

OTDK-DOLGOZAT

2014

TURIZMUSBARÁT TERÜLETFEJLESZTÉS A DUNA MENTÉN

**TOURISM-FRIENDLY TERRITORY DEVELOPMENT ALONG
THE DANUBE**

Kézirat lezárva: 2013. november 2.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS.....	1
1.1. TÉMA BEMUTATÁSA.....	1
1.2. TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZATOM CÉLJA, FŐ KÉRDÉSEI.....	1
1.3. A TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZATOM MEGÍRÁSÁHOZ HASZNÁLT MÓDSZEREK.....	2
2. A KÖZLEKEDÉS ÉS TURIZMUS ÖSSZEFÜGGÉSI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A HAJÓZÁSRA.....	3
2.1. HOGYAN FÜGG ÖSSZE A KÖZLEKEDÉS ÉS A TURIZMUS?.....	3
2.2. A HAJÓZÁS TÖRTÉNETE.....	3
2.3. AZ ÜDÜLŐHAJÓZÁS, MINT TURISZTIKAI TERMÉK	4
2.4. ÍGY HAJÓZUNK MI – A MAGYAR LAKOSSÁG ÜDÜLŐHAJÓZÁSI SZOKÁSAINAK VIZSGÁLATA.....	6
2.5. KÉRDŐÍV A MAGYAR LAKOSSÁG HAJÓS UTAZÁSI SZOKÁSAIVAL ÉS DUNAI HAJÓUTAK IRÁNTI NYITOTTSÁGÁVAL KAPCSOLATOSAN.....	8
3. A DUNA, MINT EURÓPA KÉK ORSZÁGÚTJA	18
3.1. A DUNA ÉS A DUNA MENTI ÖRÖKSÉG.....	18
3.2. A DUNA MENTI TÉRSÉG, MINT AZ EURÓPAI UNIÓ MAKORÉGIÓJA	20
3.3. AZ EURÓPAI UNIÓ DUNA RÉGIÓ STRATÉGIÁJA	21
3.4. MÍLYEN HELYET FOGLAL EL A TURIZMUS AZ EDRS-BEN?.....	22
3.5. A DANUBE COMPETENCE CENTER.....	23
3.6. DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT A DUNA-MENTÉN – MÉLYINTERJÚ ARANYOSSY MIHÁLYAL A MAGYAR TURIZMUS ZRT. KÜLKÉPVISELETI IRODÁJÁNAK A VEZETŐJÉVEL	23
3.7. ÜDÜLŐHAJÓZÁS A DUNÁN	25
4. A DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS HAZAI VONATKOZÁSAI.....	27
4.1. NÉHÁNY SZÓ A HAZAI DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS SAJÁTOSSÁGAIÓRÓL.....	27
4.2. BUDAPEST ÉS A DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS SAJÁTOS VISZONYA	27
4.3. A DUNAI HAJÓZÁS HELYZETE ÉS PROBLÉMÁI – MÉLYINTERJÚ KÁLMÁN ISTVÁNNAL A MABEUSZ ELNÖKÉVEL	30
4.4. DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS A VIDÉKI TÉRSÉGEKBEN.....	33
4.5. MÍLYEN FEJLESZTÉSI FORRÁSOK VONHATÓAK BE A DUNA MENTI TERÜLETEK FEJLESZTÉSÉRE?.....	35
4.6. MIÉRT FONTOS HAZÁNK SZEMPONTJÁBÓL A DUNA MENTI TURIZMUSFEJLESZTÉS?	36
5. ÖSSZEGZÉS, KÖVETKEZTETÉS.....	38
IRODALOMJEGYZÉK.....	43
MELLÉKLETEK.....	I
1. MELLÉKLET: ÍGY HAJÓZUNK MI- MÉLYINTERJÚ A TENSI HAJÓUTAK REFERATÚRA VEZETŐJÉVEL, KOVÁCS ESZTERREL.....	II
2. MELLÉKLET : KÉRDŐÍV A HAZAI LAKOSSÁG ÜDÜLŐHAJÓZÁSI SZOKÁSAIRÓL.....	VI
3. MELLÉKLET: MOTIVÁCIÓRA VONATKOZÓ KÉRDÉSEK DIAGRAMMAL TÖRTÉNŐ SZEMLÉLTETÉSE	XIII
4. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ A DUNA-MENTI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENTRŐL ÉS A DANUBE COMPETENCE CENTER MŰKÖDÉSÉRŐL	XVIII
5. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ KÁLMÁN ISTVÁNNAL A MABEUSZ ELNÖKÉVEL A DUNA-MENTI TURIZMUS ÉS KÜLÖNÖS TEKINTETTEL BUDAPEST PROBLÉMÁVAL ÉS KAPCSOLATBAN	XXI
6. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ SZTOJANOVITS KRISTÓFFAL , A MAGYAR TURIZMUS ZRT. BUDAPEST – KÖZÉP DUNA VIDÉK TURISZTIKAI RÉGIÓ REGIONÁLIS MARKETING IGAZGATÓJÁVAL.....	XXV

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra A kérdőívet kitöltők kor szerinti megoszlása.....	9
2. ábra Tengeri- és folyami hajóutak preferenciájának aránya.....	10
3. ábra Hazai utazók által az elmúlt 5 évben felkeresett úticélok.....	10
4. ábra Hajóutak iránti érdeklődés oka az egyéb közlekedési eszközzel szemben.....	11
5. ábra Hajós utazásra kedvelt évszakok.....	12
6. ábra A hazai hajós utazók által az elkövetkezendő 5 évben felkeresni tervezett desztinációk megoszlása	12
7. ábra Hazai utazók által preferált hosszúságú hajóutak.....	14
8. ábra Hazai hajós utazók hajóméretre vonatkozó preferenciája	14
9. ábra A hazai hajós utazók egy-egy utazás döntést befolyásoló tényezői.....	15
10. ábra Fedélzeten kívüli programokon való részvétel.....	15
11. ábra Hazai utazók által preferált fakultatív kirándulás típusok	16
12. ábra Hazai lakosság al-dunai hajóutak iránti nyitottsága	17
13. ábra Datourway Projekt akcióterület.....	34

1. BEVEZETÉS

1.1. TÉMA BEMUTATÁSA

Tudományos Diákköri Dolgozatomban a Duna Régió turizmusát és területfejlesztési lehetőségét vizsgálom, különös tekintettel a folyó magyarországi szakaszára, azon belül is Budapestre és a folyó fővárostól délre eső szakaszára, mindezt a folyami üdülőhajózás szögéből.

Választásom azért esett erre a témára, mert az utóbbi időben egyre inkább a figyelem középpontjába került a Duna-menti turizmus -, különösképp a szállodahajózás kérköré, problémái, lehetséges jövőképe. Továbbá a téma azért is jelentős, mert számtalan kiaknázatlan lehetőséget rejt magában a dunai hajósturizmus fejlesztése, mely turisztikai termék sajátosságaiból adódóan megfelelő választ tudna adni a térbeli és az időbeli koncentráció csökkentésére, amik a hazai turizmus két legnagyobb kihívását jelentik. Köztudott tény, hogy a turizmus jelentős multiplikatív hatásának köszönhetően ezer szállal kapcsolódik a területfejlesztéshez. A Duna földrajzi elhelyezkedését tekintve –beleértve a folyó hazai és külföldi szakaszait – különböző fejlettségi szintű területeken folyik keresztül. Jelentős fejlettségi különbségek mutatkoznak a folyó Budapesttől észak – nyugatra eső, és a magyar fővárostól dél-kelete elterülő szakaszai között, azonban egyre több olyan jellegű igény fogalmazódik meg, hogy ezeket a jelenleg még kevésbé felfedezett (hazai és külföldi) térségeket be kellene kapcsolni a turizmus, különösképp az igencsak infrastruktúraigényes, bár kiemelkedően jövedelmező üdülőhajózás vérkeringésébe. Ez hazánkban részben óriási lehetőséget, részben pedig hatalmas kihívásokat jelent, mely problémák és megoldásaik hosszú távú hatásai egyértelműen túlnyúlnak a közvetlen Duna-parti területeken.

1.2. TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZATOM CÉLJA, FŐ KÉRDÉSEI

Tanulmányom célja, hogy feltárjam a dunai üdülőhajózás magyarországi problémáit, a benne rejlő lehetőségeket, és megállapítsam milyen jellegű fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy eredményesebbé tudjon válni hazánk ezen a téren. Hogyan lehetne növelni a hajók magyarországi kikötési idejét, esetleg növelni a kikötési helyek számát, gazdagabbá, változatosabbá tenni a hajós utak programkínálatát. Továbbá a nemzetközi piacon van-e valami olyan példa, ami a folyó középső és déli szakaszán – nem utolsó sorban hazánkban- még nem jelent meg, de adoptálható lehetne, esetlegesen új szegmenseket megnyerve

a folyami hajózásnak. Természetesen lévén, hogy fejlesztésekről esik szó, vizsgálom a lehetséges bevonható fejlesztési forrásokat is.

1.3. A TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZATOM MEGÍRÁSÁHOZ HASZNÁLT MÓDSZEREK

Dolgozatom egy részében szekunder kutatás keretében igyekszem elmélyedni a folyami hajózás jelenlegi helyzetében, problémáiban különös tekintettel a Duna magyarországi szakaszaira. Primer kutatásként kérdőív kitöltés segítségével vizsgálom a hazai lakosság üdülőhajózási szokásait, és a dunai hajóutakról való vélekedését. A kapott eredmények okaira mélyinterjú keretében igyekszem kitérni. Továbbá szintén mélyinterjú keretében igyekszem elmélyedni abban a kérdésben, hogy mit eredményezhet hazánk számára a Danube Competence Centerhez való csatlakozás, és vajon mi történt a csatlakozás óta és mi várható rövid-, közép- és hosszútávon. A beutaztató irodák álláspontját, esetleges problémáit és az újonnan megjelent budapesti fejlesztési tervekről való véleményüket is egy mélyinterjú által vizsgáltam. A Budapest- Közép Duna vidék turisztikai régió regionális marketing igazgatójával készített mélyinterjú által igyekeztem elmélyedni Budapest dunai üdülőhajózásban betöltött szerepében, és a város (hajós turizmus által is érintett) top attrakcióit érintő tervezett fejlesztések aktuális kérdéseiben.

2. A KÖZLEKEDÉS ÉS TURIZMUS ÖSSZEFÜGGÉSI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A HAJÓZÁSRA

2.1. HOGYAN FÜGG ÖSSZE A KÖZLEKEDÉS ÉS A TURIZMUS?

A közlekedés és a turizmus szoros összefüggésben van egymással, hiszen valahogyan, valamilyen közlekedési eszköz igénybevételével el kell jutnunk az attrakcióig, tehát a turisztikai kínálatnak egyebek mellett igen jelentős részét képezi a közlekedés, a megközelíthetőség.

Az idő előre haladtával számos változáson megy keresztül a turizmus. Egyre inkább rendelkezésre állnak az utazás feltételei, egyre korszerűbb közlekedési eszközök állnak a rendelkezésünkre. Megjelenik a szabadidő, mely a motiváció és a diszkrécionális jövedelem mellett a turisztikai kereslet megvalósulásának alapfeltétele. Amennyiben e három tényező közül valamelyik hiányzik, azt látens keresletnek nevezzük.

Az utazás már nem csak a gazdagok kiváltsága; tömegjelenséggé válik, alacsonyabb fizetőképességű rétegek is egyre inkább be tudnak kapcsolódni az utazásba. Megjelennek az utazási okmányok, melynek elsősorban biztonsági okai vannak, de statisztikai megfigyelések is lehetővé válnak általa.

A közlekedés turizmusban betöltött szerepe kettős. Egyrészt a turisztikai kínálat részeként az attrakció megközelíthetőségét biztosítja. Másrészt a közlekedési eszköz önmagában jelent vonzerőt. (*Jandala, 2012.*)

2.2. A HAJÓZÁS TÖRTÉNETE

Történetét tekintve elmondhatjuk, hogy a hajó megjelenése a 18. századra tehető. Az első hajójárat Angliában indult meg Manchester és London között. Az ipari forradalomban szabadalmat jelentett gőzgép, megjelenését a gőzhajó, majd a gőzmozdony megjelenése követte. A 19. század elejétől vált szokássá az előzetes helyfoglalás, az első utas foglalások is ekkor történtek hajóra. Thomas Cook, az utazástörténet nagy újtója szervezett vasúti kirándulása után szervezett hajókirándulásokkal jelent meg a piacon. A hajózás 20. századi történetét árnyékolja be a Titanic 1912-es katasztrófája, melyet az utazás és a közlekedés történet legnagyobb katasztrófájaként tartanak számon, és sokan hozzá hasonlítják a tavalyi Costa Concordia tragédiát is. (*Jandala, 2012.*)

2.3. AZ ÜDÜLŐHAJÓZÁS, MINT TURISZTIKAI TERMÉK

Az üdülőhajózásnak két alapvető formája különül el, az egyik a tengerjáró hajózás, a másik, jelenleg kevésbé jellemző és népszerű forma pedig a folyami üdülőhajózás. A Duna Régió esetében értelemszerűen ez utóbbi formáról beszélhetünk. Ennek a turizmusfajtának jelentős az infrastruktúra igénye, hiszen megfelelő kikötők szükségesek a szállodahajók fogadásához, a világ legnagyobb üdülőhajójának például új kikötőket is kellett építeni. (Jandala, 2012.)

A folyami és tengeri hajók között a legszembetűnőbb különbség a méretük, az akár több, mint 10 emeletes óceánjáró hajókkal szemben a folyami hajók mindössze „csak” 2-3 emeletesek, találkozhatunk egészen kisméretű hajókkal is, de általában a folyami hajók mindössze 68 – 200 fő utassal közlekednek, óceánjáró hajók esetenként több ezer fő együttutaztatására is alkalmasak lehetnek. Ez azonban akár pozitívum is lehet, hiszen a kisebb hajók garantálják a családiasabb hangulatot. Egyes álláspontok szerint a folyami hajózás lényegesen „ember - léptékűbb”, mint az óceáni, vagy tengeri forma, mely inkább a luxus-tömegutazás irányába tart. Kutatások, statisztikák igazolják, hogy a tengeri és óceáni hajós utazók átlag életkora alacsonyabb, mint a folyami utakon résztvevőké. Folyami hajózás esetében nem állnak rendelkezésre részletes statisztikai elemzések, az utazásszervezők elmondásából azonban kiderül, hogy a folyami hajók utasai közép-, vagy a szenior korosztályhoz tartoznak, még aktív dolgozók, vagy már nyugdíjasok, a dunai utasok átlag életkora körül-belül 70 év. A folyami utazások legfőbb célpiaca a jómódú, magasan képzett, az úgynevezett „Baby Boom” generáció tagjai, akik átlag feletti jövedelemmel rendelkeznek. (Mintel, 2010.)

Az óceánjáró hajók fedélzetén számtalan szolgáltatás, szórakozási- és sportolási lehetőség biztosítja a vendégek felhőtlen szórakozását, így a fiatalabb korosztály számára is egyre inkább vonzóvá válnak az ilyen típusú utazások, vannak olyan hajóstársaságok, melyek kimondottan a gyermekes családokra építenek, ilyen például a Disney Cruise Line. A folyami hajók a méretükből fakadóan sem tudnak ilyen széleskörű fedélzeti szolgáltatáspaletta kínálni, de nagyon fontos, hogy az utazásszervezők másképpen is pozicionálják a folyami utakat, hiszen a folyami utak vonzereje nem abban rejlik, hogy mi minden áll rendelkezésünkre a fedélzetén, hanem a páratlan látványban, idegen kultúrák és történelmi helyek megismerésében. Annak ellenére, hogy a folyami utasok inkább az idősebb korosztályt képviselik, aktívabbak és egészségesebbek, mint az utánuk következő generációk, és örömmel vesznek részt aktivitást igénylő programokon is. (Mintel, 2010.) Ugyanakkor mindenképpen megemlítenéd, hogy a folyami hajók fedélzetén nincs orvos, ami nagyon

nagy probléma, hiszen a folyami hajózást leginkább igénybe vevő szegmens már csak a korából és az esetleges klímaváltozásból adódóan is jelentős egészségügyi kockázatnak van kitéve. (*Jandala, 2012.*)

Fedélzeten kívüli programként számos hajótársaság programjában szerepelnek bicikli túrák, illetve Dél-Európa számos kisebb városát gyalogosan árják be, de optimális sétatávolságok mellett hegyi túrákon is szívesen részt vesznek.

Üdülőhajós utazás esetén általában az elszállásolás hajón történik, de ismerünk olyan ellenpéldát is Bécs és Passau között közlekedő dunai hajó esetében, ahol az utazás nem kabinos hajóval történik.

Általában az európai hajóutak 2-18 éjszaka hosszúságúak, áruk 2 – 300 fontnak megfelelő összeg körül mozog naponta, személyenként, de ez függ a szezontól és az aktuális piaci viszonyoktól. Az, hogy mit tartalmaz az ár teljes mértékben társaságfüggő, de általában a csomagárak magukban foglalják a repülőjegy árát (az utasokat csak az illetékek terhelik), a hajóval való közlekedési költségeket, a szállás díját, a fedélzeti szórakozási lehetőségek költségét, illetve a szárazföldi kirándulásokat, valamint az ellátás díját. 2009-ben a válság következtében például óriási árengedményekre kényszerültek az utazásszervezők, hiszen túl sok volt a hajókon a szabad kapacitás, az utazni vágyók száma pedig csökkent, hiszen a válság hatása érződött az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok kiutazásaiban is, amelyek pedig az európai folyami hajóutak legfőbb küldő területeinek számítanak.

A folyami hajóutak nem tartoznak a kimondottan szezonális turisztikai termékek közé, abból adódóan, hogy az a szegmens, mely a folyami hajóutakat preferálja gyakorlatilag egyáltalán nincsen kötve iskolai szünetekhez, szabadsághoz, hiszen általában nyugdíjasok, vagy kötetlen munkarenddel rendelkező szeniorok vesznek részt ilyen típusú utazáson. Ennek kedvez az is, hogy az európai folyók többségén, ahogyan a Dunán is, az időjárás kellemes egészen kora tavasztól késő ősziig, mindössze az áradás kockázata áll fenn. A folyami hajóutak tehát mind a 4 évszakban népszerűek, azonban a legtöbben május és szeptember között hajóznak. Októbertől november végéig egy kevésbé forgalmas időszak következik, míg Advent idején ismét sokakat vonzanak az európai folyami utak, melyeknek legfőbb vonzerejük a német, orsztrák és cseh ünnepi díszbe öltöztetett falvak és városok, illetve hangulatos karácsonyi vásárok. Érdekes tény, hogy ebben az időszakban a fiatalabb korosztály, illetve családostok is szívesen részt vesznek folyami utazásokon. Január elejétől márciusig általában a folyami hajós társaságok nem működnek, egészen a tavaszi szezon kezdetéig, március végéig. (*Mintel, 2010.*)

2.4. ÍGY HAJÓZUNK MI – A MAGYAR LAKOSSÁG ÜDÜLŐHAJÓZÁSI SZOKÁSAINAK VIZSGÁLATA

A magyar lakosság üdülőhajózás iránti keresleti tendenciáiban egy mélyinterjú és egy kérdőív által igyekeztem elmélyülni. Mélyinterjúmat Kovács Eszterrel a Tensi Magyarország Kft. Hajóutak Referatúra vezetőjével készítettem (*ld. 1. melléklet*), melyből egyértelműen kiderül, hogy a hazai lakosság kereslete egyértelműen a tengeri vagy óceánjáró hajók irányába tolódik. Ennek számos oka van, elsődlegesen az, hogy a folyami hajók lényegesen kisebbek, a fedélzeten kevesebb szórakozási lehetőség áll rendelkezésre, így egy passzívabb kikapcsolódási formát tesz lehetővé, ezért is inkább az idősebb korosztály érdeklődik iránta. Sajnos azonban hazánkban ez a szegmens nem él olyan életszínvonalon, mint a folyami hajózás legfőbb küldő országainak számító Egyesült Királyságban, Egyesült Államokban, vagy Németországban. Lényegesen kevesebb diszkrecionális jövedelem áll a rendelkezésükre, melyet többek között akár utazásra is fordíthatnak.

2012-ben történt a Costa Concordia tragédiája, mely igen nagy sajtó visszhangot kapott, sokan a 100 évvel azelőtti Titanic katasztrófához hasonlították. A hazai keresletet azonban ez nem igazán vetette vissza, inkább a társaság irányába torpant meg a kereslet, mint a hajózás irányába, azonban ennek mára már nyom sincsen. Érdekes, hogy a MALÉV csődje sokkal nagyobb kárt okozott, hiszen egy csapásra egyes, addig töretlen népszerűségnek örvendő kikötők elérhetetlenné váltak.

A hajózás töretlen népszerűségnek örvendett a 2008-as gazdasági válság idején, nemhogy csökkent, esetleg stagnált volna a hajó utakon résztvevők száma, hanem a turizmus egyetlen ágazataként növekedést tudott felmutatni interjú alanyaim álláspontja szerint. Ez vélhetően annak tudható be, hogy a magasabban kvalifikált, ebből adódóan magasabb jövedelemmel rendelkezők körében kevésbé volt érezhető a válság hatása, így a válság idején sem kényszerültek lemondani az utazásról, tehát a hajós utak iránti kereslet nem csökkent.

Arra a kérdésemre, hogy kik keresik inkább a tengeri, és kik a folyami hajóutakat azt a választ kaptam, hogy a tengeri hajóutak iránt fél évestől egészen 99 éves korig minden korosztály képviselői érdeklődnek. Beszélgetésünkéből kiderül, hogy minden szegmens számra van ajánlható hajóstársaság, az egyéni igényeknek, illetve anyagi lehetőségeknek megfelelően. A folyami hajóutak jellemzőikből adódóan inkább az idősebb korosztály körében népszerűek, interjú alanyom vélekedése szerint a 60 évnél idősebbek választják a turizmusnak ezt a formáját.

Azt mondhatjuk, hogy ez nagyjából összhangban van a nemzetközi keresleti tendenciákkal, hiszen a MINTEL tanulmánya említést tesz arról, hogy a tengeri/óceáni hajózás iránt érdeklődők átlag életkora mindössze 2010-ben 46 év, 7 évvel kevesebb, mint 8 évvel korábban, 2002-ben, és a folyami hajózás potenciális célpiacaként pedig a jól kvalifikált, magasabb jövedelemmel rendelkező nyugdíjas, vagy még aktív, de rugalmas időbeosztással rendelkező korosztály kerül kiemelésre.

Arra a kérdésemre, hogy melyik a 10 legkeresettebb desztináció a hazai lakosság körében, csak tengeri célterületek kerültek említésre. Megállapítható, hogy első útként inkább a közelebbi úti célokat preferálják, majd később „merészkednek” távolabbra, más kontinensekre is. Ebből rögtön adódik a kérdés, hogy mennyire visszatérők az utasok, amire azt lehet mondani, hogy gyakorlatilag teljes mértékben, hiszen aki egyszer kipróbálja a hajós utazást, az szinte biztos, hogy megkedveli, így visszatérővé válik. Az, hogy a hajóstársasághoz is hű lesz-e a vendég, az sok mindentől függ, hiszen interjú alanyaim elmondása szerint minden hajós társaság egy kicsit más stílust képvisel, a fedélzeten más-más utas összetétellel találkozhatunk, és kérdés, hogy evvel az utas mennyire tud azonosulni. Az azonban bizonyos, hogy a társaságok hűségprogramokkal, hűségkedvezményekkel igyekeznek a vendégeiket a hűségre motiválni, hiszen tudjuk, hogy a vendégeket nem megnyerni, hanem megtartani igazán nehéz.

