

**A magyar gokartsport rendszerszintű válsága
– és az újraépítés valódi alapjai**

A tanulmányt készítette:
Gáspár Norbert

Előszó

Ez az anyag nem egy újabb ötletgyűjtemény a gokartsport fellendítéséről.

Nem arról szól, hogy mit kellene még jobban csinálni egy alapjaiban hibás rendszerben. Hanem arról, hogy miért nem működik maga a rendszer – és mit kellene végre máshogy felépíteni.

A leírtak nem elméleti megközelítésből születtek.

Közel húsz év gyakorlati tapasztalata áll mögöttük, a pályák mindennapi működésétől a versenyzésen át az üzemeltetésig.

Ez a dokumentum egy rendszerszintű gondolkodásmódot mutat be.

Összefüggéseket, ok-okozati kapcsolatokat, és olyan megoldásokat, amelyek nem külön-külön próbálnak javítani a problémákon, hanem egy működő egészet akarnak létrehozni.

Nem minden állítás lesz kényelmes.

De minden állításnak van oka.

A bemutatott megközelítés nem egyetlen területre fókuszál.

A gokartsportot teljes egészében vizsgálja, több nézőpontból, egymásra épülő rendszerként.

Érinti többek között:

- a pályák valós működését és gazdasági helyzetét
- a költségvetési és támogatási struktúrák hatékonyságát
- a marketing és láthatóság kérdését országos szinten
- az utánpótlás-nevelés és tehetséggondozás jelenlegi hiányosságait
- az edzésrendszer működését és az elérhetőség problémáját
- a versenyzővé válás útjának töréspontjait
- az adathiányból fakadó döntési kockázatokat
- a pályázati rendszerek működését és gyakorlati hasznosulását
- valamint a korrupció és az átláthatatlanság hatását a teljes rendszerre

A cél nem az, hogy minden kérdésre azonnali választ adjunk.

Hanem az, hogy végre ugyanabból a valóságból induljunk ki.

Mert csak így lehet egy működő rendszert felépíteni.

A tanulmány során több ponton vissza fogok utalni már korábban érintett témákra.

Ez nem ismétlés.

Hanem annak a következménye, hogy a gokartsport problémái nem különálló kérdések, hanem egymásra épülő, szorosan összefüggő elemek.

Egy-egy jelenség csak akkor érthető meg igazán, ha a rendszer más részeivel együtt vizsgáljuk.

Az anyag felépítése:

A következő oldalak célja nem a részletes kifejtés.

Ezek a részek egy átfogó képet adnak arról, hogy a gokartsport rendszere milyen elemekből áll, és ezek hogyan kapcsolódnak egymáshoz.

Egyfajta gyors áttekintést nyújtanak a teljes működésről, még mielőtt az egyes területek külön-külön, részletesen is bemutatásra kerülnek. Ezért bizonyos témák itt még csak röviden jelennek meg, később azonban önálló fejezetekben, mélyebben is kifejtésre kerülnek.

A cél nem az, hogy az egyes problémákat külön kezeljük, hanem az, hogy már az elején láthatóvá váljon az a rendszer, amelyben ezek a problémák kialakulnak.

A hazai gokartsport helyzete, és a problémák alapja:

Gáspár Norbert vagyok, a csepeli gokartpálya alapítója és vezetője. Közel húsz éve dolgozom a gokartsportban, és ez idő alatt nem egyetlen nézőpontból láttam ezt a közeget. Voltam pultos, szerelő, versenyző, edző, majd üzemeltető és cégvezető. Láttam, milyen az, amikor egy pálya napi szinten küzd a túlélésért, és azt is, amikor elkezd működni mögötte valami rendszer. Ezért nem kívülről elemzem ezt az egészet, hanem belülről mondom ki azt, amit sokan gondolnak, csak kevesen fogalmaznak meg nyíltan.

Tudom, hogy ilyenkor az olvasó általában arra számít, hogy jön egy újabb „hogyan virágoztassuk fel a gokartsportot két perc alatt” típusú anyag. Olyan, ami arról szól, hogy szervezzünk több versenyt, képezzünk több edzőt, neveljünk ki több fiatalt. Ezek mind fontos dolgok, csak van egy probléma: pontosan ezekkel foglalkozunk évek óta, és mégsem változik érdemben semmi. Ennek nagyon egyszerű oka van. Ezek nem a problémák. Ezek tünetek.

A valódi gond nem az, hogy nincs elég versenyző. Hanem az, hogy miért nincs?! És amíg ezt nem értjük meg, addig bármilyen próbálkozás csak felszíni kezelés marad.

A magyar gokartsport problémája ugyanis rendszerszintű. Ez azt jelenti, hogy nem lehet egyetlen szereplőt, egyetlen döntést vagy egyetlen szervezetet hibáztatni. Nem azért nem működik jól a rendszer, mert valaki rossz munkát végez. Hanem azért, mert nincs egy olyan működési struktúra, ami összekötné az egészet. Amikor egy rendszerben nincsenek világos kapcsolódási pontok, nincsenek egységes elvek, nincsenek átlátható folyamatok, akkor minden szereplő a saját logikája mentén kezd el működni. Tehát külön lesz sikeres, külön fog hibázni és külön tanulja meg ugyanazt a leckét. Ez rövid távon még akár sikeres is lehet, de hosszú távon széthúzást és széttöredezettséget eredményez.

Az egyik legnagyobb félreértés az, ahogyan a gokarra tekintünk. Sok helyen még mindig egy szórakoztatóipari szolgáltatásként kezelik (vagy épp „vidámparki gyerekprogramként”), amit el lehet adni látvánnyal, marketinggel és hangulattal. Ez részben igaz, de ez csak egy szelete a valóságnak. A gokart valójában nem egy különálló élménytermék. **A gokart az autósport alapja.** Az a kapu, amin keresztül mindenki belép ebbe a világba. És ha ez rosszul működik,

akkor mindegy mi történik a felsőbb szinteken, a „komolyabban vehető” szakágakban, mert a helyzet hosszútávon és érdemben nem fog javulni.

A folyamat valójában nagyon egyszerű. Valaki kipróbálja a gokartot, jó élményt szerez, visszatér, elkezd érdeklődni, fejlődni akar, majd egy ponton eljut oda, hogy versenyezni szeretne. Ez egy természetes fejlődési ív. Csakhogy ez az ív jelenleg több ponton megszakad. Ha az első élmény nem megfelelő, nincs visszatérés. Ha nincs visszatérés, nincs fejlődés. Ha nincs fejlődés, nincs versenyző. Ez egy egyenes ok-okozati lánc, és jelenleg nem működik stabilan.

A rendszer egyik alapvető hibája, hogy nincs egységes utánpótlás modell. Nincs egy világos út, amit bárki követni tudna. Ha ma valaki komolyabban szeretne gokartozni, akkor legtöbbször saját magának kell kitalálnia, hogy merre induljon. Ez rengeteg embert már az elején eltántorít. Nem azért, mert nincs tehetsége, hanem mert nincs kapaszkodója.

Ehhez társul az, hogy nincs országos szintű koordináció. A pályák elszigetelten működnek, mindenki a saját megoldásait keresi. Egy helyen működik valami, egy másikon nem, de nincs kapcsolat a kettő között. Nincs olyan rendszer, ami a jól működő gyakorlatokat összegyűjtené és továbbadná. Ez azt eredményezi, hogy mindenki külön tanul, külön hibázik, és külön jut el ugyanazokra a felismerésekre.

A helyzetet súlyosbítja, hogy nincs átlátható adat. Nem tudjuk pontosan, hogy melyik pálya hogyan működik (és azt sem, hogy valójában hány pálya van az országban), milyen a kihasználtsága, milyen áron dolgozik, mi hoz vendéget és mi nem. Amíg nincs adat, addig minden döntésünk csak feltételezés. Ez nem stratégia, hanem találgatás.

Marketing szinten a gokart alul reprezentált. Nem azért, mert ne lenne rá igény, hanem mert nincs mögötte egységes kommunikáció. Mindenki a saját felületén próbál látszani, de nincs egy közös történet, ami az egész sportágat képviseli. Ennek az az eredménye, hogy a gokart nem tudja betölteni azt a szerepet, ami valójában megilletné.

És itt jön egy még kényesebb, de megkerülhetetlen téma. A szakmaiság kérdése.

Jelenleg a pályák jelentős része befektetői kézben van. Ez önmagában nem probléma. Egy vállalkozásnak nyereséget kell termelnie. A gond ott kezdődik, amikor a működés kizárólag a bevétel–költség–profit hármására épül. A gokart ugyanis nem egy gyorsétterem. Nem az a cél, hogy minél több „kör” adjunk el a lehető leggyorsabban. Ez egy sport alapja. Egy olyan közeg, ahol az élmény minősége, a biztonság, a szakmai színvonal és a közösségépítés legalább annyira fontos, mint a bevétel.

Amikor ezek háttérbe szorulnak, akkor rövid távon lehet pénzt keresni, de hosszú távon romlik az élmény, csökken a visszatérési arány, és torzul a sport egészéről kialakult kép. Ez nem látványos probléma, nem kerül címlapra, de folyamatosan gyengíti a rendszert.

És ezen a ponton érkezünk el a biztonság kérdéséhez, ami talán a legkevésbé kommunikált, mégis az egyik legfontosabb terület. Üzemeltetőként pontosan látom, hogy mennyi kisebb-nagyobb baleset történik a pályákon. Ezek nagy része nem kerül nyilvánosságra, nincs róla kommunikáció, és sok esetben tanulság sem születik belőlük.

A legnagyobb probléma az, hogy a biztonság sok helyen másodlagos szempontként jelenik meg. **A balesetekről pedig azért nincs publikus információ, mert a személyzet/üzemeltető úgy érzi, hogy „ha ennek híre megy akkor kevesebben fogják jönni...”** Nincs megfelelő prevenció, nincs érdemi felkészítés, és sok esetben a pályák kialakítása sem felel meg annak a szintnek, amit egy ilyen sport megkövetel. Például: egy kemény műanyag fal nem biztonsági megoldás. Egy becsapódásnál a mozgási energia vagy elnyelődik, vagy az emberi test veszi fel. Nincs harmadik opció. Ha nincs energiaelnyelő rendszer, akkor a kockázat valós, és nem csak külső sérülések formájában jelenik meg.

Ezért alapkövetelmény kellene legyen, hogy egy pálya csak akkor működhessen, ha rendelkezik megfelelő energiaelnyelő védelmi rendszerrel, legyen az gumiabroncs, Tech-pro vagy bármilyen más, de ténylegesen működő megoldás. Úgy gondolom, hogy a design/látvány sosem mehet a praktikum rovására. Ugyanilyen fontos a személyzet képzése és a vészhelyzeti protokollok megléte. Egy balesetnél másodpercek alatt kell helyesen reagálni, és ez nem tanulható meg ott, helyben.

