

OTDK-DOLGOZAT

2015

**A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK SZEREPE A TURIZMUSBAN
UTAZÁS, ATTRAKCIÓ, DESZTINÁCIÓ**

**THE ROLE OF TRANSPORTATION FACILITIES IN TOURISM
TRANSPORTATION, ATTRACTION, DESTINATION**

Kézirat lezárva: 2015. január 06.

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS.....	1
1.1.	KONCEPCIÓ	1
1.2.	A TÉMA JELENTŐSÉGE	1
1.3.	A DOLGOZAT FELÉPÍTÉSE	2
1.4.	MÓDSZERTAN	2
2.	HASZNÁLT FOGALMAK	4
2.1.	TURIZMUS.....	4
2.2.	KÖZLEKEDÉS	4
2.3.	INFRASTRUKTÚRA.....	5
2.4.	UTAZÁS	6
2.5.	ATTRAKCIÓ.....	7
2.6.	DESZTINÁCIÓ	8
3.	A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPE FUNKCIÓK ALAPJÁN.....	11
3.1.	UTAZÁSI FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK	11
3.1.1.	<i>Az utazás, mint turisztikai komponens.....</i>	<i>11</i>
3.1.2.	<i>Az utazás fejlődése</i>	<i>12</i>
3.1.3.	<i>Napjaink preferált, turisztikai utazásra használt közlekedési eszközei.....</i>	<i>14</i>
3.1.4.	<i>Turizmusban jelentős szerepet játszó közlekedési módok.....</i>	<i>15</i>
3.1.5.	<i>A kérdőívre válaszolók turisztikai célú utazási szokásai.....</i>	<i>20</i>
3.2.	ATTRAKCIÓ FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK.....	22
3.2.1.	<i>Közlekedési eszköz, mint desztinációs jelkép.....</i>	<i>23</i>
3.2.2.	<i>Közlekedési eszköz, mint egyedi élmény</i>	<i>23</i>
3.2.3.	<i>Közlekedési eszközök, amelyek egy kiállításon vagy egy eseményen keresztül válnak attrakcióvá.....</i>	<i>23</i>
3.2.4.	<i>Közlekedési eszközök, amelyeket az őket körülvevő látvány tesz attrakcióvá.....</i>	<i>24</i>
3.2.5.	<i>Motivációs erőt képviselő közlekedési eszközök hatása a kérdőív válaszadóira</i>	<i>24</i>
3.3.	DESZTINÁCIÓ FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK	25
3.3.1.	<i>Földrajzi körülhatárolhatóság</i>	<i>25</i>
3.3.2.	<i>Időbeli körülhatárolhatóság</i>	<i>26</i>
3.3.3.	<i>A kérdőív válaszadóinak a desztináció funkciót betöltő közlekedési eszközökről alkotott képe</i>	<i>27</i>
4.	TENGERJÁRÓ HAJÓ, MINT TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ	29
4.1.	A TENGERJÁRÓ HAJÓK DESZTINÁCIÓ SZEREPÉNEK ALÁTÁMASZTÁSA	29

4.1.1.	Attrakció	29
4.1.2.	Megközelíthetőség	29
4.1.3.	Szolgáltatások	30
4.1.4.	Elérhető termékek és utazási csomagok	30
4.1.5.	Tevékenységek	30
4.1.6.	Kiegészítő szolgáltatások és termékek.....	30
4.1.7.	Imázs.....	30
4.1.8.	Ár.....	30
4.1.9.	Emberi erőforrás.....	31
4.2.	A Tengerjáró hajók megjelenésének és elterjedésének összefoglalása	31
4.3.	A Tengerjáró hajók turizmusból betöltött szerepe számokban	32
4.4.	Tengerjáró hajók nyújtotta szolgáltatások és élmények széleskörűsége egy példán bemutatva	34
4.5.	A hajós körutazások negatív hatásai	34
5.	Főbb attrakció értékű közlekedési eszközök Magyarországon	36
5.1.	Libegő.....	37
5.2.	Fogaskerekű vasút	37
5.3.	Budavári sikló.....	37
5.4.	Gyermekevasút	38
5.5.	BKV hajó	39
5.6.	Szárnyashajó	39
5.7.	Kételtű busz	39
6.	Fejlesztési javaslatok a Széchenyi-hegyi Gyermekevasút desztinációvá válásához	40
6.1.	A Gyermekevasútra vonatkozó fejlesztési javaslat szükségességének oka és célja	40
6.2.	A Gyermekevasút a desztinációkat meghatározó faktorok alapján	41
6.2.1.	Attrakció	41
6.2.2.	Megközelíthetőség	42
6.2.3.	Szolgáltatások	42
6.2.4.	Elérhető termékek és utazási csomagok	43
6.2.5.	Tevékenységek	44
6.2.6.	Kiegészítő szolgáltatások és termékek.....	45
6.2.7.	Imázs.....	45
6.2.8.	Ár.....	46
6.2.9.	Emberi erőforrás.....	46
6.3.	A kérdőív válaszadóinak reakciója egyes általam felvázolt fejlesztési javaslatra	46
7.	Összegzés.....	50
	Irodalomjegyzék	51

TÁBLÁZAT-ÉS ÁBRAJEGYZÉK

1. TÁBLÁZAT : A MEGKÉRDEZETTEK ÁLTAL IGÉNYBE VETT KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK ÉS A VÁLASZADÓKAT AZ ADOTT KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ KIVÁLASZTÁSÁRA MOTIVÁLÓ ERŐK EGYÜTTES GYAKORISÁGA	27
2. TÁBLÁZAT : KHI NÉGYZET PRÓBA EREDMÉNYE	27
3. TÁBLÁZAT : A KÉT VÁLTOZÓ KÖZTI ASSZOCIÁCIÓS KAPCSOLAT MÉRÉSE CRAMER MUTATÓVAL	28
1. ÁBRA : A KÉRDŐÍVRE VÁLASZOLÓK ÖSSZETÉTELE ÉLETKOR ALAPJÁN	3
2. ÁBRA : A DESZTINÁCIÓ VONZEREJÉT ÉS ÉLMÉNYKÍNÁLATÁT MEGHATÁROZÓ TÉNYEZŐK	10
3. ÁBRA : BEUTAZÓ TURIZMUS 2013-AS MEGOSZLÁSA A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ALAPJÁN	14
4. ÁBRA : A KÉRDŐÍVRE VÁLASZOLÓK TURISZTIKAI CÉLÚ UTAZÁSAINAK ÁTLAGOS SZÁMA EGY ÉVBEN	21
5. ÁBRA : A MEGKÉRDEZETTEK VÁLASZA A KÖVETKEZŐ KÉRDÉSRE: ÖNT HOGYAN BEFOLYÁSOLJA AZ ÚTI CÉL KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJA	22
6. ÁBRA : TURISZTIKAI DÖNTÉSEK SZINTJE, RELEVÁNS PIACOK	26
7. ÁBRA : GLOBÁLIS UTAS NÖVEKEDÉS AZ ÜDÜLŐHAJÓ PIACON 2007 ÉS 2014 KÖZÖTT.....	33
8. ÁBRA : A KÉRDŐÍVBEN MEGKÉRDEZETTEK ÁLTAL IGÉNYBE VETT KÜLÖNLEGES HAZAI KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK.....	36
9. ÁBRA : EGYES GYERMEKVASÚTRA VONATKOZÓ FEJLESZTÉSI JAVASLATOM VÁLASZADÓK KÖZTI NÉPSZERŰSÉGE	47
10. ÁBRA : A KOR ÉS TÁMOGATOTT FEJLESZTÉSI JAVASLATOKRA VONATKOZÓ BOKSZ–WHISKERS DIAGRAM	48

1. BEVEZETÉS

1.1. KONCEPCIÓ

„A világ egy könyv, és aki nem utazik, az csak egyetlen lapját olvassa el.”

Szent Ágoston

Ahogy arra az idézet is utal, a turizmus az az erő, amely lehetővé teszi számunkra, hogy többet lássunk a világból, hogy jobban megismerjünk más népeket, és hogy megértsük a kultúrájukat és az általuk képviselt értékeket. Az utazás és a közlekedés minden nap jelen van az életünkben és csak néha köthető hozzá turisztikai cél. Lényegében nagyon is szokványos, hogy az utazás a turizmustól teljesen függetlenül létezik, míg a turizmus nem létezik az utazás nélkül, nem csupán az alapja, de a formáló és irányító ereje is. Lényegében a turizmus nem boldogulhat a közlekedés léte nélkül és fejlődése is a közlekedés fejlődéséhez kötött. A célom bizonyítani, hogy a közelmúltban a közlekedési eszközök szerepköre tovább bővült és most már motivációs erőt is képviselnek sokak számára, hiszen vannak, akik attrakcióként, sőt esetenként desztinációként tekintenek rájuk.¹ Azért tartom fontosnak, hogy erről a témáról írjak, hogy felhívjam a figyelmet a közlekedési eszközök turizmusban betöltött egyre jelentősebb szerepére és rávilágítsak ennek vonatkozására hazánkban.

1.2. A TÉMA JELENTŐSÉGE

Úgy vélem, hogy a téma fontossága a turizmus és a közlekedési eszközök szoros kapcsolatán alapszik, hiszen az utazás évezredekkel ezelőtt is esszenciális szerepet játszott az emberek életében, mivel nélkülözhetetlen volt a vándorló, gyűjtögető életmódjukhoz, majd később ahhoz, hogy árukat cseréljenek, új helyeket, új kultúrákat ismerjenek meg.² Az utak és a közlekedés kialakulása szorosan összefonódott a turizmus megjelenésével, majd később annak fejlődésével. Sokan úgy hiszik, hogy a közlekedési eszközök csupán az utaztatásért felelnek, azaz összekötő szerepet játszanak a kereslet és a kínálat között, így a desztinációhoz való eljutás eszközei, azonban ezen közlekedési eszközök fejlődésével a közvetítő eszköz szerepén túlnőve attrakcióvá, sőt esetenként desztinációvá

¹ http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/1767.pdf (Letöltve: 2014. 08.17)

² <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html> (Letöltve: 2014.09.02.)

nőtték ki magukat. A dolgozatomban a turizmusnak ezen oldaláról írok, és arról, hogy hazánkban mely közlekedési eszközök töltenek be attrakció szerepet, és melyek válhatnának akár desztinációvá is. Ez azt jelenti, hogy célom bizonyítani, hogy hazánkban vannak olyan közlekedési eszközök, amelyek jelenleg attrakció szerepet töltenek be, de fejlesztés következtében desztináció funkciót is elérhetnek. Erre véleményem szerint az egyik legjobb példa a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, amely fontos történelmi, közösségi és kulturális vonzerőkkel rendelkezik. Ezen vonzerőkre alapozva, a programok szaporításával és színvonaluk emelésével, a szolgáltatások bővítésével, valamint a marketing erősítésével, olyan úti céllá válhatna, amely az odalátogatókat akár egy teljes napra magához tudja vonzani. A Gyermekvasútra jutó csekély állami támogatás és az egyre elenyészőbb ismertség tükrében azt remélem, hogy dolgozatommal esetlegesen segíthetem annak hosszú távú fennmaradását és jövőbeli fejlődését.