Szezonálításra utaló kérdésemből kiderül, hogy a folyami hajóutak az utazási iroda gyakorlata szerint leginkább nyáron keresettek, de népszerűek tavaszi, illetve őszi időpontokban is. A tengeri és óceáni utak iránt inkább nyáron mutatkozik nagyobb kereslet, főleg a hosszabbak iránt. Tavasszal és ősszel az iskolai szünet – rövidebb szabadság – idején a rövidebb és közelebbi utak iránt inkább mutatkozik igény, télen pedig a nyári klímájú, távolabbi desztinációk iránti kereslet a jellemző.

A folyami utak már mindössze 2-3 éjszakás hosszúságtól kezdődnek, de átlagosan 5-7 éjszaka hosszúságúak. Tengeri hajóutak esetében minimum 7 éjszakás hajóutak iránt mutatkozik igény a hazai lakosság körében, de ez nagy mértékben desztináció függő, általában a hazánktól távolabb eső célterületeken a hosszabb utak kerülnek előnybe, mivel szeretnének minél többet látni az adott térségből.

Interjúm keretében igyekeztem vizsgálni, hogy a hazai hajós utazók milyen szempontokat tartanak szem előtt egy-egy hajóút megválasztásánál. Tengeri utazások esetében nagyon fontos az indulási kikötő és persze annak megközelíthetősége, illetve az ár, de ugyanennyire hangsúlyosak a kikötési pontok is, illetve a hajók életkora és mérete, interjú alanyaim elmondásából kiderül, hogy sokan kikötik, hogy minimum hány ezer fős legyen

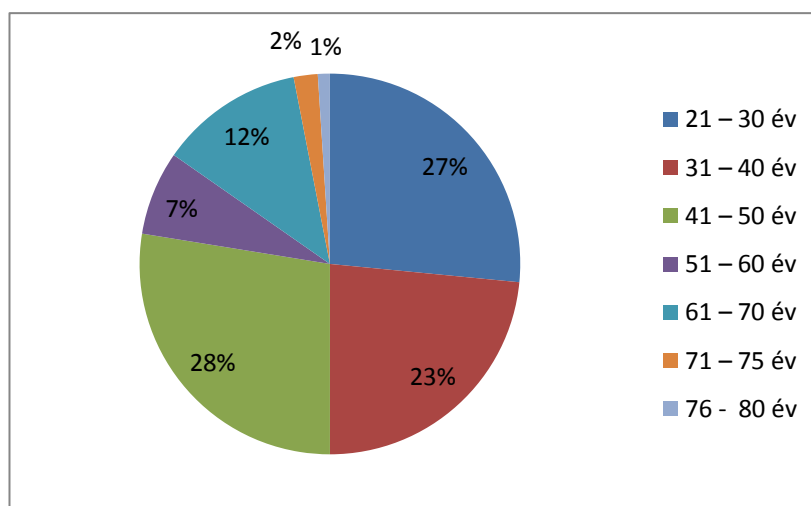
a hajó. Folyami utak esetében elmondható, hogy nagyjából hasonlóak az utazási döntést befolyásoló tényezők, kiegészítve azzal, hogy a hazai folyami utasok számára igencsak fontos, hogy legyen a hajón magyar nyelvű személyzet, vélhetően azért, mert a hazai idősebb korosztály körében nem annyira elterjedt, hogy egy, vagy több idegen nyelven tárgyalóképes nyelvtudással rendelkezzen. Persze a hajós társaságok törzsutas programjai is meghatározóak, hiszen általánosan bevett gyakorlat az, hogy a megszerzett hűségpontok árelőnyre válthatóak.

Arra vonatkozóan, hogy milyen típusú szárazföldi programokat részesítenek előnyben a hazai utasok igen változatos a kép, és nagy mértékben térségfüggő. Az azonban bizonyos, hogy mind a tengeri, mind a folyami utasok érdeklődnek lokális, csak az adott térségre jellemző vonzerők, népi kultúrát, helyi gasztronómiai különlegességeket bemutató programok iránt, így a Duna –menti térségekre vonatkozóan is érdemes ezeket kihangsúlyoznunk. Természetesen népszerűek a városlátogatások, a világörökségi helyszínek felkeresése, illetve a nemzeti parkok meglátogatása is.

2.5. KÉRDŐÍV A MAGYAR LAKOSSÁG HAJÓS UTAZÁSI SZOKÁSAIVAL ÉS DUNAI HAJÓ-UTAK IRÁNTI NYITOTTSÁGÁVAL KAPCSOLATOSAN

Kérdőíves felmérésem (*ld. 2. melléklet*) a magyar lakosság hajós utazási szokásainak vizsgálatára és nem utolsósorban a dunai hajóutakról való vélekedésének megismerésére irányult. Kérdőívemet internetes fórumokban, egy hajós utakra specializálódott utazási iroda közösségi profilján, illetve egy utazási irodában személyesen volt lehetséges kitölteni. A szeptember 15. és november 1. közötti időszakban 102 kitöltés érkezett, ebből 78 on-line 24 pedig papír alapon.

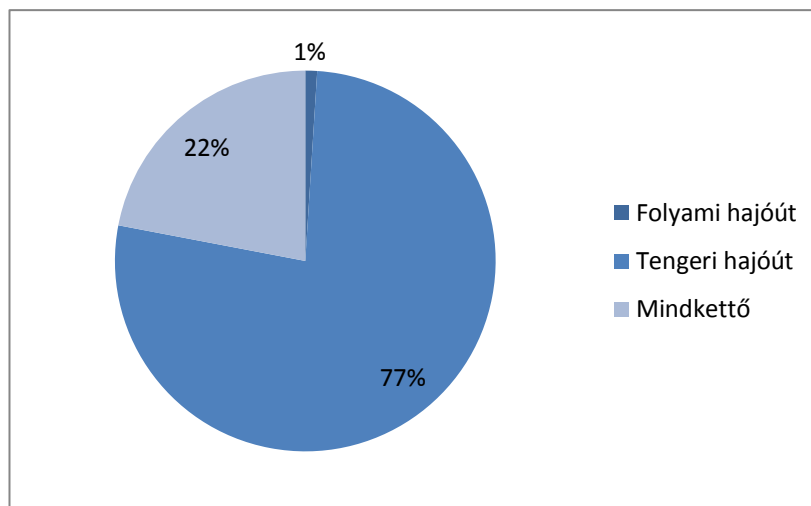
A válaszadók demográfiai profilját tekintve elmondható, hogy túlnyomó többségük, 63 %-uk nő volt, mindösszesen 37 % képviselte az erősebbik nemet. A kérdőívet kitöltők kor szerinti megoszlását az alábbi kördiagramm szemlélteti:



1. ábra A kérdőívet kitöltők kor szerinti megoszlása (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A lehetséges válaszok között szerepelt a 20 évnél fiatalabb és a 80 évnél idősebb kor is, de ezen korosztályok képviselői részéről nem érkezett kitöltés. Megállapítható, hogy a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők által kedvelt turisztikai termék a hajós utazás. A válaszadók 72%-a rendelkezik egyetemi/főiskolai végzettséggel, és 8 általános iskolai, vagy annál alacsonyabb végzettségű egyének nem szerepelnek a mintában. A válaszadók közel a fele, -41%-a- a fővárosban él, fennmaradó részük pedig azonos arányban él kisebb-nagyobb vidéki városokban, illetve kistelepülésen. A legtöbben élettársukkal/házastársukkal utaznak együtt, ezt a családdal történő utazás követi. A válaszadók 68%-a ítéli meg kedvezően saját jövedelmi helyzetét.

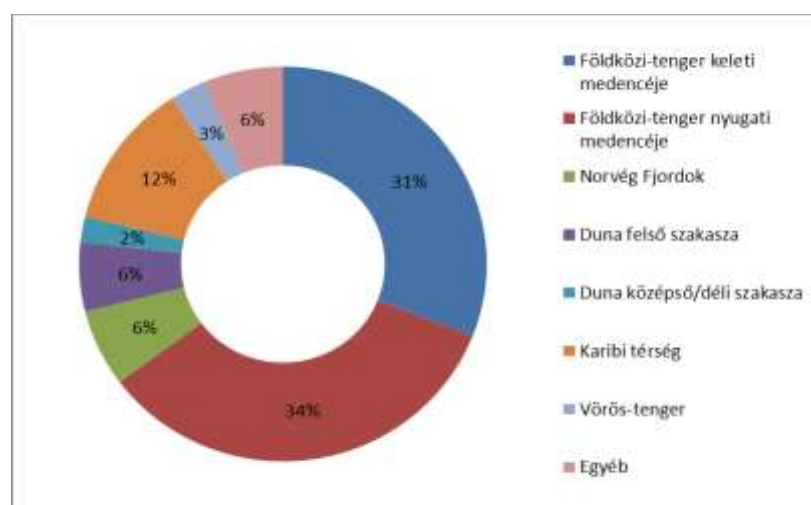
Első hajós utazásokra vonatkozó kérdésem arra irányult, hogy a folyami, vagy a tengeri hajóutakat preferálja a hazai lakosság. Ahogyan az alábbi ábrán látható, egyértelműen a tengeri hajóutak túlsúlya jellemző, ez 77 %-ot tesz ki, a válaszadók 1 %-a preferálja kizárólag a folyami hajóutakat. A hajós turizmus mindkét fajtáját a válaszadók 22 %-a részesíti előnyben.



2. ábra Tengeri- és folyami hajóutak preferenciájának aránya (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A fenti eredmény mögött számos tényező áll, az indoklásban leggyakrabban az ár-érték arány került említésre. A válaszadók álláspontja szerint a tengeri hajóutak kedvezőbb ár-érték aránnyal rendelkeznek, a folyami utak lényegesen drágábbak. Továbbá a fedélzeti szórakozási lehetőségek miatt is inkább a tengeri hajóutakat keresik. Sokan említik meg, hogy a folyami hajóutak lényegesen lassabbak, talán idősebb korukban válna számukra vonzóvá a hajózásnak ez a formája.

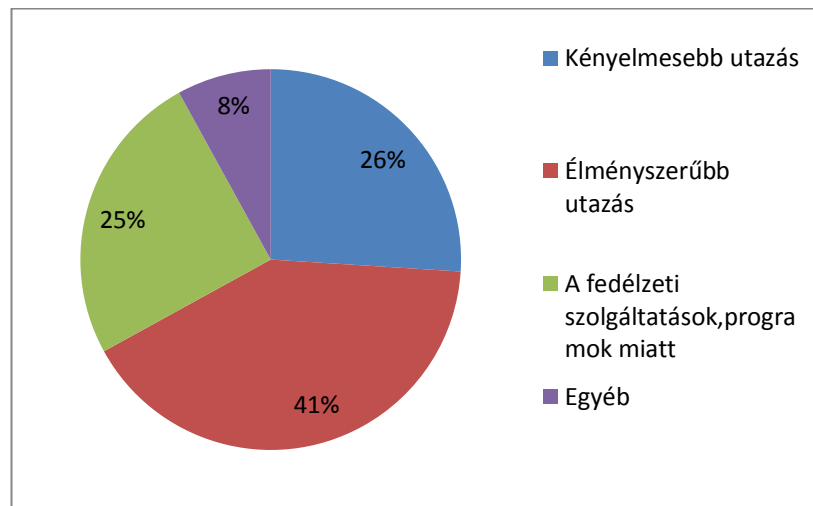
Következő kérdésem arra irányult, hogy mely desztinációkat kereste fel az elmúlt 5 évben történt utazásai során. Ahogyan az alábbi ábrán látható egyértelműen a Földközi-tenger a hazai hajós utazók által leginkább preferált célterület. Nagyjából hasonló arányban keresett a keleti, illetve nyugati medencéje is. Látható, hogy a hazai lakosság keresletében kevésbé jelennek meg a dunai hajóutak.



3. ábra Hazai utazók által az elmúlt 5 évben felkeresett úticélok (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

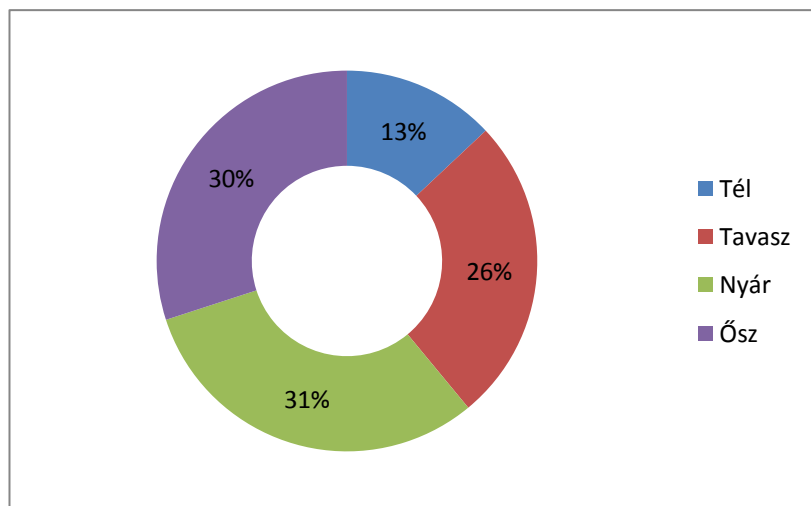
A válaszadók mindössze 8 %-a vett részt dunai hajóúton az elmúlt 5 évben, és láthatóan inkább a dunai hajóutak közül a felső szakasz volt a népszerűbb, a Duna középső és alsó szakasza mindössze 2%-ot tesz ki a hazai lakosság keresletéből.

Következő kérdésem arra utalt, hogy miért inkább a hajós utak mellett döntenek az egyéb, például busszal történő utazás helyett. Ahogyan az alábbi ábrán látható, egyértelműen az élményszerűbb utazás miatt (41 %) döntenek a hajós utak mellett, ettől lényegesen elmarad, az, hogy kényelmesebb az utazásnak ez a formája, ez 26 % -ot tesz ki, szinte ugyanekkora arányban jelölték (25%), hogy a fedélzeti programok, szolgáltatások miatt választják a hajós utazásokat.



4. ábra Hajóutak iránti érdeklődés oka az egyéb közlekedési eszközzel szemben (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

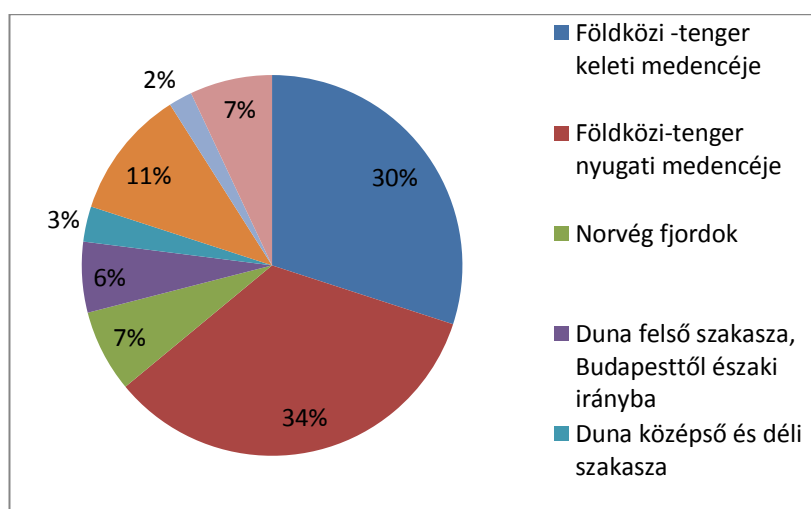
Kérdőívemben kitértem arra, hogy mely szezonban preferálják a hajós utazásokat. Ahogyan az alábbi diagramm szemlélteti, a nyári utazások egy minimális túlsúlyban vannak az egyéb évszakokhoz képest, de sem az őszi, sem a tavaszi időszak nem marad el nagy mértékben a nyártól.



5. ábra Hajós utazásra kedvelt évszakok (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A válaszadók 70%-a vett részt eddigi élete során hajós utazáson, és mindössze csak 30 % -ot tett ki az, aki mindössze egy alkalommal. A kérdőívet kitöltők az elmúlt 5 évben általában 1-nél többször hajóztak. Arra vonatkozóan, hogy tervezik-e, hogy az elkövetkezendő 5 évben újra hajóútra indulnak 97%-uk igennel válaszolt, 3% -ot tett ki aki bizonytalan. Nem volt olyan válaszadó, aki egyértelmű nemmel válaszolt volna. Ez is azt támasztja alá, hogy aki megkedveli a hajózást, az nagy valószínűséggel visszatérő vendéggé válik.

Következő kérdésem arra vonatkozott, hogy mely desztináció(kat) tervezik felkeresni az elkövetkezendő 5 évben.



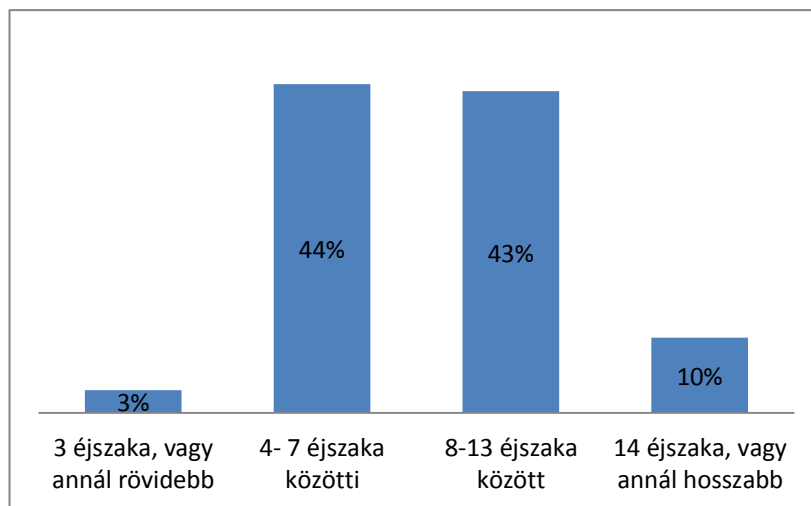
6. ábra A hazai hajós utazók által az elkövetkezendő 5 évben felkeresni tervezett desztinációk megoszlása (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A fenti ábrán látható, hogy a hazai lakosság keresletében leghangsúlyosabban a Földközi-tenger nyugati medencéje, a Norvég Fjordok és a Karibi térség szerepel azonos

arányban, ettől valamivel elmarad a Földközi-tenger keleti medencéje és a Vörös-tengeri hajóutak iránti érdeklődés. A megkérdezettek mindössze 9%-a tervezi, hogy dunai hajóúton vesz részt. A jövőbeni tervekre vonatkozóan az eddigi trendeknek megfelelően a Duna felső szakasza iránt várhatóan nagyobb lesz a kereslet a hazai utazók részéről.

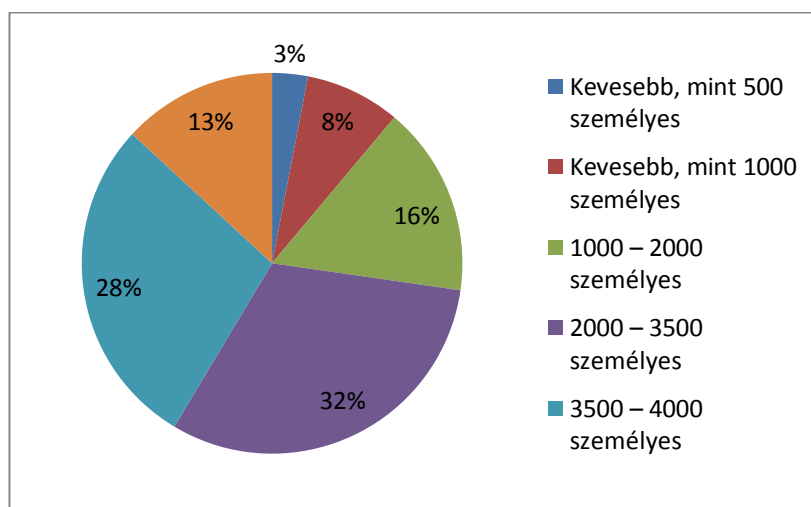
Következő kérdéseim arra irányultak, hogy milyen mértékben ösztönözték a felsorolt tényezők (*ld. 3. melléklet*) kérdőív kitöltőjét abban, hogy hajós üdülésen vegyen részt. Megállapíthatjuk, hogy a válaszadók többségének (38%) egyáltalán nem fontos az, hogy a hajós utazások a magasabb presztízsű turizmusfajták közé tartoznak. Mindössze 19%-uk válaszolta azt, hogy számára fontos, hogy kedvezőbb a társadalmi megítélése ezeknek az utaknak. A válaszadók nagyjából azonos arányban jelölték a lehetséges öt válaszlehetőséget azzal kapcsolatban, hogy valamely hajóútjuk gyermekkori álmuk megvalósítása volt-e. Egyértelmű viszont az a tény, hogy döntő többségüket (82%) jelentősen befolyásolja az, hogy számos desztinációt kereshet fel a kikötések alkalmával. A válaszadók 94%-át motiválja a hajós utazáson való részvételben a jobb ár-érték arány, a válaszadók mindössze 6%-a hagyja figyelmen kívül ezt a tényezőt. A hajós turizmusban résztvevők 89%-át eltérő mértékben ugyan, de befolyásolják a speciális ajánlatok utazási döntésükben, a fennmaradó 11% számára egyáltalán nem, vagy csak kevésbé fontos ez a tényező. A hajóutak köztudottan a luxus utazások közé sorolandóak, ez a tény a válaszadók 87% -át ösztönzi a hajós utazáson való részvételre, a maradék 13% utazási döntésében egészen kis mértékben, vagy egyáltalán nem játszik szerepet ez a tény. A kérdőívet kitöltők egyöntetű véleménye szerint a hajós utazások minőségi szórakozást, kikapcsolódást jelentenek. A válaszadók 97%-át motiválja bár eltérő mértékben ez a tény. A válaszadók 96%-a tartja fontosnak a hajón lévő szolgáltatásokat, csak egészen kis számú, mindössze a válaszadók 4%-át nem befolyásolja ez utazási döntésében. A változatos, fedélzeten kívüli fakultatív programokat a válaszadók 84%-a tartja fontosnak, mindössze a válaszadók 16% -át egyáltalán nem, vagy csak kis mértékben tartja fontosnak a fakultatív programkínálatot.

A következő kérdés keretében arra adtak választ a megkérdezettek, hogy milyen hosszúságú hajóutakat preferálnak. Az alábbi ábrán jól látható, hogy azonos arányban kerestek a 4-7 éjszakás, illetve a 8-13 éjszakás hajóutakat. A 3 éjszakánál rövidebb és a 14 éjszakánál hosszabb hajóutak lényegesen kevésbé kerestek.