És itt érünk el egy újabb, nagyon súlyos problémához. A szabályozási környezethez. A jelenlegi helyzet az, hogy a felügyelő szervek sok esetben olyan szabályokat alkotnak, amelyek a gyakorlatban nem működnek. Ez nem rosszindulat. Ez elszakadás a valóságtól. Amikor valaki egy irodában ülve ír előírásokat egy olyan területre, amit nem lát napi szinten, akkor óhatatlanul olyan szabályok születnek, amelyek papíron jól néznek ki, de a valóságban kivitelezhetetlenek.

Ez egy abszurd helyzetet teremt. Az üzemeltetőnek választania kell: vagy valóban biztonságos működést próbál kialakítani, ami ütközhet bizonyos szabályokkal, vagy betart mindent papíron, miközben pontosan tudja, hogy a valós biztonság nem ott van. Ez egy időzített bomba. És ezt nem lehet így hagyni. A megoldás nem a szembenállás. Hanem az együttműködés. A felügyelő hatóságokkal közösen kell kialakítani egy olyan jogi és szakmai környezetet, amely: valós tapasztalatokra épül, betartható, és tényleges biztonságot nyújt.

Ha a rendszer egészét nézzük, akkor egyértelmű, hogy nem apró javításokra van szükség, hanem teljes újra gondolásra. Az első lépés egy országos audit, amely valós képet ad a pályák állapotáról és működéséről. (Nem interneten, nem telefonon, nem Excel táblázatokban, hanem a helyszínen, a valóságban.) Beszélünk kell azokkal akik működtetik a gépezetet, meg kell néznünk, hogy mi működik jól és mi az amin változtatnunk kell a jövőben. Ehhez nem elég csak az egyik oldalt meghallgatni. Kell az információ a sportbíróktól, szerelőktől, vendégektől, edzőktől, versenyzőktől, és cégvezetőktől is. Ezt követően létre kell hoznunk egy online központi adat- és tudásplatformot. Ahol nem csak információk, hanem gyakorlati megoldások is elérhetőek, méghozzá bárki számára – nyilvánosan és díjmentesen.

Tehát a pályák megerősítése kulcskérdés. Viszont nem szabályozással, hanem támogatással. Olyan eszközöket kell adni a kezükbe, amelyekkel hatékonyabban tudnak működni, több vendéget tudnak elérni, és hosszú távon stabilabbá válik a működésük.

Az utánpótlás kérdését nem lehet megoldani az oktatási rendszer bevonása nélkül. Ebben van már személyes tapasztalatom is, hiszen a Semmelweis Egyetemmel való együttműködésem során látom, hogy milyen hatása van annak, ha egy intézmény és egy

pálya közösen gondolkodik. Ha a gokart megjelenik az oktatásban, mint élmény és mint lehetőség, akkor sokkal szélesebb körhöz jut el, mint jelenleg.

Amikor valaki már komolyabban szeretne fejlődni, ott jelenik meg egy újabb kritikus pont: az edzés. A jelenlegi rendszerben ez sokszor egyéni képzésre épül, ami jelentős költségekkel jár. Ez sokakat már az elején kizár. Egy szervezett, csoportos edzésrendszer, regionális gyakorló pályákkal, lehetőséget adna arra, hogy alacsonyabb költségek mellett, rendszeresen tudjanak fejlődni a versenyzők. Ez nem elvesz az egyéni edzőktől, hanem új belépőket hoz a rendszerbe, akik később magasabb szinten már egyéni képzésben folytatják.

A sport és az állam kapcsolatát nem lehet leegyszerűsíteni. Nem az a kérdés, hogy legyen-e kapcsolat, hanem az, hogy milyen. A probléma nem a politika jelenléte, hanem a korrupció és az átláthatatlanság. Egy jól működő rendszerben az együttműködés az oktatási és sportirányító szervekkel nem gyengeség, hanem lehetőség. De csak akkor, ha világos, átlátható és szakmai alapokon történik.

Ha mindezek megvalósulnak, akkor nem csak a gokartsport változik meg. Ennek a hatása az egész autósporton - ezáltal a szövetségen belül is érezhető lesz. **Az utánpótlás bővülése, a stabilabb alapok és a szélesebb bázis minden szakág számára előnyt jelent.** Ez nem egy szűk terület fejlesztése, hanem egy alap megerősítése, amire minden más épül.

A kérdés végső soron nem az, hogy mit kellene tenni. Az nagyjából látható. A kérdés az, hogy hajlandóak vagyunk-e végre nem a tüneteket kezelni, hanem a probléma gyökerét megérteni.

A rendszer működése – problémák, összefüggések és megoldások

(A következő oldalakon az egyes területek külön-külön, részletesen kerülnek bemutatásra, konkrét megoldási irányokkal és gyakorlati lépésekkel.)

Gokartpályák mentőcsomagja:

Ahhoz, hogy legyenek új versenyzők, először annak kell rendben lennie, hogy legyen egyáltalán hol versenyezniük. Ez annyira magától értetődő mondat, hogy éppen ezért szokott elsikkadni. A legtöbben ott kezdik a gondolkodást, hogy hogyan képezzünk ki több fiatalt, hogyan szervezzünk több versenyt, hogyan legyen több edző, több kupasorozat, több tehetségkutató. Ezek mind fontos dolgok, csak van egy alapvető probléma: ha a pályák nagy része gyenge állapotban van, rosszul működik, bizonytalan a gazdasági helyzete, vagy egyszerűen nincs felkészülve arra, hogy sportcélú működést is kiszolgáljon, akkor teljesen felesleges a rendszer tetejét építeni. Olyan, mintha valaki a tetőcserépen vitatkozna, miközben a háznak nincs alapja.

Én ezért a történetet nem a versenyzőkkel kezdeném, hanem a pályákkal. Egészen pontosan a pályák mentőcsomagjával. És itt fontos rögtön tisztázni valamit, mert ezen a ponton szokott félremenni a gondolkodás. A mentőcsomag alatt nem azt értem, hogy újabb súlyos pénzeket kellene beletolni közvetlenül vagy közvetetten egy amúgy is rosszul működő rendszerbe. Nem azt mondom, hogy öntsünk rá még több pénzt valamire, amiről pontosan azt sem tudjuk, milyen állapotban van, mire lenne szüksége, és egyáltalán képes-e értelmesen felhasználni azt a támogatást. Ez a szemlélet ugyanis húsz éve velünk van, és nem mondhatjuk, hogy látványosan megoldotta volna a problémákat. Nem oldotta meg. Legfeljebb elfedett belőlük néhányat egy rövid időre.

A pályák mentőcsomagja szerintem nem a pénzzel kezdődik, hanem a valóság feltárásával. Először egyesével fel kell mérni a pályák tényleges állapotát. Nem papíron, nem bementésre, nem hallomásból, hanem személyesen, a helyszínen. Meg kell nézni, milyen állapotban van a géppark. Milyen a vonalvezetés. Milyenek a biztonsági falak és berendezések. Van-e megfelelő energiaelnyelő védelem, vagy még mindig olyan megoldásokat nevezünk biztonságúnak, amelyek valójában csak látványra tűnnek annak. Meg kell nézni, milyen állapotban van az időmérés, milyen a műhely, milyen eszközök állnak rendelkezésre a napi működéshez, és azok közül mi használható ténylegesen. Nem mindegy ugyanis, hogy valami van a polcon, vagy működik is.

Ugyanilyen fontos a személyzet kérdése. Mennyire képzettek azok, akik a pályát működtetik? Mennyire értik, hogy mi történik körülöttük? Tudják-e, hogyan kellene vendéget fogadni, biztonságot kommunikálni, baleset esetén reagálni, amatőr sportolót felismerni, visszatérő közönséget építeni? Tudják-e egyáltalán, hogy melyik döntésüknek milyen következménye lesz három hónap, fél év vagy egy év múlva? Vagy csak rutinból működtetnek valamit, ami addig megy, amíg jönnek az emberek, és amikor kevesebben jönnek, akkor vakon kapkodnak?

A látogatottságot is ugyanilyen őszintén kell nézni. Nem elég azt hallani, hogy „hétvégén azért szoktak lenni”. Az semmit nem jelent. Tudni kell, hogy hány vendég megy, milyen időszakokban, milyen arányban térnek vissza, mennyi a céges rendezvény, mennyi az egyszer kipróbálós vendég, mennyi a törzsvendég, mennyi azoknak az aránya, akikből később amatőr versenyző lehetne. Ezek nem adminisztratív apróságok. **Ezekből lehet megérteni, hogy egy pálya él, stagnál vagy csendben haldoklik.**

És itt jön az egész országjárás egyik legnagyobb ereje. Ha már ott vagyunk a helyszínen, akkor nem csak nézünk és jegyzetelünk, hanem azonnali, gyakorlati tanácsokat is adunk. Nem parancsokat, nem lekezelő kioktatást, hanem értelmes szakmai visszajelzést. Elmondjuk, hogy szerintünk min kellene változtatni. Hol kellene másképp gondolkodni. Mi az, amin technikailag lehetne javítani. Mi az, ami nem pénzkérdés, csak hozzáállás kérdése. Sokszor ugyanis egy pályának nem milliókra van szüksége, hanem arra, hogy valaki végre kívülről, de szakmai szemmel rámutasson arra, hogy hol hibázik nap mint nap úgy, hogy közben észre sem veszi.

Ez az egész időn és üzemanyagon kívül lényegében alig kerül valamibe, mégis rendkívüli segítség lehet a szereplőknek. És pontosan ez az egyik legerősebb pontja a programnak. Nem az a cél, hogy újabb pénzcsoportokat nyissunk meg, hanem hogy végre tudatosan kezdjünk el működni. Mert jelenleg ez a legnagyobb baj: alig vannak tényleges információink a

szereplőkről. Ez annyira abszurd, hogy ki kell mondani. **Hiteles információnk gyakorlatilag még arról sincs, hogy hány gokartpálya van Magyarországon.** Arról pedig végképp nincs megbízható országos adat, hogy ezek közül hány helyen van tényleges edzési lehetőség, hány hely alkalmas sportcélú műköedésre, és hány az, amelyik csak látszólag része a rendszernek.

Én jelenleg csak becslésekből tudok gondolkodni. A saját tapasztalataim, a látott számok és az elmúlt évek érzékelhető trendjei alapján körülbelül azt mondanám, hogy évente nagyjából egymillió honfitársunk mehet el gokartozni valamilyen formában. Ebből talán százötven-kétszáz ezer ember lehet az, aki évente többször is él ezzel a sportolási vagy élményszerzési lehetőséggel. És ebből a tömegeből jó, ha ötszáz-hétszáz fő az, aki legalább amatőr szinten foglalkozik versenyzéssel. De ezek hangsúlyosan csak becslések. A valóság lehet ennél jobb, de az is lehet, hogy sokkal rosszabb. És egy országos sportstratégiát nem lehet úgy építeni, hogy lényegében csak sejteni tudjuk, mekkora maga a bázis.