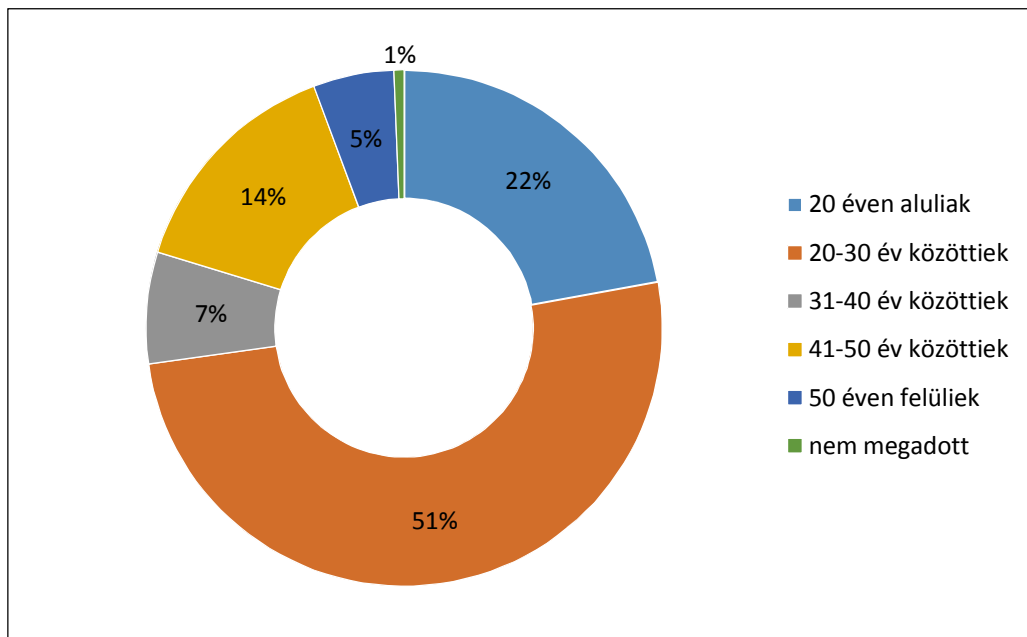
1.3. A DOLGOZAT FELÉPÍTÉSE

A tanulmány első részében a dolgozat koncepciójának és a téma jelentőségének feltárása után a kutatási módszertan rövid bemutatása, illetve a témához kapcsolódó fontos fogalmak (például: turizmus, utazás, attrakció, desztináció, stb.) tisztázása következik. Ezt követően a közlekedési eszközök turizmusban betöltött szerepének részletes leírásával folytatódik a dolgozat, amely külön-külön vizsgálja, azok utazás, attrakció és desztináció funkcióját. A közlekedési eszközök desztináció funkciója a tengerjáró hajók példáján keresztül kerül bemutatásra. Ezután egy hazai körkép következik a magyarországi attrakció szerepet betöltő közlekedési eszközökről, amelyek közül a Gyermekvasutat kiemelve szeretném bizonyítani állításom helytállóságát, miszerint Magyarországon is vannak, olyan közlekedési eszközök, melyek bár jelenleg attrakció szerepet töltenek be hazánk turizmusában, de fejlesztés révén desztináció funkciót is elérhetnek. Végül mindezeket figyelembe véve, a rendelkezésemre álló anyag, az általam elvégzett kérdőíves kutatás (melynek eredményei végigkísérik dolgozatomat) és a személyes tapasztalatom alapján egyfajta fejlesztési javaslatra kerül sor, amely hozzásegíthetné a Gyermekvasutat a desztinációvá váláshoz. A dolgozat lezárásában összegzem a leírtakat és végső konklúziót fogalmazok meg.

1.4. MÓDSZERTAN

A dolgozatommal célom rámutatni, arra a még kihasználatlan területére a turizmusnak, ahol egy közlekedési eszköz egyszerre szolgálja az utasok szállítását és nyújt egyéb, általa

kínált szolgáltatásaival egy olyan komplex élményt, amely az utasok úti céljává teszi. Részen ennek alátámasztására és azon feltevésem bizonyítására, hogy fejlesztés segítségével akár hazai attrakció értékű közlekedési eszközt is úti céllá lehet emelni, készítettem egy kérdőíves kutatást, amelyen összesen 158 fő vett részt. A kérdőív a válaszolók turisztikai célú utazási szokásait kutatja, és felméri azokat a speciális helyzeteket is, ahol a vásárló látnivalóként vagy akár úti célként tekint az általa használt közlekedési eszközökre. A résztvevők továbbá hazai közlekedési eszközökkel kapcsolatos, és itt kiemelten a Gyermekvasúttal kapcsolatos kérdésekre is választ adnak. A teljes kérdőív és az arra érkezett válaszok összegzése a mellékletben található. A kutatás szempontjából fontosabb eredményeket a dolgozat későbbi, hozzá kapcsolódó részeiben taglalom. A kérdőív kitöltői különböző neműek, korosztályúak és anyagi helyzetük is eltérő. A kérdőívre válaszolók életkori összetételét az 1. ábra mutatja.



1. ábra: A kérdőívre válaszolók összetétele életkor alapján

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

A kérdőív kitöltőinek 56%-a nő és 44%-a férfi volt, továbbá a kérdőívre válaszolók lakhelyének vizsgálatára is sor került, amelyből kiderül, hogy 103 válaszadó (65%) él Budapesten, 20 válaszadó (13%) egyéb nagyvárosban, 33 válaszadó (21%) városban és 2 válaszadó (1%) faluban.

2. HASZNÁLT FOGALMAK

Ebben a fejezetben olyan kifejezéseket célozok tisztázni, illetve részletesebben leírni, amelyek a dolgozat szempontjából kiemelkedő fontosságúak. A turizmus, majd a közlekedés definíciójával nyitom a sort, hiszen elsősorban ezen jelenségek, illetve kapcsolatuk alapozza meg a kutatásom. Ezt követően az infrastruktúráról írok röviden, hiszen ez egy speciális jelenség, amely releváns a dolgozatom szempontjából, mivel a közlekedés és a turizmus itt is érintkezik, de külön kiemelem annak okán, hogy maga az infrastruktúra nem egy turisztikai funkcióval bíró közlekedési eszköz és nem is azok halmaza, hanem egy ennél jóval összetettebb egység. Végül a közlekedési eszközök által lehetségesen betöltött turisztikai funkciók definíciójáról írok.

2.1. TURIZMUS

Ahogy azt a World Tourism Organisation (WTO)³ az 1989-es hágai nyilatkozatban megfogalmazta *„a turizmus magában foglalja a személyek lakó- és munkahelyen kívüli minden szabad helyváltoztatását, valamint az azokból eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat.”* (Puczkó–Rácz, 2000, 18–19. o.)

Egy részletesebb statisztikai célú megfogalmazás szerint a turizmus „a szokásos környezetükből szabadidő eltöltése, üzleti vagy egyéb célból más helyre utazó, és ott kevesebb, mint egy évig tartózkodó személyek tevékenysége. (Lengyel, 2004, 81. o.)

2.2. KÖZLEKEDÉS

A közlekedést többféleképpen tudjuk definiálni, elsőként egy részletes, majd egy egyszerűsített megfogalmazáson keresztül ismertetem a közlekedés jelentését.

„A közlekedés olyan helyváltoztatás, amely általában az erre alkalmas technikai berendezésekkel történik, feladata a termelés, eloszlás, fogyasztás helyváltoztatási szükségleteinek kielégítése; másképpen a személyek és tárgyak olyan helyváltoztatása megfelelő műszaki eszközökkel, amelyek a távolságok leküzdésére szolgálnak. Általában a tömegszerűség teszi a helyváltoztatást közlekedéssé. További jellegzetes tulajdonsága,

³ **WTO:** A turizmus kormány szintű nemzetközi szervezete, amely a turizmus irányvonalának kialakításáért felelős.

hogy „terméke” (a helyváltoztatás) nem raktározható, a tevékenység, folyamat eredménye és felhasználása térben és időben egybeesik.” (Jászberényi–Pálfalvi, 2009, 19. o.)

„Közlekedés alatt személyek és tárgyak helyváltoztatását értjük, amelyek technikai eszközök és humán erőforrások igénybevételével valósulnak meg. A szállítás a közlekedés része. A személyek és tárgyak passzív részesei ennek...” (Szabó, (s.a.), 20. o.)

A közlekedés három alappillére a személyközlekedés, az áruszállítás és az ezek zavartalan működését biztosító infrastruktúra.

2.3. INFRASTRUKTÚRA

A közlekedési eszközök az infrastruktúra részét képezik, amely felosztható két nagy csoportra: az általános és a turisztikai infrastruktúrára. Az általános infrastruktúra definíciója szerint *„Az infrastruktúra fogalma alatt általános megközelítésben a gazdaság hatékony működéséhez, illetve az emberi közösségek megfelelő életviteléhez szükséges alapvető rendszereket, intézményeket értjük. Az infrastruktúra elemei nem részei a termelési folyamatoknak, viszont azok nélkülözhetetlen feltételeit alkotják.”* (Dávid–Jancsik–Rácz, 2007, 83.o). A téma szempontjából azonban elsősorban az általános infrastruktúrán belül a közlekedési infrastruktúrára fektetnek nagy hangsúlyt. Ebben az esetben az infrastruktúrát úgy lehetne leírni, mint a pálya, amelyen maga a közlekedés lebonyolódik, illetve az ehhez tartozó műtárgyak (alagutak, hidak), kiegészítő létesítmények (kikötők, pályaudvarok) és a berendezések (lámpák, közlekedési jelzőtáblák, biztosítóberendezések) összessége. Ezek a hosszan elnyúló pályák, amelyek nem mások, mint vonalas létesítmények, összekapcsolásukkal közlekedési hálózatot képeznek. Összesítve a közlekedési infrastruktúra, mint infrastrukturális ágazat, magában foglalja a pályát, a műtárgyakat, a kiegészítő létesítményeket, valamint a berendezéseket. (Jászberényi–Pálfalvi, 2009, 20–21. o.) A turisztikai infrastruktúra azon javak és eszközök összessége, amelyek a kereslet és a kínálat közvetítői, vagy magának a kínálatnak részét képezik, valamint minden, ami elengedhetetlen feltétele egy régió, település turisztikai hasznosításának.⁴ Azaz azok az eszközök és létesítmények, amelyek elsősorban a turisták szükségleteit szolgálják, de nyilvánosan is használhatók. Ide tartoznak többek között a

⁴ http://cholnoky.ro/oktatas/BJ_5.pdf (Letöltve: 2014.09.18.)

dolgozat által vizsgált speciális közlekedési eszközök is, mint a libegő vagy a fogaskerekű vasút.

A turisztikai infrastruktúra részét képezik a dolgozat szempontjából kiemelkedő fontosságú kisvasutak, amelyek közül majd a Gyermekvasút kerül kiemelésre. Az 1435 milliméteres normál nyomtávolságnál kisebb (1067mm, 1000mm, 760mm, 750mm, 600mm, 580mm, 500mm) nyomközű vasutakat soroljuk a kisvasutak közé. Magyarországon a kisvasutak tipikusan 760 mm nyomtávolságúak, és építésüket az 1870-es években kezdték meg, elsősorban mezőgazdasági termények, fa, kő és ásványkincsek fuvarozása, továbbá esetenként személyszállítási célzattal; nagybirtokok, erdőgazdaságok és bányavidékek területén. A kisvasutak előnye, hogy olcsóbb az építésük és a fenntartásuk, továbbá hegyi terepen is nagy előnyt nyújt, hogy méretbeli adottságai és az alacsonyabb pályasebesség következtében kisebb sugarú íveket lehet építeni. A keskeny nyomtávnak azonban nagy hátrányai is vannak, hiszen a helyi hálózatok nem alkotnak országos egységet, így átszállásra és az áruk átpakolására kényszerítve a normál nyomtávú vasutat is használni kívánókat. Az 1968-as közlekedési koncepció⁵ hatására csaknem a teljes kisvasúthálózatot felszámolták, így a kevés megmaradt keskeny nyomtávolságú vasút esetében a turisztikai vonzerő, azaz az idegenforgalmi jelentőségük került előtérbe, ami egyben létfenntartó szerepet is jelent a számukra. (Jászberényi–Pálfalvi, 2009, 127–128. o.)

2.4. UTAZÁS

Az utazás nem más, mint két földrajzi pontot egymással összekötő helyváltogatás. A helyváltogatás pedig a következőképpen definiálható: „*a közlekedés alapjelensége, térben és időben való mozgást jelent.*” (Jászberényi–Pálfalvi, 2009, 19. o.) Részletesebben, az utazás az emberek, (az állatok és a termékek) lokációk közti mozgását vagy mozgatását jelenti. Az utazás főbb módjai közé soroljuk a légi, vízi, vasúti, közúti és úrközlekedést. A turizmus szemszögéből az utazás a turizmus rendszerének része. A turizmus rendszerének két fő eleme a kereslet (turista) és a kínálat (turisztikai termék), amelyek között a

⁵ **1968-as közlekedési koncepció:** A közlekedési hálózat korszerűsítése, a vasút–közút közötti gazdaságos munkamegosztás kialakítása, amely szükségessé tette a gazdaságtalanul üzemelő kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelését és a vasúti áruforgalom körzetesítését.

kapcsolatot a marketing a közvetítő szektor,⁶ és a küldő és fogadó terület közti utazás hozza létre. (Puczkó–Rátz, 2000, 19. o.)