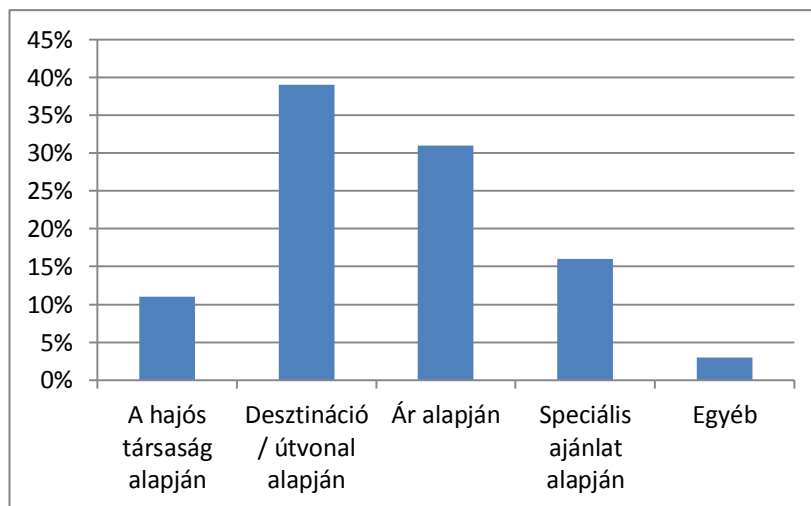
7. ábra Hazai utazók által preferált hosszúságú hajóutak (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

Az üdülőhajók méretüket tekintve is igencsak eltérő képet mutatnak, ahogyan az alábbi ábrán látható a hazai lakosság által nagyjából azonos arányban kedveltek a 2000-3500 személyes (32%) és a 3500-4000 személyes hajók (28%). Az ettől kisebb, illetve nagyobb hajók lényegesen kevésbé preferáltak a hazai utazók által.



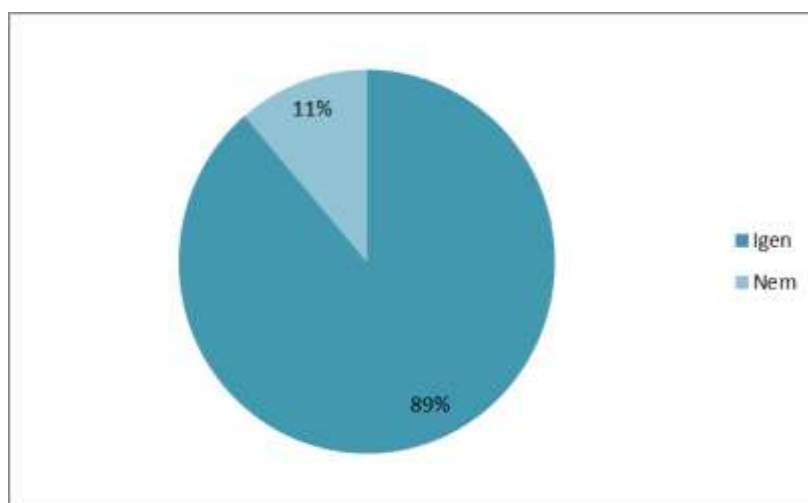
8. ábra Hazai hajós utazók hajóméretre vonatkozó preferenciája (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

Következő kérdésem arra vonatkozott, hogy mi alapján döntenek a hazai utazók egy-egy hajóút alapján.



9. ábra A hazai hajós utazók egy-egy utazás döntést befolyásoló tényezői (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

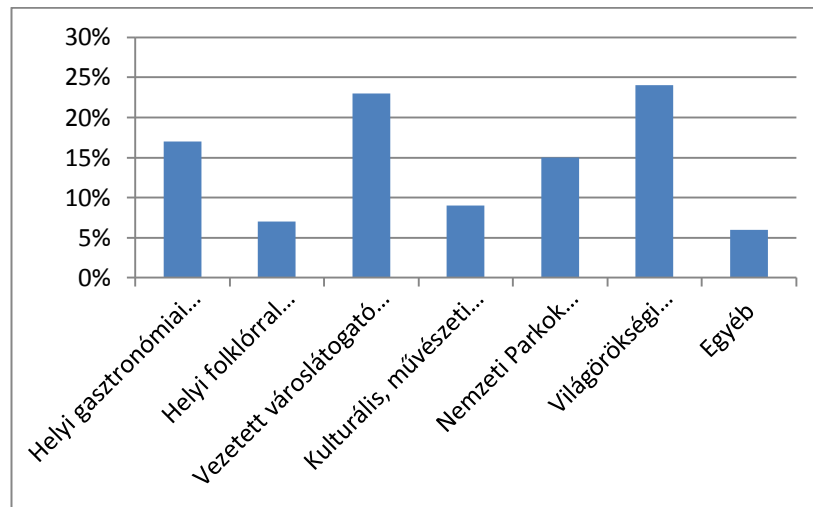
A fenti ábra jól mutatja, hogy a hazai utazók leginkább desztináció/útvonal alapján hozzák meg utazási döntésükben, csak ezt követi az ár, mint döntési szempont, harmadik legfontosabb döntést befolyásoló tényező a pedig valamilyen speciális ajánlat. Érdekes tény, hogy a hajóstársaság, mint befolyásoló tényező csak viszonylag kis számú utasnál jelenik meg, annál is inkább, mert a legtöbb társaság hűségprogramokkal/kedvezményekkel igyekszik arra motiválni az utasokat, hogy rendszeresen ugyanavval a vállalkozással utazzanak.



10. ábra Fedélzeten kívüli programokon való részvétel (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A válaszadók túlnyomó többsége, 89%-a mondja azt, hogy utazásai során mindenképpen részt vesz a hajóstársaságok által kínált fakultatív kirándulásokon, mindössze 11% válaszolt nemmel. Ezt a tendenciát támasztják alá a mélyinterjúban elhangzottak is. Azok, akik nemmel válaszoltak erre a kérdésre, azok sem feltétlenül maradnak a hajón, jellemzően, mivel drágának találják a hajós társaságok által kínált programokat, maguk szervezik

szárazföldi programjaikat. Az alábbi diagramm szemlélteti, milyen típusú fakultatív programok, milyen mértékben kedveltek a válaszadók körében.

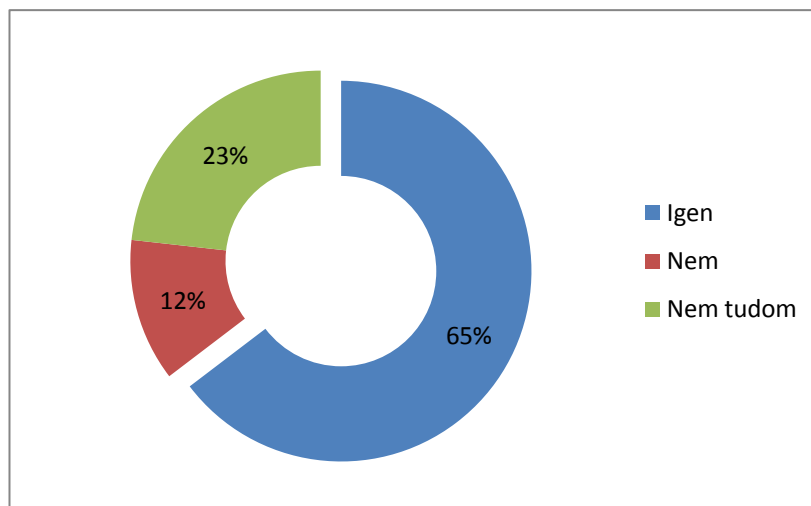


11. ábra Hazai utazók által preferált fakultatív kirándulás típusok (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

Látható, hogy a keresletben a leghangsúlyosabban a városlátogató programok, illetve a világörökségi helyszínek jelennek meg. Kevéssel ugyan, de kisebb kereslet mutatkozik a nemzeti parki látogatások, illetve a helyi gasztronómiai különbségek iránt. A helyi folklórral, illetve kulturális, művészeti eseményeken való részvétel kevésbé vonzza a hajóútra indulókat.

A válaszadók túlnyomó többsége, 60%-a a fakultatív programok megválasztásánál fontosnak tartja az egyedi, csak az adott desztinációra jellemző helyek felkeresését. Elenyésző mértékben tartják csak fontosnak az attrakciók akadálymentesítettségét, és kisebb csoportokban történő megtekintését, illetve az egyéb szempontokat.

Kérdőívem második felében azt vizsgáltam, hogy a hazai utazók mennyire nyitottak az Duna déli szakaszán való hajózás iránt.



12. ábra Hazai lakosság al-dunai hajóutak iránti nyitottsága (Forrás: Saját kutatás, Saját szerk.)

A fenti ábrán jól látható, hogy a válaszadók több, mint 60%-a nyitott az al-dunai hajózás iránt, 23%-uk pedig, bizonytalan, de nem zárkózik el a dunai hajózástól. Az igen-nel válaszolók közül legtöbben, motiváló tényezőként azt említik meg, hogy általuk ismeretlen térségről van szó, továbbá sokakat ösztönöz a térségbe látogatásra a gazdag történelmi örökség és a történelmi kötődés, de jelentős a kulturális, illetve természeti örökség megismerése iránti igény is.

Arra vonatkozóan, hogy mit tartanak fontosnak egy-egy dunai hajóút összeállításánál, gyakorlatilag hasonló arányban jelenik meg a világörökségi helyszínek és híres történelmi helyszínek, természeti értékek, valamint a folyó menti városok megtekintése. A válaszadók egyértelműen úgy gondolják, hogy a hajónak mindenképpen szálláshelyként is funkcionálnia kell, bár emögött az a tény is meghúzódhat, hogy napjainkban a nem kabinos üdülőhajók még kevésbé ismertek.

Kérdőívem keretében kitértem arra is, hogy milyen módon foglalják le utazásaikat, a hazai utazók, egyértelműen az utazási irodában (39%) személyesen foglalják le hajóútjaikat, ettől némiképp elmarad az on-line foglalások (31%) aránya. A fennmaradó 30% nagyjából hasonló arányban oszlik meg a többi foglalási mód között. Ez alapján megállapítható, hogy a közvetítő szektor hangsúlyos szerepet tölt be a hajós kiutaztatásban, kevésbé érvényesül az a trend, hogy az utasok maguk interneten közvetlenül az egyes szolgáltatóknál maguk foglalják le az igénybe venni kívánt szolgáltatásokat.

3. A DUNA, MINT EURÓPA KÉK ORSZÁGÚTJA

3.1. A DUNA ÉS A DUNA MENTI ÖRÖKSÉG

A Duna Európa legjelentősebb folyója 2857 km hosszúságú, melyből 2488 km hajózható, a Fekete Erdőből ered, és a Duna Deltán keresztül a Fekete – tengerbe ömlik, 10 országot kapcsol össze, melyek Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Bulgária, Románia Moldova, valamint Ukrajna. A folyó összekötő szerepe vitathatatlan, hiszen nyugatról keletre folyik, így összekapcsolja Nyugat- Európát Dél – Kelet Európával, fontos élet és fejlesztési tengelyt jelent. (<http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/about-the-danube.14.html>)

A Duna-menti térség vonzó természeti és kulturális adottságokkal rendelkezik. A folyó partján változatos tájak terülnek el, hegyek, kanyonok síkságok váltják egymást, számos területet ebből védetté nyilvánításra is került. A természeti értékek mellett a folyó menti térség gazdag kulturális örökséggel is rendelkezik. Számos híres személy élt vagy alkotott egykoron a Duna-menti városokban, illetve különféle művészeti ágak jeles képviselőjét ihlette meg a folyó. A Duna-menti tájak és műemlékek igen jelentős különböző szintű védelem alatt áll. A folyó mentén több, mint 20 nemzeti park található, de számos, különböző korokból származó épület, utca és műemlék képezi részét a folyam menti épített örökségnek. Néhány közülük a világörökség részévé nyilvánításra is került:

- Németország: Regensburg óvárosa
- Ausztria: Wachau kultúrtáj, Bécs történelmi óvárosa
- Magyarország: Budapest - a Duna-partok, a Budai Várnegyed és az Andrássy út
- Szerbia: Gamizgrad-Romulina
- Románia: Duna-Delta
- Bulgária: Srebarna természetvédelmi terület

A fentiekén kívül számos egyéb Duna-menti helyszín – köztük hazaiak is - szerepel a világörökség várományosi listán, melyek esetében már elkezdődött a világörökség részévé nyilvánítás folyamata. (<http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/geography.15.html>, <http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/heritage.16.html>)

A folyó menti térségek igen gazdag ókori római örökséggel is rendelkeznek, ez jelenti alapot a dunai limes Közép-európai szakaszának UNESCO világörökségi nevezéséhez, mely a Római Birodalom egyik határához kapcsolódó örökségeket foglalja magában több európai országon átívelve. Köztudott tény, hogy jelentős megalapozottság, és előkészítő munka szükségeltetik a világörökség részévé váláshoz, mely a limes kapcsán 2008-ban kezdődött meg Magyarország, Németország, Ausztria, Szlovákia és Lengyelország részvételével. Hazánk részéről, ahogyan az osztrák és szlovák projektpartnerek részéről az egyik legfontosabb feladat a Magyarországra eső ókori katonai út útvonalának és annak környezetében fekvő katonai emlékek: hadi táborok, a Duna jobb- és bal partján fekvő erődítmények, őrtornyok feltérképezése volt. A hazai limes-szakasz 2009-ben került fel a világörökség várományosi helyszínek listájára. A németországi limes szakasz már szerepel a világörökségi listán, így Németország illetékesei többnyire tapasztalatcserével, tudástranszferrel járulnak hozzá a projekt sikeres megvalósításához. Talán meglepő lehet Lengyelország részvétele a projektben, hiszen nem rendelkezik limes szakasszal, de lengyel szakemberek végeztek számos kutatást a bulgáriai szakaszon, így Németországhoz hasonlóan tudásmegosztással járul hozzá a projekt végrehajtásához. (http://www.danube-limes.eu/a_vilagoroksegről)

A projekt teljes költségvetése 1.954.000 €, melyhez az Európai Regionális Fejlesztési Alap 1.596.933,92 € támogatást nyújt. A Duna menti limes és az ehhez kapcsolódó fejlesztések az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának is kiemelt támogatását élvezik. (<http://www.danube-limes.eu/projekt>)

Kérdés azonban, hogy az ókori római örökség hogyan kapcsolható be a lehető leghatékonyabban hazánk turizmusába? Hogyan fejleszthető e vonzerőből fenntartható versenyképes turisztikai termék? Ezekre a kérdésekre elengedhetetlen a releváns válaszokat megtalálni, hiszen a magyar turizmus szempontjából kulcskérdés a Duna turisztikai hasznosítása.

Hazánk részéről többek között a 2010-ben alakult Magyar Limes Szövetség vállalt szerepet a római örökség turisztikai hasznosításának elősegítésében. Ennek érdekében 2011-ben csatlakozott az angol – holland – osztrák - magyar, illetve Európai Unió társfinanszírozású, „Developing the Frontiers of the Roman Empire as a Transnational European Sustainable Tourism Product” megnevezésű nemzetközi együttműködéshez. A 2013 januárjában lezárult projekt középpontjában a római limes maradványain fenntartható idegenforgalmi vonzerő fejlesztés állt. Egyértelmű, hogy szükséges e fontos örökségünket gazdaságilag hasznosítani, oly módon, hogy a vonzerőből versenyképes turisztikai termékek ke-

rüljenek kialakításra figyelembe véve a turisztikai trendeket, melyek mind a turisztikai keresletre, mind pedig a kínálatra jelentős hatást gyakorolnak. A Turisztikai Világszervezet előrejelzéseivel összhangban egyre több új turisztikai fogadó térség jelenik meg a világ-szintű versenyben jellemzően Ázsiában, illetve a Csendes-óceáni térségben, komoly versenytársat jelentve Európának. A keresleti oldal is átalakulni látszik, többek között megjelenik az évi többszöri, ámde rövidebb utazás. Továbbá napjaink globalizálódó világában egyre inkább előtérbe kerülnek azok az egyedi attrakciók, melyek csak az adott térségre jellemzőek, továbbá igény mutatkozik az egyes attrakciók élményszerű bemutatására is, mely következtében napjaink turistái részesei lehetnek az élménynek, nem mindössze passzív szemlélődő. Jelenleg a limes leginkább kiépített szakasza Komárom-Esztergom megyében, illetve Pest megyében található, de a Duna alsóbb szakaszai mentén is találkozhattunk jelentős attrakciókkal. A legjelentősebb jövőbeli vonzerők közé tartozik Komárom és Szöny térsége, ahol az erődítmények mellett ókori villák is feltárássra kerültek. Továbbá az Esztergom és Visegrád között is szinte egymást érik a rómaiak erődjei, Dunakeszin pedig egy kikötőerőd került feltárássra. Fővárosunk esetében pedig Óbuda büszkélkedhet a legjelentősebb ókori római örökséggel, gondoljunk csak Aquincumra, illetve a Hajógyári-szigeten feltárt Hadrianus Palotára, mely remélhetőleg turisztikai attrakcióként kerül hasznosításra. Várhatóan ezek lesznek azok az attrakciók, melyek a világörökségi listára való felkerülés után leghamarabb jelentős érdeklődésnek örvendhetnek. Mivel Duna-menti térségekről van szó, ezért mindenekelőtt vizsgálni kell azt, hogy hogyan kapcsolható be e jelentős vonzerő a dunai üdülőhajózás prosperáló piacára, persze egyéb turisztikai termékeknek tekintetében is számtalan lehetőséget rejt magában az ókori örökség hasznosítása. Ugyan jelenleg kevésbé kiépített formában, de a Duna alsóbb, Budapesttől délre eső szakaszai is igen ígéretesnek látszó az ókori limes részét képező attrakciókkal büszkélkedhetnek. Ez esetben Dunakörmödöt, illetve Dunaújvárost kell megemlíteni. Előbbi helyen egy egykori katonai tábor, illetve erőd, míg utóbbi esetében egy megerősített római város nyomai kerültek feltárássra. Nem szabad azonban arról megfeledkezni, hogy az előbb felsorolt vonzerőkhöz mindenképpen szükséges a megfelelő infrastruktúrát társítani, mely tekintetben hiányosságok tapasztalhatóak. (Jandala – Sándor, 2013.)

3.2. A DUNA MENTI TÉRSÉG, MINT AZ EURÓPAI UNIÓ MAKORÉGIÓJA

Az Európai Unió jelenleg két makrorégióval rendelkezik, az egyik a Balti – tenger menti a másik pedig a Duna menti térséget foglalja magában. Először is szükséges meghatározni, hogy mit is takar az a fogalom, hogy „makrorégió”. Erre azonban nincs egységes definí-

ció, így az Európai Unió a Balti –tenger menti térségre készülő stratégia felállításakor definiálta a fogalmat, miszerint makrorégió alatt:

„olyan területi egységeket értünk, amely különböző országok azon régióit öleli fel, melyek közös kohéziós jellemzőkkel bírnak, valamint egymáshoz fűződő sajátos politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatokkal rendelkeznek”.

(<http://www.terport.hu/europai-unio/makroregiok>)

A makroregionális együttműködés alapvető ismérvei közé tartozik, hogy konkrét tevékenységet végeznek, közös projekteket valósítanak meg. Stratégiáik megvalósítása a létező Uniók politikai és jogszabályi környezetben történik, elfogadva a „három nem elvét”, Ennek értelmében a stratégia megvalósítása **nem** igényel külön Uniók pénzügyi forrásokat, így a jelenlegiek átgondoltabb felhasználását követeli meg, valamint **nem** kell új jogszabályokat létesíteni, vagy a már meglévőket módosítani, továbbá **nem** lehetséges új szervezeteket, intézményeket sem létrehozni, a jelenlegiek hatékonyabb kihasználása szükségeltetik. A makroregionális együttműködések célja a széleskörű versenyképesség megvalósítása, továbbá az Európai Uniók Alapok hatékony felhasználása, együttműködés az Unió intézményeivel, többek között az Európai Bankkal, illetve közös munkamódszerek kialakítása, klaszteresedési folyamatok elősegítése. (<http://www.terport.hu/europai-unio/makroregiok>)

3.3. AZ EURÓPAI UNIÓ DUNA RÉGIÓ STRATÉGIÁJA

A Balti tenger menti térség fejlesztését megcélzó dokumentumot követően a Duna menti térségre vonatkozóan 2009. júniusában kérte fel az Európa Tanács az Európai Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a Duna Régió Stratégiájára, mely 2010. decemberében meg is történt, elfogadására pedig 2011-ben, Magyarország soros elnöksége idején került sor. A stratégia megalkotásában 14 ország vett részt, melyből 8 az Európai Unió tagja (Ausztria, Bulgária, Csehország, Németország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia), 6 (Horvátország, Montenegró, Moldova, Bosznia – Hercegovina és Ukrajna) pedig közösségen kívüli állam. Központi célként került kitűzésre az érintett térségek fenntartható fejlesztése, természeti és kulturális értékeinek védelme. A Duna Régió Stratégia döntő jelentőségű, hiszen a benne foglaltak megvalósulásával Közép – Európa versenyképessége növekedésnek indulhat, támogatásra kerülnek határokon átívelő projektek, melyek a térség gazdasági felemelkedéséhez, ennek következtében a növekvő foglalkoztatottsághoz, munka-

helyteremtéshez járulnak hozzá. Nem csupán politikai elköteleződést jelent a Duna Régió Stratégia, hanem konkrét együttműködésben megvalósuló projektek által valósul meg. A meghatározó szemléletforma a "bottom up" – azaz az alulról felfelé történő építkezés. Számos olyan kérdés van, melyben világossá vált, hogy Közép – Európa országai egymásra vannak utalva. Az együttműködés elkerülhetetlen többek között árvízvédelem, energiaellátás, közlekedés kérdésköreiben, de számos egyéb területen nagy jelentőséggel bír. (<http://dunaregiostrategia.kormany.hu/>)

A Stratégia 4 pillérre és 12 prioritási területre épül fel, az egyes prioritási területek igencsak széles kört ölelnek fel. Az EDRS végrehajtásában Magyarország Csehországgal közösen látja el a fenntartható energia kiemelt terület koordinációját, továbbá Szlovákiával a „Vízminőség védelme és megőrzése” elnevezésű cselekvési területen működik együtt. Ugyanakkor hazánk Romániával pedig a „Természeti katasztrófák kezelése” terület koordinációját vállalta magára. A kultúra és idegenforgalom prioritási területért Bulgária és Románia vállalt felelősséget. (<http://dunaregiostrategia.kormany.hu/prioritasi-teruletek>)

3.4. MILYEN HELYET FOGLAL EL A TURIZMUS AZ EDRS-BEN?

A Stratégia négy pillére közül az első „*A Duna Régió összekapcsolása a többi régióval*”, ez alá tartozik a „*A kultúra és az idegenforgalom, valamint az emberek egymással való kapcsolatteremtésének előmozdítása*” prioritási terület, mely közvetlenül a turizmushoz kapcsolódik. E prioritás tesz említést a régióban a kulturális örökség megőrzésének fontosságáról, melynek fontos mérföldkövét jelenti a Ljubljana Nyilatkozat elfogadása. E nyilatkozat ismeri el az örökségben rejlő társadalmi- és nem utolsósorban gazdasági lehetőségeket. A kulturális örökséghez pedig kapcsolódik az idegenforgalom, mely a régió életében egyre hangsúlyosabb szerephez jut. A fenntarthatóságot, mint általános kritériumot a régió idegenforgalmának fejlesztésekor is szem előtt kell tartani. (<http://dunaregiostrategia.kormany.hu/prioritasi-teruletek>)

A Duna Régió igen kedvező idegenforgalmi adottságokkal rendelkezik, a Duna vízgyűjtője, mely a világ legnemzetközibb vízgyűjtője, mely térségében számtalan természeti és kulturális turisztikai vonzerő egyaránt megtalálható található. A Duna menti térségben vannak már fejlett, közkezdvelt idegenforgalmi célpontok, mint például az ausztriai Wachau, de vannak olyan desztinációk, mint például a Vaskapu, a Duna Delta, illetve a Kárpátok, melyek még csak napjainkban indulnak fejlődésnek. Számos „Fellépés” és azon belül konkrét projektek hivatottak a Duna Régióban rejlő turisztikai lehetőségeket kiaknázni. (<http://dunaregiostrategia.kormany.hu/pa-3-a-kultura-es-az-idegenforgalom>)

3.5. A DANUBE COMPETENCE CENTER

2010-ben alakult meg a Danube Competence Center (DCC), mely mind az állami, mind a versenyszféra szereplőit is tömöríti. A nemzetközi nonprofit szervezet fő célkitűzése a fenntartható turizmus fejlesztése a Duna Régióban, továbbá a Duna-menti térség sokszínű természeti és kulturális adottságainak megóvása. Az együttműködés által növelni kívánják a Duna menti térség, mint desztináció ismertségét, továbbá cél a Duna Régió, mint márka megalapozása, mindezt jógyakorlatok, kutatási eredmények megosztásával, és nem utolsósorban közös marketing munkával és promóciós támogatással.