Ezért kulcsfontosságú az, hogy az országjárás után végre adatokból tudjunk dolgozni. Onnantól kezdve már nem érzések, benyomások, legendák és folyosói beszélgetések lesznek az irányadók, hanem valós alapokra épülő statisztikák. És ennek a jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni. **Mert ha egyszer már van mihez viszonyítani, akkor a jövőben azonnal láthatóvá válik, ha rossz irányba mennek a dolgok.** Ha csökken a látogatottság, ha romlik a visszatérési arány, ha kevesebb az amatőr induló, ha egy régióban elkezd kifulladásni a sport, azt nem évekkel később fogjuk észre venni, amikor már menthetetlenül nagy a baj, hanem szinte azonnal. És ha időben látjuk, akkor időben tudunk reagálni is.

Ez nem valami adminisztrációs mániája egy rendszernek, hanem maga a védekezőképesség. Egy egészséges szektor onnantól egészséges, hogy észreveszi a saját problémáit, mielőtt azok elszabadulnának. A magyar gokartsport egyik legnagyobb gyengesége jelenleg az, hogy vakon halad. Néha előre, néha oldalra, néha lefelé, de közben nincs a kezében valódi térkép. Márpedig ha nincs térkép, akkor nem csoda, ha a sötétben időnként fálnak meg.

Az országjárásnak azonban nem csak adatgyűjtési előnye van. Van egy másik, kényesebb, de legalább ilyen fontos oldala is: a korrupció és a különböző támogatások ellopásának, illetve elszivárgásának visszaszorítása. Ha egy stáb valós emlékekkel, képekkel, dokumentációval rendelkezik a helyszínekről, az ott lévő berendezésekről és azok állapotáról, akkor utólag is visszaellenőrizhetővé válik, hogy egy adott támogatási forrást mire használtak fel. Ez hatalmas különbség. Mert onnantól kezdve nem csak papíron létezik valami, hanem össze lehet vetni az ígéretet a valósággal.

És itt eljutunk egy még mélyebb problémához, amiről szintén keveset beszélünk. **Nem minden rosszul felhasznált pénzt lopnak el.** Ez egy fontos mondat. Sok vállalkozás vakon működik. A vezetők egy része nem azért költ rosszul, mert csalni akar, hanem mert egyszerűen nem érti, mire kellene költenie. Attól, hogy egy pálya új bukósisakokat vesz, vagy új gokartokat szerez be, még egyáltalán nem oldotta meg azt az alapvető problémáját, hogy a nyitvatartási idő nagy részében nincs rajta vendég. Attól, hogy valami új és drága, még nem biztos, hogy az a legégetőbb hiány. Sőt, sokszor éppen az történik, hogy a látványos beszerzések elfedik a valódi működési hiányosságokat.

Ezért mondom azt, hogy az audit célja nem egyszerűen az állapotfelmérés. Hanem három dolog egyszerre: az állapotok felmérése, az adatok gyűjtése és az oktatás. Ebből a három közül bármelyik hiányzik, az egész gyenge lesz. Ha csak felmérünk, de nem tanítunk, akkor nem segítünk. Ha csak tanácsot adunk, de nem ismerjük a valós állapotot, akkor mellébeszélünk. Ha pedig csak adatot gyűjtünk, de nem kötjük azt valós működési tanácsokhoz, akkor abból egy porosodó jelentés lesz, nem pedig változás.

Én odáig mennék, hogy akár kész tervekkel is segíteni kellene ezeket a vállalkozásokat. Ha egy pálya kifejezetten meg akar újulni, akkor ne csak annyit mondjunk neki, hogy „pályázzon valahol valamire”, hanem konkrétan meg kell tudni mondani, hogy milyen pályázaton érdemes indulnia, miért, és mire célszerű elköltenie azt az összeget, ha nyer. Nem utasításként. Nem úgy, hogy helyette akarunk gondolkodni. Hanem úgy, mint egy szakmai tanácsadó, aki pontosan tudja, hogy egy adott vállalkozás helyzetében mi a legjobb sorrend. Mert lehet, hogy neki most nem új gokartra van szüksége, hanem normális esti világitásra. Lehet, hogy nem marketingre kell költenie, hanem biztonsági falra. Lehet, hogy nem a bejáratot kell újra festenie, hanem a hétköznapi időszakait kell végre megtöltenie vendéggel.

Őszintén úgy gondolom, hogy nem a pénzek kivétele és szétosztása fogja megoldani ezt a helyzetet. Húsz éve ez megy, és nem mondhatjuk, hogy az eredmény magáért beszél. Nem beszél. A tényleges segítség, a tudatosság, az állapotfelmérés, az oktatás és a következetes szakmai támogatás az, ami valóban előre vihetné ezt a közeget. És ez a megközelítés szinte nevetségesen olcsó ahhoz képest, amekkora hatása lehet.

Ráadásul ez nem csak a pályáknak érdeke. **Ez gazdasági érdek országos szinten is.** Ha egy pálya jobban megy, akkor több adót fizet. Ez önmagában egy országos költségvetésben nem látványos tétel. De ha nem egy pályáról beszélünk, hanem az egész szektorról, és mindegyik jobban megy, mindegyik több adót fizet, akkor ez már nem csak kimutatható, hanem mérhető is. És innentől kezdve a teljes szektor sokkal erősebb érvrendszerrel tud odalépni az államhoz, az önkormányzatokhoz vagy bármely döntéshozóhoz. Mert akkor már nem egy veszteséges, szétesett, önmagát alig fenntartó terület kér támogatást, hanem egy fejlődő, adatolt, javuló, gazdaságilag is értelmezhető ágazat.

Ez pedig nagyon nem ugyanaz a tárgyalási pozíció.

Mert tegyük fel őszintén a kérdést: ki akarna súlyos pénzeket betolni egy olyan szektorba, amely országos szinten kifejezetten veszteséges, átláthatatlan, és még saját magáról sem tud pontos képet adni? Így senki. Vagy csak politikai alapon. De ha van adat, van fejlődés, van mérhető javulás, van kimutatható forgalomnövekedés, van több vendég, több amatőr, több aktív pálya és több befizetett adó, akkor az egész szektor támogatása már nem könyöradományként, hanem racionális befektetésként jelenik meg.

És itt válik igazán fontossá a pályák mentőcsomagjának gondolata. Mert ez nem arról szól, hogy megmentünk néhány bajban lévő vállalkozást. Hanem arról, hogy megmentjük azt az alaprétet, amire a teljes magyar gokartsport és közvetve a teljes autósport utánpótlása épül. Ha a pályák erősebbek lesznek, akkor lesz több vendég. Ha több a vendég, akkor lesz több visszatérő. Ha több a visszatérő, akkor lesz több amatőr. Ha több az amatőr, akkor lesz több versenyző. Ez a lánc. És ezt a láncot nem a végén kell húzni, hanem az elején kell megerősíteni.

Ezért mondom, hogy új versenyzőket nem a kész ligákban kell keresni. Hanem a pályáknál. Ott kezdődik minden. Ott dől el, hogy lesz-e egyáltalán kinek tovább menni. És ha ezt a szintet végre komolyan vesszük, akkor nem csak egy új programot írunk le papírra, hanem elkezdjük helyreállítani azt az alapot, amit hosszú évek óta mindenki használ, de túl kevesen építenek tudatosan.

Online adatbázis és tudástár létrehozása:

Az online rendszer és a központi felület létrehozása első ránézésre sokak számára technikai kérdésnek tűnhet. Olyasminek, amit ráérünk később megcsinálni, ha már minden más rendben van. Én pont fordítva látom. **Szerintem ez nem egy későbbi kényelmi extra, hanem az egész reform egyik alapköve.** Azért, mert ma a magyar gokartsport – és tágabb értelemben az autósport több területe is – információs szinten úgy működik, mintha mindenki a saját szigetén élne. Mindenki tud valamit, mindenkinél van valamilyen adat, valamilyen tapasztalat, valamilyen működő módszer, csak éppen ez nincs összerakva egyetlen közös, átlátható rendszerbe. Márpedig amíg nincs közös tudás, nincs közös kép sem. Ha pedig nincs közös kép, akkor nincs közös irány.

Ez ma a valóságban úgy néz ki, hogy egy érdeklődő, aki csak annyit szeretne tudni, hogy Magyarországon hol van hozzá legközelebb pálya, az mivel foglalkozik, milyen kategóriában erős, mennyibe kerül, milyen hosszú a nyomvonala, vannak-e edzések, van-e helyben oktatás, milyen gépparkkal dolgozik, mennyire technikás, mennyire kezdőbarát vagy éppen haladó szintű, az sokszor gyakorlatilag vakon tapogatózik. Külön weboldalakat böngész, régi Facebook-posztokat keres vissza, fórumokat olvas, ismerősöket kérdezet, és jó esetben valahogy összerak magának egy képet. Rossz esetben elveszíti az érdeklődését, mielőtt egyáltalán eljutna a döntésig. **Ez nem a látogató hibája. Ez a rendszer hibája.**

És ugyanez történik a másik oldalon is. Egy pályaüzemeltető, egy edző, egy szerelő, egy versenyszervező, egy személyzeti vezető vagy akár egy pályán dolgozó alkalmazott ma nem nagyon talál olyan központi, hiteles, használható magyar tudásbázist, ahol egy helyen hozzáférne azokhoz az információkhoz, amelyek ténylegesen segítik a munkáját. Ha valaki jobb akar lenni, ha fejlődni akar, ha meg akarja érteni, hogyan lehet felelősebben, biztonságosabban, hatékonyabban és jövedelmezőbben működni, akkor többnyire magára marad. Kitalálja saját maga, ellesi mástól, vagy egyszerűen hibákon keresztül tanul. Ez pazarlás. Időpazarlás, pénzpazarlás, emberi energia pazarlása. És egy olyan kis országban, ahol amúgy sem végtelenek a források, ez különösen nagy luxus.

Ezért tartom kulcskérdésnek egy olyan online rendszer és központi felület létrehozását, amely nem pusztán a gokartszakágat szolgálná ki, hanem hosszabb távon akár az egész hazai autósport egyik közös információs gerince lehetne. Nem egy díszoldalról beszélek. Nem egy újabb szépen kinéző kirakatról. Hanem egy olyan költséghatékony, észszerűen felépített, valódi adatokra támaszkodó rendszerről, amely egyszerűen kezelhető, mindenki számára elérhető, és végre nem találgatásokra, legendákra és félmondatokra épül, hanem valóságra.