2.5. ATTRAKCIÓ

A turizmusban az attrakció nem más, mint a látogatók érdeklődésére számot tartó hely vagy esemény, azaz az adott desztináció egy vonzereje. Az attrakciót a következőképpen definiálják:

„Attrakció mindaz a hely, téma vagy terület, amely látogatókat vonz” (Prentice–Light, 1994 idézi Puczkó–Rátz, 2000, 33. o.)

„Mindazon állandóan ellenőrzött és menedzselt erőforrások, amelyek az odalátogatók számára élvezetet, szórakozás, illetve ismeretszerzési lehetőséget jelentenek.” (Middleton, 1994 idézi Puczkó–Rátz, 2000, 33. o.)

„Attrakciónak tekinthetünk mindent (tárgyat, személyt, eseményt, stb.), amely embereket felkeresésükre, megtekintésükre, kipróbálásukra ösztönöz.” (Puczkó–Rátz, 2000, 33. o.)

Az attrakció, ahogy az a fenti definíciókból jól látható, vonzerő, amely látogatásra ösztönzi a potenciális utasokat. Az alább olvasható definíció alapján pedig kiderül, hogy az attrakció így motívum is, azaz motivációs erő a keresleti oldal számára.

„A motívum, illetve a motiváció szó tehát gyűjtőfogalmat jelöl: minden belső, cselekvésre, viselkedésre készítő tényezőt magában foglal” (Barkóczi–Putnoky, 1980, 193. o.).

Az attrakció és motiváció a turisztikai rendszer legdinamikusabb kapcsolata. Ahogy azt Pearce, Morrison és Rutledge (1998) megfogalmazták, a turisztikai motiváció nem más, mint a biológiai és kulturális szükségletek globálisan integrált hálózata, amely értéket és irányt ad az utazási döntéseknek, viselkedésnek és élménynek. A fenti definíciókból jól

⁶ **Közvetítő szektor:** Az utazásszervezők és az utazási ügynökségek tevékenysége.

látszik, hogy a motiváció, mint keresleti és az attrakció, mint kínálati komponens szoros kapcsolatban állnak.⁷

2.6. DESZTINÁCIÓ

„A WTO (1993) fogalmi meghatározása szerint: a desztináció turisztikai attrakciókkal, intézményekkel, szolgáltatásokkal bíró hely, amit a turista vagy annak egy csoportja látogatásra kiválaszt, és amit a turisztikai kínálati oldal piacra visz, értékesít.”⁸ (WTO, 1993 idézi Panyor–Győriné–Gulyás, 2011, 7. o.)

Fabricius, (2006) az alábbiakban határozott meg egy viszonylag átfogó definíciót: „A desztináció egy fizikai helyszín, ahol a turista legalább egy éjszakát tölt el. Tartalmaz turisztikai vonzerőket, termékeket, kapcsolódó szolgáltatásokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a turista legalább egy napi helyben tartózkodását kielégítsék. A desztinációnak vannak fizikai és adminisztratív határai, amelyek meghatározzák annak menedzsmentjét, és rendelkezik imázssal és percepcióval. A desztináció számos érintettet foglal magába, képes a hálózatosodásra, az együttműködésre, és ezáltal arra, hogy nagyobb desztinációvá váljon.”⁹

(Fabricius, 2006 idézi Panyor–Győriné–Gulyás, 2011, 7. o.)

A desztináció főbb jellemzői:

- A turista által kiválasztott úti cél
- A desztináció a fogadóterület, amely mind a turisták, mind a helyiek számára szolgáltatásokat nyújt
- A desztinációt a turista szemszöge határozza meg
- Földrajzilag körülhatárolható hely/térség
- A turista legalább egy éjszakát eltölt itt
- Legalább egy nap eltöltéséhez szükséges turisztikai attrakciót, termékeket és kiegészítő szolgáltatásokat tartalmazó hely
- Több egymással együttműködő szereplőt tartalmaz
- Imázssal rendelkezik

⁷Oktatási segédanyag alapján

⁸www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tamop425/0034_bevezetes_a_desztinacio_men_jegyzet/bevezetes_a%2520_desztinacio_menedzsmentbe_jegyzet.pdf+&cd=4&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (Letöltve: 2014.09.21.)

⁹www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tamop425/0034_bevezetes_a_desztinacio_men_jegyzet/bevezetes_a%2520_desztinacio_menedzsmentbe_jegyzet.pdf+&cd=4&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (Letöltve: 2014.09.21.)

- Tágabb értelemben turisztikai termék, amely más turisztikai termékekkel, jelen esetben desztinációkkal versenyez a piacon
- Egyfajta komplex és integrált rendszer, amely hatásos és naprakész menedzsment és irányítási szervezet meglétét feltételezi
- Egy rendszer, amely alulról épített és felülről támogatott

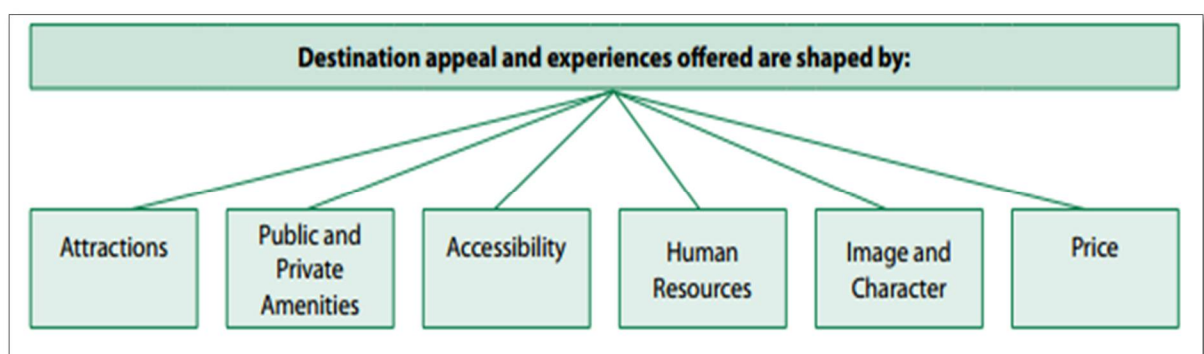
(Tözsér, 2010, 17. o.)

Ahhoz, hogy egy adott hely vagy régió turisztikai desztinációvá váljon, bizonyos desztinációt meghatározó faktorokkal kell rendelkeznie. Ezeket a faktorokat foglalja magában a 6A koncepció. Ez a 6A nem más, mint az „attractions, accessibility, amenities, available packages, activities, ancillary services”, azaz az attrakciók, a megközelíthetőség, a szolgáltatások, az elérhető csomagok, a tevékenységek és a kiegészítő szolgáltatások. Az attrakciók (attractions), más néven látványosságok vagy a desztináció vonzereje Lew (1986) definíciója alapján dolgok, amelyeket meg kell nézni, tevékenységek, amiket meg kell tenni és élmények, amelyekre emlékezni kell. A megközelíthetőség (accessibility), magában foglalja a desztinációhoz való nagy tömegek eljutásának és azon belüli közlekedésének képességét, továbbá minden speciális beutazási feltételt (vízumkötelezettség, oltások, stb.). A szolgáltatások (amenities) az ellátók, vagy más néven az utazási szolgáltatók termékeit foglalják magukban. Ezek a széleskörű szolgáltatások, létesítmények és felszereltségek biztosítják a vendég adott helyen tartózkodását. Többek között ide soroljuk az alapvető infrastruktúrát, a boltokat, az idegenvezetőket, a szállodákat, a repülőjáratokat és az éttermeket. Elérhető termékek (available packages) és csomagok alatt a vevőkörnek meghirdetett ajánlatot értjük, amelyeket vagy az ellátó közvetlenül, vagy az utazásszervező (TO)¹⁰ állít össze és kínál az érdeklődőknek. A tevékenységek (activities) alatt, mindazokat értjük, amit a fogyasztó csinálhat a látogatása során. Ilyen tevékenységek a különböző koncertek, sportesemények vagy előadások, amelyek egy desztinációt igazán egyedivé tesznek (Sziget fesztivál, Londoni Olimpia). Végül, de nem utolsó sorban a kiegészítő termékek (ancillary services), amelyek bár nem esszenciálisak az utazó adott területen tartózkodásához, de komfortosabbá teszik az ottlétet (bank, posta).¹¹ (Buhalis, 2000, 98. o.)

¹⁰ **TO:** Tour Operator- egyfajta utazásszervező, aki az utazási szolgáltatók termékeit (szálloda, repülőgép, étterem...) kedvezményes áron felvásárolja, és utazási csomagba rendezi, majd csomag áron ajánlja vagy közvetlenül, vagy más közvetítőn keresztül a vevők számára.

¹¹ Oktatási segédanyag alapján

A WTO további három ponttal bővítette ki a 6A koncepciót; az imázssal, az árral és az emberi erőforrással (2. ábra). A WTO meghatározása szerint az imázs (image and character) egy olyan egyedi karakter vagy kép, amely meghatározó a látogató desztinációhoz vonzásában, hiszen hiába rendelkezik egy terület attrakciókkal és széleskörű szolgáltatásokkal, ha a potenciális vevőkör nincs ennek tudatában. Rengeteg eszközzel lehet kialakítani és hirdetni egy desztináció imázsát, ide tartozik a tradicionális és az e-marketing, az utazási média, és a korábbi látogatók véleménye és benyomása is. A desztináció imázsában foglalja az egyediséget, a látnivalókat, a látképeket, a környezeti minőséget, a biztonságot, a szolgáltatások színvonalát és a helyiek barátságosságát és segítőkészségét. Az ár (price) egy fontos szempont a desztinációk közti versenyben. Az ár kapcsolatban áll a desztinációhoz és a hazajutáshoz szükséges szállítási költséggel, a szálláson, attrakciókon, étkezéseken és az utazási szolgáltatásokon alapuló költségekkel. Azonban nem csak az árak tudnak hatni a potenciális vendégre, hanem az árfolyam is. Az emberi erőforrás (human resources) is fontos motivációs tényező, hiszen a turizmus sok munkaerőt igényel, továbbá a látogatók folyamatos interakciója a helyi közösségekkel meghatározó hatással lehet a desztináción szerzett élményükre és az összességében kialakított benyomásukra egyaránt. A jól képzett turisztikai munkaerő és a turisztikai növekedés előnyei és abból következő felelősség tudatában lévő lakosok elengedhetetlen elemei a turisztikai vonzerőnek, éppen ezért különös figyelmet érdemelnek a desztinációs stratégia szempontjából. (WTO, 2007, 1–2. o.)¹²



2. ábra: A desztináció vonzerejét és élménykínálatát meghatározó tényezők

Forrás: WTO (2007)

¹²https://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/4745/8BCE/AD9A/ECA8/048B/C0A8/0164/0B7A/071115_practical_guide_destination_management_excerpt.pdf (Letöltve: 2014.09.23.)

3. A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPE FUNKCIÓK ALAPJÁN

3.1. UTAZÁSI FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK

Ebben a fejezetben elsőként az utazás turizmusban betöltött szerepéről és helyéről, majd az utazás, mint turisztikai komponens és a turizmus fejlődésének összefüggéseiről fogok írni. Már a kezdetektől látszott a közlekedési eszközök és szokások fejlődésének turisztikai utazásra és ezzel a turizmus egészére gyakorolt hatása, amit egy rövid történelmi áttekintéssel szemléltetek. Ezt követően a jelenlegi turisztikai utazásra használt közlekedési eszközök közti preferenciák és trendek, illetve a nemzetközi turista érkezések számának növekedése és annak hatásai kerülnek bemutatásra. Végül a jelentősebb utazási módok (szárazföldi, légi, vízi, egyéb) helyét mutatom be a turizmusban.