Magyarország 2013. februárjában a berlini ITB keretében csatlakozott a DanubeCompetence Center (Duna Kompetencia Központ) tevékenységéhez, ettől fogva hazánkat a nemzeti turisztikai marketing szervezet, a Magyar Turizmus Zrt képviseli az együttműködésben. A közös munka első mérföldköveként Magyarország is részt vett az ITB alkalmával zajló Discover the Danube kampányban, melynek fő célja volt, hogy ráirányítsa a figyelmet nyolc Duna menti ország folyó menti attrakcióira. Hazánk bemutatkozásában Győr, Esztergom, a Dunakanyar, Visegrád, Budapest, Szekszárd, valamint a Gemenci tájak szerepeltek. (<http://turizmus.com/fokusz/az-mt-zrt-csatlakozott-a-duna-regio-turisztikai-egyuttmukodesi-platformjahoz-1114262>)

3.6. DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT A DUNA-MENTÉN – MÉLYINTERJÚ ARANYOSSY MIHÁLYAL A MAGYAR TURIZMUS ZRT. KÜLKÉPVISELETI IRODÁJÁNAK A VEZETŐJÉVEL

Arannyossy Mihály, a Magyar Turizmus Zrt. Külképviseleti Irodájának vezetőjével folytatott beszélgetésben (*ld. 4. melléklet*) a Danube Competence Center létrejöttének előzményeiben, működési gyakorlatában sikerült elmélyednem. Továbbá kitértünk arra is, hogy mely országok tekinthetők sikeresnek a Duna turisztikai hasznosításában, illetve hazánk mit vár el a szervezethez való csatlakozástól, és végül, de nem utolsósorban melyek azok a vonzerők, amelyeket bekapcsolhatunk a folyó menti turizmus vérkeringésébe.

Beszélgetésünkéből kiderült, hogy a Danube Competence Center 2010-es létrejötte nem előzmény nélküli, hiszen korábban számos hasonló céllal létrejövő szervezet tevékenykedett a Duna menti térségek turizmusáért, azonban ezek a szervezetek egyre inkább kiüresedtek. A jelenlegi szervezet létrejöttéért Németország és Szerbia érdekeltjei tettek a legtöbbet, ezekből az országokból van a legtöbb tagja is, de mára már azt mondhatjuk, hogy mind a 10 Duna-menti ország képviselteti magát, legfőbb célja a Duna menti térség

és turizmus fenntartható fejlesztése. Láthatjuk, hogy a Danube Competence Center nem más, mint egy határon átnyúló desztináció menedzsment szervezet, melynek tagjai tagdíjat fizetnek, ám ez a tagdíj valójában csak a 4-5 embert foglalkoztató munkaszervezet fenntartására elegendő mindössze. A Danube Competence Center projekt alapú szervezet, bármifajta szakmai munkára akkor nyílik lehetőség, ha van olyan pályázat, amelyet a szervezet elnyer. Az pedig, hogy konkrétan milyen tevékenységre nyílik lehetőség szintén a pályázatoktól függ. Láthatjuk, hogy a szervezetnek az éves tagdíjon felül nincs biztos bevétele, ez semmiképpen nem szerencsés, hiszen ha nincs éppen megfelelő pályázati kiírás, akkor gyakorlatilag semmi nem történik. Talán szerencsés megoldás volna, ha a Duna menti turizmusban érdekelt országok egy valamikkora összegű támogatással hozzájárulnának a DCC működéséhez, mely minden bizonnyal megtérülne, hiszen a Duna és a Duna-menti térség egyre népszerűbb desztináció, és ahogyan beszélgetésünk által megerősítést nyert a dunai hajós turizmus is a reneszánszát éli.

Magyarország az idén csatlakozott az együttműködéshez a Magyar Turizmus Zrt. által, felismerve a Duna menti turizmusban rejlő lehetőségeket. Az evvel járó kötelezettség a tagdíj megfizetése, az ezzel kapcsolatos jog és lehetőség pedig a közös projektekben való részvétel. Az első közös aktivitás a 2013-as berlini ITB keretében a Duna menti desztináció játékos, kötetlen formában való népszerűsítése volt, de Budapesten zajlott 2013. Szeptemberében az a konferencia, mely keretében értékelték a szervezet eddigi működését, és nyilatkozatot fogalmaztak meg a szervezet tagjai a fenntartható turizmusfejlesztés iránti elkötelezettségükkel kapcsolatban, melyet hazánk is teljes mértékben magáénak vall. Továbbá pályázatírási képzések is elérhetővé váltak, melynek Belgrádban kerülnek megrendezésre, és a 2014-es ITB alkalmával is hasonló módon mutatkoznak be a Duna menti országok, melyben Magyarország ismét részt kíván venni.

Beszélgetésünk keretében kitértünk a dunai hajós turizmus lehetőségeire, és melyek azok a hazai vonzerők, amelyek ma még nincsenek megfelelően kihasználva, de lehetne rájuk építeni, hiszen a dunai hajós turizmus virágzik. Egyértelművé vált, hogy ez esetben külön kell választani Budapestet, valamint, a fővárostól északra, illetve a fővárostól délre eső területeket. A hajós társaságok szigorú szttenderdek alapján dolgoznak, 40 percnyi transzfer időhöz minimálisan 120 percnyi élményidő az elvart, így könnyen kiderül, mely attrakciók azok, amelyekre jelenleg nincs fakultatív program alapozva, annak ellenére, hogy a folyó közelében találhatóak. Ami bizonyos, hogy komoly vonzerőt képvisel hazánk bor-, pálinka- és gasztronómiai kultúrája, történelmi öröksége. Ez esetben felvetődik a kérdés, hogy vajon kinek lenne a feladata ezekre a vonzerőkre turisztikai terméket

építeni, és természetesen nem utolsó sorban aktívan közreműködni a turizmusbarát infrastruktúra fejlesztésben, valamint meggyőzni a hajóstársaságokat arról, hogy az illető térség programja idővel felkerülhessen a szárazföldi programok közé. Feltehetően ezt a feladatot jól működő helyi és térségi TDM szervezeteknek kellene felvállalni ahhoz, hogy térségük sikeresebbé válhasson a turizmus piacán. Beszélgetésünkéből kiderült, hogy a Dunában rejlő turisztikai lehetőségek kihasználásában egyértelműen az osztrákok és a németek járnak élen, ahhoz, hogy hazánk is fezárkózhasson mindenképpen magas szintű infrastruktúra fejlesztésre van szükség, amelyre érdemes áldozni, hiszen a Duna menti (hajós) turizmus erősödésével hazánk turizmusában is kedvező változások várhatóak.

3.7. ÜDÜLŐHAJÓZÁS A DUNÁN

Budapest belvárosában járva nap, mint nap láthatjuk, hogy számos szállodahajó köt ki hazánk fővárosában. Felvetődik azonban a kérdés, hogy kik és honnan érkeznek Budapestre a legtöbben és hova utaznak tovább. A Privátbankár.hu cikke alapján a szenior korosztály preferálja a dunai hajóutakat. Az előbb említett cikkben megjelentek szerint a legtöbb turista Nagy-Britanniából, az Egyesült Államokból, és Németországból, vesz részt folyami hajóúton, de Svájc és Ausztrália is fontos küldő területnek számít. (Nagy, 2012.)

Sztojanovits Kristóf elmondása (*ld. 6. melléklet*) szerint a legfontosabb küldő országoknak az előbb említett Amerikai Egyesült Államok és Ausztrália számítanak, továbbá Kanada is ide sorolandó, mások véleménye szerint a Franciaország és Belgium is fontos küldő piacok közé sorolandó. Egyre inkább kezdenek megjelenni az oroszok is a dunai üdülőhajók fedélzetén, azonban nem a hagyományosnak számító struktúrában. Ezekről az utasokról, és utazásokról szinte semmilyen információ nem áll rendelkezésre, nem tudni honnan jöttek, merre mennek tovább, jellemzően fővárosi tartózkodásuk során milyen szolgáltatásokat vesznek igénybe. Annyi bizonyos, hogy egy-egy olyan zárt közösségről van szó, akik valamely hajóstársaságtól hajót bérelnek, és Budapesten mindössze –az eddigi tapasztalatok alapján- kikötői szolgáltatásokat vesznek igénybe. Ahogyan mélyinterjúmból kiderült, korábban az amerikaiak megfelelő diszkrecionális jövedelem hiányában nem tudták megengedni maguknak a dunai hajóutakon való részvételt. Ebben a Viking piacra lépése hozott változást. Sztojanovits elmondása szerint jelentős piaci változások mentek végbe a kínálati oldal tekintetében. Megjelennek 3*-os „szerényebb” körülményeket biztosító hajók, ugyanakkor találhatunk példát a rendkívül extra kínálatot biztosító hajókra is. Az AVALON hajóstársaság például rendszeresen saját karmesterrel és szimfonikus zenekarral rendelkező hajókat is útnak indít a Dunán. Érdekeség, hogy ezeknek az utaknak a

gálavacsorája minden alkalommal kikerül a hajóról, és rendszerint a Magyar Tudományos Akadémia Székháza kerül kibérlésre e célból.

Mivel statisztikailag sehogyan sincs mérve a dunai beutazó forgalom, ezért csak mindössze találgatni lehet a küldőpiacokra, illetve arra, hogy melyik milyen súllyal van jelen a beutazó forgalomban.

4. A DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS HAZAI VONATKOZÁSAI

4.1. NÉHÁNY SZÓ A HAZAI DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS SAJÁTOSSÁGAIRÓL

A tengerentúli és európai hajóstársaságok Budapestet is érintő hajói többféle útvonalon, különböző hosszúságú utazási csomagokat kínálnak. Vannak olyan hajóutak, melyek Amszterdamból indulva a Rajnán, azt követően pedig a Dunán érkeznek hazánk fővárosába, de a legtöbb út Passauból indul, és Budapestre érkezik, majd indul vissza a németországi városba, de néhány út a folyó alsóbb szakaszait is bemutatva a Vaskapu térségét és a Duna-deltát is érintve egészen a Fekete-tengerig tart. Általában a hajók éjszaka közlekednek, nappal pedig a vendégek szervezett fakultatív programokon vehetnek részt. (Nagy, 2012.) Az egyes hajóstársaságok számos különböző Magyarországot is érintő utazási csomagot ajánlanak, melyek során minden esetben Budapest különböző attrakció kerülnek bemutatásra, illetve egyes vidéki térségek vonzerőire építve kínálnak fakultatív programokat. Kérdés azonban, hogy a Budapest esetében melyek azok az attrakciók, amelyek a leggyakrabban szerepelnek a fakultatív programok során, illetve főváros mennyire hajósbarát, és nem utolsósorban a tervezett fejlesztések várhatóan hogyan fognak hatni a hajós-turizmusra. Kérdés az is, hogy melyek azok a vidéki térségek amelyek már szerepelnek a hajóstársaságok palettáján és melyek azok a vonzerők, amelyek turisztikai termékké fejlesztve bekapcsolhatóak lehetnének a dunai turizmus vérkeringésébe, illetve melyek azok a tényezők amelyek nehezítik jelenleg egyes már esetleg minden szempontból minőségi termékké fejlesztett attrakciók piacra lépését.

4.2. BUDAPEST ÉS A DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS SAJÁTOS VISZONYA

Általában az üdülőhajós turizmusban érdekelt városok, ahogyan a Duna mentiek is kiváló üzleti lehetőségként kezelik a kikötő hajókat, Budapest azonban úgy tűnik másképpen áll a kérdéshez.

A budapesti Duna partra érkező hajókat számos bizonytalansági tényező, és nehézség fogadja. 2013. tavaszán merült fel a kérdés, hogy májustól megkapják-e a budapesti kikötők a szükséges közterület használati engedélyt, amelyet végül október 31-ig meghosszabbítottak. Spányik Gábor, a MAHART PassNave Személyhajózási Kft. igazgatójának elmondása szerint ezekből a problémákból és bizonytalansági tényezőkből adódóan már 15 hajó jelezte a MAHART felé, hogy 2014-ben nem kíván kikötni a magyar fővá-

rosban, ami mintegy 6-7% -os veszteséget jelent az eddigiekhez képest, hiszen általában évente 150 – 200 hajó közlekedik a folyón budapesti megállással. (Wagner, 2013.) A beturazó turisták számát tekintve nem állnak rendelkezésre pontos adatok. Sztojanovits elmondása alapján egyes becslések szerint 400 ezer vendég érkezik a Dunán hazánkba, míg mások véleménye szerint 200 ezer és 1 millió fő közötti utas látogat hazánkba a szállodahajók fedélzetén.

Elmondható, hogy a válság csak a vidéki megállásokat tudta negatívan befolyásolni, a budapesti kikötések száma azonban nem csökkent, továbbra is kedvelt kezdő, vagy végpontja a dunai hajóutaknak a magyar főváros, Bécs és Pozsony erőteljes lobbitevékenysége ellenére is. Egyes álláspontok szerint a főváros a viszonylag alacsony közterület használati díjak miatt nem tulajdonított különösebb jelentőséget a dunai üdülőhajó forgalomnak, azonban idén a MAHART a 233 % - át fizette a tavalyi területhasználati díjnak, és ez még csak az első lépés volt, a Fővárosi Közgyűlés 2013. áprilisában újabb előterjesztéseket fogadott el a jövőbeni Duna-parti reformokkal kapcsolatban.

Kétségtől a koncepció legfőbb meglepetése, hogy a főváros két új kikötőterminál létesítését tervezi a Belgrád Rakparton, melyet elengedhetetlennek tartanak ahhoz, hogy Budapest beléphessen az üdülőhajózás jövedelmező piacára. A déli terminál a nemrégiben megnyílt BÁLNA magasságában épülne meg, a ferencvárosi partszakaszon, ahol a függőleges partfal mellett akár 10 darab folyami hajó is állomásozni képes egyidejűleg. A kiszolgáló infrastruktúrát pedig a BÁLNA épületében meg lehetne oldani, például rendelkezésre állna a buszok parkoltatására alkalmas mélygarázs, továbbá az évek óta befejezetlenül álló létesítmény egy a Budapestre érkező turistákat kiszolgáló kulturális, szórakoztató és kereskedelmi egységgé válhatna. A javaslat értelmében a másik terminál a Szent István Park magasságában épülne meg, a pesti rakpart 13. kerületi részén, a Radnóti Miklós utca – Révész utca közötti részen. Ebben a 30-35 méter szélességű parti sávban hajók kiszolgálását biztosító útpálya és parkolóhelyek is kialakíthatóak. A fejlesztés megvalósultával itt egyidejűleg 16 – 20 szállodahajó helyezhető el. (BKK, 2013.)

A főváros igencsak érdekelt a szállodahajók fogadáshoz szükséges infrastrukturális feltételek megteremtésében, hiszen a nyilvános adatok szerint évről – évre 1,3 – 1,5 milliárd, míg Sztojanovits Kristóf elmondása szerint 1,8 – 2 milliárd forint bevétele származik Budapestnek az üdülőhajózásból. Ennek köszönhetően a beruházások költségei az előzetes becslések szerint igencsak hamar megtérülnek.

A beutaztató irodák és az őket tömörítő szervezet, a Magyarországi Beutaztató Irodák Szövetségének (MABEUSZ) álláspontja szerint Budapest nem igazán kezelte eddig helyén a hajózással kapcsolatos problémákat, kérdéseket, figyelmen kívül hagyva annak várható gazdasági jelentőségét. A hajóstársaságok számára fontos, hogy utasaik csodálatos panorámában részesüljenek, részben ebben is rejlik Budapest versenyelőnye például az osztrák, vagy a szlovák fővárossal szemben. A hajóstársaságoknak nincsenek irreális elvárásai, mindössze a kiszámíthatóságot és a véleményük meghallgatását várják el, és nem utolsósorban a turista buszos közlekedés és parkolási lehetőségek megoldottságát.

Régóta nyitott, vitatott kérdést jelent Budapest legjelentősebb attrakcióinak turistabuszos megközelíthetősége. Ezek a tervezett fejlesztések jelentős befolyást fognak gyakorolni a dunai hajós turizmus kiszolgálására is, hiszen a dunai hajók fedélzetén hazánkba érkező utasok a budapesti kikötések alkalmával jellemzően turistabuszokkal indulnak útnak tekinteni a magyar főváros legjelentősebb attrakcióit.

A legjelentősebb tengerentúli és európai hajótársaságok budapesti programjait összehasonlítva láthatjuk, hogy jelentős különbségek aligha mutatkoznak. Minden programnak szerves részét képezi a egy szervezett városnézés, mely során a Budai Várnegyed kerül bemutatásra, beleértve a Mátyás Templomot, és a Halászbástyát, valamint a budai oldalon még a Citadella kerül bemutatásra. A pesti oldal tekintetében a túrák útvonala érinti a nevezetes budapesti épületeket, de általában kívülről kerülnek csak bemutatásra, kiszállási lehetőség leggyakrabban a Hősök terén van. Jónéhány program része a Magyar Állami Operaház látogatása is. A legtöbb társaság biztosít szabadidőt utasainak az egyes városokban, amikor maguk szervezhetik programjaikat, ajánlások azonban vannak. A legtöbb társaság Budapest esetében a Zsidó Negyed meglátogatását, a földalattival való utazást, a Vásárcsarnok látogatását, Váci utcai shopping túrát vagy fürdőlátogatást, illetve a Lánchídon való átsétálást javasolják leggyakrabban. Sztojanovits elmondása szerint új kínálati elemként kezd megjelenni a „Szecesszós Budapest”, illetve a „Zsidó Budapest” programok fakultatív programként való beépítése, a budapesti zsidóság fennmaradt emlékeire, illetve a szecessziós építészetre alapozva.

Sztojanovits elmondása szerint a Citadella a tervek alapján mindössze az újonnan létesítendő panoráma felvonóval, illetve a BKV járataival lesz megközelíthető. Az eddigi buszos behajtási és parkolási lehetőség a jövőben megszűnik. A tervezett felvonó a Pesti oldalról indulna 2 kabinnal, egyenként 20-30 fő kapacitással, 4 perces menetidővel fel – és lefelé is, így kiszámítható, hogy egy csoport fel – és lejutása több, mint fél órát fog igény-

be venni, ami a programszervezés szempontjából állítja nem kis kihívás elé a hajóstársaságokat. A következő neuralgikus pontot és egyben a budapesti városnéző túrák egyik legfőbb állomását a Budai Várnegyed jelenti. Ahogyan a Sztojanovits Kristóffal készített mélyinterjúból kiderült, a tervek szerint műemlékvédelmi okokra hivatkozva a Budai Várból ki akarják tiltani a turistabuszokat, ez a gyakorlatban azt jelentené, hogy a Dózsa György szobor alatt létesítenének egy buszfordulót, innen pedig az utasok feltranszferálása 9 fős „midi buszokkal” történne. Ismerve a szállodahajók utaslétszámát könnyen kiszámítható, hogy egy csoport egyidejű feljutásához 15 – 20 darab buszra lenne szükség. Továbbá a marketing igazgató elmondása szerint ezek mellett mindenképpen figyelmet kell szentelni a Pesti Rakpartra is, annál is inkább, mert a fővárosunkba érkező dunai szállodahajók kikötésére egyedül itt van lehetőség. A főváros tervei között szerepel továbbá a Belgrád Rakparton való forgalomlassítás. Amennyiben ez megtörténik, a turistabuszok észak-déli irányba való közlekedtetése a jelenlegieknél még komolyabb nehézségeket fog okozni, így még inkább problémássá fog válni a hajós turizmus kiszolgálása, nem elfeledkezve arról, hogy jellemzően 70 év feletti utasok utaznak a dunai üdülőhajók fedélzetén, amely szegmens esetében gyakran előfordulhatnak mozgásukban akadályozottak, esetleg kerekesszékes utasok, akiknek a ki- és beszállás több időt is igénybe vehet.

4.3. A DUNAI HAJÓZÁS HELYZETE ÉS PROBLÉMÁI – MÉLYINTERJÚ KÁLMÁN ISTVÁN- NAL A MABEUSZ ELNÖKÉVEL

A dunai hajózás hazai helyzetében és problémáiban Kálmán István segítségével igyekeztem elmélyedni, aki a Magyarországi Beutaztató Irodák Szövetségének elnöke. A vele készített mélyinterjúból (*ld. 5. melléklet*) egyértelműen kiderült, hogy a hajós beutazó turizmus mellett számos érv szól, ezek közül a legfontosabbak a magas költség és az, hogy komplex szolgáltatásokat vesznek igénybe.