Ennek az egésznek az ereje pontosan abban lenne, hogy egyszerre szolgálja több célt. Egyrészt átláthatóvá tenné a szektort a kívülállók számára. Másrészt működési eszközt adna

a rendszer szereplőinek a kezébe. Harmadrészt nyilvános és visszakövethető adatbázist hozna létre, ami később már nem csak információs értékkel bírna, hanem elszámoltathatósági alappá is válna. Mert az a munka, amit nem lehet mérni, azt később számon kérni sem lehet. Ha viszont vannak éves adatok, frissített mutatók, tanulmányok, felmérések, beruházási információk, pályafejlesztési eredmények, képzési számok, látogatottsági trendek, akkor onnantól kezdve nem érzések és politikai lózungok mentén beszélünk a fejlődésről, hanem tények mentén.

A platform egyik legfontosabb eleme egy átfogó szakmai tudástár lenne. És itt nem valami száraz, tankönyvszagú dokumentumhalmazra gondolok, amit senki nem olvas végig. Olyan anyagokra lenne szükség, amelyek ténylegesen használhatók a mindennapi működésben. Olyan tudásra, ami segíti a cégeket, az üzemeltetőket, a személyzetet, a pályák vezetőit, sőt még azokat is, akik most készülnek belépni ebbe a világba. Olyan tartalmakra, amelyek nem csak azt mondják meg, mi a szabály, hanem azt is, miért úgy kell csinálni. Olyan iránymutatásokra, amelyek a helyes és felelősségteljes munkavégzés felé terelik a szereplőket, de közben arra is választ adnak, hogyan lehet fenntarthatóan, jól, és igen, profitábilisan működni. Mert ez is fontos. Nem kell úgy tenni, mintha a gazdasági eredmény szégyellnivaló dolog lenne. Egy pálya attól marad életben, hogy működik. De az sem mindegy, hogyan működik.

A másik kulcselem a pályák nyilvános, részletes adatbázisa. Ez önmagában is óriási előrelépés lenne. Nem csak azért, mert a látogatók egy helyen találnák meg az ország pályáit, hanem azért is, mert végre megszűnne az információs káosz. Egy ilyen rendszerben minden pályának ott kellene lennie a legalapvetőbb adataival, de nem elég csak egy cím, egy telefonszám meg egy nyitvatartási idő. Ennél sokkal több kell. Rövid, de érdemi ismertető arra vonatkozóan, hogy milyen hosszú és milyen széles a pálya, mennyire technikás, milyen irányba specializálódott az adott cég, inkább bérgekartos, félprofi, versenyorientált vagy vegyes profilú helyszínről van-e szó, milyen gépparkkal dolgozik, milyen kategóriákat szolgál ki, tartanak-e edzéseket, vannak-e helyi oktatók, kik ezek az edzők és mikor elérhetők. Ezek az információk első látásra apróságnak tűnnek, de valójában ezek döntenek el, hogy az érdeklődő mennyire gyorsan és mennyire magabiztosan tud döntést hozni.

És van ennek egy másik oldala is, amit sokan alábecsülnek. **Egy ilyen rendszer már önmagában marketingértékkel bír.** Nem klasszikus hirdetésként, hanem keresettségként. Ha ez a platform kellő odafigyeléssel, részletességgel és keresőoptimalizálási szempontok figyelembevételével épül fel, akkor az ország szinte összes releváns gokartos keresésére a központi gyűjtőhely jelenhet meg az első találatok között. Ez azt jelenti, hogy a marketing egy részét már az információs rend megteremtése is megoldja. Nem hangosabban kell kiabálni, hanem úgy kell rendszert építeni, hogy a keresőmotor is azt lássa: itt van az a hely, ahol végre értelmesen, áttekinthetően, használható módon van összeszedve minden. Ez a pályáknak forgalmat hoz, az érdeklődőknek biztonságot ad a döntésben, a szakágnak pedig láthatóságot.

Emellett teljesen logikus és szükséges része lenne a platformnak egy híroldal is. Olyan felület, ahol a sporttal és a versenyzéssel kapcsolatos legfrissebb információkat el lehet érni. Ez azért fontos, mert jelenleg a hírek szétszórva jelennek meg, vagy meg sem jelennek, vagy csak azokhoz jutnak el, akik amúgy is benne élnek ebben a közegben. Márpedig egy

egészséges rendszer nem belterjes. A híreknek, eseményeknek, eredményeknek, programoknak, új kezdeményezéseknek látszaniuk kell. Egy ilyen híroldal nem csak informál, hanem közösséget is épít. Azt üzeni, hogy itt történnek dolgok, van élet, van mozgás, van fejlődés.

Ugyanilyen fontos, hogy ezen a platformon helyet kapjanak a tanulmányok, statisztikák, felmérések, kutatások, új programok és beruházások. Nem azért, hogy legyen mit feltölteni, hanem azért, mert egy fejlődő szektor saját magát is méri. Ha valamit elindítunk, annak eredményét látni kell. Ha pénzt költünk valamire, annak nyoma kell legyen. Ha bevezetünk egy programot, annak hatását évről évre vizsgálni kell. **Ez az a pont, ahol egy ilyen rendszer túlmutat az információszolgáltatáson, és ténylegesen egy felelős, számon kérhető működés eszközévé válik.** Onnantól kezdve ugyanis már nem lehet úgy beszélni fejlődésről, hogy közben semmi sincs, ami azt alátámasztaná.

Természetesen Magyarországon is voltak már hasonló kezdeményezések. Fontos megemlíteni például a *circleofmotorsports.com* weboldalt, amely hazai próbálkozásként az autó-motorsport közegét közösségi oldal jelleggel próbálta összefogni. Szerintem ennek a kísérletnek nem az alapkonceptiója volt rossz. Nem azért nem futott be széles körben, mert ne lett volna benne érték. Sokkal inkább azért, mert rossz irányból közelítette meg a problémát. Egy új közösségi felületet építeni ma óriási kockázat, mert ezen a piacon globális szereplők uralkodnak. Nem azért győznek mindig, mert jobbak vagy okosabbak, hanem mert akkora méretben működnek, hogy egyszerűen bedarálják az ilyen kezdeményezéseket. Az emberek teljesen logikusan úgy vannak vele: miért regisztrálnak egy új oldalra, amikor a barátaik, az ismerőseik, a partnereik, a közösségeik amúgy is a Facebookon, az Instagramon vagy más meglévő platformokon vannak jelen.

Éppen ezért én ezt nem közösségi média oldalként képzelném el. A piac azon része telített. Ott nem versenyezni kell, hanem okosan mellette működni. Egy központi szakmai és információs platformnak nem az a dolga, hogy leváltsa a közösségi médiát. Az a dolga, hogy hiteles, strukturált, használható és hosszú távon is értékes információs központ legyen. **A közösségi média lehet forgalomterelő, hídképző és figyelemfelkeltő eszköz. De a komoly, rendszerszintű tudást és adatot nem a Facebook-kommentmezőben kell tárolni.**

És itt érkezünk el a téma talán legkényesebb, de talán legfontosabb részéhez: a közösségi kapcsolatokhoz. Mert hiába lesz adatbázis, hiába lesz tudástár, hiába lesznek hírek és statisztikák, ha közben az emberek egymás ellen dolgoznak. **Jelenleg teljesen nyíltan ki lehet mondani, hogy a szektor nagy részét széthúzás, egymás gyalázása, helyezkedés és hatalmi harcok terhelik.** És ez nem csak a felsővezetésben jelenik meg. Ugyanez megtalálható a pályák között, a cégek között, a szervezők között, a versenyzők között, az edzők között, gyakorlatilag minden szinten.

Ez részben emberi természet. **Versenyzők vagyunk, rivalizáló emberek, és bizonyos keretek között ez jót is tesz. A pályán, a rajtrácson, a versenyhelyzetben a rivalizálás természetes, sőt hasznos. Ott van a helye. Csakhogy ma a gyakorlatban ez a rivalizálás nincs keretek közé terelve.** Kicsúszik a pályáról, és átmászik a hétköznapiakba, a döntéshozatalba, a közösségi kapcsolatokba, a szakmai együttműködésekbe. Amíg a pályákon kívül is mindenki azzal van elfoglalva, hogy lenyomja a másikat a saját területén, addig összetartásról kár beszélni. Akkor marad a széthúzás, a bizalmatlanság és a lassú önrombolás.

Pont ezért tartom sürgető feladatnak a rendszeres tömegrendezvények, szakmai fórumok és közösségi események létrehozását. Nem csupán konferenciákra gondolok, ahol mindenki kiáll, elmondja a magáét, aztán hazamegy. Hanem olyan alkalmakra, ahol a szektor szereplői ténylegesen találkoznak, beszélnek, kapcsolatot építenek, közös élményt szereznek, és elkezdik megérteni, hogy a másik nem feltétlenül ellenség. Mert egységet nem papíron lehet kovácsolni, és nem rendeletekkel. Egységet közös élményekkel, közös célokkal, szabadidős programokkal, emberi találkozásokkal lehet létrehozni. Ez elsőre talán puhább elemnek tűnhet egy rendszerfejlesztési anyagban, de szerintem éppen ellenkezőleg: ez az egyik legkeményebb alapfeltétele annak, hogy a többi egyáltalán működni tudjon.

Ha sikerül elérni, hogy a résztvevők ne egymás ellen, hanem közös célért dolgozzanak, az hatalmas változás. Mert onnantól kezdve már nem az lesz a kérdés, ki hogyan tudja gyengíteni a másikat, hanem az, hogyan lehet az egész rendszert együtt feljebb húzni. És ez nem valami idealista álmom. Ez nagyon is gyakorlati kérdés. Mert a végén minden visszafordítható a számokra is. Mi a jobb? Az, ha egyetlen pálya húz el, miközben a többi vért izzadva próbál életben maradni? Vagy az, ha az egész szektor erősebb lesz, és mindenki többet keres? Ha több helyen jó a szolgáltatás, több helyen van közösség, több helyen van élmény, akkor az emberek nem bezárkóznak egyetlen pályára. Mennek, kipróbálják a másikat is, visszatérnek, összehasonlítanak, sportként kezdik megélni azt, amit korábban talán csak programnak tekintettek.

Ezért gondolom úgy, hogy az online rendszer és a központi felület létrehozása nem egyszerű technikai fejlesztés, hanem stratégiai fordulóponthoz lehet. Mert egyszerre old meg információs, szakmai, marketing, közösségi és hosszú távon akár kulturális problémákat is. Nem egy újabb csillogó kirakat kell. Hanem egy működő idegrendszer, ami végre összeköti a szektor szétszórt részeit. És ha ez létrejön, akkor nem csak többet fogunk tudni egymásról. Végre elkezdhetünk együtt is működni.