3.1.1. Az utazás, mint turisztikai komponens

A turizmus egy rendszer, amely számos különböző és együttműködésben álló összetevőből áll, melyek egy közös cél eléréséért dolgoznak.¹³ (Mill–Morrison, 2006 idézi Scott–Laws–Boksberger, 2012, 189. o.) Az egyik ilyen komponens a működtető szektor. Ide tartozik többek között a szállás, az utazás, az étkezés, a nevezetességeket üzemeltetők, az eseményeket szervezők és lebonyolítók, illetve a rekreációt és a szórakozást nyújtók összessége. Az utazás a turizmus egyik nélkülözhetetlen eleme, hiszen ez az összekötő kapocs a látogatók és a látogatás helye között. A turizmus szempontjából fontos közlekedési eszközöket két funkciócsoportba oszthatjuk a desztinációhoz való viszonyuktól függően. Vannak közlekedési eszközök, amelyek az utasok desztinációhoz való eljuttatását szolgálják, és ezzel megteremtik a kapcsolatot a kereslet és a kínálat között, míg vannak a desztináción belül használt közlekedési eszközök, melyek célja a turisták attrakció és szállás, továbbá attrakció és attrakció közti szállítása. Az utazás minősége, kényelme, hatékonysága és biztonságossága meghatározó faktorok az utas desztinációról és turisztikai termékről alkotott összképének szempontjából. A turizmus többek között a közlekedés fejlődésére reagálva tud igazán jelenetős változást mutatni

¹³<http://books.google.hu/books?id=pfjaAAAAQBAJ&pg=PA189&lpg=PA189&dq=Tourism+system+consists+of+several+interrelated+parts+working+together+to+achieve+common+purposes&source=bl&ots=TFzaB8r1u9&sig=Dovy3uKtA6KrV8IJDdhSnocCD3Q&hl=hu&sa=X&ei=ElZKVLaxDI7vaIzcgYAH&ved=0CCgQ6AEwAQ#v=onepage&q=Tourism%20system%20consists%20of%20several%20interrelated%20parts%20working%20together%20to%20achieve%20common%20purposes&f=false> (Letöltve: 2014.10.24.)

(gőzmozdony, repülő, autók megjelenése). A másik oldalon pedig a turizmus generálta igények késztetik előrelépésre a közlekedés fejlődését.¹⁴ A kezdetektől egészen napjainkig végigkövethető a közlekedési eszközök és szokások fejlődésének hatása a turizmusra, illetve a turizmus hatása a közlekedés fejlődésére, hiszen ezek kölcsönösen stimulálják egymást.¹⁵ (Rodrigue–Comtois–Slack, 2013)

3.1.2. Az utazás fejlődése

Az utazás az emberrel együtt jelent meg és fejlődött. Eleinte az emberek csupán a lábukra hagyatkoztak a közlekedés terén és utak hiányában egyszerű ösvényeken jártak, amelyek az állandóan használt útvonalak mentén koptak ki. Később megszelídített emlősállatokat használtak teherhordásra és személyszállításra, de az igazi utazás olyan valós közlekedési eszközök megjelenésével kezdődött, mint a csónak, a szán és a kerekeken gördülő kocsi, amely az utak kiépítését vont maga után. Ezzel párhuzamosan megjelent a turizmus első formája is, szálláshelyek nyíltak kereskedőknek és zarándokoknak, hiszen a turizmus korai szakaszában a kereskedelmi és a vallási turizmus játszott jelentős szerepet, majd később a korai attrakciók, mint az Olimpiai Játékok és a színházak látogatása vált népszerűvé. A Római Birodalom korában a gyógyturizmusnak volt jelentős szerepe, hiszen ebben az időben a gyógyfürdők gyógyászati céllal történő meglátogatása került a középpontba. A kerék feltalálásával, és az állatra erősített hámok tökéletesítésével a távolságok nem jelentettek akkora akadályt, mint korábban. A hajók esetében a kormánylapát és a vitorla megjelenése, továbbá a hajók méretbeli növekedése hozott jelentős változást, hiszen így a part menti hajózásról áttérhettek a tengereken és óceánokon való hajózásra. A középkorban már diákok, tanárok, céhlegények indultak útnak tapasztalatszerzés céljából, majd az arisztokrácia körében a gyerekek világkörüli utakra küldése vált népszerűvé, hogy így azok az évek során tapasztalatokat szerezzenek.¹⁶ A 18. század végén Angliából kiindult az ipari forradalom, melynek legjelentősebb eredménye a gőzgép feltalálása volt, amely a szénbányászat, és a vasgyártás kifejlődésével együtt a vasút megszületéséhez vezetett. A vasút amellet, hogy képes volt az egyre növekvő szállítási igényeket kielégíteni, hiszen szárazföldön nagy tömegek, gyors, olcsó és biztonságos szállítását biztosította, később az 1825-ben induló Locomotion No. 1 nevű mozdonnyal, amely a világ első közforgalmú gőzüzemű vasútja volt a turizmus

¹⁴ Oktatási segédanyag alapján

¹⁵ <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a3en.html> (Letöltve: 2014.10.24.)

¹⁶ <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:uQIaFfvHeNAJ:www.gasztroutazas.info/az-utazas-tortenete+&cd=3&hl=hu&ct=clnk&gl=hu> (Letöltve: 2014.09.02.)

fejlődéséhez is jelentősen hozzájárult. A gőzhajók megjelenése és fejlődése sokkal lassabban, de hasonló következményekkel ment végbe. A tengerjáró hajók és a nosztalgia vonatok a mai napig nagyon fontos szerepet játszanak a turizmusban. 1841-ben Thomas Cook elindította az első szervezett utat, amely egy hétvégi vonatos kirándulás volt Leicester és Loughborgh között. Nem sokkal később 1850-ben Thomas Bennett létrehozta az első utazási vállalkozást, amely kezdetleges csomagokat kínált Norvégiába angol utasoknak.¹⁷ 1876-ban feltalálták a robbanómotort, majd Benz 1886-ban megalkotta a gépkocsit és 1896-ban az első autóbust.¹⁸ Az autó és a busz megjelenése egy hatalmas mérföldkő volt a turizmus fejlődésében, hiszen széles néprétegek számára biztosított utazási lehetőséget, ezzel megszüntetve a vasút monopol helyzetét, és előtérbe helyezte a személyes utazásokat, ami a motelek és kempingek elterjedéséhez vezetett. A következő lépést a turizmus történelmében a repülőgép megalkotása jelentette 1903-ban, mely a 20. század közepére, a gépkocsihoz hasonlóan, a turizmus egyik fő közlekedési eszköze lett. Az első és második világháború, az útlevíl bevezetése és a gazdasági válság megszakította a turizmus fejlődési folyamatát. 1978-ban megindult a légi forgalom liberalizálása és deregulációja, amely a kereskedelmi előírásokat versenyszabályozással váltotta fel. Korábban az USA-ban a CAB¹⁹, azaz a Polgári Légügyi Hatóság korlátozta a légi közlekedést, ellenőrizte a piacra jutást belföldön és nemzetközi viszonylatban, szabályozta a tarifákat és anyagilag támogatta a légitársaságokat. A dereguláció után sok légitársaság ment csődbe és sok új légitársaság lépett piacra, átalakult a kínálati szerkezet és csökkentek a tarifák, aminek hatására sokkal több ember számára vált elérhetővé a turizmus ezen formája is.²⁰ 2001-ben Dennis Tito volt az első űrturista, az ő repülése volt az első jelentős Űrturizmusra irányuló kezdeményezés, amelyet kevesebb, mint 10 ember követett. Ma az űrrepülés még csak a legtehetősebbek számára elérhető, de egy új dimenziót nyithat a turizmus történelmében.²¹

¹⁷ Oktatási segédanyag alapján

¹⁸ http://hu.wikipedia.org/wiki/Karl_Benz (Letöltve: 2014.09.15.)

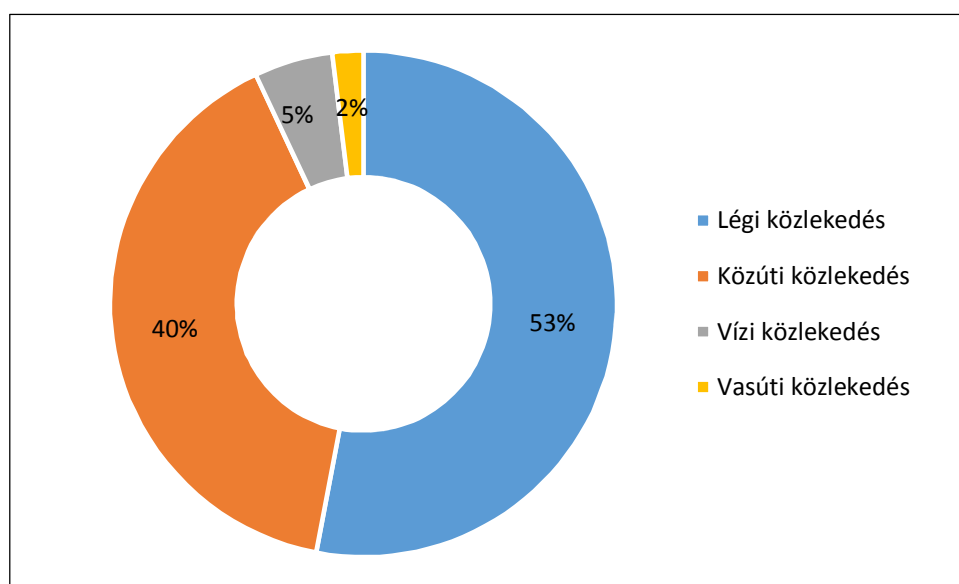
¹⁹ **CAB:** Civil Aeronautics Board rövidítése. Volt szövetségi iroda (1938–85), amely szabályozta a repülőjegyek árát és kijelölte a repülési útvonalakat.

²⁰ Oktatási segédanyag alapján

²¹ <http://www.eturizmus.ptt.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html> (Letöltve: 2014.09.02.), http://hu.wikipedia.org/wiki/A_k%C3%B6zleked%C3%A9s_t%C3%B6rt%C3%A9nete (Letöltve: 2014.09.02.)

3.1.3. Napjaink preferált, turisztikai utazásra használt közlekedési eszközei

Jelenleg a hosszú és középtávú utazások esetén a légi közlekedés, míg a rövidebb utak esetén az autó dominál. Az évek során a vasúti közlekedés egyre inkább kiszorult a turisztikai célra használt közlekedési eszközök közül, de a magas sebességű vonatok és a nosztalgiavonatok megjelenésével ismét van esélye a térnyerésre. A buszos utazás kedvelt megoldás csoportos utazások esetén, és nagyon sok helyre csak busszal vagy autóval tudnak eljutni a turisták. Az elmúlt évek egyik jelentős térnyerése a turisztikai vízi közlekedésben ment végbe. A luxushajók megjelenése és egyre több területen való elterjedése új ajtót nyitott a turisztikai piacon, hiszen a luxus hajóút során az utasok magára a közlekedési eszközre nem csupán eszközként, hanem egyedi, különleges élményként tekintenek.²² A 3. ábra alapján jól látható a beutazó turizmus 2013-as megoszlása a közlekedési módok alapján, amely azt mutatja, hogy míg a felszíni közlekedés összesen 47%-át, addig a légi közlekedés 53%-át tette ki a közlekedési módoknak.



3. ábra: Beutazó turizmus 2013-as megoszlása a közlekedési módok alapján

Forrás: WTO (2014)

A nemzetközi turista érkezések száma jelentős növekedést mutatott az elmúlt több mint 60 évben. 1950-ben 25 millió, 1980-ban 278 millió, 1995-ben 528 millió és 2013-ban

²² <http://www.eturizmus.ptt.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html> (Letöltve: 2014.09.02.)

1087 millió volt a nemzetközi turista érkezések száma.²³ Ez a növekedés erősen befolyásolja a közlekedési eszközök fejlődését és mennyiségét egyaránt. A növekedés ilyen mértéke azonban sok problémát vet fel, mint például a gyakori zsúfoltság az utakon, amely komoly késésekhez és bosszúsághoz vezethet. A zsúfoltság mellett felmerül a biztonság kérdése is és a környezeti hatásoké, ami napjaink talán legsürgetőbb problémája. A forgalom növekedése veszélyeztetheti a környezetet főleg azokon a területeken, ahol a hely turizmusa meghaladja annak teherbírását. Számolni kell még a turizmus szezonálisával is, amelynek következtében a korábban felsorolt problémák a főszezonban fokozottan jelentkeznek, míg a szezonon kívül alig érzékelhetőek. Ezek a negatív hatások gyakran a turisták számára is komoly kellemetlenséget okozhatnak, amelyek megpecsételhetik az utazási élményt, sőt esetenként a desztinációról alkotott összbélyomást is. (Goeldner–Ritchie, 2006, 122. o.)