Köztudott, hogy Budapest kedvelt kezdő és végpontja a dunai hajóutaknak, ám a kikötők bizonytalan helyzete, az infrastrukturális kérdések megoldatlansága miatt a bécsi érdekeltek óriási erővel próbálják városukat kedvezőbb helyzetbe hozni. Az osztrák fővárosban már felismerték, hogy a hajós turizmus óriási lehetőséget jelent, és az érintettek (Reptér, Szálloda Szövetség, Hajózási Szövetség) képes volt az összefogásra. Ez az, ami-re hazánkban is óriási szükség lenne, ahhoz, hogy Budapest (és Magyarország) meg tudja tartani, esetleg növelni tudja hajós beutazó forgalmát és élvezhesse ennek minden előnyét, de ehhez Budapestnek néhány alapvető lépést a lehető leggyorsabban meg kellene tennie. Elsősorban a belvárosi kikötés eltörléséről szóló javaslatokat el kellene vetni, hiszen Bu-

Budapest legfőbb vonzereje ebben rejlik és természetesen az infrastrukturális fejlesztések is égetőek lennének, hiszen meg kell oldani a hajók utasainak biztonságos mozgását, ami leggyakrabban turistabuszokkal történik, ehhez pedig meg kell teremteni a megfelelő számú biztonságos parkoló és várakozóhelyet. Ez is az égető kérdések körébe tartozik, hiszen a dunai hajós turizmusban érdekelt szegmens esetében előfordulhat az, hogy nehezebben, lassabban mozognak, a be-és kiszállás több időt vehet igénybe, így a jelenlegi helyzet senkinek sem jó, folyamatos konfliktusokat és nem utolsósorban elégedetlen utasokat eredményezhet. Feltételezhetően az is kedvezően érintené a hajós beutazós turizmust, ha a Budai oldalon is újra kiköthetnének a szállodahajók. Ennek lehetősége 2012-ben szűnt meg, az I. kerületi lakosság tiltakozásának eredményeképpen. Joggal vetődik fel a kérdés, hogy volt-e megfelelően kommunikálva a hajós turizmusból származó előny, és tanulván az esetből, az eddiginél mindenképpen hangsúlyt kell fektetni a (hajós) turizmus városlakók felé való kommunikációjára. További –jelenleg megoldhatatlannak tűnő probléma– a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel való bejutás nehézsége és a városba érkező turistákat fogadó látkép is.

Készült egy tanulmány a Budapest Duna-menti területeinek hasznosításával kapcsolatosan, mellyel a MABEUSZ nem ért egyet, legfőképpen a belvárosi kikötőpontok áthelyezésével, amellyel egyszer s mindenkorra rendezni kívánják a hajós turizmus jelenleg áldatlan állapotát. Álláspontjuk szerint ez nem jelentene megoldást, mert a Szent István Park igen távol esik a Belváros turisztikai attrakciótól, a tapasztalatok szerint pedig elvárás lenne, hogy gyalogos úton megközelíthetőek legyenek. A Bálna alapvetően jó elképzelés lehetne, ám a probléma az, hogy nem elég az ott rendelkezésre álló kikötőhely kapacitás. Mindenképpen olyan megoldást kellene kidolgozni, ami a hajóstársaságokat továbbra is Budapestre, és nem utolsósorban hazánkba csábítsa, de a helyiek és az őket képviselő önkormányzatok számára is elfogadható. Ehhez szükséges okvetlenül az érdekeltek döntéseibe való bevonása, az esetleges problémák megvitatása, közös álláspont kialakítása.

Beszélgetésünkben egyértelműen kiderült, hogy a MABEUSZ döntően Budapestre koncentrál, de egyre több hajó indul útnak a Fekete-tenger irányába érintve ezzel hazánk Budapesttől délre eső desztinációit. Joggal merül fel a kérdés, hogy hogyan tudnánk a dunai turizmus előnyeit élvezni, esetleg több programmal felkerülni a fakultatív programok listájára. Egyértelmű, hogy ez nem megy egyik pillanatról a másikra, hiszen a hajóstársaságok több évre előre terveznek, és csak nagyon nehezen változtatnak a jól bevált kínálaton. Ezért kell mindenképpen hazánk Duna menti területeken zajló turisztikai fejlesztései-

nél mindenképpen számolni a hajós turizmussal, annak várható infrastruktúra igényével Budapest mellett a vidéki térségekben is.

Mélyinterjúm alapján elmondható, hogy annál is inkább érdemes a hajós turizmusra építenünk, mert a válság ellenére növekedést mutatott. Interjúalanyom elmondása alapján sokat tesznek azért, hogy fény derüljön a hajós turizmus gazdasági jelentőségére. Becslést készítettek arra vonatkozóan, hogy az utazások előtti és utáni tartózkodás mekkora vendégéjszaka számot generál (jellemzően ez 2-3 éjszakát jelent), de igénybe veszik a transzfer szolgáltatásokat, és egyéb költségük is van, így az ÁFA bevétel is igencsak jelentős. Ezek a becslések óriási jelentőségűek, hiszen semmilyen pontos statisztika nem készül, pedig pontosan ezek lennének azok a számok, melyekkel érvelni lehetne a döntéshozók felé, hogy álljanak ki a hajós turizmusért, hiszen az iparág multiplikatív hatásának köszönhetően jelentős bevételt eredményez, nem utolsósorban munkahelyeket teremt.

Beszélgetésünkéből kiderült, évente 200 ezer turista érkezik hazánkba a Dunán. Arra vonatkozóan, hogy kik a legfőbb küldőpiacok a dunai hajóutak esetében szintén nincsenek pontos adatok, de annyi bizonyos, hogy az Egyesült Államokból, Kanadából, Németországból, Franciaországból és az ázsiai országokból érkezik a legtöbb turista hazánkba a Dunán.

Szezonálisra vonatkozó kérdésemből kiderült, hogy a dunai utak iránt tavasztól ősziig mutatkozik kereslet, télen annyira nem jellemzőek Budapest. Több hajóstársaság ajánlatait áttekintve láthatjuk, hogy számos utat kínálnak Prága, Bécs, Pozsony érintésével Advent és Szilveszter idejére, ezt erősíti meg a MINTEL tanulmánya is, kiegészítve azzal, hogy ezek az utak fiatal párok, családok számára is vonzóak. Felmerül a kérdés, hogy Budapest miért csak viszonylag kis arányban szerepel ezeknek az utaknak kikötési pontjaként, annak ellenére hogy egyre népszerűbb adventi desztinációvá kezd válni, persze ezt a tendenciát kedvezőtlenül érintheti, hogy a Vörösmarty téri Advent rövidebb időszak alatt várja a látogatókat.

Mikor Dunai hajózásról esik szó, elsősorban a kabinos hajókban gondolkozunk, de van más lehetősége a folyó turisztikai hasznosításának, például Bécs és Passau között létezik olyan járat, ahol a hajó csak közlekedési eszközként funkcionál. Kérdés, hogy ez a Duna Budapesttől délre eső szakaszain is eladható termék lenne-e. Elnök Úr véleménye szerint igen, csak a kérdés az, hogy mely piacokon. Az Egyesült Államok esetében álláspontja szerint nem, mert ami eltér a megszokottól azzal kapcsolatban ők bizalmatlanok, míg az ázsiaiak nyitottak lennének rá, de véleménye szerint az európaiak is nyitottak len-

nének az ilyen típusú utakra, tehát nagy valószínűséggel eladható lenne a hajóutaknak ez a formája is a kabinos hajóutak mellett.

4.4. DUNAI ÜDÜLŐHAJÓZÁS A VIDÉKI TÉRSÉGEKBEN

A vezető tengerentúli és európai hajóstársaságok dunai programjait áttekintve láthatjuk, hogy egyes vidéki térségekben is megvalósulnak fakultatív kirándulások. Az ajánlatokat áttekintve láthatjuk, hogy gyakorlatilag társaságtól függetlenül ugyanazokon a helyszíneken valósulnak meg ezek a programok. Budapesttől északra jellemzően fővárosi, vagy esztergomi kikötést követően indulnak a dunakanyari - szentendrei, illetve visegrádi kirándulások. Az ettől északabbra található térségekre vonatkozóan elmondható, hogy például Győr és Komárom környékének turisztikai kínálatára épített program nem igazán szerepel a hajóstársaságok szárazföldi programajánlataiban. Jellemzően budapesti kiindulással valósulnak meg az úgynevezett „Pusztaprogramok” is Apajpusztán, ahol lovasbemutató, illetve csárda látogatás képezi a programot. A Budapesttől délre eső szakaszra lényegesen kevesebb ajánlatra találhatunk példát. A hazai vonatkozásokat tekintve: ezekben a programokban jellemzően kalocsai és/vagy mohácsi kikötés szerepel. Előbbi esetében a program városnézésből, illetve az Érseki Palota megtekintéséből áll, míg az utóbbi kikötésekkor különböző pécsi városnéző, illetve villányi borkóstoló programok kerülnek kiajánlásra.

Kérdés azonban, hogy melyek azok a vidéki vonzerők, amelyek megfelelő infrastrukturális feltételek biztosításával, komplex terméké fejlesztve hosszútávon bekapcsolhatóak lehetnének a hajós turizmus vérkeringésébe. A közelmúltban készült el a Duna délkeleti szakaszai mentén húzódó területekre beleértve a hazai megyéket is vonatkozó vonzerő leltár. A határon átívelő, nemzetközi összefogáson alapuló munka hazánk kezdeményezésére 2008-ban indult meg és 2009-ben a Délkelet-Európai Együttműködési Program felé benyújtott és elfogadott javaslat következtében vette kezdetét.

Az Európai Unió és az egyes országok kormányai közreműködésével megvalósuló „DATOURWAY” projekt keretében 2012-ig 7 ország szakemberei tárták fel a Duna menti területek turisztikai vonzerőit, adatbázist építettek, közös stratégiát dolgoztak ki, valamint számos projekt veszi kezdetét, mely a térség turizmusbarát területfejlesztését célozza meg, kihasználva a turizmus kedvező hatásait. (Vén-Sárdi, 2012.)

Az alábbi ábrán látható a projekt által érintett térség:



13. ábra Datourway Projekt akcióterület

(Forrás: <http://www.terport.hu/vezercikkek/datourway-%E2%80%93-a-%E2%80%93Enagy-europai-vizi-ut-termeszeti-es-kulturalis-ertekeinek-vedelme-es-fejle>)

Köztudott, hogy a folyó menti területek jelentős természeti és kulturális vonzerővel rendelkeznek, azonban számos tényező gátolja, hogy a térség turisztikai adottságai kihasználásra kerülhessenek. A főbb problémák közé sorolandó, a turisztikai infrastruktúra és a megközelíthetőség hiányosságai és a rurális térségekben élő lakosság alacsony életszínvonala. A hazai térségek tekintetében a folyó menti 7 megyére (Győr-Moson-Sopron-, Komárom-Esztergom-, Pest-, Fejér-, Bács-Kiskun-, Tolna-, Baranya megyék és Budapest) vonatkozóan kerültek besorolásra az egyes attrakciók következő 3 csoportba:

- nemzetközi jelentőségű vonzerők
- országos és regionális jelentőségű vonzerők
- helyi jelentőségű vonzerők. (*Datourway Turisztikai Vizsgálat, 2010*)

Egyértelmű, hogy a dunai üdülőhajózásban a nemzetközi vonzóképeségű attrakciók azok, amelyek hasznosíthatóak lehetnek a jövőben a folyami üdülőhajózás piacán, ám a korábban említett infrastrukturális hiányosságokon túlmutatóan egyéb problémák is terítékre kerülnek, mind a Duna Budapeستől északra, mind pedig a délebbre eső szakasz tekintetében.

Ahogy már említésre került a győri és komáromi térségek egyáltalán nem élvezhetik az üdülőhajós turizmus kedvező hatásait, holott például a pannonhalmi Bencés Apát-ság amellet, hogy világörökségi helyszín, az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően

versenyképes komplex terméké vált, igencsak jó példája a világörökségi helyszínek turisztikai hasznosítására. Sztojanovits elmondása szerint az észak-nyugati térségek hajós turizmusból való kimaradásának legfőbb oka, hogy a Bősi Vízlépcsőn való átkelést jellemzően éjszakára időzítik a hajóstársaságok, hiszen lényegesen olcsóbb ebben az időszakban, mint nappal. Így az esti órákban Pozsonyból induló hajók fedélzetén utazók reggel Budapesten ébrednek.

A hazánk fővárosától délre eső folyószakasz esetében még súlyosabb infrastruktúrális hiányosságok merülnek fel, gyakorta előfordul, hogy Pécs környékén nem tudnak megfelelő számú az utas - elvárásoknak megfelelő buszt kiállítani, illetve a kikötői infrastruktúra esetében is problémák mutatkoznak, jellemzően a higiéniai kérdéseket érintően. A dunai turizmusnak kedvez azonban a nemrégiben napvilágot látott kalocsai kikötő-fejlesztésről szóló hír is. (<http://bacs megye.hu/megye/kalocsa/nagy-lehetosegek-elott-a-turizmus-kalocsan-is.html>)

Sztojanovits elmondása szerint a Duna déli szakaszának turizmusát vizsgálva nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy a schengeni övezet végeztével előírt a személyes úti okmány ellenőrzés. A hajók közlekedési rendjéből fakadóan ez jellemzően az éjszakai órákban következik be, melyet az utasok nem kedvelnek, esetenként riadalmat is kelt. Jelenleg az utazáskönnyítés lehetőségének vizsgálata államtitkári szinten van.

Egyértelmű, hogy a Duna-menti turizmusfejlesztés területfejlesztési kérdéseket is felvet, és ebben az esetben egyebek mellett vizsgálni kell azt is, hogy milyen a források vonhatóak be a fejlesztésekhez, továbbá hosszútávon kell gondolkodni tekintettel a fenntarthatóság kritériumaira.

4.5. MILYEN FEJLESZTÉSI FORRÁSOK VONHATÓAK BE A DUNA MENTI TERÜLETEK FEJLESZTÉSÉRE?

Ahhoz, hogy a jellemzően magas diszkrecionális jövedelemmel bíró külföldi turistákat fogadni tudjunk, mindenképpen infrastruktúrális fejlesztéseket kell végrehajtani. Joggal adódik azonban a kérdés, hogy honnan finanszírozhatóak ezek az esetenként nagy költséget jelentő beruházások. A Duna Régió Stratégiát végigolvasva tapasztalhatjuk, hogy egy keretet biztosít, melybe különböző projektek illeszthetőek bele. Végrehajtásához nem áll rendelkezésre külön erre a célra létrehozott pénzalap, cél az eddigi struktúrák jobb kihasználása.

A 2007-2013-as Uniós költségvetési időszakban elérhető 100 milliárd EUR összegű forrás már rendelkezésre áll a strukturális alapok keretében, de jelentős mértékű IPA és

ENPI forrás is rendelkezésre áll a finanszírozásra. Egyéb alapok is pénzügyi háttérrel biztosíthatnak a fejlesztésekre, mint például a Nyugat-balkáni Befektetési Keret, de nemzeti közpi pénzintézetek is a hozzájárulnak a Stratégia megvalósításához, például az EBB 2007 és 2009 között 30 milliárd EUR-t fordított a dunai hajózás feltételeinek javítására. Persze nem csak támogatások, hanem hitelprogramok is rendelkezésre állnak, egy megfelelően megtérülő beruházás esetén ez sem elvetendő megoldás. Ezen kívül rendelkezésre állnak még nemzeti, regionális és helyi források is. (*Európai Bizottság, 2010.*)

A hazai kis és középvállalkozások és non-profit szervezetek számára óriási lehetőséget jelentenek az Új Széchenyi Terv által kínált pályázati lehetőségek. Fontos azonban tudni, hogy közvetlenül turizmusfejlesztésre nem lehetséges támogatást igényelni. Lehetőség van azonban gazdaságélénkítésre, munkahelyteremtésre, vagy infrastruktúra - fejlesztésre forrást teremteni, amely egyszerre szolgálja a turizmus és a helyi közösség érdekeit is. Szükséges figyelembe venni azt is, hogy egy-egy beruházás hosszú távon járjon előnyökkel, azaz fenntartható legyen.

4.6. MIÉRT FONTOS HAZÁNK SZEMPONTJÁBÓL A DUNA MENTI TURIZMUSFEJLESZTÉS?

Köztudottan a magyar turizmus két legjelentősebb problémája a térbeli és időbeli koncentráció. A Magyar Turizmus Zrt. évente megjelenő statisztikai kiadványából kiderül, hogy az összes külföldi vendégéjszaka a Budapest és Közép-Dunavidék, Balaton, valamint a Nyugat-Dunántúl turisztikai régiókba koncentrálódik. Ez a trend évek óta tapasztalható. A másik 6 turisztikai régió csak viszonylag minimális beutazó forgalmat bonyolít a statisztikai adatok tanúsága szerint. (*Magyar Turizmus Zrt., 2013.*) A Duna földrajzi fekvését tekintve Nyugat-Dunántúl, Közép-Dunántúl, Budapest és Közép-Dunavidék, Dél-Alföld és Dél-Dunántúl turisztikai régiókat érinti. Az említett 5 turisztikai régióból 3 olyan, amely kevésbé élvezheti a turizmus kedvező hatásait. A Duna menti megyék többségében jelentős munkanélküliséggel kell megküzdeni, ebben az esetben különösen fontos felismerni a turizmus jelentőségét, hiszen élők munkája igényes iparágként igen jelentős munkaerő felszívó hatással bír.

A dunai hajós turizmus nemcsak a térbeli koncentrációra hat kedvezően, hanem időbeli koncentráció szempontjából is hálás. A MINTEL Tanulmányára és interjúalanyaim elmondására alapozva gyakorlatilag azt mondhatjuk, hogy szezonról független. Ez azért kiemelkedő jelentőségű, mert gazdasági szempontból is biztosít egyfajta folyamatosságot. Persze, igen sokat kell tenni azért, hogy sikerüljön a hajós társaságok szárazföldi programokat tartalmazó palettájára felkerülni, ebben van kulcsszerepük a helyi és térségi TDM

szervezeteknek, illetve abban, hogy a Duna menti térségekben kezeljék kiemelten a hajós turizmus igényeit. Térségfejlesztés esetén vegyék figyelembe, hogy milyen infrastrukturális igényeket támasztanak a kisebb, nagyobb hajóstársaságok. Továbbá kommunikálják a helyi lakosság felé a turizmus jelentőségét, hogy az ne képezze a későbbiekben konfliktus forrását, mint ahogyan Budapest I. kerülete esetében történt.

A kormánynak mindenképpen szándékában áll a dunai turizmus fejlesztése, az ez iránti elkötelezettségét mi sem bizonyítja jobban, minthogy a Magyar Állam lett 2013. októberétől a MAHART többségi tulajdonosa. (<http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/hirek/a-magyar-allam-lett-a-mahart-passnave-szemelyhajozasi-kft-tobbsegi-tulajdonosa>)

5. ÖSSZEGZÉS, KÖVETKEZTETÉS

Tudományos Diákköri Dolgozatom keretében mindenekelőtt igyekeztem képet adni a közlekedés, és a turizmus összefüggéseiről, továbbá a közlekedésfejlődés, különös tekintettel a hajózás fejlődésének turizmust érintő változásairól. Ezután a napjainkban igen népszerű üdülőhajózás két alapvető formáját a folyami, illetve tengeri üdülőhajózást mutattam be. A következő részekben kérdőíves vizsgálat és mélyinterjú segítségével a hazai lakosság üdülőhajózási szokásaiban igyekeztem elmélyedni. Ez után turisztikai szempontból a Duna Régiót, illetve a magyar soros elnökség alatt elfogadott Európai Unió Duna Régióra vonatkozó Stratégiáját vizsgáltam, különös figyelmet fordítva a turizmust érintő tervekre. A továbbiakban a Duna-menti térségek kulturális és természeti vonzerőit tekintettem át, hiszen ahhoz, hogy turizmusfejlesztés kerülhessen szóba mindenképpen szükséges, hogy vonzerővel rendelkező térségről legyen szó. Világos azonban, hogy nem elég az, hogy egy-egy térség vonzerőkkel rendelkezzen, nagyon fontos, hogy kapcsolódjanak hozzá a turisztikai kínálat egyéb elemei is, meglegyenek a turistafogadáshoz szükséges infrastruktúrális feltételek, hiszen ez alkotja a turisztikai terméket. Ebben jelentős különbségek mutatkoznak a folyó egyes szakaszai mentén.

Egyértelmű, hogy a Duna felső szakasza mentén Németországban, és Ausztriában lényegesen fejlettebb idegenforgalmi célpontok találhatók, mint a folyó dél-keleti szakasza mentén elterülő országokban. Az említett különbségek a dunai üdülőhajózás piacán is leképeződnek. A hajóstársaságok – beleértve az európai és tengerentúli társaságokat is – kínálatát tekintve látható, hogy a felső szakaszon lényegesen élénkebb az üdülőhajós forgalom, mint a dél-keleti országokban, az utóbbi időben azonban egyre több arra vonatkozó kezdeményezés indult el, hogy ezek a térségek is a jelenleginél jobban be tudjanak lépni a folyami üdülőhajózás igencsak jövedelmező piacára. Az elmúlt években megkezdte működését Duna-menti desztináció menedzsment feladatokat végző Danube Competence Center, mely fő célja többek között, hogy a folyó menti térségek kínálatát egységként jelenítsék meg a távoli küldőpiacokon. Alapvetően a kezdeményezés nagyon jó, azonban egyrészt be kell látni azt, hogy a folyó egyes szakaszai mentén különböző okokra visszavezethetően nem egységes a turisztikai kínálat, másrészt pedig azt, hogy a sikeres munka alapfeltétele lenne a megfelelő mértékű, de főleg folyamatos anyagi források biztosítása, mely jelenleg eseti jelleggel pályázati úton történik, így a szervezet működése is

kvázi eseti, ami semmiképpen sem jó. Mindenképpen részt kellene venni a dunai turizmusban, így a dunai hajózásban érintett szolgáltatóknak is anyagi szerepet kellene vállalni a szervezet működésében, de az állami szerepvállalás sem elképzelhetetlen, hiszen figyelembe véve az iparág sokat említett multiplikatív hatásait a turizmus ösztönzéséhez minden ország esetében nemzetgazdasági érdekek fűződnek. A Danube Competence Center egyben egy lehetőséget jelent a tudásmegosztásra is, utat biztosítva jógyakorlatok megismerésének azoknak a térségeknek a helyi turizmus és térségfejlesztésben érdekeltjei számára, amelyek még csak napjainkban kötelezték el magukat a Duna-menti turizmusfejlesztés iránt.

A Duna alsó és felső szakasza közötti képzeletbeli határvonalat hazánk fővárosa, Budapest jelenti. A magyar fővárostól észak-nyugatra eső részek, főleg Németország és Ausztria Duna-menti területei jól kiépített hajósturizmusnak is kedvező infrastruktúrával büszkélkedhetnek, míg a Budapeستől délre eső területek a fentihez képest lényegesen szerényebb infrastrukturális adottságokkal rendelkeznek, ezekben a térségekben fontos cél és feladat ennek kiépítése, mely elengedhetetlen fontosságú ahhoz, hogy részt vehessenek az üdülőhajós forgalomban, élvezve annak korábban bemutatott kedvező tova gyűrűző hatásait. E kérdésben a hazai dél és dél – kelet magyarországi területek is érintettek. Nyilvánvalóan kívánatos lenne ezekben a térségek vonzerejére építve a lehető legtöbb fakultatív programot kiajánlani a hajóstársaságok számára, ugyanakkor figyelembe kell venni a hajóstársaságok elvárásait és üzleti magatartását. Az elvárások között mindenekelőtt szerepel az, hogy kikötőkben rendelkezésre álljanak a turistafogadáshoz szükséges feltételek, továbbá a térségben lehetőség legyen beszerezni az utasok mozgatásához szükséges, megfelelő felszereltségű turistabuszokat is. Esetenként ezzel a hazai gyakorlatban is problémák mutatkoznak. A legfontosabb azonban a keresleti trendeknek megfelelő programkínálat biztosítása. Elengedhetetlen az egyes attrakciók befogadható, élményszerű bemutatása is. Erre különösen figyelemmel kell lenni azoknak a vonzerőknek az esetében, - például a Limes egyes állomásai- melyek igazán csak a jövőben kerülnek kiépítésre, és, mint világörökségi helyszín várhatóan nagy érdeklődésre fognak számot tartani. A fejlesztéseknél nem szabad szem elől téveszteni a fenntarthatóság szempontjait, és a világörökségi helyszínek esetében a szükséges a korábban bemutatott speciális menedzsment eszközök alkalmazását.