Hivatali kapcsolatok és politikai döntések:

Az együttműködés kérdését a hivatalos és felügyelő szervekkel szerintem ideje végre felnőtt módon kezelni, nem pedig jelszavak szintjén. Túl sokszor hallani azt, hogy a politikának semmi keresnivalója a sportban, és értem is ezt az álláspontot. Sőt, van benne igazság. Ideális világban a sportot kizárólag szakmai alapon kellene működtetni, politikai befolyástól, pártérdekektől és pénzügyi alkuktól mentesen. Csakhogy nem ideális világban élünk. Hanem egy olyan rendszerben, ahol a sport jelentős része állami döntésektől, minisztériumi szándéktól, önkormányzati hozzáállástól, pályázati forrásoktól és sok esetben uniós támogatásoktól függ. Ebben a helyzetben teljesen felesleges úgy tenni, mintha ezt egy legyintéssel ki lehetne zárni a képletből.

Lehet azt mondani, hogy mellőzzük a politikát. Lehet hangzatosan kijelenteni, hogy a sportot távol kell tartani tőle. Csak akkor ehhez egy dolgot is hozzá kell tenni: onnantól egyetlen fillért sem szabad elfogadni. Se állami támogatást, se fejlesztési forrást, se pályázati pénzt, se intézményi együttműködést. Mert amint a sport rá van utalva a politikai döntéshozatal által mozgatott pénzekre és engedélyezési rendszerekre, onnantól a kapcsolat létezik, akár szeretjük, akár nem. Ezt nem szeretni kell, hanem helyén kezelni. A valóságot

nem attól oldjuk meg, hogy megsértődünk rá, hanem attól, hogy megtanulunk benne tisztességesen és okosan működni.

A cél tehát nem az ellenségeskedés. Nem az, hogy a sport hadat üzenjen az államnak, vagy az állam a sportnak. **A cél egy olyan feltételeken alapuló együttműködés, amely világos keretek között zajlik, és amelyben mindkét fél tudja, mi a dolga.** A sportnak fejlődésre, hozzáférhető programokra, stabil háttérre és ésszerű szabályozásra van szüksége. Az államnak eredményre, társadalmi haszonra, mérhető folyamatokra és olyan projektekre, amelyek nem csak pénznyelők, hanem értelmesen szolgálgják a közösséget. Ha ezt a kettőt tisztán egymás mellé tesszük, akkor az együttműködés nem szükséges rossz, hanem hasznos eszköz lehet. **Van azonban egy közös ellenség, amely ezen a ponton már nem sport- vagy politika-specifikus kérdés, hanem egyszerűen rombolás: ez pedig a korrupció.** Mindegy, hogy egy sportszervezeti szereplő követi el, egy hivatalnok, egy döntéshozó, vagy egy vállalkozó. A következményeit mindenki megérzi. A sportoló, a pálya, a néző, a szülő, az adófizető. Éppen ezért nem a kapcsolatot kell gyűlölni, hanem a tisztességtelen működést kell kiszorítani belőle.

A gokartsport szempontjából az egyik legkézenfekvőbb és leggyorsabban eredményt hozó együttműködési lehetőség az oktatási terület. Én továbbra is fenntartom azt az álláspontomat, hogy az oktatási minisztériummal kötött megállapodás az egyik legerősebb alapja lehetne annak, hogy a szakág új sportolókhöz jusson. Nem elméletben, nem kampányszövegként, hanem a gyakorlatban. Általános iskola nyolcadik osztályában, tanulmányi kirándulás keretében, évente legalább egy alkalommal regionális alapon el lehetne vinni az osztályokat a hozzájuk legközelebb eső gokartpályákra. Ez nem valami elrugaszkodott, science-fiction ötlet. Pont az ilyen típusú programokra vannak sport- és oktatási célú alapok, pályázati keretek és fejlesztési források. Nem milliárdos örültségről beszélünk, hanem egy jól megszervezett, országos szintű, de költségében még mindig értelmes programról.

Ha a gyermekeként átlagosan mondjuk 13 ezer forintos költséggel számolunk egy interaktív program esetében, amely tartalmazza a sport történetének bemutatását, az eszközök megismertetését, a pálya működésének magyarázatát, a biztonsági alapokat és a gyakorlati kipróbálást, akkor ez országos szinten is vállalható és értelmes keret lehet. Főleg úgy, hogy a regionális működés miatt nem kell mindenkit utaztatni az ország másik végébe, hanem minden iskola a hozzá legközelebb található pályára látogatna. Ebből minden szereplő profitálna. **A gyerekek végre nem képernyőn, nem videón, nem legendákból ismernék meg a gokartot, hanem első kézből. Megéreznék azt a légkört, amit semmilyen prospektus vagy TikTok videó nem tud visszaadni.** A benzingőzt, az égett gumi szagát, a pálya ritmusát, a gépek közelségét, azt a nyers és magával ragadó közeget, ami miatt ez a sport az első pillanatban be tud rántani valakit. És ez nem költői túlzás. A motorsport pontosan ilyen. Nem steril. Nem laboratóriumi élmény. Hanem valami, amit vagy megérszel, vagy nem. És ezt egy osztályteremben nem lehet átadni.

Az ilyen programok valódi ereje azonban nem ott van, hogy minden gyerekből versenyző lesz. Nem is ez a cél. A lényeg az, hogy egy húszfős osztályból reálisan kettő-három gyereket úgy megfogjon az élmény, hogy onnantól kezdve más szemmel nézzen erre a sportra. Lehet, hogy először csak visszajárnak alkalmanként. Lehet, hogy még nem versenyezni akarnak,

csak jönni. De már beléptek abba a körbe, ahol később megjelenik az érdeklődés az edzések iránt, majd a versenyzés iránt, később pedig akár a továbblépés más szakágak felé. Mert ezt is ki kell mondani: ha a gokart utánpótlása rendbe kerül, annak nem csak a gokart szakág lesz a nyertese. A teljes magyar autósport érezni fogja a hatását. Lesznek köztük olyanok, akik később máshova mennek tovább. Formula, túraautó, rally, bármi. De valahol el kell kezdeni. És az a valahol a gokart.

A programnak ráadásul nem csak sportági, hanem gazdasági haszna is lenne. Nem csak a gyerekek nyernének vele. A pályák is. **Különösen vidéken lenne ennek komoly hatása, ahol eleve kisebb a pályasűrűség, és egy-egy plusz forgalmi lehetőség sokkal látványosabban érződik a működésben.** Ha nem egyetlen iskola egyetlen osztályáról beszélünk, hanem rendszeres, éves szintű együttműködésről, akkor abból már kiszámítható bevétel keletkezik. Ez segíthet azoknak a vállalkozásoknak, amelyek egyébként nehéz helyzetben vannak. És nem csak nekik. Az ilyen programok láncreakciót indítanak. Alkatrész fogy, üzemanyag fogy, nő a forgalom, több adó folyik be, helyi szolgáltatások kapcsolódhatnak rá. Ez egy olyan együttműködés, ahol az oktatás nyer, a sport nyer, a vállalkozás nyer, és az állam is nyer. Az ilyen típusú konstrukciókat nem politikai propagandának kell látni, hanem okosan összeillesztett közös érdekeknek.

Hasonló szemlélettel keresném a kapcsolatot a felügyelő és ellenőrző szervekkel is. Itt például teljesen jogos felvetés a műszaki és biztonsági megfelelőségek kérdése, vagy éppen a TÜV-höz hasonló szervek szakmai szerepe. De itt is őszintének kell lenni. Engem kifejezetten zavar, amikor egy irodában ülő hivatalnok olyan szabályokat alkot, amelyek a gyakorlatban teljesen működésképtelenek. Nem azért zavar, mert bárki ellen lázadni akarok, hanem azért, mert a rossz szabályozás nem csak bosszantó, hanem káros is. És a gokartban ez különösen igaz. Mert itt a rossz szabály nem csak pénzkidobást eredményezhet, hanem akár közvetlenül ronthatja is a biztonságot.

Erre az egyik legjobb példa a biztonsági övek kérdése. A világon gyakorlatilag sehol nem kötelező a gokartokban a biztonsági öv. Van, ahol alkalmazzák, de ott sem általános kötelezettségként, hanem saját döntésből, meghatározott konstrukciók mellett. Ennek oka van. A gokart eredeti logikája, szerkezeti kialakítása és fizikai működése eleve nem arra épül, mint egy személyautó. Szakszerű használat mellett a gokartból normál körülmények között nem lehet csak úgy kiesni, a súlypontja olyan alacsonyan van, hogy a felborulás sem tipikus jelenség. Az öregek pedig nem véletlenül mondják azt, hogy ha valami teljesen rendkívüli helyzetben mégis borulás történik, akkor sok esetben jobb, ha a test szabadulni tud, minthogy a jármű alá szoruljon. Különösen a bér gokartoknál, amelyek nagyjából 150 kilogrammos gépek. Egy gyerek vagy egy kisebb testalkatú nő nem fogja csak úgy leemelni magáról, ha a helyzet úgy alakul.

Magyarországon évekkel ezelőtt történt egy súlyos eset, ahol nem maga a gokart konstrukciója, hanem a pályát szegélyező, tömör műanyag biztonsági fal idézett elő olyan borulást, amelynek következtében a versenyző súlyosan megsérült. Erre a tragikus vagy majdnem tragikus helyzetre hogyan reagált a rendszer? Nem úgy, hogy betiltotta volna a balesetet előidéző fal típusát, nem úgy, hogy kötelezővé tette volna az energiaelnyelő védelmi elemek alkalmazását, hanem úgy, hogy bevezette a kötelező, legalább hárompontos biztonsági övet a gokartokba. Ez tipikusan az a szabályozói logika, amikor nem a problémát

kezeljük, hanem a leglátványosabb mellékhatást. A bajt nem a fal hiánya vagy hibája okozta a szabályozás szemében, hanem az, hogy a test nem volt lekötve. Csakhogy ez így szakmailag sántít.

A szakmában mindenki tudja, hogy ezek az övek kizárólag olyan gokartokba szerelhetők be értelmesen, amelyek bukókerettel és megfelelő fejtámla-rendszerrel vannak kialakítva.

Csakhogy a gyártók ezeket nem alapfelszereltségként adják, hanem méregdrága extraként. Sok pályának ez egyszerűen nem éri meg. Ilyenkor jön az a tipikus magyar valóság, hogy akkor majd megoldjuk okosba, csőből hajlítunk valamit. Csakhogy műbizonylat nélkül ez illegális átalakítás. Ha pedig pont a házilag barkácsolt megoldás miatt sérül meg valaki, akkor a pálya nyaka körül szorul meg a hurok. Marad tehát az, hogy autóba való, túl hosszú, túl nagy öveket szerelnek be egy olyan járműbe, amelyhez ezek szerkezetileg és funkcionálisan sem passzolnak. Lógnak, lifegnek, lelazulnak, semmit nem védenek, de legalább mindenki elmondhatja, hogy a szabály teljesült. Közben pedig a valódi veszélyforrás, az energiaelnyelés hiánya, a pályakialakítás hibája, a rossz falrendszer ugyanúgy ott marad. Ez óriási strukturális hiba, és pontosan az ilyen helyzetek miatt kell leülni ezekkel a hatóságokkal.