3.1.4. Turizmusban jelentős szerepet játszó közlekedési módok

Az utazásnak három fő területe van: a szárazföldi, a légi és a vízi közlekedés.

3.1.4.1. Szárazföldi közlekedés

A szárazföldi közlekedéshez soroljuk többek között a vonatot, a buszt, az autót és a szabadidős járműveket.

A **vonat** volt a tömegturizmus közlekedési eszköze az autók elterjedése előtt. Az utóbbi időben az autó és a repülőgép megjelenésének hatására, főleg lassúsága és rugalmatlansága miatt elkezdett kiszorulni a piacról. A vasútvonalak korábban a gazdaságilag és nem a turisztikailag fontos célállomásokat vették célba, ezért mind a mai napig gyakran transzferre van szükség a végcélhoz való eljutásig. Az utóbbi időben azonban sok országban drága fejlesztések következtében, a vonatkozás az egyik leggyorsabb közlekedési móddá vált. Ez a közlekedési mód most éli újra a reneszánszát, aminek következtében sokan attrakcióként, sőt desztinációként tekintenek az úgynevezett nosztalgiavonatokra, továbbá azokra a vasutakra, melyek olyan különleges szépségű útvonalakon közlekednek, és esetenként olyan luxusszolgáltatásokat nyújtanak az utasok számára, amelyekkel sokkal többé válnak, mint egyszerű közlekedési eszköz.

²³ <http://www.ion.icaew.com/Tourismandhospitalityblog/post/UNWTO-Tourism-Highlights-2014> (Letöltve: 2014.10.24)

A **busz**, a turisztikai céllal megtett kilométerek szempontjából nem áll vezető helyen, azonban így is a turisták elég nagy része választja ezt az utazási formát. A buszos utazás egy hiánypótló termék, amely nem csupán önállóan állja meg a helyét, hanem gyakran összekötő eszköz a repülőterek, a vonatpályaudvarok, a szállások és az attrakciók között. A buszos, utazás bár hosszú utak esetén nem olyan kényelmes és nagy mérete miatt csak korlátozott helyen van lehetősége parkolni, de hasonlóan flexibilis, mint ha autóval utaznánk, így olyan helyeket is el lehet vele érni, amelyeket repülővel és vonattal nem lehetne. A buszos utazás flexibilitása és más közlekedési eszközöket kiegészítő funkciója miatt igen kedvelt a csoportos utak résztvevői számára.

Az **autó**val történő utazás vált a legkedveltebbé a turisták körében, ez a közlekedési mód a domináns a piacon. Ennek oka, hogy az egyéni utazások iránti igény folyamatosan növekszik. A személygépkocsik kiszolgálására megjelentek a kompok, az autós vonatok, és új szállásformaként pedig az autós motelek kapcsolódtak a turistaforgalom igényeinek kielégítéséhez. A személygépkocsi, kényelmével, rugalmasságával és megfizethetőségével vált kedvelté az utasok, elsősorban az egyénileg szervezett utazások résztvevőinek körében. A tény, hogy az autó önmagában legyőzi a lakóhely, valamint a kiválasztott desztináció közötti távolságot anélkül, hogy más közlekedési eszköz segítségére szorulna, és teljesen mi uraljuk, hogy hol álljon meg és milyen kitérőket tegyen, az első helyre rangaorolja azt a világ turistaforgalmát segítő eszközrendszerben. A turisták általában egy napi távolságig preferálják az autót, mint közlekedési eszközt, azonban speciális esetekben sokkal hosszabb időre is ezt az utazási módot választják, ide tartoznak a városnéző körtúrák, amik gyakorlatilag egész országokra, vagy akár a teljes kontinensre terjednek ki és nagy rugalmasságot igényelnek. Az autós utazás nem csupán a desztinációhoz vezető úton preferált, de az úti célon belüli közlekedés céljából is egyre többen választják az autót, amelyekhez helyi autókölcsönzőkben jutnak hozzá.²⁴ (Rodrigue–Comtois–Slack, 2013) A gépkocsi és a repülőgép az elmúlt években egymásra talált a piacon, és kialakult a repülj és vezess, azaz ismertebb nevén a fly and drive rendszer.²⁵

A közelmúltban a vonat, a busz és az autó mellett egyre kedveltebbé vált a szabadidős jármű, más néven „**recreation vehicle**” (RV) használata a turisták számára.

²⁴ <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a3en.html> (Letöltve: 2014.10.24.)

²⁵ http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051_Turizmus_es_kozlekedes/ch05.html (Letöltve: 2014.10.24.)

Bár az európaiak körében is egyre inkább elterjed ez az utazási forma, de igazi kultusza a lakókocsis utazásnak Amerikában van, ahol bár nagyon erős a belföldi turizmus, de ritkán indulnak útnak autóval, sokkal inkább óriási lakóbuszokkal közlekednek. A lakóautók számára külön kiépített és nagyon jól felszerelt RV-parkok vannak, ahol a lakóbuszt csupán egy speciális oszlopra kell rácsatlakoztatni, ahonnan vizet és áramot is kap. A nagyobb kempingekben gyakran úszómedence, wifi, boltok és sportpályák is vannak, akár csak egy szállodakomplexumban.²⁶

Összességében tehát a közlekedési módok közül a közúti közlekedés a legkötetlenebb és ezzel az egyik legkényelmesebb, ráadásul a legolcsóbb, azonban vannak hátrányai is, mint a kis kapacitás, a lassú tempó és az időjárástól való nagy függőség. (Goeldner–Ritchie, 2006, 129–138. o.)

3.1.4.2. Légi közlekedés

A modern repülőgép megjelenése teljesen felborította a korábbi turisztikai szokásokat, hiszen olyan területeket nyitott meg az utasok számára, amiről korábban álmodni sem mertek volna, ráadásul a légi közlekedés mellett, hogy megnyitotta a világot a turisták számára, sokkal közelebb is hozta azt. Bár az úgynevezett fapados járatok az átlagember számára is elérhetővé tették az utazást, csak kevesek, elsősorban felsőosztálybeliek és üzletemberek engedhetik meg maguknak, hogy rendszeresen ezt a turisztikai utazási módot válasszák. A 20. század második felére, a dereguláció hatására, a repülés hatalmas tömegek számára vált elérhetővé. Korábban a CAB szabályozta az árakat és azt is, hogy ki kivel versenyezhet, míg a dereguláció után egyfajta szabad verseny alakult ki a vevők javára, ráadásul új útvonalak jelentek meg a kínálatban. 1986-ban a Ryanair megjelenésével Írországból a London–Dublin vonalon a viteldíj 54%-ára esett, aminek következtében 1984 és 1987 között az utasok száma 92%-kal nőtt. A repülőgépek nem csupán sebességükkel, új helyek megközelíthetővé tételével, magas fokú biztonságával és elérhető áraival, hanem a szállítható személyek kiemelkedő számával is kitűnt a közlekedési eszközök sorából.²⁷ Bár a repülőgép forradalmasította az utazást és hatalmas mérföldkő volt a turizmus világában is, sok negatív hatása van. Ezen negatív hatások közé tartozik a környezetszennyezés, hiszen a szén-dioxid és a kerozin égésekor keletkező

²⁶ http://www.azutazo.hu/cikkek/nyaralas-amerikai-modra?print=1#.VBsvRfl_t1Z (Letöltve: 2014.10.24.)

²⁷ Oktatási segédanyag alapján

nitrogén-oxidok ózon-károsító hatásúak, és a hátramaradt kondenzcsíkok²⁸ növelik az üvegházhatás mértékét.²⁹ A repülés hátránya továbbá, hogy a repülőterek, a jelentős zajszennyezés miatt, mindig nehezen megközelíthető, a belvárostól távoli területen helyezkednek el. Ráadásul komoly problémát jelent, hogy a repülőterek korlátozott száma megnehezíti a végcélhoz való eljutást, hiszen a legtöbb esetben csak további átszállások és más járművek igénybevételenek segítségével lehet eljutni a végcélhoz. (Goeldner–Ritchie, 2006, 122–123. o.)

Összességében a légi közlekedés, mint a turisztikai infrastruktúra része a leghatékonyabb közlekedési mód, ráadásul sok desztináció csak ilyen módon elérhető. Azonban a repülésnek is vannak negatív oldalai, az esetenkénti magas ár, a transzferigény a végcélhoz való eljutáshoz, a magas környezetszennyezés és a jelentős beruházási igény.³⁰ (Rodrigue–Comtois–Slack, 2013)

3.1.4.3. Vízi közlekedés

A vízi közlekedés az egyik legspeciálisabb szegmens az utazási iparban. Már nem a méret és kapacitásbeli növekedés a legjelentősebb a luxushajók esetén, hanem a szolgáltatások és maga a kiszolgálás.

A világon cruising-ként³¹ ismert hajós körutazás nem csupán az utasok úti célról úti célra való eljuttatása. Az utazás résztvevői számára a hajó, szállás, attrakció, sőt desztináció, megadja mindazt az élményt, amelyre a résztvevők vágnak és sokan nem is az utazás során érintett országok miatt választják ezt a nyaralási formát. (A hajós körutazás desztináció értékét a „Tengerjáró hajó, mint turisztikai desztináció” című fejezetben taglalom).

²⁸**Kondenzcsík:** A nagy magasságban szálló repülőgép hajtóműje mögött képződő felhőszerű csík, megfagyott apró vízcseppek halmaza, melyek a szénhidrogén (üzemanyag) elégéséből származnak.

²⁹ <http://www.kamaszpanasz.hu/hirek/zoldovezet/579/repules-karos-hatasai> (Letöltve: 2014.10.24.)

³⁰ <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a3en.html> (Letöltve: 2014.10.24.)

³¹**Cruising:** angol szó a hajós körutazásra

A hajós körutazás a hajózással ellentétben rövidebb múlttal rendelkezik, hiszen történelme csupán 1822-ig, a Peninsular & Oriental Steam Navigation Company³² (P&O) megalakulásáig vezet vissza. A cég 1844-ben nagy lépést tett meg, hiszen a P&O ettől az évtől kezdve kínált luxusszolgáltatásokat a hajós körutazás résztvevői számára. A cég olyan desztinációkat kínált a tengeri utazások igénybevevőinek, mint Málta, Gibraltár vagy Athén.

Bár a hajós körutazások elsődleges célközönsége az észak-amerikai lakosság, már olyan figyelem övezi világszerte, hogy a cégek egyre több figyelmet fordítanak a nemzetközi piacra is. Az új célközönség elsősorban Európa, Dél-Amerika és Ázsia. Egyre jelentősebb számú hajós körutazásokkal foglalkozó társaság pozicionálja hajóit szezonálisan Európa vizeire, ezzel serkentve a hajózásra irányuló figyelmet. (Goeldner–Ritchie, 2006, 141–144. o.)

Összességében tehát, a hajózás ilyen formája viszonylag kevesek számára megfizethető, azonban a résztvevők mindig nagyon elégedettek a hajók felszereltségével és a szolgáltatásokkal egyaránt, így gyakran válnak visszatérő vendéggé. Bár a hajózás új lehetőségeket nyitott az utasok számára, komoly negatív hatásai is vannak, hiszen az utazás állomásain a résztvevők csak rövid időt töltenek, így arányaiban sokkal kevesebb profitot termelnek, mint amennyi kárt okoznak.³³

3.1.4.4. Egyéb közlekedési módok

Az egyéb közlekedési eszközökhöz soroltam azokat a közlekedési módokat, amelyek meghajtásához emberi energia szükséges.