Hazánk fővárosa számára igen jelentős és egyre növekvő bevételt eredményez a dunai turizmus. A legtöbb hajóstársaság a magyar fővárosban fordítja hajóit, ezzel további gazdasági előnyökhöz juttatva a főváros egyes kerületeit és szolgáltatóit. Fontos azonban meg-

jegyezni azt, hogy a dunai turizmussal kapcsolatos forgalmi adatok nem ismertek, a MAHART a birtokában lévő adatokat üzleti titokként kezeli. Mindenképpen ki kellene dolgozni egy olyan módszert, mellyel a turizmus ezen formája mérhetővé válik. Bécs és Pozsony „hatalomátvéle” erőteljes lobbytevékenységük ellenére is egyelőre vízió köszönhetően a magyar főváros egyedi atmoszférájának, mely igen vonzó a külföldi turisták számára. Láthatjuk, hogy Budapest esetében az elmúlt időszakban történt néhány olyan döntés, mely a dunai turizmust (is) negatívan érintette. Ezek mögött több esetben lakossági tiltakozás állt, azaz a helyi lakosok elvárásai és a turizmus igényei nem kerültek összehangolásra és ez vezetett a nemkívánatos intézkedésekig. Mindenképpen fel kell hívni a lakosság figyelmét arra, hogy a turizmus jelentős élőmunkaerő igényes iparág, a jól szervezett turizmus pedig munkahelyeket és bevételt jelent számukra. Az elkövetkezendő időszakra előretekintve napvilágot látott jónéhány olyan változás és beruházás, mely közvetve, vagy közvetlenül érinti a hajós turizmust, illetve annak kiszolgálhatóságát. A kikötési lehetőségekkel kapcsolatban előirányzott változások esetében mindenképpen szükséges figyelembe venni a hajóstársaságok elvárásait is. Egyéb, nem közvetlenül Duna parti beruházások terve is terítékre került, melyek mindenképpen érintik azokat a fővárosi attrakciókat, amelyek szerepelnek a hajóstársaságok programjaiban. Több esetben világos, hogy ha a jelenleg ismeretes tervek szerint valósul meg a fejlesztés, az jelentős mértékben kedvezőtlenül érinti, vagy akár el is lehetetleníti a csoportos városnéző programokat, mely szerves részét képezi a budapesti megállással közlekedő hajóknak is, így mindenképpen szükséges a minden érdekelt fél számára elfogadható megoldást megtalálni. 2013-tól rövidebb időszakban gazdagítják Budapest kínálatát az Adventi programok, különös tekintettel a legjelentősebbnek számító Vörösmarty téri Karácsonyi Vásár esetében jelentős érvágás ez, hiszen egyre több hajóstársaság tűzi programjára a november végétől, december elejétől az adventi hajóutakat, melyek közül esetenként egy-egy már a magyar fővárost is érinti. Fontos cél, és egyben feladat erre felhívni az illetékes fővárosi döntéshozók figyelmét, hiszen ez hosszabbítja a szezont, ezáltal folyamatosabbá téve ezzel a turizmusból származó bevételi lehetőségeket, mely a talán a turisztikai szakmának az egyik legnagyobb kihívását jelenti. A hajós társaságok programjait áttekintve láthatjuk, hogy a legtöbb társaság a hajók budapesti tartózkodása alatt biztosít utasai számára szabad időt, amely alatt egyéni preferenciájuknak megfelelő programokat választhatnak, ezért igen fontos a hajóstársaságok felé közvetíteni a város turisztikai kínálatának azt a részét is, mely kívül esik a szervezett városnéző programokon. Ilyenek lehetnek például a különféle tematikus városséták, egy-egy művészeti eseményen való részvétel, esetleg fürdőlátogatás.

A vidéki kikötések esetében egyértelmű, hogy elsőrendű feladat az infrastruktúra fejlesztés, melyhez minden lehetséges bevonható forrást meg kell ragadni a szükséges fejlesztések megvalósításához, ugyanakkor figyelembe kell venni a hosszú távú fenntarthatóság kritériumait is. Nyilvánvaló, hogy az egyes nemzetközi vonzóképeségű attrakcióval rendelkező térségek azok, amelyekre építve létre lehetne hozni újabb fakultatív ajánlatokat, amelyek megfelelnek a hajóstársaságok elvárásainak, figyelembe véve a dunai utazásokon résztvevő szegmens igényeit. Ismerve a hajóstársaságok üzleti gyakorlatát azonban nem szabad türelmetlennek lenni, hiszen honlapjaikat áttekintve egyértelműen megállapítható, hogy több évre előre gondolkodnak. Európai társaságok esetében 2 éves, míg tengerentúliak esetében inkább a 3 éves előretervezés a jellemző. Ez a hazai vállalkozások tervezési gyakorlatának eléggé ellentmondó, így mindenképpen hosszútávon kell előre gondolkodnia annak a szolgáltatónak, aki szeretne a hajóstársaságok palettájára felkerülni. Persze felmerül a kérdés, hogy abban az esetben, ha összehangolt fejlesztések, szolgáltatói együttműködések szükségesek, abban kinek a feladata közreműködni. Ebben (is) van kulcsszerepük az érintett térségekben működő helyi, illetve térségi desztináció menedzsment szervezeteknek. Vidéki viszonylatban minden bizonnyal a limes egyes állomásaira épített programok lesznek azok, amelyek iránt a világörökségi cím elnyerését követően meg fog nőni az érdeklődés. Az ilyen attrakcióval rendelkező térségeknek mindenképpen fel kell készülnie a jelentős számú turista fogadására és színvonalas kiszolgálására.

Sok szó esett korábban az infrastrukturális fejlesztések jelentőségéről, de legalább ugyanennyire fontos a megfelelő, hajósbarát szabályozási környezet megteremtése is. Budapest esetében ez a főváros és az egyes kerületek összehangolt munkája nyomán jöhet létre. Míg a Bösi Vízlépcső és a déli határátkelés kérdéskörében a különféle nemzetközi egyeztetések jelentenének megoldást. Mindenképpen szükséges a szabályozási környezet változtatását kedvező irányba mozdítani, hiszen az Esztergomtól északra fekvő városok teljesen kimaradnak így a dunai turizmusból, és a Budapesttől délre eső szakasz felé is lényegesen kevesebb hajó közlekedik, melynek háttérében részben a személyes útlevél ellenőrzésből adódó kellemetlenségek állnak. A változtatásokat sürgeti az is, hogy várhatóan a hajóstársaságok termékpalettájára fel fog kerülni a limes bejárása, mint tematikus útvonal bejárása, a kedvezőtlen szabályozási környezet pedig nagyban megnehezítené ezt.

Nyilvánvalóan kívánatos a lehető legtöbb vidéki térséget bevonni a dunai hajózás vérkeringésébe, ugyanakkor a főváros helyzete mindenképpen különös körültekintéssel kezelendő. Ennek oka nem más, mint az, hogy hazánk egyetlen világszinten is versenyképes

attrakciója Budapest. (*Jandala, 2011.*) Abban az esetben, ha Budapesten sok olyan kedvezőtlen változás történik, mely esetében a hajóstársaságok a szomszédos fővárosok erőteljes lobbytevékenységének eredményeképp bécsi és pozsonyi kezdő, illetve végponttal indítják útjaikat, annak egyértelmű következménye, hogy a kalocsai és mohácsi kikötések is elmaradnak, mely az érdekelt hazai vállalkozásokat is kedvezőtlenül érintené.

Amennyiben üdülőhajós turizmusról esik szó, általában azokat az utakat értjük alatta, amely esetekben a hajó szálláshelyként és közlekedési eszközként egyaránt funkcionál. Van azonban olyan változat is, mely esetében a hajó csak közlekedési eszközként funkcionál. Erre találhatunk példát Bécs és Passau között a Queen Elisabeth II. nevű hajó által. Célszerű lenne ezt adoptálni a Duna délebbi szakaszaira is, esetleg lobby tevékenységet folytatni az előbbi járat Magyarországig való meghosszabbításáért.

Tény, hogy vannak a dunai hajós turizmusnak ellenzői, mind hazánk, mind külföldi városok esetében, legtöbbször annak okán, hogy nincsenek tisztába az illetékesek a turizmus ezen formájának gazdasági jelentőségével, holott egyrészt a kikötő használati díjakon túl bevételt eredményez a helyi vállalkozásoknak, illetve a fogyasztást terhelő adók esetében a nemzetgazdaságnak is, illetve Budapest esetében az utazások kezdetét megelőző és végét követő tartózkodások esetében pedig az egyes kerületeknek is.

Látható, hogy a dunai turizmus fejlesztése igen összetett, számtalan kihívást és nehézséget magába integráló feladat, ugyanakkor egyértelmű, hogy a minden lehetséges eszközt meg kell ragadni hazánk piaci pozíciójának minimum a megtartásához, de sokkal inkább a javulásához. Ennek oka, hogy a folyó földrajzi helyzetét tekintve láthatjuk, hogy a napjainkban viszonylag minimális beutazó forgalommal rendelkező régiók is kedvezőbb helyzetbe tudnak kerülni, és a jelenleginél jobban élvezhetnék a turizmus kedvező hatásait gyakorlatilag az év 12 hónapjában.

IRODALOMJEGYZÉK

Szakirodalom

MINTEL International Group Ltd.(2010):European River Cruising, Travel & Tourism Analyst No. 13. pp 9-10., p. 37., pp 19-21..

Dr. Jandala Cs. – Dr. Sándor T. (2013): Világörökségi helyszínek turisztikai hasznosítása Magyarországon. – A Ripa Pannonica lehetőségei., Polgári Szemle, 9. évf. 3-6. sz.

Magyar Turizmus Zrt. (2013): Turizmus Magyarországon 2012. (Végleges adatokkal) p7.

Európai Bizottság (2010): Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája p.14.

Budapesti Közlekedési Központ (2013): Budapest Duna-menti területeinek hasznosítási koncepciója pp. 55 -59.; pp 24-33.

Datourway – A Duna mente fenntartható nemzetközi stratégiája, különös tekintettel a turizmusfejlesztésre (2010) /kivonat/ - Turisztikai vizsgálat pp. 3 - 41.

Források

Dr. Jandala Cs. (2011):Turizmus társadalmi és gazdasági alapjai, főiskolai kurzus, Edutus Főiskola

Dr. Jandala Cs. (2012): Közlekedés és turizmus, főiskolai kurzus, Edutus Főiskola

Egyéb források

A hazai lakosság üdülőhajózási szokásainak vizsgálata – saját kérdőíves kutatás (ld. 2. melléklet)

Így hajóznak mi – Mélyinterjú Kovács Eszterrel (ld. 1. melléklet)

Desztináció menedzsment a Duna mentén – Mélyinterjú Aranyossy Mihállyal (ld. 4. melléklet)

A dunai hajózás helyzete és problémái – Mélyinterjú Kálmán Istvánval a MABEUSZ elnökével (ld.5 melléklet)

A dunai hajózás hazai helyzete különös tekintettel Budapest problémáira – Mélyinterjú Sztojanovits Kristóffal a Magyar Turizmus Zrt. Budapest – Közép Duna vidék turisztikai régió regionális marketing igazgatójával (ld. 6 melléklet)

Internetes források

About the Danube - <http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/about-the-danube.14.html> (Letöltve: 2013.szeptember 15.)

Geography-<http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/geography.15.html> (Letöltve: 2013. szeptember 15.)

Heritage - <http://www.danube.travel/main-menu/discover-the-danube/heritage.16.html> (Letöltve: 2013. szeptember 15.)

„A Római Birodalom határai” világörökségi helyszín - http://www.danube-limes.eu/a_vilagoroksegről (Letöltve: 2013. október 1.)

Projekt - <http://www.danube-limes.eu/projekt> (Letöltve: 2013. október 3.)

Mit nevezünk makrorégióknak? - <http://www.terport.hu/europai-unio/makroregioik> (Letöltve 2013. október 5.)

Duna Régió Stratégia - <http://dunaregiostrategia.kormany.hu/> (Letöltve: 2013. október 4.)

Prioritási területek - <http://dunaregiostrategia.kormany.hu/prioritasi-teruletek> (Letöltve: 2013. október 4.)

PA 3 A kultúra és az idegenforgalom, valamint az emberek egymással való kapcsolatteremtésének előmozdítása - <http://dunaregiostrategia.kormany.hu/pa-3-a-kultura-es-az-idegenforgalom> (Letöltve: 2013. október 5.)

Az MT Zrt. csatlakozott a Duna-régió Turisztikai Együttműködési Platformjához(2013)

- <http://turizmus.com/fokusz/az-mt-zrt-csatlakozott-a-duna-regio-turisztikai-egyuttmukodesi-platformjahoz-1114262> (Letöltve: 2013. október 10.)

Nagy Ádám (2012):Luxushajók a Dunán: hogyan kerülhetünk a fedélzetre? - <http://privatbankar.hu/utazas/luxushajok-a-dunan-hogyan-kerulhetunk-a-fedelzetre-248203> (Letöltve: 2013. október 15.)

Wagner Zsuzsa (2013): Szállodahajó és buszkaosz a fővárosban - http://turizmus.com/turizmus_panorama/szallodahajo-es-buszkaosz-a-fovarosban-1117168 (Letöltve: 2013. október 31.)

Vén M. – Sárdi A. (2012): **DATOURWAY – A „nagy európai vízi út” természeti és kulturális értékeinek védelme és fejlesztése** - <http://www.terport.hu/vezercikkek/datourway-%E2%80%93-a-%E2%80%93Enagy-europai-vizi-ut-termeszeti-es-kulturalis-ertekeinek-vedelme-es-fejle> (Letöltve: 2013. október 31.)

Nagy lehetőségek előtt a turizmus Kalocsán is (2013) - <http://bacs megye.hu/megye/kalocsa/nagy-lehetosegek-elott-a-turizmus-kalocsan-is.html> (Letöltve: 2013. október 31.)

MELLÉKLETEK

**1. MELLÉKLET: ÍGY HAJÓZUNK MI- MÉLYINTERJÚ A TENSI HAJÓUTAK REFERATÚRA
VEZETŐJÉVEL, KOVÁCS ESZTERREL**

Tengeri/ Óceánjáró vagy a folyami hajóutak iránt mutatkozik nagyobb a kereslet?

Sajnos százalékos arányt nem tudok mondani, de az biztos, hogy egyértelműen a tengeri hajóutak iránt mutatkozik nagyobb kereslet, ezres, többeszes számokban fejezhető ki, hogy egy évben hány tengeri utas van, a folyami ettől lényegesen elmarad.

Mi ennek az oka?

Ennek nyilvánvalóan több oka van, először is általában a folyami hajóutakat az idősebbek keresik, sokkal nehezebb megoldani az oda-, illetve hazajutás lehetőségét, hiszen a folyami hajóutak általában nem körutak. A folyami hajók lényegesen kisebbek, a fedélzeten lényegesen kevesebb a lehetőség. A tengeri óceánjáró hajók lényegesen nagyobbak akár 12-18 emeletesek is lehetnek, míg a folyamiak 2-3 emeletesek mindössze.

Észlelhető volt-e valamifajta visszaesés a tavalyi tragédia után?

Volt némi visszaesés, de ez nem a Concordiának volt elsősorban köszönhető. Azt lehet mondani, hogy volt némi megtorpanás a Costa irányába, de nem a hajózás irányába, ugyanis, ezt a balesetet egy emberi hiba okozta, nem az, hogy valami elromlott, felrobbant, vagy egyéb, hanem egy emberi hiba, ami óta sokkal szigorúbban veszik a biztonsági előírásokat, sokkal komolyabban betartják a megfelelő gyakorlatokat.

Alapvetően a MALÉV csődje sokkal nagyobb kárt okozott, mert a legtöbb kikötő – vagyunk alapul például Koppenhágát, Milano-t vagy Rómát- ezekbe a desztinációkba a MALÉV-nak nagyon jók voltak a járatai. A hajóknál tudni kell azt, hogy reggeli járatokkal kell odamenni, a fapadosok nem mindig megbízhatóak, és ugye a hajók este indulnak, és délutáni járatokkal kellene hazajönni. Róma esetében az Air Italia-val van járat, de olyan menetrenddel, ami nem kedvez a hajós utasoknak, ugyanis egy nappal előbb ki kell menni, illetve egy nappal később tudnak hazajönni, és ezt az utasok nem kedvelik. Így ezek az utak gyakorlatilag elérhetetlenné váltak. Milanoba vagy átszállással, vagy fapadossal lehet menni. Fapadosnak pedig azért mind a mai napig van olyan, hogy nem indul el, vagy késik, tehát az utasok nem annyira bíznak benne, vagy azok szoktak esetleg fapadossal menni, akik ugye több nappal előbb mennek, és akkor belefér egy kis csúszás. Tehát a MALÉV csőd lényegesen nagyobb visszaesést jelentett, mert egyszerűen az emberek nem tudtak eljutni a kikötőbe. Mostmár azért ez viszonylag jól megoldott, de rögtön akkor utána mikor a MALÉV becsődölt, nem voltak még itt a fapadosok. Inkább tehát azt lehet mon-

dani, hogy a tavalyi tragédia következtében a Costa irányba volt nemi visszaesés, de ennek mára már nyoma sincsen.

A válság mennyire befolyásolta a hajós utak iránti keresletet?

Azt lehet mondani, hogy a válság idején a hajózás volt az egyetlen, ágazata a turizmusnak, ami nem esett vissza, sőt emelkedés volt tapasztalható.

Mely szegmens keresi inkább a tengeri/óceánjáró utakat? (Szegmens minél jobb behatárolása)

Mindenki. Azt lehet mondani, hogy fél évestől (a legkisebb korosztály, aki mehet) egészen a 99 éves korosztályig. Az a jó, hogy minden korosztálynak megfelelő hajóstársaság megtalálható a palettán. Ott van például a Costa a családosoknak a gyerek ingyenességgel, akkor a Holland America ott van az idősebb korosztálynak, van aki a teljes all inclusive és minden luxust preferlja, azoknak ott van a Silversea, tehát mindenkinek a maga életkorához, családi állapotához, pénztárcájához megfelelő hajóutat tudunk ajánlani. Royal-nál is egyre inkább kezd a gyerek ingyenség elterjedni.

Kik keresik inkább a folyami hajóutakat? (korosztály, nők/férfiak dominanciája, kik utaznak együtt általában)?

Általában a 60 évesnél idősebb korosztály keresi a folyami hajóutakat. Nők és férfiak dominanciája általában egyenlő, általában párok keresik a folyami utakat.

Általában melyek a legkeresettebb desztinációk? (10 legkeresettebb desztináció)

Ha mondjuk, van egy első hajós, akkor az szinte biztos, hogy a Földközi – tengerre fog menni, így a legnépszerűbb mindenképp a Földközi-tenger keleti, illetve a nyugati medencéje a legnépszerűbb. Utána általában észak felé indulnak, Baltikum, vagy a Fjord, nagyjából ugyanabban az arányban, mert ha már bejárta a Földközi-tengert, elmegy egy kicsit messzebbre. Nagyon szeretik a Kanári Szigeteket, viszont az már ugye hosszabb, tehát ahhoz már szabadság kell, meg nyár, utána Karib-tenger, ami nálunk nagyon népszerű az utóbbi időben az Dél-Amerika, ezután Ausztrália és Új-Zéland, meg az egzotikusabb desztinációk, mint Hawaii, Tahiti nagyjából azonos arányban keresettek, de a Panama Csatornát is keresik és negyedik helyre inkább Dubai-t tenném, és ami még idén nyáron nagyon népszerűvé vált az a Fekete-tenger. és szerencsére azt lehet mondani, hogy a hajós társaságok is egyre inkább bővítik a palettájukat a keresletnek megfelelően.

Mennyire visszatérők az utasok?

Azt lehet mondani, hogy nagyon nagy arányban. Ennek oka a törzsutas program is. Aki egyszer elment hajózni, az valószínűleg megkedveli ezt a nyaralási formát és átáll erre. Az hogy most valaki kipróbál egy másik hajós társaságot, vagy marad egy társaságnál az na-

gyon sokmindentől függ, például attól, hogy mennyire tetszik neki az a stílus amit a hajós társaság képvisel, illetve, hogy mennyire tetszik neki az utas összetétel. Sok esetben a desztináció dönt, mivel sok olyan van, ahol csak egy hajós társaság van.

Általában személyenként mennyit hajlandóak áldozni egy-egy utazásra? Folyami hajóút esetén/ Tengeri hajóút esetén

Folyami hajóutak általában 250 – 300 000.- Ft-tól kezdődnek, és kabintipustól függően emelkednek, a tengeri hajóutak ettől lényegesen olcsóbbak.

Mely évszakok(ok) a legkedveltebb(ek) a tengeri hajóutak esetében?

Ez térségfüggő, nyilván a nyár az, amikor leginkább szeretnék menni, de nagyon szeretik a tavaszt és az őszt, főleg az őszi szünetet, őszi szünetben rengeteg utasunk van mindig és télen is egyre több, ugye ahogy mennek a melegbe a távoli desztinációkba. Azt lehet mondani, hogy itt kvázi nincs szezon.

Mely évszakok(ok) a legkedveltebbek a folyami hajóutak esetében?

Folyami hajóutak esetében egyértelműen a nyár a legnépszerűbb, de az utak keresettek tavaszi, illetve őszi időpontokban is.

Milyen hosszúságú hajóutak a leginkább keresettek? (Folyami/tengeri)

A folyami hajóutak általában mindössze néhány naposak. Foglалhatunk akár mindössze 3 napos utat is, de az átlagos utak szerintem olyan 5 naposak, maximum 1 hetesek.

Tengeri hajóutak esetében azt mondhatjuk, hogy általában a 7 éjszakás hajóutak a legkeresettebbek. Ha a tavaszi szünetet vesszük, vagy egy hosszú hétvégét, akkor azért keresnek rövidebbeket is. Távolabbi desztinációkba Karibi térségbe, Ausztráliában, vagy Új-Zélandon inkább a hosszabb utakat keresik, ha már egyszer elmennek ilyen távolságba, akkor minél több mindent lássanak.

Milyen szempontok alapján döntenek az utasok egy-egy hajóút mellett? (5 legfontosabb szempont)

Folyami hajóutak: Az sem mindegy, hogy honnan indul egy-egy hajóút (magyarok szeretnék, ha a tengeri hajóút is Budapestről indulna), magyar közönség preferálja, ha Budapestről indul. Magyaroknál az is szempont, hogy legyen a fedélzeten magyar személyzet, hiszen az idősebb korosztály az életkorából adódóan nem beszél annyira idegen nyelvet.