De nem hadat üzeni nekik. Nem megszégyeníteni őket. Nem politikai színpadot csinálni ebből. Hanem **meghívni őket a helyszínekre, megmutatni nekik a valóságot, és szembesíteni őket azzal, hogy a papíron jól kinéző szabály nem biztos, hogy a gyakorlatban működik.** Mert az együttműködés itt nem azt jelenti, hogy bólogatunk mindenre. Hanem azt, hogy a gyakorlati tudás találkozik a felügyeleti jogkörrel, és a kettő együtt alkot valami értelmesebbet. **A felügyelő szervnek is érdeke, hogy ne értelmetlen előírásokat gyártson, hanem ténylegesen biztonságosabbá tegye a működést.** A szakmának pedig érdeke, hogy ne ellenségként tekintsen a hatóságra, hanem partnerként, akinek a figyelmét rá lehet irányítani a saját rendszerhibáira.

Az egész kérdés lényege végső soron az, hogy a sport és az őt körülvevő hivatalos rendszer ne egymást akadályozza, hanem egymást korrigálja. Mert ha a sportág elszigeteli magát, akkor elveszíti a fejlődéshez szükséges kapcsolatokat. Ha viszont kritikátlanul alárendelődik minden döntésnek, akkor a szakmaiságát veszti el. A helyes út a kettő között van. Kommunikáció, átláthatóság, feltételekhez kötött együttműködés és a problémák nevükön nevezése. Nem támadásból, hanem azért, hogy a rendszer végre ne önmaga ellen dolgozzon. Ez a hozzáállás nem gyengeség. Ez az egyetlen reális módja annak, hogy a magyar gokartsport ne csak túléljen, hanem tényleg elkezdjen működni.

Versenyzők oktatása és képzése országosan – edzőhiány megoldása:

Ha van pont, ahol a rendszer jelenleg a legtöbb embert elveszíti, akkor az nem az első élménynél történik. Nem ott, amikor valaki beül először egy gokartba. Hanem közvetlenül utána.

Ott, ahol eldőlné, hogy ebből lesz-e valami.

Mert az, hogy valaki megszereti a gokartozást, még nem jelent semmit önmagában. Az csak egy szikra. A kérdés az, hogy van-e körülötte olyan közeg, ami ezt a szikrát képes lánggá fújni. És jelenleg ez az a pont, ahol a rendszer a legnagyobb arányban elbukik.

Egy fiatal, vagy akár egy felnőtt, aki komolyabban érdeklődni kezd, nagyon gyorsan falakba ütközik. Nem látja a következő lépést. Nem tudja, hova menjen edzeni. Nem tudja, kihez forduljon. És ami még fontosabb: **nagyon hamar szembesül azzal, hogy a fejlődés pénzbe kerül. Nem kevésbe.**

A jelenlegi modellben az edzés jellemzően egyéni képzésre épül. Ez szakmailag érthető, mert egy jó edző rengeteget tud adni egy versenyzőnek. Csakhogy ez a modell egyben egy szűrő is. Mégpedig egy nagyon kemény szűrő. Mert aki ezt nem tudja finanszírozni, az egyszerűen kiesik. Nem azért, mert nincs tehetsége, hanem mert nincs lehetősége.

És itt veszik el a legtöbb ember.

Ez az a pont, ahol a rendszernek közbe kellene lépnie. Nem azért, hogy helyettesítse az egyéni edzőket, hanem azért, hogy létrehozzon egy olyan alaprétetet, amelyre már lehet építeni.

Ennek a megoldása egy szervezett, országos szinten működő edzésrendszer, **amelynek a gerincét az úgynevezett MNASZ által kijelölt gyakorló pályák adnák.** Ez nem új pályák építését jelenti, hanem a meglévő infrastruktúra okos felhasználását. Minden régióban, megyében ki lehet jelölni legalább egy olyan pályát, amely alkalmas arra, hogy rendszeres edzéseknek adjon otthont.

A kulcs nem a helyszín, hanem a működési modell.

Ezek a gyakorló pályák heti rendszerességgel, előre meghatározott időablakokban biztosítanak edzési lehetőséget azoknak, akik már elindultak a versenyzői úton. Nem eseti jelleggel, nem alkalmasszerűen, hanem kiszámítható módon. Ez már önmagában egy hatalmas előrelépés lenne, mert megszűnne az a bizonytalanság, ami jelenleg jellemzi ezt a szintet.

A rendszer egyik legfontosabb eleme a csoportos edzés. Ez az a pont, ahol a legtöbben reflexből hátralépnek, mert azt gondolják, hogy a minőség rovására megy. A valóság ennek az ellenkezője.

A csoportos edzés nem kompromisszum. Hanem egy másik működési logika.

Egyrészt drasztikusan csökkenti az egy főre jutó költséget. Amikor egy pálya nem egy embernek biztosít időt, hanem egy csoportnak, akkor ugyanazt az időablakot több versenyző között lehet megosztani. Ez azt jelenti, hogy a részvételi díj jelentősen alacsonyabb lehet, mint egy egyéni edzés esetében. Ez pedig azonnal szélesíti a belépési lehetőségeket.

Másrészt a pályák számára is előnyös. Egy előre meghatározott, rendszeres edzési időszak feltöltése nem kockázat, hanem lehetőség. Egy olyan időszáv, ami egyébként üres lenne,

hirtelen stabil bevételi forrássá válik. Még akkor is, ha kedvezményes áron történik a részvétel, a volumen és a rendszeresség kiegyensúlyozza ezt.

És itt jön be az a pont, amit sokan figyelmen kívül hagynak: az edző kérdése.

A legtöbb gokartpályán dolgoznak olyan emberek, akik sportbíróként, pályafelügyelőként vagy egyéb szakmai szerepkörben vannak jelen. Ezek az emberek nem laikusok. Legalább haladó szintű tudással és tapasztalattal rendelkeznek. Ráadásul a munkaidejük részeként amúgy is a helyszínen vannak.

Ez egy kihasználatlan erőforrás.

A csoportos edzések során ők nem csak felügyelni tudják a pályát, hanem aktívan részt vehetnek a fejlődésben. Gyakorlati tanácsokat adhatnak, segíthetnek a hibák javításában, válaszolhatnak az elméleti kérdésekre. Nem helyettesítik a profi edzőket, de egy alap szinten pontosan azt a támogatást adják meg, amire egy kezdő vagy középhasaladó versenyzőnek szüksége van.

És ez az egész rendszer úgy jön létre, hogy a szövetségnek gyakorlatilag nem kerül pénzbe.

Nincs szükség új infrastruktúrára. Nincs szükség külön alkalmazottakra. Nincs szükség komoly beruházásra. A meglévő rendszer elemeit kell összehangolni és új módon használni.

Ez az, ami miatt ez valódi reform. Mert gazdaságilag is működőképes. És van még egy hatása, amit nem lehet számokban mérni, de legalább olyan fontos.

A közösség.

Amikor valaki egyedül edz, akkor technikailag fejlődik, de közösségileg nem kapcsolódik. Amikor viszont rendszeresen ugyanazokkal az emberekkel kerül egy pályára, akkor kialakul egy közeg. Egy olyan környezet, ahol nem csak a köridők számítanak, hanem az is, hogy ki hova fejlődik, ki hogyan javul, ki miben erős.

Ez az a pont, ahol a sport élővé válik.

A csoportos edzések nem csak költséghatékonyak. Nem csak szervezhetőbbek. Hanem közösséget építenek. És egy sportág hosszú távú fennmaradását nem csak az határozza meg, hogy hány versenyzője van, hanem az is, hogy mennyire erős a mögötte lévő közösség.

Fontos tisztázni azt is, hogy ez a rendszer nem veszi el az egyéni edzők szerepét. Épp ellenkezőleg. Ez egy belépési szint. Egy alap. Aki ezen a szinten kinövi magát, az egy idő után úgymint személyre szabott képzésre fog vágyni. És ott jelennek meg az egyéni edzők, akik magasabb szinten tudnak dolgozni ezekkel a versenyzőkkel.

Ez nem konkurencia. Ez utánpótlás az edzőknek is.

Ha ezt a rendszert sikerül felépíteni, akkor egy csapásra több problémát is kezelünk.

Csökken a lemorzsolódás, nő az elérhetőség, stabilabb lesz a fejlődési út, erősödik a közösség, és közben a pályák is jobban kihasználják a kapacitásukat.

Ez az a pont, ahol látszik, hogy a valódi megoldások nem különálló elemek, hanem egymásra épülő rendszerek. Nem egy problémát oldanak meg. Hanem egyszerre többet...

A korrupció felszámolása:

Van egy pont, ahol nem lehet kerülgetni a szavakat, mert ha ezt nem rendezzük, akkor minden más csak kirakat marad. Ez pedig a korrupció kérdése. Nem politikai értelemben, nem hangzatos szlogenek szintjén, hanem a mindennapi működésben megjelenő, apró és nagy visszaélések szintjén.

A sportban – és különösen egy ilyen széttöredezett rendszerben, mint a hazai gokartsport – a korrupció nem feltétlenül látványos. Nem mindig arról szól, hogy valaki egyetlen nagy döntéssel „ellop valamit”. Sokkal inkább arról, hogy a rendszerben nincsenek olyan fékek és ellensúlyok, amelyek megakadályoznák a visszaéléseket. Amikor nincs átlátható adat, amikor nincsenek nyilvános folyamatok, amikor nincsenek egyértelmű elszámolási mechanizmusok, akkor a rendszer automatikusan nyitva hagyja a kiskapukat.

És ez nem csak pénzkérdés. Ez bizalom kérdése. Amikor a szereplők nem bíznak a rendszerben, akkor elkezdnek külön utakon járni. Saját megoldásokat keresnek, saját kapcsolati hálókat építenek, és ezzel tovább gyengítik az egészet. Ez egy öngerjesztő folyamat.

Ezért a korrupció felszámolása nem egy különálló feladat, hanem az egész rendszer újrakepítésének egyik alapfeltétele. Nem elég azt mondani, hogy „átláthatóság kell”. Azt meg is kell teremteni, mégpedig olyan módon, hogy ne lehessen megkerülni.

Az egyik legfontosabb lépés az, hogy minden olyan folyamatot, amely pénzmozgással jár, a lehető legnagyobb mértékben ki kell emelni a személyes döntések szintjéről, és rendszerszintre kell helyezni. Ez elsőre bonyolultnak hangzik, de valójában egyszerű logika mentén működik: **ahol kevesebb a kézi beavatkozás, ott kevesebb a visszaélés lehetősége.**

Egy konkrét példán keresztül ez jól érthető. Ha sikerül megállapodást kötni például az oktatási minisztériummal egy országos program keretében, amelynek célja, hogy iskolai csoportok szervezeten látogassanak el gokartpályákra, akkor a finanszírozás módja kulcskérdés. A jelenlegi rendszerekben sokszor előre történik a támogatás, majd utólag próbálják igazolni, hogy mi valósult meg. Ez az a pont, ahol a legtöbb visszaélés lehetősége megjelenik.