Az ide sorolt legfőbb közlekedési mód maga a **gyaloglás**, hiszen mind a helyiek mind a turisták számára ez az elsődleges és egyben leggyakrabban használt közlekedési mód. A sétálás bár nagyon lassú a többi közlekedési módhoz képest, mégis rengeteg előnye van. A sétálás pozitív oldalához soroljuk, azt hogy egészséges, személyre szabott és lehetőséget kínál arra, hogy jobban megismerjük a célállomás kultúráját.

³²**Peninsular & Oriental Steam Navigation Company:** A Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, azaz P&O egy brit hajózási és logisztikai társaság, amely a 19. század óta van jelen a hajózási piacon.

³³ Oktatási segédanyag alapján

A másik alternatív közlekedési eszköz a **kerékpározás**, bár úgy hiszem, ide sorolhatjuk a rollert, a görkorcsolyát és más ehhez hasonló járműveket is. A kerékpározás nem csupán gyorsabb a gyaloglásnál, hanem egészségesebb is, hiszen egyfajta sportlehetőség a hosszú és fárasztó városnézés színesítésére, továbbá nagyobb távok bejárására is alkalmas. Sok városban, elsősorban a turistáknak létrehozta egy biciklikölcsönző hálózatot, hogy könnyebben eljussanak a város nevezetességeihez. Ezek a biciklikölcsönző hálózatok, a környezet szempontjából is nagyon jelentős szerepet játszanak, hiszen csökkentik azoknak a számát, akik busszal és autóval utaznának, így csökkentik az általuk kibocsátott káros anyagokat is. Ilyen biciklikölcsönző Budapesten a MOL Bubi.³⁴

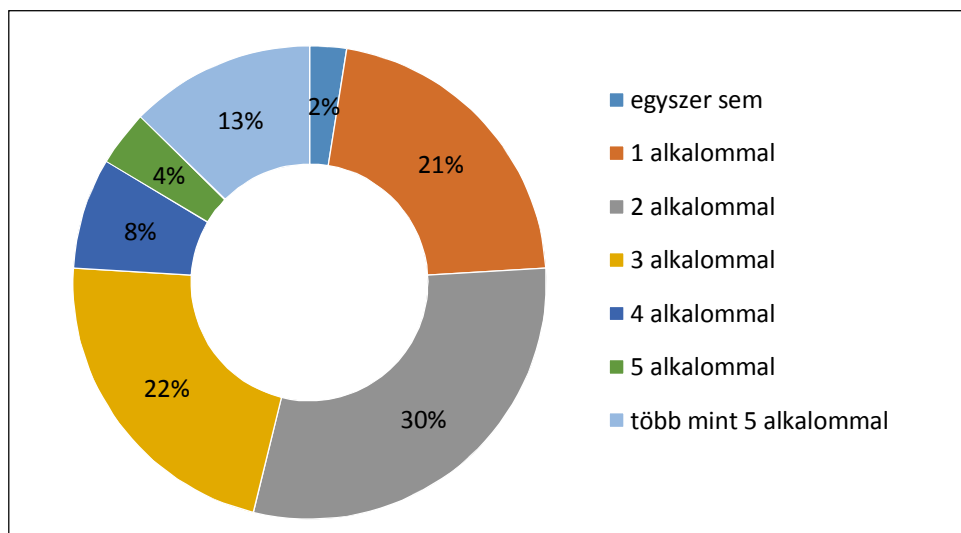
Rengeteg más desztináció specifikus közlekedési eszköz is létezik, melyek gyakran attrakció szereppel bírnak az odalátogató turisták számára. Ilyen közlekedési eszköz például a gondola, a libegő, a sí lift és még sok minden más. Ezek a külön kategóriába nem sorolható közlekedési eszközök arra szolgálnak, hogy olyan helyekre is eljuttassák a látogatókat, ahova máskülönben, sehogyan vagy csak nagyon körülményesen lehetne eljutni.³⁵ (Goeldner–Ritchie, 2006, 146. o.) Ezekről a közlekedési eszközökről az „Attrakció funkciót betöltő közlekedési eszközök” című fejezetben még részletesebben is írok.

3.1.5. A kérdőívre válaszolók turisztikai célú utazási szokásai

A kérdőíves felmérés alanyai az alábbi ábrán (4. ábra) látható rendszerességgel utaznak egy évben.

³⁴ **MOL Bubi:** 2014. szeptember 8-ától Budapesten üzemelő fővárosi közbringarendszer.

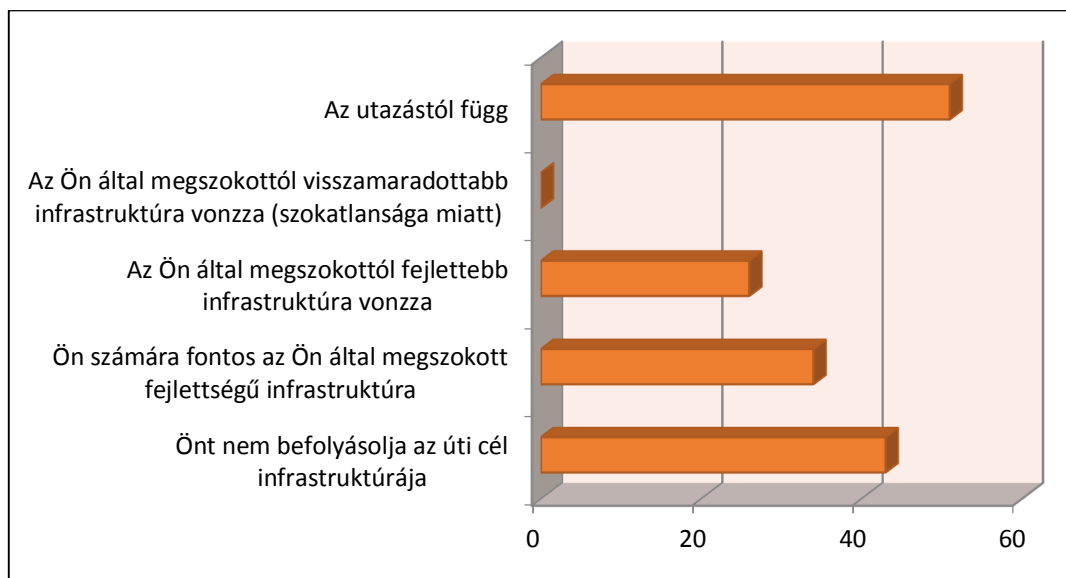
³⁵ Oktatási segédanyag alapján



4. ábra: A kérdőívre válaszolók turisztikai célú utazásainak átlagos száma egy évben

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

A megkérdezettek 58%-a, arra a kérdésre, hogy minimum hány napot tölt el turisztikai célú utazás esetén, az utazást is beleszámítva, 1–3 napot jelölt válaszául, míg ugyanezen kérdés maximumértékére vonatkozóan a 3–7 nap (39%) és az 1–2 hét (42%) intervallumot választották a legtöbben. A kérdőív rámutatott továbbá arra, hogy a válaszolók nagy része (72%) nem csupán az úti célhoz való eljutáshoz, hanem azon belül is használ valamilyen közlekedési eszközt. A legtöbben a helyi tömegközlekedést (58%), de sokan a személyautót (21%), a kerékpárt (20%) és a bérelt autót (18%) jelölték meg desztináción belül használatos közlekedési eszközként. Az úti cél infrastruktúrája összességében elég eltérő módon befolyásolja a válaszolókat, ahogy az az 5. ábra alapján is jól látható.



5. ábra: A megkérdezettek válasza a következő kérdésre: Önt hogyan befolyásolja az úti cél közlekedési infrastruktúrája

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

A kérdőív továbbá a válaszolók által a lakóhely és az úti cél között használt közlekedési eszközök közti preferenciákat is felméri, külön vizsgálva azokat a lakóhely és az úti cél közti távolság függvényében. A belföldi turisztikai célú utazás esetén, a legtöbben személyautóval (129 fő), vonattal (92 fő) vagy busszal (57 fő) utaznak (több választ is meg lehetett jelölni). A külföldi, de Európán belüli turisztikai célú utazás esetén kiemelkedő számú válaszadó jelölte a személyautót (107 fő) és a repülőgépet (90 fő), míg ha kevésbé magas számú, de így is jelentős számú megkérdezett választotta a buszt (48 fő) és a vonatot (44 fő). Az Európán kívüli turisztikai célú utazás esetén szinte mindenki a repülőgépet jelölte meg, azok közül, akik már jártak Európán kívül. Ezek a válaszok is bizonyítják, hogy az utazás hossza a már korábbiakban is említett módon, erősen befolyásolja az utasok által preferált közlekedési eszközök körét.

3.2. ATTRAKCIÓ FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK

Ebben a fejezetben azokkal a közlekedési eszközökkel foglalkozom, amelyek a turisztikai utazásért felelős eszközök szerepén túlmutatva attrakció funkció elnyerésével váltak még jelentősebbé turisztikai szempontból. A különböző közlekedési eszközök attrakció értéke nem egyértelmű, hiszen az utazni vágyók egyéni motivációjától függően válik lehetséges vonzerővé. Vannak, akik számára egy repülőút attrakció értékű, míg mások számára csak a desztinációhoz való eljutás eszköze és megint mások, akik ódzkodnak tőle és számukra

semmilyen turisztikai szerepet sem képvisel. attrakció funkciót a közlekedési eszközök többféle módon is elnyerhetnek, lehetnek desztinációs jelképek, vagy az általuk nyújtott különleges élménnyel tölthetnek be ilyen szerepet, továbbá a közlekedési eszközök nem csupán önmagukban, de egy esemény keretében is elnyerhetnek attrakció funkciót, vagy az utazás alatt minket körülvevő lenyűgöző látvány teszi az adott közlekedési módot látnivalóvá. Most az előbb felsorolt attrakció funkcióig való eljutási módok részletezése következik.

3.2.1. Közlekedési eszköz, mint desztinációs jelkép

Vannak desztináció specifikus közlekedési eszközök, amelyekről azonnal egy adott desztinációra asszociálunk. Ilyen turisztikai jelképpé vált közlekedési eszközök közé tartozik a velencei gondola, a San Francisco-i cable car³⁶ vagy a londoni double decker³⁷ is. Ezen közlekedési eszközök azzal váltak attrakció értékűvé, hogy városi látképpé és ennek következtében szimbólumokká emelkedtek hosszú távú jelenlétükkel egy város életében.

3.2.2. Közlekedési eszköz, mint egyedi élmény

Más közlekedési eszközök, az általuk nyújtott egyedi élménnyel emelkedtek ki társaik közül és váltak motiváló erővé, amely az utazóközönséget a desztinációhoz csábítja. Ilyen közlekedési módnak számít a sivatagi túrákon gyakori tevégeles, a helikopteres repülés a Grand Canyon felett vagy a wuppertali függővasút.³⁸

3.2.3. Közlekedési eszközök, amelyek egy kiállításon vagy egy eseményen keresztül válnak attrakcióvá

Megint más közlekedési eszközök kiállítás vagy esemény formájában nyernek el attrakció értéket, legyen szó akár közlekedési múzeumról („Museum Of Technical Science And Transportation – Art Depot In Szczecin”),³⁹ autós találkozóról, vagy sportturizmus keretein belül egy Rally-versenyről vagy a Formula-1-ről.

³⁶ **Cable car:** Bár San Francisco esetében villamosként emlegetjük, valójában egy tömegközlekedésre használt sikló.

³⁷ **Double decker:** Londoni kétemeletes főként piros színű busz

³⁸ **Wuppertali függővasút:** Eredeti nevén Wuppertal Schwebebahn, ami nem más, mint a németországi Wuppertal városban üzemelő egysínű vasút, amely 1901-ben indult első útjára és napi 75000 utast szállít 8 méteres magasságban.

³⁹ **Museum Of Technical Science And Transportation - Art Depot In Szczecin:** 2010ben a Lengyelországi Szczecinben megnyílt Technológiai és Közlekedési Múzeum

3.2.4. Közlekedési eszközök, amelyeket az őket körülvevő látvány tesz attrakciójá

Vannak olyan speciális helyzetek is, ahol az utazás nem csupán a közlekedési eszközön keresztül válhat attrakciójá, hanem az utat övező festői látvány következtében is. Napjainkban egyre kedveltebbé válnak olyan autóutak, vasútvonalak és bicikli utak látogatása, amelyek gyönyörű tájképpel kápráztatják el az utazni vágyókat. Ilyen út például a nyugat-kanadai Rocky Mountaineer, amely a lélegzetelállító British Columbia és Alberta tájain, a fenséges szikláshegység szirtjei közt zakatol keresztül.

