pp. 676-686., 11 p.