Ezzel szemben egy jól felépített rendszerben a folyamat megfordítható. A pályák előre teljesítik a szolgáltatást. Megtörténik a látogatás, dokumentáltan, visszakövethetően. A résztvevők száma, az esemény időpontja, a program tartalma mind rögzítésre kerül. És csak ezután történik meg a kifizetés.

Ez a megközelítés egyszerre több problémát old meg. Egyrészt megszünteti annak a lehetőségét, hogy olyan szolgáltatás után történjen kifizetés, ami valójában nem valósult meg. Másrészt kizárja a „papíron létező” eseményeket, amelyek mögött nincs valódi teljesítés. Harmadrészt mindhárom fél – a pálya, az intézmény és a finanszírozó szerv – érdekeit védi, mert mindenki csak azt kapja meg, ami ténylegesen megtörtént.

Ez nem csak tisztességesebb működés, hanem biztonságosabb is. Nem a jóhiszeműségre épít, hanem egy olyan struktúrára, amelyben eleve nincs értelme visszaélni a rendszerrel.

És itt jön a lényeg. **Az ilyen típusú megoldások nem csak a korrupciót csökkentik. Stabilizálják a teljes szektort.** A pályák előre tudnak tervezni, mert tudják, hogy a teljesítés után biztosan megkapják a pénzüket. Az iskolák úgy tudnak részt venni a programban, hogy nem jelent számukra plusz anyagi terhet. A finanszírozó oldal pedig biztos lehet abban, hogy a források valódi értéket teremtenek.

Ez a fajta működés túlmutat egyetlen programon. Ha egy rendszer így kezd el működni, az hatással lesz minden más területre is. Megjelenik az igény az átláthatóbb működésre, erősödik a bizalom, és csökken az a kényszer, hogy „okosba” kell megoldani dolgokat.

Fontos látni, hogy a korrupció nem csak pénzügyi kérdés, hanem kulturális is. Ha egy rendszerben elfogadottá válik a kiskapuk keresése, akkor az előbb-utóbb minden szinten megjelenik. Ha viszont a rendszer úgy van felépítve, hogy ezek a kiskapuk egyszerűen nem léteznek, akkor idővel a szereplők gondolkodása is változik.

A cél tehát nem az, hogy mindenkit ellenőrizzünk. Hanem az, hogy olyan környezetet hozzunk létre, ahol nincs mit kijátszani.

Ha ezt sikerül elérni, akkor a gokartsport nem csak szakmailag, hanem működésében is egy stabilabb, tisztább rendszerként tud működni. És ennek a hatása nem fog megállni ennél a szakágnál. Egy ilyen modell, ha működik, példát adhat más területeknek is.

A kérdés végső soron nem az, hogy van-e korrupció. Az minden rendszerben jelen van valamilyen formában. A kérdés az, hogy hajlandóak vagyunk-e úgy felépíteni a működést, hogy ne legyen rá szükség, és ne is legyen rá lehetőség.

A programom működőképességének igazolása:

Tudom, hogy egy ilyen átfogó programnál joggal várná el az olvasó, hogy az állítások mögött mindenhol pontos statisztikák, diagramok, százalékok és többéves összehasonlítások álljanak. Jogosan várná el azt is, hogy amikor valaki arról beszél, hogy rendszerszintű reformra van szükség, akkor ne csak érzésekről, személyes tapasztalatokról és szakmai benyomásokról beszéljen, hanem kemény számokról is. Ezzel egyetértek. Csakhogy itt jön a kellemetlen rész: az, hogy ezek az adatok jelenleg nincsenek egy helyen, nincs róluk országos szintű, hiteles, egységes nyilvántartás, és ez nem az én hibám. Ez maga a probléma. **Ez annak a bizonyítéka, hogy a rendszer jelenlegi formájában még azt sem tudja pontosan megmondani magáról, hogy valójában mekkora, hogyan működik, mennyi embert ér el, és hol vérzik el.**

Ezért a jelenlegi helyzetben abból kell dolgoznunk, amit biztosan látunk, amit a pályák napi működéséből, a piac mozgásából és az évek alatt összegyűlt szakmai tapasztalatból reálisan meg lehet becsülni. **Ez nem ideális állapot, de még így is elég erős képet ad arról, hogy mekkora tartalék van a rendszerben, és mennyire alacsony szinten működik most ahhoz képest, amit valójában tudna.**

Vegyük először az iskolai programot, mert ez az egyik legkönnyebben számszerűsíthető eleme az egész reformnak. Átlagosan évente nagyjából 85–90 ezer gyermek jár nyolcadik osztályba Magyarországon. Ha csak ezzel az egyetlen korosztállyal számolunk, és egy egyszeri, fejenként körülbelül 13 000 forintos programköltséget veszünk alapul, **akkor máris egy olyan országos volumenű tételről beszélünk, amely több mint egymilliárd forintnyi közvetlen bevételt mozgatna meg a pályák irányába éves szinten.** Ez nem elméleti játék a számokkal, hanem nagyon is valós gazdasági hatás. Ha ezt a pénzt nem egyetlen központi szereplő nyeli le, hanem ténylegesen a programban részt vevő pályák között oszlik el, akkor pályánként átlagosan minimum 15–20 millió forintos többletbevétel keletkezhet évente, a helyi kapacitások és földrajzi eloszlás függvényében.

Ez a pénz ráadásul nem olyan támogatás lenne, amit el lehet tüntetni valamilyen homályos fejlesztési soron, vagy amiből mindig ugyanaz a néhány szereplő részesül. Ez egy célzott, ellenőrizhető, konkrét szolgáltatáshoz kötött forrás lenne. Vagyis a támogatási pénz nem politikai szívességgként, nem kapcsolati tőke alapján, nem „jól elhelyezett kezekbe” kerülne, hanem a gyerekek tényleges pályalátogatásán, a megtartott programokon, a valós igénybevételén keresztül áramlana be a rendszerbe. Magyarul: ez az egyik legnehezebben ellopható állami segítség lenne, amit a szektor valaha kaphatna. **És közben nem csak 1-2 kiválasztott szereplőhöz jutna el, hanem az egész országban hatna.**

Ennek a gazdasági másodlagos hatása legalább ennyire fontos. **A pályákhoz beérkező pluszbevétel nem fog párnacihába kerülni. Visszakerül a gazdaságba. Adó formájában, bérek formájában, üzemanyag-vásárlásban, alkatrészekben, gumiban, karbantartásban, javításban, fejlesztésben.** Minél több gyerek ül be gokartba, annál több kopó-fogyó alkatrész használódik, annál többet kell a gépparkra költeni, annál több ember munkája válik értékesé. **Ez azt jelenti, hogy az állam úgy tudná segíteni a sportágot, hogy közben a kihelyezett forrás jelentős része közvetlenül vissza is kering a gazdaságba. Ez már nem egyszerű támogatási logika, hanem gazdaságélénkítő hatás.**

Most nézzük meg a másik oldalt, mert itt válik igazán láthatóvá, mennyire aránytalanul gyenge a magyar gokartsport jelenlegi felépítése. A becslések alapján Magyarországon évente nagyjából egymillió ember gokartozik valamilyen formában szórakozásból. Ez önmagában egy hatalmas szám. Ebből 150–200 ezer ember legalább kétszer is elmegy egy évben, vagyis már nem egyszeri kíváncsiságról beszélünk, hanem visszatérő keresletről. Ezzel szemben optimista becslés szerint is legfeljebb **500–700 aktív versenyző lehet az egész országban, és ebben már benne vannak az amatőrök és a profik is.**

Ez az arány brutálisan rossz. Ha nagyon leegyszerűsítjük, akkor azt látjuk, hogy van egy ország, ahol évente körülbelül egymillió ember megfordul a gokart közelében, mégis ennek az egész tömegnek csak töredéke jut el bármilyen versenyszintig. Ez azt jelenti, hogy az élményből a sportba való átfordulás konverziója siralmasan alacsony. Még ha a legóvatosabban is számolunk, a teljes lakossághoz képest is nevetségesen kicsi azok aránya,

akik valaha eljutottak legalább az amatőr versenyzésig. **A realitás az, hogy a lakosság kevesebb mint 0,1 százaléka próbálkozott meg ezzel a szinttel azóta, hogy a gokart szélesebb körben elérhető sporttá vált Magyarországon.** Ez nem azért van, mert az embereket nem érdekli. Hanem azért, mert nincs út előttük.

Ezt úgy lehet a legjobban érzékeltetni, hogy **képzeljünk el egy országot 9,5 millió emberrel, ahol az egész focirendszer nagyjából 50 pályából és 6–8 edzőből állna országos szinten, ráadásul egyenlőtlenül elosztva.** Van, ahol túl sok minden koncentrálódik, máshol semmi nincs. És a tetejébe az emberek többsége még azt sem tudná pontosan, hogyan lehetne egyáltalán elkezdni focizni. **Abszurd lenne.** A gokartnál mégis nagyjából ez a helyzet, csak ezt valamiért sokan természetesnek veszik. **Pedig nem az.**

A szakemberhiány ugyanolyan súlyos, mint a versenyzőhiány. Nem egyszerűen kevés a jó edző. Sok helyen gyakorlatilag nincs. Nincs elegendő számú, országos szinten jelen lévő, valódi gyakorlati tudással rendelkező szakember, aki képes lenne a belépő szinttől kezdve felépíteni valakit. És ahol van is ilyen ember, ott gyakran vagy földrajzilag elérhetetlen, vagy olyan költségszinten dolgozik, amit a családok többsége nem bír el. Vagyis a rendszer egyszerre szűk, drága és szervezetlen. Ennél hatékonyabban nehéz lenne kizárni az új belépőket.

Pont ezért kulcsfontosságú a csoportos, regionális edzésrendszer gondolata. Mert itt nem arról van szó, hogy egy újabb költséget akarunk rátolni a pályákra vagy a családokra. Pont az ellenkezőjéről. Arról, hogy a jelenlegi szétesett, egyéni, ad hoc alapú fejlődési modell átfordítsuk egy olyan struktúrába, ahol a költségek csökkennek, a hozzáférés nő, és közben minden résztvevő jól jár. Ha megyénként vagy régióként legalább egy jelenleg is működő pálya MNASZ gyakorló pálya státuszt kapna, és ezek a pályák heti rendszerességgel, meghatározott időablakokban csoportos edzéseket biztosítanának a licenccel rendelkező vagy versenyrendszerbe belépett fiataloknak, akkor egyszerre több problémát oldanánk meg.