3.2.5. Motivációs erőt képviselő közlekedési eszközök hatása a kérdőív válaszadóira

A kérdőíves kutatás kimutatta, hogy a válaszadók 41 %-a választott már úgy közlekedési eszközt, hogy nem az ára vagy a sebessége, hanem az általa nyújtott különleges élmény motiválta. Ezen válaszadók közül a legtöbben a hajót (42%), illetve a repülőgépet (24%) jelölték meg motiváló erejű utazási módnak. A válaszokból kiderült továbbá, hogy a kérdőíveztettek 54%-a már vett csak azért igénybe egy közlekedési eszközt, mert az egy helyi nevezetesség; arra a kérdésre, hogy melyik különleges helyi nevezetesség volt az, rengeteg különböző válasz érkezett. A legtöbben a széles körben ismert londoni double-decker busz mellett a vízi közlekedés különböző módjait jelölték meg az igénybe vett helyi nevezetességek között, többek között a gondolázást, a vízitaxizást, és a vitorlázást. Voltak válaszadók, akik a különböző kötőtpályás közlekedési eszközök valamelyikét, a kisvasutat, a városnéző kisvonatot, vagy a fogaskerekűt jelölték meg, és olyanok is, akik a drótkötéllel működő siklót, libegőt vagy a cable car-t adták válaszul. Erre a kérdésre azonban, olyan meglepő válaszok is érkeztek, mint a hintó, a beer-bike,⁴⁰ a party busz és a tevé.

Összességében a közlekedési eszközök attrakció funkciójához az alapot az emberek utazási élményének interpretációjában bekövetkezett változás fektette le. Ez az értelmezésbeli különbség adta meg a lehetőséget a közlekedési eszközök számára, hogy motivációvá válhassanak. A világnak sok idő kellett, míg kialakultak a főbb közlekedési eszközök, majd ahhoz, hogy a szó mai értelmében turisztikai célra is használják őket, és még több, míg a szállító szerepen túl milliók szemében attrakciójá váltak. Az elmúlt pár évtizedben, azonban néhány közlekedési eszköz még magasabb szintre lépett azzal, hogy a szállításon és az attrakción túl desztináció funkciót is betölt a turizmus rendszerében.

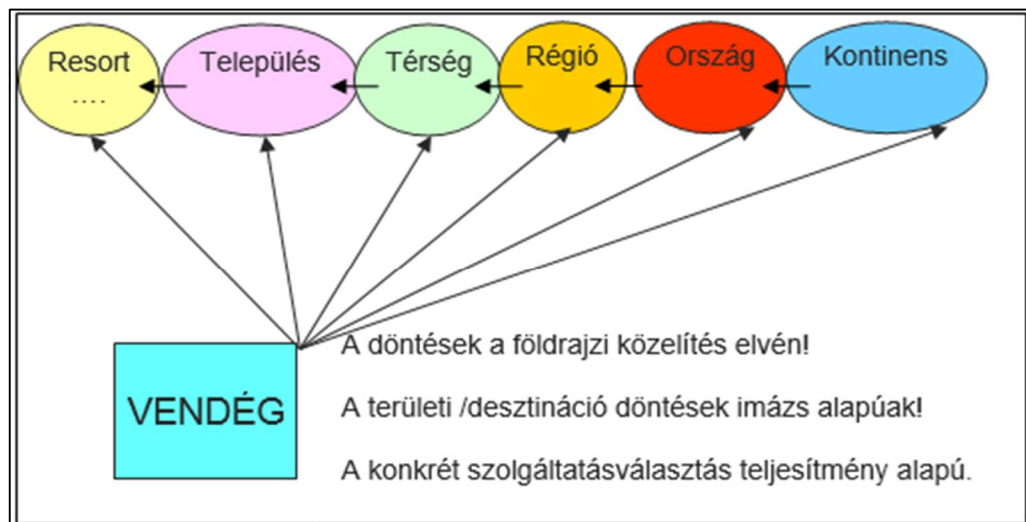
⁴⁰ **Beer-bike:** Egy többszemélyes emberi erő által hajtott közlekedési eszköz, ahol az utasok tekerés közben sört ihatnak, míg egy alkalmazott vezeti a szerkezetet.

3.3. DESZTINÁCIÓ FUNKCIÓT BETÖLTŐ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK

Ebben a fejezetben a közlekedési eszközök specialitását vizsgálom desztinációs kritériumok szempontjából. A célom bizonyítani, hogy, bár a közlekedési eszközök a szó szoros értelmében nem felelnek meg minden kritériumnak, amelyek a desztinációkra vonatkoznak, mégis lehetnek úti célok. A vizsgálat során első sorban a tengerjáró hajók adottságait veszem figyelembe.

3.3.1. Földrajzi körülhatárolhatóság

Az első olyan kritérium, amelynek a fent említett közlekedési eszközök, csak részben felelnek meg az a földrajzi körülhatárolhatóság. Maguk a közlekedési eszközök nem önmagukban, hanem csak az általuk megtett útvonal alapján határolhatóak körül földrajzilag. Hidvéginé turisztikai döntések szintjeit bemutató modellje (6. ábra), amely az utasok földrajzi közelítés elvén történő desztinációválasztásának menetét ábrázolja, a megadott formában nem alkalmazható a közlekedési eszközökre. *„A turisták, a vendégek a végső turisztikai szolgáltatót a nemzetközi kínálatból egy sajátos, fokozatos szűkítéssel választják ki.”* (Hidvéginé–Piskóti–Pataki–Schupler–Gulyás, 2007, 4–5. o.) Az olyan közlekedési eszközök, mint amilyen, maga az óceánjáró is földrajzilag a Hidvéginé által megadott szinteket áthidalják. Ez összességében azt takarja, hogy a turista általában először kontinenst választ, majd országot, azon belül régiót, amelyet térségre szűkít és végezetül egy település mellett dönt. Ha a desztináció egy közlekedési eszköz, akkor a döntéssorozat lépcsőzetessége elveszik, és a speciális rendezvényekhez vagy a rokonlátogatásokhoz hasonlóan, az utas nem lépked végig az összes desztinációs szinten, hanem egy-két kezdeti szűkítési lépés után megáll, vagy céltudatosan a többi lépést azonnal átugorja.



6. ábra: Turisztikai döntések szintje, releváns piacok

Forrás: Hidvéginé (2007)

3.3.2. Időbeli körülhatárolhatóság

A másik különbség az, hogy a desztináció értékű közlekedési eszközök nem minden esetben alkalmasak egy éjszaka vagy teljes nap eltöltésére. Leggyakrabban a közlekedési eszközön is van lehetőség, akár több éjszaka eltöltésére is, ez a tengerjáró hajók esetében jól látható, hiszen az utasok több hetet is eltöltenek a hajón. Abban az esetben, amikor az ott alvás nem biztosított, a közlekedési eszköz nem feltétlenül veszíti el desztináció funkcióját, hiszen más desztinációk esetében sem célja minden látogatónak egy teljes napot egy adott desztináción tölteni és ott is éjszakázni akkor sem, ha lenne rá lehetőségük. Abban az esetben, ha az adott úti célnak érdeke vagy a vevők igénylik a hosszabb desztináción tartózkodást, akkor ennek érdekében kihasználható a közlekedési eszközök egyediségénél fogva az a tulajdonságuk, hogy azon túl, hogy önmagukban desztinációk, megtartják azt a funkciójukat, amely az utasok szállítását foglalja magában, így eljuttatva az embereket olyan úti cél értékű állomásokra, ahol a vendégek az esetleges éjszakázási igényüket kielégíthetik.

A közlekedési eszközök különbözőségük ellenére lehetnek desztináció értékűek, bár ezt a funkciót csupán az utastól függően nyerhetik el, akárcsak az attrakciók esetében. Ennek további 6A-n keresztül történő bizonyítását a „Tengerjáró hajó, mint turisztikai desztináció” című fejezetben fejtem ki, a tengerjáró hajó példáján keresztül.

3.3.3. A kérdőív válaszadóinak a desztináció funkciót betöltő közlekedési eszközökről alkotott képe

Az alábbi fejezet azon megkérdezettek válaszait vizsgálja, akik utaztak már tengerjáró hajóval vagy élményvonattal. A kérdőívre kapott válaszok alapján, Khi négyzet próbával ellenőriztem, hogy van-e szignifikáns kapcsolat a válaszadók által igénybe vett közlekedési eszközök mivolta és az általuk nyújtott egyedi élmény utasokra ható motiváló ereje között. Számítási eredményeimet az SPSS statisztikai programcsomaggal végeztem. Az 1. táblázat, azaz a kontingencia tábla tartalmazza a két változó (közlekedési eszköz típusa, motivációs erő forrása) együttes gyakoriságait. Khi négyzet próbával ellenőriztem azt, hogy van-e kapcsolat a két változó között. A khi négyzet próba empirikus szignifikanciája ($p=0,514$) meglehetősen nagy (2. táblázat), ezért arra következtetünk, hogy nincs szignifikáns kapcsolat a két változó között. Ezt az eredményt a Cramer mutató értéke ($C=0,023$) is megerősíti, amelyet a 3. táblázat tartalmaz. A két minőségi ismérv közötti asszociációs kapcsolat ezek alapján gyenge.

1. táblázat: A megkérdezettek által igénybe vett közlekedési eszközök és a válaszadókat az adott közlekedési eszköz kiválasztására motiváló erők együttes gyakorisága

		MOTIVÁCIÓ FORRÁSA			Összeg
		Egyedi élmény	Érintett úti célok	Mindkettő	
		fő			
KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ	Tengerjáró hajó	3	3	11	17
	Élményvonat	3	0	8	11
	Mindkettő	1	0	4	5
Összeg		7	3	23	33

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

2. táblázat: Khi négyzet próba eredménye

	Érték	szf	Szignifikancia szint
<i>Pearson Khi négyzet</i>	3,271 ^a	4	0,514
<i>Érvényes esetek száma</i>	33		

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

3. táblázat: A két változó közti asszociációs kapcsolat mérése Cramer mutatóval

	Érték	Szignifikancia szint
<i>Phi mutató</i>	0,315	0,514
<i>Cramer mutató</i>	0,223	0,514
<i>Érvényes esetek száma</i>	33	

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

Bár a megkérdezettek 76% még nem utazott sem tengerjáró hajóval sem élményvonattal, voltak olyanok is akiknek, már volt lehetőségük ezen közlekedési eszközök kipróbálására. A válaszadók 11%-a tengerjáró hajóval, 7%-a élményvonattal, 5%-a mindkettővel utazott már életében. Közülük 8-an a közlekedési eszköz által nyújtott egyedi élményt, 3-an az út során érintett úti célokat és 23-an ezek kombinációját jelölték meg a rájuk ható vonzerő forrásának. Arra a kérdésre, hogy az út során volt-e lehetőségük valamilyen szolgáltatást a közlekedési eszközön igénybe venni, a legtöbben (25 fő) az étkezést, illetve az alvási lehetőséget (18 fő) jelölték meg, de voltak, akik a kulturális programokat (12 fő) vagy a sport lehetőséget (10 fő) választották.

4. TENGERJÁRÓ HAJÓ, MINT TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ

Ebben a részben egy példán keresztül mutatom be azt a jelenséget, amikor egy közlekedési eszköz desztináció szerepet tölt be. Ezt az egyik legközismertebb ilyen funkciót is ellátó közlekedési eszközön, a tengerjáró hajón keresztül szemléltetem. A fejezet második felében, egy rövid történelmi áttekintést követően, statisztikákon keresztül mutatom be a tengerjáró hajók egyre jelentősebb szerepét a világ turizmusában. Majd egy példán keresztül bemutatom azokat a szolgáltatásokat és élményeket, melyeket egy ilyen hajó nyújthat, és amelyekkel elérte azt az imázst, amely sokak álom úti céljává tette a pihenés ezen formáját. Végül pár mondatban összefoglalom ennek az üdülési formának a legfőbb negatív hatását is, hiszen ez sem elhanyagolható része a hajós turizmusnak.