Tengeri hajóutak esetében is azt mondhatjuk, hogy nagyon fontos az indulási kikötő és az ár, az, hogy milyen kikötési pontokat érint, illetve a hajóknak az életkora és felszereltsége. Nagyon sokan az alapján döntenek, hogy új hajó legyen, vagy megmondja h. min hány ezer fős legyen, illetve a hajós társaságoknak vannak törzsutas programjai, ahol minél több

pontot gyűjt annál több előnye van, ez szintén fontos befolyásoló szempontot jelent az utazási döntésnél.

Milyen típusú fakultatív, szárazföldi programokat részesítenek előnyben az utasok? (Világörökségi helyszínek, városnézés, nemzeti parkok stb.)

Erre is azt mondhatjuk, hogy térségenként egy picit eltérő. Ami olyan, hogy ismertebb, vagy esetleg már járt ott az utas, akkor szinte biztos, hogy csak kiszáll és akkor útikönyvvel együtt egyénileg barangolja be a térséget. Ha mondjuk olyan helyre megy, hogy nem az pont az adott, attrakciót jelentő városban köt ki a hajó, akkor azt szoktuk javasolni, hogy mindenképpen fizessen be az utas egy fakultatív programra, az hogy ez egy sima városnézés, vagy valami extrább az abszolút az utas egyéni döntésén múlik. Nagyon szeretik például Dél-Amerikában az állatos, állatnézős programokat is. Tehát valóban teljes mértékben térségfüggő.

Folyami utak esetében véleményem szerint a táj szépségét, és a híres történelmi helyszíneket bemutató programok.

Általában mennyire kíváncsiak az utasok a helyi, csak ott megtalálható vonzerőkre? (Pl. folklór események – népzene/ néptánc)

Szerintem ezek a típusú programok is vonzóak, egyébiránt nagyon kicsi az az arány, aki a hajón marad.

Az utazási iroda szerint milyen fakultatív programok lennének eladhatóak egy dunai hajóút esetén?

A legnépszerűbb fakultatív programok jellemzően a világörökségi helyszínek és nemzeti parkok felkeresése, városlátogatásokon való részvétel.

Van-e valamilyen speciális igénye a dunai utasoknak? (Pl. Akadálymentesített attrakciók preferálása)

Általában az akadálymentesítettség alapkövetelmény, olyannyira, hogy a hajókon is van kerekesszék, annak aki esetleg nem vinné magával, vagy nehezebben tudna mozogni. Az azonban hozzá kell tenni, hogy a hazai mozgáskorlátozott lakosság nem keresi ezeket a típusú utakat, mert számukra megfizethetetlen.

2. MELLÉKLET : KÉRDŐÍV A HAZAI LAKOSSÁG ÜDÜLŐHAJÓS UTAZÁSI SZOKÁSAIRÓL

1. Milyen típusú hajóutakat részesít előnyben?

Tengeri hajóút

Folyami hajóút

Kérem, válaszát indokolja néhány mondatban!

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Milyen desztinációkat keresett fel eddigi hajó útja(i) során? (Több válasz is megjelölhető.)

Földközi – tenger keleti medencéje

Földközi – tenger nyugati medencéje

Norvég fjordok

Duna felső szakasza, Budapesttől északi irányba

Duna középső és déli szakasza, Budapesttől Dél-keleti irányba, Fekete-tengerig

Karibi térség

Vörös tenger térsége

Egyéb, éspedig

3. Miért inkább a hajós utakat preferálja egyéb közlekedési eszköz (pl. buszos) helyett?

Kényelmesebb utazás

Élményszerűbb utazás

A fedélzeti szolgáltatások miatt

Egyéb, éspedig.....

4. Mely évszakban preferálja a hajós utazásokat?

Tél

Tavaszi

Nyár

Ősz

5. Jelölje be az önre jellemző állítást!

Egy alkalommal vettem részt eddigi életem során üdülőhajós utazáson.

Több alkalommal vettem részt eddigi életem során üdülőhajós utazáson.

6. Az elmúlt 5 évben hány alkalommal vett részt ilyen típusú utazáson?

..... alkalommal vettem részt

7. Tervezi – e, hogy újabb ilyen típusú utazáson vegyen részt az elkövetkezendő 5 évben?

Igen

Nem

Ha az előző kérdésre IGEN választ adott, mely desztinációt tervez felkeresni az elkövetkezendő 5 évben? (Több választ is megjelölhet!)

Földközi – tenger keleti medencéje

Földközi – tenger nyugati medencéje

Norvég fjordok

Duna felső szakasza, Budapesttől északra

Duna középső és déli szakasza, Budapesttől Dél-keleti irányba, Fekete-tengerig

Karibi térség

Vörös tenger térsége

Egyéb, és pedig.....

8. Mi motiválta Önt, hogy részt vegyen egy ilyen típusú utazáson a más típusú üdüléssel szemben? (1. – egyáltalán nem fontos, 5. – nagyon fontos)

	5	4	3	2	1
Magasabb presztízs					
Gyermekkori álom megvalósítása					
Számos desztinációt fedezhet fel a kikötések alkalmával					
Jobb ár – érték arány					
Valamilyen speciális ajánlat					
Nagyobb biztonság					
Luxus					
Minőségi szórakozás					
Hajón lévő szolgáltatások					
Fedélzeten kívüli, fakultatív programok					

9. Milyen hosszúságú hajóutakat preferál?

- 3 éjszaka, vagy annál rövidebb
- 4- 7 éjszaka közötti
- 8-13 éjszaka között
- 14 éjszaka, vagy annál hosszabb

10. Milyen méretű hajókat preferál?

- Kevesebb, mint 500 személyes

Kevesebb, mint 1000 személyes

1000 – 2000 személyes

2000 – 3500 személyes

3500 – 4000 személyes

Több, mint 4000 személyes

11. Mi alapján döntött az eddigiekben egy-egy hajóút mellett?

A hajós társaság alapján

Desztináció / útvonal alapján

Ár alapján

Speciális ajánlat alapján

Egyéb, éspedig:.....

12. Szokott-e utazásai alatt fedélzeten kívüli programokon részt venni?

Igen

Nem

13. Amennyiben az előző kérdésre IGEN választ adott, milyen fedélzeten kívüli programokat preferál?

Helyi gasztronómiai különlegességekkel való megismerkedés

Helyi folklórral (néptánc, népzene, népművészet) való megismerkedés

Vezetett városlátogató programok

Kulturális, művészeti eseményeken való részvétel

Nemzeti Parkok felkeresése

Világörökségi helyszínek felkeresése

Egyéb, éspedig:.....

Amennyiben az előző kérdésre **NEM** választ adott, kérem, indokolja!

.....

.....

.....

.....

14. Fedélzeten kívüli programok megválasztásánál milyen szempontokat tart szem előtt?

Attrakció akadálymentes megközelítése

Attrakciók kisebb, mindössze néhány fős csoportban történő megtekintése

Személyi idegenvezetés

Egyedi, csak az adott desztinációra jellemző helyek felfedezése

Egyéb, éspedig.....

15. Korábbi utazásaitól függetlenül szívesen fedezné fel a Duna Budapesttől délre eső szakaszait?

Igen

Nem

Nem tudom

Amennyiben az előző kérdésre **NEM** választ adott, kérem, indokolja!

.....

.....

.....

.....

Amennyiben az előző kérdésre **IGEN** választ adott, kérem, sorolja fel az Önt motiváló legfontosabb 5 tényezőt!

1,

2,

3,

4,

5,

16. Mit tartana fontosnak egy-egy Dunai hajóút összeállításánál? (Több választ is megjelölhet)

Duna – menti világörökségi helyszínek felkeresése

Duna menti híres történelmi helyszínek felkeresése

Duna menti természeti értékek felkeresése
Duna menti fontosabb városok megtekintése

A hajó szálláshelyként funkcionáljon
A hajó csak közlekedési eszközként funkcionáljon
Egyéb, éspedig.....

17. Általában milyen módon foglalja le utazásait?

Személyesen utazási irodában
Telefonon utazási irodában
On-line utazásközvetítő weboldalán
Egyenesen a hajóstársaságnál
A hajóstársaság weboldalán
Egyéb, éspedig.....

Kérem, adja meg az Ön személyes adatait!

Az Ön neve:

Nő
Férfi

Az Ön életkora:

– 20 év
21 – 30 év
31 – 40 év
41 – 50 év
51 – 60 év
61 – 70 év
71 – 75 év
76 - 80 év
81 – 85 év
86 – 90 év
91 -

Legmagasabb iskolai végzettsége:

8 általános iskola, vagy annál kevesebb

Szakiskola/ szakközépiskola

Gimnáziumi érettségi

Egyetem/ Főiskola

Hol van az állandó lakhelye?

Fővárosban

Vidéki nagyvárosban

Vidéki kisvárosban

Kisebb település

Általában kivel utazik együtt?

Egyedül szoktam utazni

Élettársammal/ Házastársammal szoktam utazni

Családommal szoktam utazni

Maximum 5 fős baráti társasággal utazom

Több, mint 5 fős baráti társasággal utazom

Egyéb, éspedig.....

Általában mennyit költ a teljes utazására/fő? (Kérem az összeget HUF-ban, \$, vagy €-ban adja meg!)

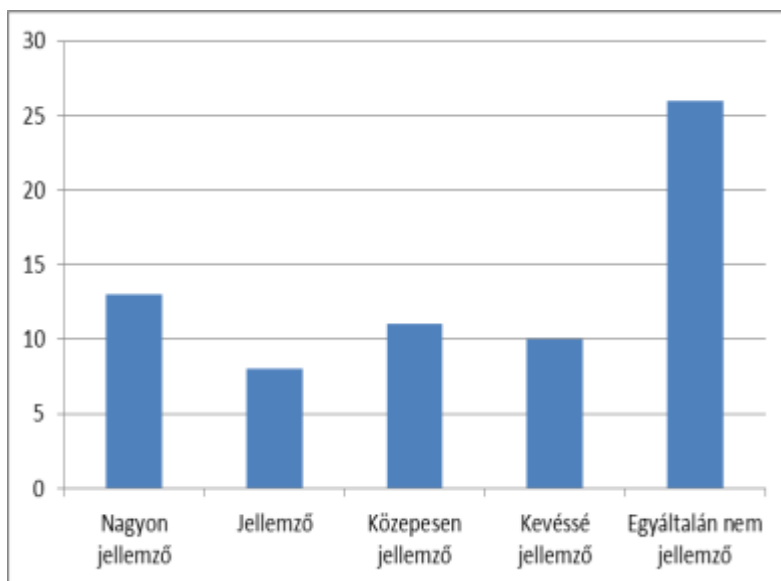
.....

Kérem, az alábbi 1- től 10-es skálán jelölje be, mennyire elégedett az anyagi helyzetével!

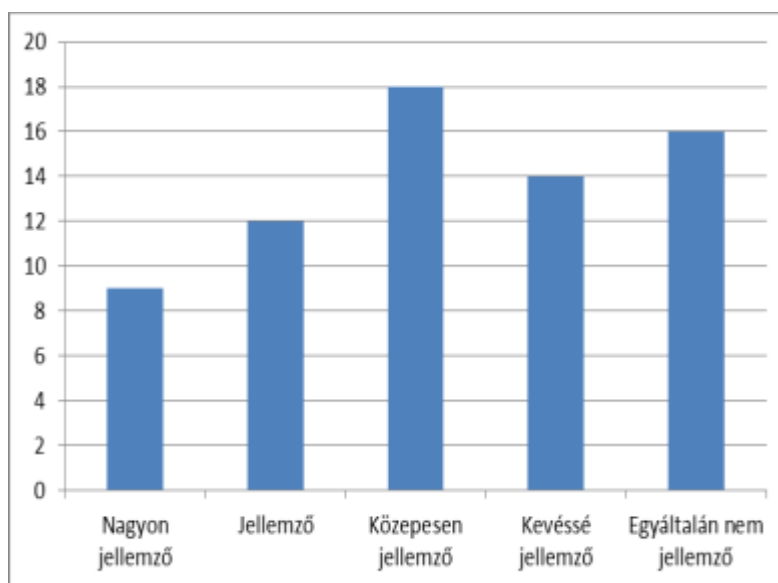
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

3.MELLÉKLET: MOTIVÁCIÓRA VONATKOZÓ KÉRDÉSEK DIAGRAMMAL TÖRTÉNŐ SZEM- LÉLTETÉSE

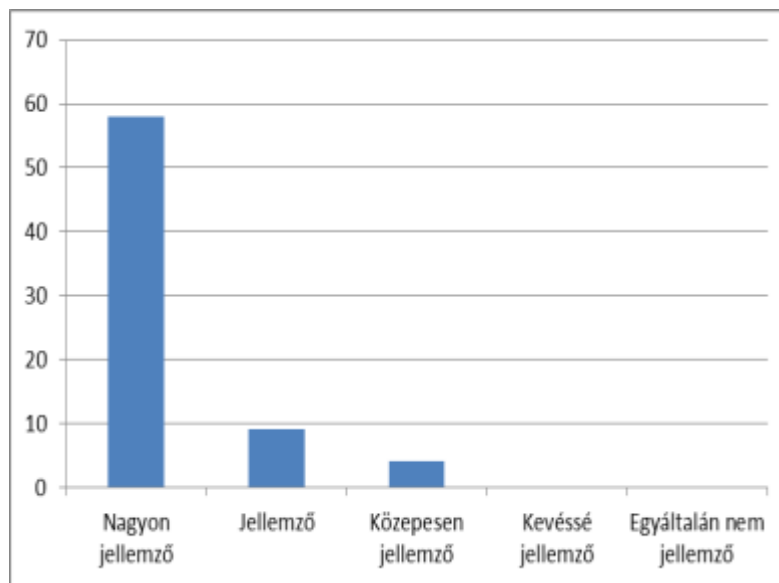
Magasabb presztíz



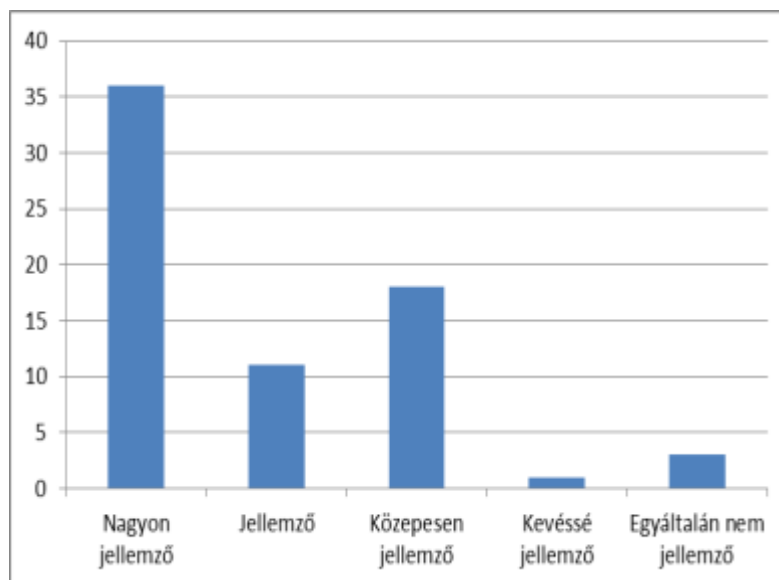
Gyermekkorai álm megvalósítása



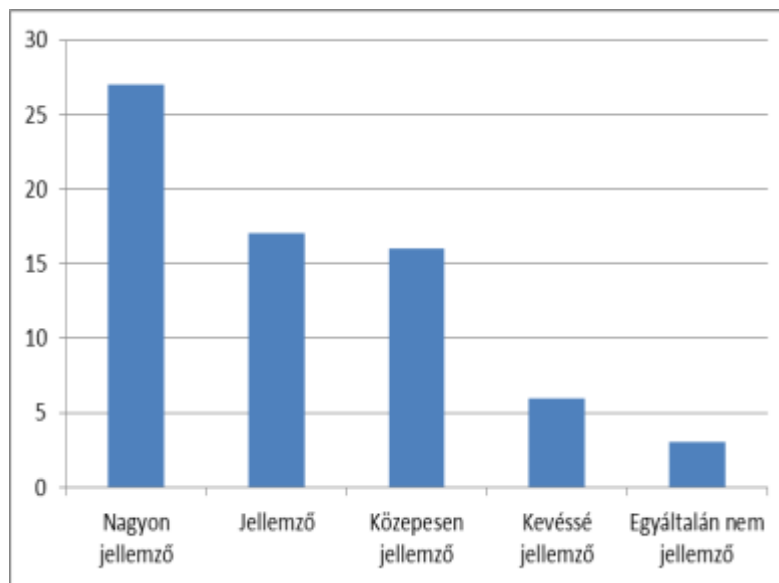
Számos desztináció felfedezése a kikötések alkalmával



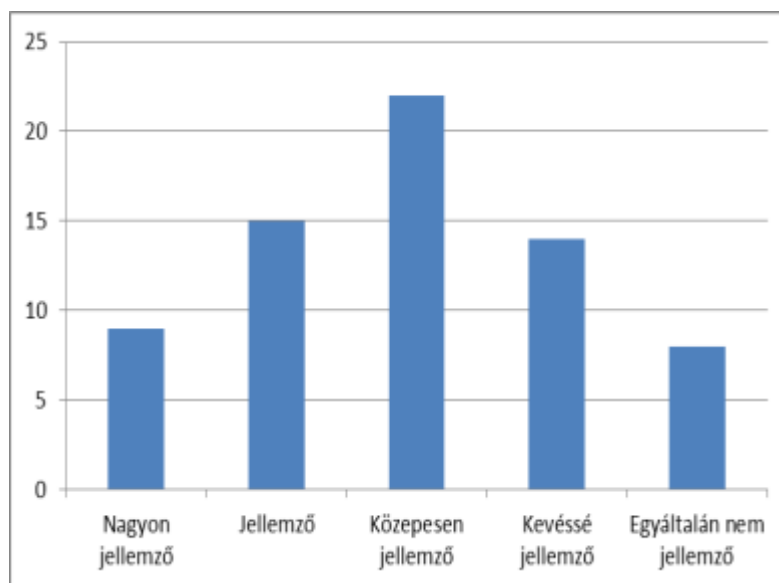
Jobb ár-érték arány



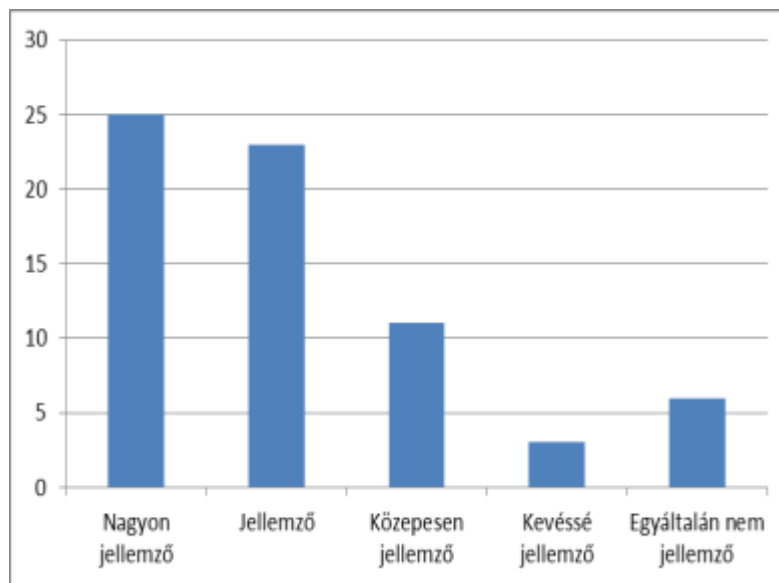
Speciális ajánlat



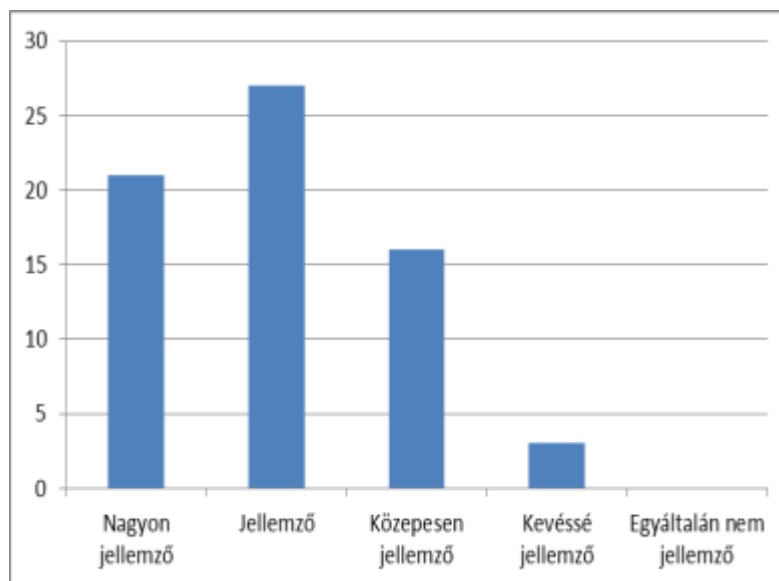
Nagyobb biztonság



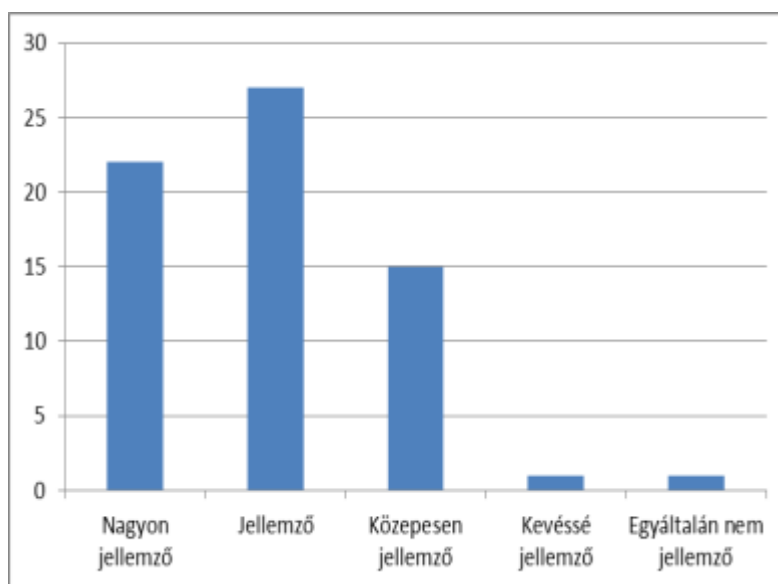
Luxus



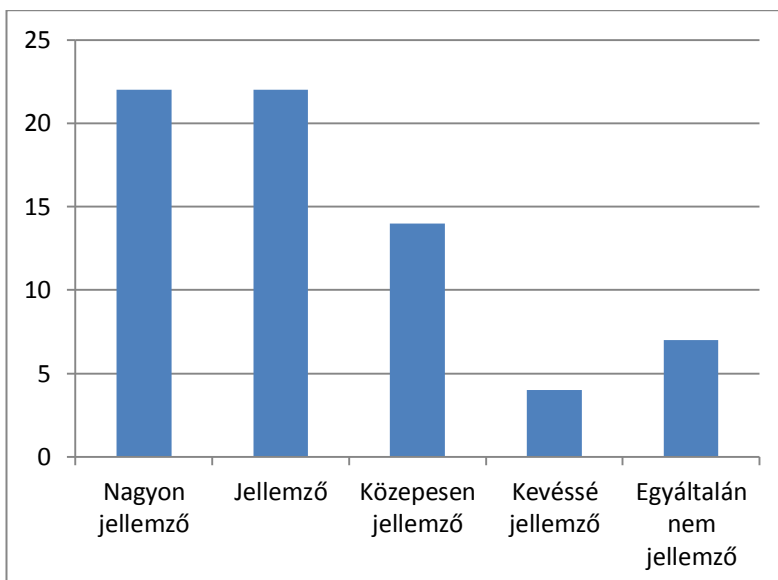
Minőségi szórakozás



Hajón lévő szolgáltatások



Fedélzeten kívüli fakultatív programok



4. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ A DUNA-MENTI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENTRŐL ÉS A DANUBE COMPETENCE CENTER MŰKÖDÉSÉRŐL

2010-ben jött létre a DCC, számos célkitűzéssel. Hogyan jött létre a szervezet és miért? Történtek-e azóta kedvező változások a Duna Régió turizmusában? Amennyiben igen, mik voltak azok?