A versenyző oldaláról nézve ez azért jó, mert az egy főre jutó edzőköltség jelentősen csökkenne. A gokartnál az egyik legnagyobb lemorzsolódási ok pontosan az, hogy egy pont után már nem elég néha beülni, hanem rendszeresen kellene menni, tanulni, hibázni, fejlődni. Ez viszont egyéni foglalkozásokkal nagyon gyorsan olyan havi költségszintre szalad, amit rengeteg család nem tud finanszírozni. A csoportos rendszer ezt a terhet széthúzza, és elérhetőbbé teszi a fejlődést. A pálya oldaláról nézve ez azért jó, mert a jelenleg üres vagy alacsony kihasználtságú időablakok megtelnek fizető ügyfelekkel. Lehet, hogy kedvezményesebb áron, de magasabb létszámmal. **Ez tipikus win-win helyzet.** A pálya pluszbevételt termel, a fiatal versenyző pedig életképes áron jut rendszeres pályaidőhöz.

Itt fontos kimondani azt is, hogy ez a modell nem elvesz az egyéni edzőktől, hanem ad nekik. A jelenlegi egyéni edzői piacnak nem konkurenciája lenne ez a rendszer, hanem előszobája. A belépő szinten, csoportos formában felépített gyerekek közül sokan egy idő után úgymint eljutnak oda, hogy személyre szabottabb, magasabb szintű felkészítésre lesz szükségük. Vagyis a csoportos rendszer nem elveszi a munkát azoktól, akik ebből élnek, hanem több ügyfelet termel nekik hosszabb távon. Azok a műhelyek, amelyek jelenleg egyéni képzéssel foglalkoznak, például a komolyabb utánpótlás-nevelő programok vagy a

magasabb szinten működő gokartos iskolák, épp ellenkezőleg: profitálnának abból, ha szélesebb lenne az alap, és több fiatal jutna el oda, hogy már megéri velük külön foglalkozni.

Ha a teljes program hatását nézzük, akkor a becsléseim szerint négy év alatt önmagában képes lehetne megduplázni a gokartpályák jelenlegi forgalmát, még akkor is, ha semmilyen más nagy piaci változás nem történik közben. **Ez nem légből kapott optimizmus, hanem a láncszerű hatások logikus következménye.** Ha az iskolai program évente több tízezer gyereket visz be a rendszerbe, ha ezek közül csak egy kis rész visszatér, ha a pályák szakmailag javulnak, ha a marketing országosabbá válik, ha van világos út a sport felé, és ha a rendszer nem löki ki magából már az elején az érdeklődőket, akkor **a növekedés nem egyszerűen várható, hanem szinte törvényszerű.**

Reálisan nézve az első év még az alapozásról szólna. Országos audit, adatgyűjtés, első partnerségek, pilot programok, az iskolai együttműködés bevezetésének előkészítése, a tudásplatform és a regionális gyakorlópálya-rendszer első elemeinek felállítása. Ebben az időszakban a pályaforgalom országos átlagban reálisan 10–20 százalékkal növekedhetne, főleg azoknál a szereplőknél, amelyek gyorsan és nyitottan csatlakoznak az új modellhez. Az utánpótlás-bázisban már egy év alatt is elképzelhető 15–25 százalékos bővülés, de itt fontos látni, hogy az utánpótlás nem egyik napról a másikra terem. Itt a rendszerbe belépők száma nő meg először, az eredmény pedig később jelenik meg a versenyzőszámokban.

A második évben, ha a program ténylegesen működik, már erősebb hatásokkal lehet számolni. A pályák forgalmában országos átlagban 25–40 százalékos növekedés is elérhető lehet. Az iskolai programok, a javuló helyi marketing, a központi kommunikáció és az első sikeres regionális képzések együtt már látható tömeget mozgatnak meg. A licenccel rendelkező, szervezett formában edző fiatalok száma reálisan 30–50 százalékkal emelkedhet, különösen ott, ahol jelenleg szinte nincs semmilyen szervezett belépési csatorna. Az egyéni edzők ügyfélköre ebben a szakaszban már érzékelhetően bővülne, 40–80 százalék közötti növekedés sem irreális, mivel a csoportos rendszer fokozatosan termeli ki azokat a gyerekeket és családokat, akik egy ponton többet akarnak.

A harmadik év az, ahol a program valódi ereje elkezd látszani. Ekkorra a rendszer már nem csak működik, hanem ismertté is válik. A pályák forgalma országos szinten 50–80 százalékos pluszban lehet a jelenlegi bázishoz képest, a rendszeresen visszatérő gokartozók köre pedig jelentősen szélesedhet. A versenyzői bázisban itt már reálisan megjelenhet egy 50–100 százalékos növekedés, vagyis az optimistán becsült 500–700 fős jelenlegi állomány akár 800–1200 fő fölé is emelkedhet, ha a belépési útvonal tényleg működőképpé válik. Az egyéni edzők számai itt simán elérhetik vagy meg is haladhatják a 100–150 százalékos növekedést, hiszen a csoportos alaprendszerből ekkorra már folyamatosan áramlanak tovább a komolyabban fejlődni vágyók.

A negyedik évben már nem egyszerűen növekedésről beszélünk, hanem új működési szintről. Ha a program következetesen fut, és nem politikai kirakatként, hanem valódi szakmai reformként működik, akkor a pályaforgalom megduplázódása teljesen reális cél. A teljes rendszer szintjén, a pályák, a licenccel rendelkező fiatalok, az amatőr versenyzők, a képzési lehetőségek, a marketingelérés és a szolgáltatási színvonal együttesében legalább 80–150 százalékos fejlődés mutatkozhat. Lesznek olyan területek, ahol ez kisebb, máshol nagyobb lesz, de az irány világos. **Az egyéni edzők esetében a 200 százalékos növekedés**

sem túlzás, mert a jelenlegi szint annyira alacsony bázisról indul, hogy már egy jól működő előszűrő és tömegbázis is megsokszorozhatja a komolyan vehető ügyfélkört.

A biztonság területén nehezebb pontos számokat mondani, mert itt is ugyanabba a falba ütközünk: nincs egységes, nyilvános, országos adatbázis. De a napi tapasztalat alapján kijelenthető, hogy pályánként évente legalább egy komolyabb incidens simán benne van a rendszerben. **Mivel azt sem tudjuk ma teljes bizonyossággal, hogy hány aktívan működő pálya van az országban, becsléssel kell élnünk. Ha óvatosan számolunk, akkor is éves szinten legalább 40–50 olyan eset lehet, amikor valaki komolyabb sérüléssel, jellemzően mentővel kerül le a pályáról és jut el kórházba.** Aki azt mondja, hogy ez nem valós probléma, az vagy nem látott még közelről ilyen helyzetet, vagy szépíteni próbál.

A jó hír az, hogy ezen a területen már középtávon is látványos javulást lehetne elérni. Ha a pályákon kötelező lenne az energiaelnyelő falrendszerek használata a kemény műanyag elemek helyett, ha minden helyszínen lenne valódi, rövid, de értelmes prevenciók oktatás, ha a személyzet vészhelyzeti protokoll szerint működne, és ha a biztonsági kultúra végre nem formalitás lenne, hanem valós gyakorlat, akkor négy év alatt a komoly balesetek számát konzervatív becsléssel is 30–50 százalékkal lehetne csökkenteni. Már az első két évben elérhető lehet 10–20 százalékos javulás, ha a legveszélyesebb infrastruktúra-elemeket kiváltjuk, és a személyzet képzését kötelező szintre emeljük. **Itt nem arról van szó, hogy nullára csökkenthető a kockázat, mert motorsportról beszélünk. Hanem arról, hogy a mostani, gyakran félvállról kezelt állapothoz képest fegyelmezettebb, gyorsabban reagáló, biztonságosabb rendszer jöhet létre.**

Vagyis amikor arról beszélünk, hogy ez a program mennyit javíthat a magyar gokartsport állapotán, akkor nem elvont jelszavakról beszélünk. Hanem nagyon is kézzelfogható hatásokról. Évi több mint egymilliárd forintos országos többletforgalomról az iskolai program révén. Pályánként 15–20 millió forintos éves pluszbevételről. Négy év alatt akár kétszeres pályaforgalomról. Legalább 80–150 százalékos átfogó növekedésről a rendszer több pontján. Jelentősen bővülő versenyzői bázisról, sokszorosára növekvő edzői piacról és számottevően csökkenő súlyos balesetszámról.

És itt jön a legfontosabb mondat: ezek a számok még mindig csak becslések. Nem azért, mert felelőtlenül dobálózunk velük, hanem azért, mert a rendszer jelenlegi állapotában nincs meg az az adatvagyon, amiből ennél pontosabban lehetne dolgozni. De **ez önmagában is bizonyíték. Ez mutatja meg a legjobban, mennyire sürgős a változás.** Mert amíg nem tudjuk pontosan, hány pályánk van, mennyi vendégünk van, mennyi visszatérőnk van, mennyi sérülésünk van, mennyi valódi utánpótlásunk van, addig csak beszélünk a fejlődésről. Addig csak vágyakat gyártunk, és reméljük, hogy majd egyszer jobb lesz.

Pedig itt már régen nem reménykedni kellene, hanem végre csinálni.

Ezért van szükség országos auditra. Ezért van szükség központi adatplatformra. Ezért van szükség olyan reformra, amely nem annyiban merül ki, hogy meghirdetünk még egy versenyt vagy még egy utánpótlásprogramot. A magyar gokartsportot nem szlogenekkel fogjuk megmenteni, hanem valós adatokkal, valós rendszerekkel és valós következményekkel működő döntésekkel.

Ha ezt most nem kezdjük el, akkor a következő években is ugyanott fogunk tartani, mint eddig: mindenki érzi, hogy valami nincs rendben, mindenki mond valamit, mindenki hibáztat valakit, csak éppen az egész nem megy sehová.

Ha viszont elindul ez a munka, és végre a számok, a tények és a gyakorlati logika kezd el beszélni, akkor négy éven belül nem egyszerű javulásról, hanem új pályára állított szakágról beszélhetünk. És ennek a hatása nem fog megállni a gokartnál. Az egész MNASZ-en belül szinte minden szakág érezni fogja. Mert ahol több a belépő, több a tehetség, több a tudás, több a pályaidő és jobb az alap, ott előbb-utóbb minden magasabb szint is erősebb lesz. Ezért nem túlzás azt mondani, hogy a gokart reformja nem egy szakág ügye. Hanem az egész hazai autósport jövőjének egyik legfontosabb kérdése.

Készítette:

Gáspár Norbert

Üzemeltetési Igazgató, Csepelring

2026.04.17.

Szerzői jogi nyilatkozat

© 2026 Gáspár Norbert. Minden jog fenntartva.

A dokumentum szabadon megosztható, amennyiben a szerző neve és a forrás egyértelműen feltüntetésre kerül.

A tartalom részleges vagy teljes felhasználása, átdolgozása, publikálása vagy bármilyen formában történő hasznosítása kizárólag a szerző előzetes engedélyével történhet.