A Duna mentén 10 ország található. Az elmúlt években számos nemzeti és nemzetközi szervezet is létrejött azért, hogy a Dunát és a Duna turizmusát fejlessze. Az elmúlt években ezek a szervezetek jelentősen kiüresedtek, ezért jött létre szerbiai, belgrádi székhellyel a Danube Competence Center, jellemzően német motivációra és német katalizálás mellett. 2010-ben jött létre, tagsága jellemzően e két országból szerveződik, hazánkból csak a Magyar Turizmus Zrt. a tagja jelenleg, de van moldovai és román tagja is. Gyakorlatilag azt mondhatjuk, hogy mind a 10 ország képviselteti magát a szervezetben.

Kik és hogyan finanszírozzák a szervezet működését?

4-5 ember dolgozik a DCC-ben, projekt alapú szervezatként működik. A tagok tagdíjat fizetnek, de ez talán csak a munkaszervezet fenntartására elegendő. Szakmai programok megvalósításához és menedzseléséhez különböző pályázatokat kell írni, végigvinni és elszámolni.

Hazánk 2013-ban csatlakozott az együttműködéshez az ITB-n. Mik voltak azok az érvek, amik miatt az MT Zrt. a csatlakozás mellett döntött?

Csatlakozásnak az egyik legfőbb érve az volt, hogy az eddigi szervezetek kezdtek kiürülni, magyarul érdemi munka nem folyt ezekben a szervezetekben. Egy új szervezet pedig mindig egy új lehetőség, egy új esély, és számunkra mindenképpen az a fontos, hogy ezt a nagyon jelentős és mondhatjuk, hogy egyre divatosabb terméket, a Dunát, mi is felfedezzük, mi is részesei lehessünk a termékfejlesztésnek, mi is láthassuk a folyamatokat, hogy mik történnek, és természetesen ennek a hasznát mi is élvezhessük. A dunai hajózás, tehát a személyhajózás, nyaralóhajózás a reneszánszára éli, Amerikai Egyesült Államokból pedig igen dinamikus fejlődést tapasztalunk a különböző foglalkozási rendszerekben.

Milyen jogokkal és kötelezettségekkel jár a DCC tagság az MT Zrt. számára?

A tagdíj megfizetése mellett a jogunk az, hogy részt vegyünk a különböző projekteken, és ugyanez a lehetőségünk is, hogy résztvegyünk ezekben a projekteken, amelyek, mint hangsúlyoztam a pályázatoktól zömmel függenek, hogy mikor milyen pályázati kiírás mellett mit nyerünk el, vagy mit nyer el a DCC. Az utóbbi időben volt egy olyan program,

amely például a római kori emlékeket dolgozta fel Románia, Moldova, és Szerbia területén.

Történt-e a csatlakozás óta valamilyen közös aktivitás? Várhatóan a közel jövőben lesz-e valamilyen közös aktivitás (pl. a WTM London alkalmával)? Ha igen, mi lesz az?

Gyakorlatilag az ITB-n mi is részt vettünk abban a nagyszabású akcióban, amely a dunai országok turizmusát szeretne volna bemutatni. Érdekes, izgalmas játékos és kötetlen formában. Ez 2014-ben is meglesz, ezt mind a DCC, mind pedig az ITB Berlin Kiállítás szervezői is, a novemberi WTM keretében lesz is erre vonatkozóan egy egyeztetés. Szeptember elején volt egy értekezlet, mely Budapesten került megrendezésre, ahol értékelték az eddigi tevékenységet, és közös nyilatkozatot fogalmazott meg a DCC a fenntartható turizmusfejlesztés iránti elkötelezettségével kapcsolatban, melyhez mi is csatlakoztunk, magunkénak valljuk. Továbbá érdekes módon megjelentek a képzések, pályázatíráshoz kapcsolódó képzések, pályázatíráshoz kapcsolódó képzés kerül lebonyolításra a DCC szervezésében, 2013-ban és 2014. elején, 3 etapból fog állni és Belgrádban kerül megrendezésre.

Véleménye szerint melyek azok a hazai Duna menti attrakciók, amelyek jelenleg nem szerepelnek a hajós társaságok programjaiban, és mint fakultatív programot alapozni lehetne rájuk?

Biztosan van. Én azt gondolom, hogy itt nagyon fontos, hogy itt különválasszuk Budapestet, mint önálló turisztikai terméket, és a vidéket, sőt ezenbelül a Budapestről északra található desztinációkat, és a Budapesttől délre található tájakat.

Én úgy tudom, hogy a hajóstársaságoknak nagyon szigorú sztenderdjeik vannak, hogy mit mutatnak, mit mutathatnak be a vendégeknek. Például pont a napokban hallottam, hogy 40 percnyi transzferidőhöz, minimum 120 percnyi élményidőt kell biztosítani. Ez azt jelenti, hogy ha a kikötőtől elindulunk, akkor 40 percnyi sugarú körben kell valami attrakciót találnunk, ha a térképen ezt berjajozzuk, akkor nyilván a kérdésre választ is tudunk kapni, melyek ezek a kínálati elemek, és, hogy vajon ezek fel vannak-e dolgozva.

Meglátása szerint hogyan válhatna sikeresebbé a Duna menti turizmus egyrészt a folyó egészét, másrészt pedig a hazai Duna menti területeket tekintve?

Az üdülőhajós turizmus, nagyon jó növekedést produkál. Számunkra az a fontos, hogy ezek a trendek megmaradjanak, és méginkább a parton költsék el a pénzüket, szerezzenek

szép és jó élményeket. Magyar vendégforgalom szempontjából nagyon sok feladatunk van az infrastruktúra fejlesztés tekintetében. Gondolok itt kerékpár úthálózat fejlesztésre, vasútvonakaig, illetve a közutkig, illetve a kishajós kikötői infrastruktúrát is fejlesztenünk kell.

Kik járnak ebben élen a folyó menti országok közül, akire jó példaként tekinthetnénk? Van esetleg valami olyan gyakorlat, amit mindenképpen adoptálni lehetne hazánkba külföldről?

Én azt gondolom, hogy egy az egybe nem szabad semmit adoptálunk, de nagyon nyitott szemmel kell járnunk és megismernünk azokat a példákat, amit mondjuk az osztrákok, vagy a németek csinálnak. Elég csak arra gondolnunk, hogy a Duna Delta egy fantasztikusan érdekes, izgalmas hely, az élővilága, ornitológia szempontjából egy nagyon értékes terület. Bizonyára nem lehet lekoppintani, vagy átemelni, de bizonyára vannak olyan elemei amik számunkra is használhatóak. Én azt gondolom, hogy ez a vízi termék, a Duna, nagyon jól kombinálható a mi gasztronómiánkkal bor- és pálinka kultúránkkal, történelmi nevezetességeinkkel. Én azt gondolom az aktív turizmussal is, bár személyes véleményem szerint, nem azokat az időket éljük, hogy az emberek kedvelik az aktív kikapcsolódást.

5. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ KÁLMÁN ISTVÁNNAL A MABEUSZ ELNÖKÉVEL A DUNA-MENTI TURIZMUS ÉS KÜLÖNÖS TEKINTETTEL BUDAPEST PROBLÉMÁVAL ÉS KAPCSOLATBAN

Mik azok a fő érvek, amelyek a hajós beutazó turizmus segítése mellett szólnak?

Magas költség és komplex szolgáltatásokat vesznek igénybe.

Köztudottan Budapest kedvelt kezdő, illetve végpontja is a folyami hajóutaknak, azonban a Bécs és Pozsony igen erőteljesen lobbizik azért, hogy átvegye ezt a szerepet. Egészen pontosan miben nyilvánul ez meg? Mit ajánlanak?

Én úgy tudom, hogy Bécsben a Reptér, a Szálloda Szövetség, és a Hajózási Szövetség egy közös szervezetet alapítottak, és úgy próbálnak együtt minden követ megmozgatni a hajós társaságok ott helyezték el útjaik kezdő, illetve végpontját. Pozsonnyal kapcsolatban nincs információm.

Mik azok a lépések, amelyeket véleménye szerint Budapestnek sürgősen meg kellene lépnie, hogy ne veszítse el, sőt javítsa esetleg a pozícióját folyami hajózás tekintetében?

A bizonytalanságokat mindenképpen el kellene oszlatni. Mostanság arról lehet hallani, hogy a belvárosi kikötés eltörlésre kerül. Elsődleges lenne, hogy ki kellene jelenteni, hogy ez nem fog megtörténni. Persze ezt még lehetne cizellálni, azzal, hogy a budai oldalra is vissza lehessen állítani a hajókat, ahol erre lakossági tiltakozás eredményeképpen nincs jelenleg lehetőség, és természetesen az infrastruktúra fejlesztés, továbbá a Reptérről való bejutás nehézségei.

Mennyire ért egyet a Budapest Duna-menti területeinek hasznosításáról megjelent koncepcióval? Ha nem, miért nem? Mi az, amin feltétlenül változtatni kellene?

Ezt a koncepciót a MABEUSZ támadta, mert álláspontunk szerint mindenképpen a Belvárosban szükséges a kikötést megoldani, és onnantól kezdve, ha egy picivel is távolabb kerül a Belvárosból a kikötés, az turistszám csökkenést fog eredményezni. Égető, hogy meg tudjuk szervezni a Belvárosi kikötést úgy, hogy a legfőbb látnivalókat gyalogosan meg tudják közelíteni, hiszen ezeknek a túráknak ez a legfőbb vonzereje, és nem lehet tudni mi lesz akkor, ha a CET-hez, vagy a csepeli, vagy az újpesti kikötőbe kerülnek ki ezek a hajók. Mindenképpen azt kellene kitalálni, hogy hogyan lehetne normálisan megoldani a belvárosi kikötést, úgy hogy az infrastruktúra is legyen erős, a turisták és a városlakók is egyaránt tudják élvezni a Duna part előnyeit. A CET egyébként nem egy rossz ötlet, de

nem alkalmas elegendő számú hajó kikötésére. A NÉRÓ Park nem igazán szép látvány, egyből azt hiszi a turista, hogy Afrikába tévedt.

Hogyan dől el, hogy hol köt ki egy-egy üdülőhajó, különös tekintettel a vidéki megállásokra?

Sajnos nincsen erről információnk, mi főleg Budapestre koncentrálnak.

Hogyan dől el, hogy milyen programok kerülnek be a fakultatív programok közé?

Velük együtt egyeztetünk, hogy szerintünk mit lehet eladni, ezen nagyon nehéz változtatni. Általában évekre előre megjelent prospektusokról van szó, amelyekben természetesen a fakultatív programok is szerepelnek. Ez egy nem egy dinamikus dolog, az, hogy valami új felkerüljön, ahhoz olyan program kell, ami többszáz ember előtt megállja a helyét, meg lehet közelíteni, megvan a megfelelő személyzete, stabil. A hajóstársaságok nem szeretnek bizonytalanra menni, olyan struktúrákat szeretnek használni, melyek már évek óta jól beváltak.

Válság befolyásolta a hajós beutazó turizmust? Amennyiben igen, hogyan?

A hajós beutazó turizmus a válság idején is növekedést mutatott. Ez az egyetlen prosperáló turizmus a beutaztatásban. Van ezzel kapcsolatosan egy helytelen téveszme, mely szerint nem hoz elegendő vendégéjszakát. Azt hiszik, hogy a hajós turisták bliccelnek, és nem fizetnek semmiféle ÁFA-t, semmiféle IFA-t. Igénybeveszik a transzfert szolgáltatásokat a városnézésre, vásárolnak, így rengeteg ÁFA-t meg egyéb hozadékat hoznak és ugye mivel Budapest kezdő, illetve végpont, így megvan az, hogy a vendégeknek egy jelentős százaléka, jelentős számú vendégéjszakát generál jellemzően az öt csillagos szállodákban. A pre és a post stay (ez jellemzően 2-3 éjszaka) a BKK által elkészített koncepcióban nem kerül említésre sem. A MABEUSZ megbecsülte, hogy ez mennyi (csak) IFA bevételt eredményez. Sokan úgy gondolják, hogy a hajók ide csak kikötnek, fizetik a ponton díjat és egyéb bevételt nem eredményez.

Évente körül-belül mennyi turista érkezik hazánkba a Dunán?

Megközelítőleg 200 000 fő.

Hány éjszaka az átlagos tartózkodási idő Budapesten, illetve a vidéki megállások esetében?

A hajón általában 1, vagy 2 éjszaka, a pre és post stay esetében pedig jellemzően 2-3.

Hajós turizmus esetében mely országok a legfőbb küldőpiacok?

USA, Canada, Németország, Franciaország, Ázsiai országok

Általában mely évszakokban preferáltak a dunai hajóutak?

A dunai hajóutak igen népszerűek egészen kora tavasztól késő őszig.

Általában a szenior korosztály kedveli a folyami hajóutakat. Van-e valamilyen speciális igényük? Amennyiben igen, mik azok? (Fakultatív kirándulások tematikája, időtartama, attrakciók akadálymentesítettsége stb.)

A magas szintű kiszolgálást és infrastruktúrát igénylik.

Bécs és Passau között járnak olyan hajók, melyek nem kabinosak. Ön szerint adoptálható példa lehetne-e ez a Duna Budapeستől délre eső szakaszaira is? Amennyiben igen, véleménye szerint mely szegmensek számára lennének ezek az utak vonzóak?

Szerintem igen, az ázsiaiak és az európaiak lennének rá nyitottak, az amerikaiak a szigorúan a megszokott dolgok hívei.

**6. MELLÉKLET - MÉLYINTERJÚ SZTOJANOVITS KRISTÓFFAL , A MAGYAR TURIZMUS
ZRT. BUDAPEST – KÖZÉP DUNA VIDÉK TURISZTIKAI RÉGIÓ REGIONÁLIS MARKE-
TING IGAZGATÓJÁVAL**

Milyen jelentőségű Magyarország beutazó turizmusában a dunai üdülőhajózás?

A beutazó turisták száma nem ismert, mindössze becslések állnak rendelkezésre. Egyes becslések szerint évi 400 ezer főre tehető a dunai hajók fedélzetén hazánkba érkező utasok száma, míg mások szerint ez a szám 200 ezer és 1 millió fő között mozog.

Körül-belül hány hajó köt ki Budapesten, éves szinten?

Ezzel kapcsolatban a MAHART tud pontos adatokkal szolgálni, hiszen minden kikötőtők üzemeltetnek. Budapestnek egyébként a kikötő használati díjából éves szinten 1,8 -2 millió forintnyi bevétele származik.

Melyek azok a problémák, amelyek Budapest esetében kedvezőtlenül érintik a hajós turizmust?

Budapest esetében több súlyos probléma felmerül, melyek a következők: mindenekelőtt, hogy egy a Budapest közlekedési kérdéseiben kompetens kht. például egészen a közelmúltig tévesen ismerte a szállodahajó definícióját. Vélelmezésük szerint a hajó szállodaként funkcionál, ahol az érkező utasok néhány éjszakát eltöltenek.

Az egyéb súlyos visszasságok közé sorolandó: a Pesti Rakpart problémája, ahol cél a forgalom lassítása, de ennek eredményeképpen a turistabuszok észak-déli irányú közlekedtetése lehetetlenné fog válni , ennek következtében a hajós vendégek kiszolgálása még inkább problematikuság válik. A Citadella esetében pedig ki akarják tiltani a Citadelláról a buszokat, mert egy felvonó fog felmenni a Pestről. A tervek szerint 2 kabin lesz, 20-30 fő kapacitással. Ennek menetideje 4-4 perc lesz. Egy hajónyi turista feljutása több, mint fél órát fog igénybe venni. Valamint a Budai Vár tekintetében Dózsa György szobor alatt buszfordulót akarnak létesíteni, műemlékvédelmi okokra hivatkozva, és a buszokat nem beengedni. 9 fős MIDI buszokkal lehetne a várba feljutni. 15-20 busz szükséges egy hajó utasainak a feltranszferálására.

Sajnos a Budapest Airport sem igazán bizonyul partnernek, pedig nekik is jelentős bevett eredményez a hajós turizmus. A buszokat rendszeresen súlyos ezrekre büntetik, ha túllépik a parkolási időt, és túllépik, az utas elvárásoknak való megfelelés miatt. Az amerikai turisták elvárják, hogy a biztonsági intézkedésekről ugyanaz elhangozzon, mint a repülön. Ennek a videonak a levetítése minimálisan 3-5 percet vesz igénybe. Ennek következtében a hajós társaság minden buszon „veszt”.

Ismert tény, hogy főleg Bécs, de Pozsony erőteljes lobby tevékenységet folytat Budapest jelenlegi pozíciójának megszerzéséért. Milyen kilátások vannak e tekintetben?

A legtöbb hajóstársaság Budapesten fordít, de Bécsben az érdekeltek mindent elkövetnek (egyenlőre sikertelenül), hogy ne így legyen. Ott összefogtak az érdekeltek, itt ez nem megy. Budapest versenyelőnye hozzájuk képest, hogy unikális, és az magyar szolgáltatók igen jónevűek – világviszonylatban is versenyképesek.

Kik számítanak a legfőbb küldő piacoknak?

Amerika, Ausztrália, Kanada, illetve megjelentek az oroszok is, de ők speciális esetet képviselnek, mivel hajót bérelnék valamely hajós társaságtól, de semmit nem tudunk róluk valójában, teljesen zárt közösséget jelentenek.

Kínálati oldalon történt valamilyen említésre méltó változás?

Korábban a folyami hajós utazásokat az amerikai turisták nem tudták megengedni maguknak magas árak miatt, ebben változást a Viking piacra lépése eredményezett. Vonzó számukra a folyami hajózás, mert ezáltal lehetőség van, kompakt módon felfedezni Európát. A folyami hajós társaságok közötti árverseny további ármérséklést nem tesz lehetővé. A programkínálat diverzifikációját viszont igen.

Megjelennek a 3*-os hajók, melyek 5 nap alatt teszik meg a Budapest – Passau – Budapest utat. Ugyanakkor megjelennek a nagyon-nagyon extra 5* - os hajók, melyeket leggyakrabban az AVALON társaság bocsát vízre. Ezek jellemzően zenei hajók, saját karmesterrel és szimfonikus zenekarral, nekik a Gála Vacsorájuk az MTA Székházában szokott lenni, ez a program kivétel nélkül minden alkalommal kikerül a hajóról.

A budapesti szárazföldi program kínálatban megfigyelhetők valamilyen változások?

A budapesti városnéző, illetve budapesti kiindulású Pusztta Program, illetve Domonyvölgyi látogatás nagyon kedveltek, de új kínálati elemként kezdenek megjelenni a Szeccsiós Budapest, Zsidó Budapest, Kommunizmus emlékei programok is.

A vidéki kikötések tekintetében történtek valamilyen változások az elmúlt időszakban?

Mi gátolja több vidéki térség bekapcsolódását?

A Duna ketté van választva turisztikai szempontból („Vasfüggöny szerűen”) – déli szakasz ezért problémás ügy. Az alsó szakasz esetében, kilépnek az utasok a Schengeni Övezetből, éjszaka érnek a hajók a határra, személyes útlelvél ellenőrzés szükséges – utasok rosszul tolerálják, és riadalmat is kelt, ebben mindenképpen változtatás szükséges. A kezdeményezés államtitkári szinten van jelenleg. Déli szakasz esetében a kalocsai, és mohácsi kikötéssel a pécsi és villányi programokkal meg vannak elégedve az utasok, de infrastruktúrális problémák vannak: mind a kikötői infrastruktúrát érintően, főként a kikö-

tők állapota ,higiénias problémák, valamint a busz infrastruktúrát érintően. Pécs és környékén beszerezhetetlenek olyan buszok, amik az utas elvárásoknak megfelelnek , vidéki buszok 90%-án probléma a mosdó használata.

Továbbá: Bős – áteresztő kapun éjjel kelnek át a hajók, mert így lényegesen kisebb költséggel jár - Győr és térsége ezért marad ki a dunai hajóutak kínálatából.

Melyek azok a szempontok, amiket mindenképpen figyelembe kellene venni, ha egy-egy térség szeretne bekapcsolódni a dunai üdülőhajózás piacára?

Mindenképpen figyelembe kell venni a hajóstársaságoknak azt az elvárását, hogy 20 percnyi transzfer időhöz 60 percnyi élményidő az elvart. Továbbá a programok kialakításánál tekintettel kell lenni arra, hogy a tengerentúli vendégek esetében: a történelem 1800-ban kezdődik. Az ősmagyar virtus, mint például Ópusztaszer annyira nem befogadható számukra, nekik „Disneyland-szerű” /élményszerű/ attrakciókat igényelnek. Nagyon élvezhető számukra Kalocsa, Mohács, Pécs, és Villány.

A korábban említett infrastrukturális problémák mellett, a másik óriási probléma az akadálymentesítettség hiánya, lévén, hogy szeniorokról van szó, átlagosan 6-8 kerekesszékes vendég is utazik egy-egy hajó fedélzetén.

Továbbá a magyar szolgáltatók részéről az, hogy mindent ad hoc akarnak, nehezen egyeztethető össze a hajóstársaságok tervezési gyakorlatával. Általában a tengerentúli társaságok esetében 3, míg az európaiak esetében 2 éves előretervezés a jellemző.

Az üdülőhajózás, mint turizmusforma sokak által vitatott. Akik ellenzik, miért ellenzik? Akik támogatják, hogyan érvelnek?

Akik utálják: azt gondolják, hogy a hajós turizmus annyi, hogy kikötnek, egy-egy városban és gyakorlatilag „lelegetik a várost” – kisváros esetében ez hatványozottan igaz. Felkeresik az attrakciókat, illetve a szuvenir boltot és ennyi.

Gazdasági jelentősége Magyarország (Budapest) szempontjából vitathatatlan, a fővárost illető kikötő használati díjak mellett, jelentős bevételt eredményez, hogy mivel itt fordulnak, jelentős friss áru (étel, ital, hús, virág) felvevők. Érdekes lehet megjegyezni, hogy Budapesten 5-6 virágkötő ebből él.