4.1. A TENGERJÁRÓ HAJÓK DESZTINÁCIÓ SZEREPÉNEK ALÁTÁMASZTÁSA

Miután az előző fejezetben, olyan általánosságban is vizsgálható kérdések, mint a földrajzi körülhatárolhatóság és az egy teljes nap illetve éjszaka eltöltésének kérdései tisztázásra kerültek, most a desztináció funkciót meghatározó 6A illetve a WTO kiegészítő pontjainak vizsgálatával folytatom, amelyet az átláthatóság érdekében a tengerjáró hajók példáján keresztül veszek számba.

4.1.1. Attrakció

A tengerjáró, óceánjáró és a különböző luxushajókon való utazás már önmagában is vonzeró sokak számára. Az utazás során a vásárlók mintegy belecsöppenhetnek abba az életszínvonalba, amelyet a legtöbben a mindennapjaikban nem élvezhetnek. Attrakciónak számít továbbá a környezet, a végtelen tenger vagy óceán, ami körülveszi az utasokat a nyaralásuk során és azok a megállók is attrakciók, amelyeken egy-két napot eltöltenek. Vonzerőt jelent sokak számára a luxushajók lenyűgöző berendezése, és a szolgáltatások sokszínűsége.

4.1.2. Megközelíthetőség

Ha egy közlekedési eszköz maga a desztináció, akkor a megközelíthetőség ritkán jelent problémát, hiszen a desztináció értékű nosztalgiavonatok, a speciális vasútvonalakon közlekedő vonatok, a tengerjáró hajók és egyéb turisztikai szempontból jelentős közlekedési eszközök, javarészt nagyobb pályaudvarokról, kikötőkből és fontos közlekedési csomópontokból indulnak útra.

4.1.3. Szolgáltatások

A desztináció értékű közlekedési eszközök az általuk kínált széleskörű szolgáltatásokkal emelkednek ki a többi közlekedési eszköz közül. A tengerjáró és az óceánjáró hajókon rengeteg szolgáltatás közül válogathatnak az utasok, melyek hajónként eltérőek lehetnek. Az ilyen hajók a szállodai alapszolgáltatásokon túl, olyan szolgáltatásokat kínálnak, mint a könyvtárhasználat, a színház és mozi látogatás, de az utasok ellátogathatnak a hajón működő kaszinóba, a diszkóba, a szépségszalomba vagy valamelyik üzletbe, továbbá részt vehetnek sportprogramokon, oktató- és készségfejlesztő programokon, vagy akár a hajó bébisitter szolgáltatását is választhatják.

4.1.4. Elérhető termékek és utazási csomagok

A hajós utazás iránt érdeklődők, rengeteg utazási csomag közül válogathatnak, régióra, hajótársaságra, vagy akár konkrét hajóra szűkítve a keresést. Az ár általában tartalmazza az elhelyezést a kiválasztott kabinkategóriában, kétágyas elhelyezéssel, továbbá teljes ellátást és a hajón található legtöbb szórakoztató- és sportlétesítmény használatát, azonban legtöbbször nem tartalmazza a kikötői illetéket és a fakultatív parti kirándulásokat.

4.1.5. Tevékenységek

A hajós körutazásokon részben a széleskörű szolgáltatásoknak köszönhetően, részben az utazás specialitásából adódóan rengeteg programlehetőség kínál az utasok számára. Többek között sport lehetőséget, kulturális programokat, rekreációt, szépségápolást, szórakozást és nem utolsósorban városnézést.

4.1.6. Kiegészítő szolgáltatások és termékek

A tengerjáró hajókon könyvtár, szépségszalomb és különböző üzletek szolgálják a vendégek fokozott kényelmét. Az utasoknak továbbá van lehetőségük műholdas telefon használatára a fedélzeten, illetve az információs pultnál leveleket és képeslapokat is fel tudnak adni.

4.1.7. Imázs

A hajós körutazások imázsához tartozik a magas ár, de ezzel párhuzamosan a jó minőség és az életre szóló élmény képe is. Összességében a hajós körutazásokról alkotott kép nagyon pozitív, ez nem csupán az utazási forma egyediségének köszönhető, de a résztvevők pozitív visszajelzéseinek és élményeik szájról szájra terjesztésének is.

4.1.8. Ár

A hajós körutazások ára, függ az útvonaltól, az időponttól, a szobátípustól, a fakultatív programoktól és sok egyébtől, de összességében elmondható, hogy az ilyen utazások

átlagára más közlekedési eszközökhöz képest (busz, autó) nagyon magas, ennek oka, hogy a hajó egyben szállást, étkezést, programokat, városnézést és egyedi élményt kínál. A tengerjáró hajók árai összességében nem sokkal magasabbak, mint a hasonló szolgáltatásokat biztosító szárazföldi körutazások árai. Lényegében a tengerjáró hajókon való utazást nem engedheti meg magának mindenki, de a kedvezményekkel és az alacsonyabb kategóriájú szobák mérsékeltebb áraival egyre több ember számára válik elérhetővé.

4.1.9. Emberi erőforrás

A tengerjáró hajók legénysége hajónként változik, az olyan nagyobb óceánjárókon, mint például az MSC Divina, amely 4345 utas befogadására képes, a legénység száma 1370 fő,⁴¹ vagy a világ legnagyobb óceánjárója az Allure of the Seas, amely 5400 utast tud szállítani, 2150 főt foglalkoztat.⁴² Az itt dolgozók kiemelten odafigyelnek a vendégekre, hiszen fizetésük nagy része az utasok borraavalójától függ.

Az eddig leírtakból arra következtetnek, hogy a tengerjáró hajók, a desztináció definíciójának, továbbá a desztinációt meghatározó faktoroknak is mind a 6A, mind a WTO alapján megfelelnek, így kimondhatjuk, hogy létezik olyan közlekedési eszköz, amely desztináció szerepet tölt be.

4.2. A TENGERJÁRÓ HAJÓK MEGJELENÉSÉNEK ÉS ELTERJEDÉSÉNEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A hajós utazásban a dízelmotoros hajók megjelenése hatalmas változást hozott, hiszen a hajók sebessége így jelentősen nőtt. Ennek a fejlődésnek nyomására újabb hajótársaságok is megjelentek, mint a Princess Cruise 1965-ben, a Royal Caribbean Cruise 1968-ban és a Louis Cruise Lines 1970-ben. A fejlődés és a hajók számának növekedése azonban nem vonta maga után a kellő volumenű keresletnövekedést, amelynek oka a közvetlen repülőgépjáratok megjelenése volt, amely egyre jobban kiszorította a hajókat a személyszállításból. 1972 azonban ismét változást hozott, amikor Ted Arison megalapította a Carnival Cruise Lines-t, amelynek különlegessége az volt, hogy a személyszállításon túl élményekkel teli nyaralás ígérletét nyújtotta. Az utasok így a hajóra nem, mint személyszállító eszközre, hanem mint utazási desztinációra gondolhattak. Azon túl, hogy kiemelkedő szolgáltatásaival és újszerű élményeivel maga a hajó is turista

⁴¹ http://vacationstogo.com/cruise_ship/MSC_Divina.cfm (Letöltve: 2014.11.11)

⁴² http://vacationstogo.com/cruise_ship/Allure_of_the_Seas.cfm (Letöltve: 2014.11.11)

desztinációvá vált, a hajók is egyre egzotikusabb és exkluzívabb desztinációkat érintettek útjuk során. Azzal, hogy a hajók vendégkapacitása is egyre nőtt, a hajózási piac volumene a turisztikai szektorban egyre jelentősebbé vált.⁴³

Eleinte a luxushajók a karibi térség felé orientálódtak, egyrészt, mert az közel volt a legnagyobb érdeklődést mutató Észak-Amerikai piachoz, másrészt, mert egyedül ez a régió volt egész évben hajózható. A hajós körutak népszerűségének növekedésével az Európai piac is egyre komolyabb érdeklődést kezdett mutatni a pihenés ezen formája iránt, továbbá a Karib-térség népszerűségének következtében megjelenő magas számú hajó, túlkínálatot jelentett, így csökkentve az árakat, amelynek következtében az észak-amerikai hajók Európa felé fordultak, ahol az árak változatlanok maradtak. Azon túl, hogy egyre több hajós körutazásokkal foglalkozó társaság pozicionálta a hajóit szezonálisan Európa vizeire, az európai székhelyű társaságok is növekedni kezdtek. (Jászberényi-Pálfalvi [2009] 240–241. o.)

Az üdülőhajózás a legdinamikusabban fejlődő turisztikai iparág, hiszen 1980-óta átlagosan 7,2 % emelkedést mutatott az utasok számának éves növekedése.⁴⁴ A luxushajós üdülés egyre népszerűbbé válik kiemelkedő minőségű szolgáltatásaival, amelyek rengeteg visszajáró utast csábítanak újra és újra a tengerre. A visszajáró utasok mellett, amelyek ebben az iparágban meglehetősen gyakoriak, egyre több új utast is csábít a vízen úszó város⁴⁵ felfedezésének gondolata.

4.3. A TENGERJÁRÓ HAJÓK TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPE SZÁMOKBAN

A most következő statisztikákkal arra szeretnék rámutatni, milyen gyors és milyen nagymértékű térnyerés és fejlődés köszönhető annak, hogy ezek a hajók többre rendezkedtek be, mint az utasok két pont közötti szállítása.

A CLIA⁴⁶ tagoknak 410 hajó (a folyami hajókat is beleértve) és ezzel 467.629 vendégágy⁴⁷ áll a rendelkezésükre, amelyeket az utasok 2013-ban átlagosan 7,2 napon⁴⁸ át

⁴³ <http://www.hajoutak.net/hajozni-jo/egy-kis-toertenelem.html> (Letöltve: 2014.09.27)

⁴⁴ <http://www.f-cca.com/downloads/2014-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf> (Letöltve: 2014.09.27)

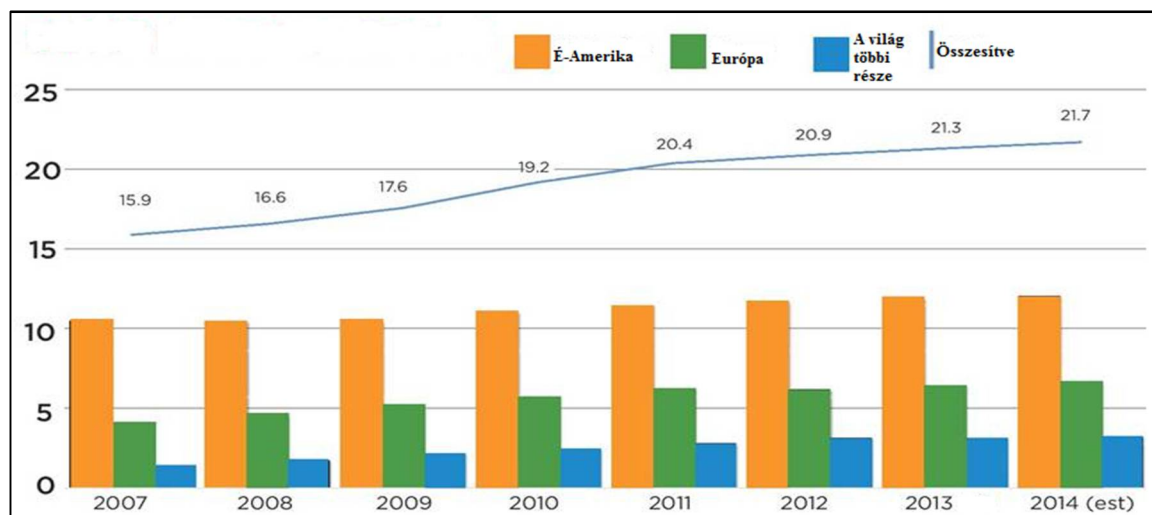
⁴⁵ **Vízen úszó város:** Gyakran hivatkoznak így a luxus óceánjáró hajókra, nagy méretük miatt

⁴⁶ **CLIA:** Cruise Lines International Association, ami nem más, mint az üdülőhajók szövetsége

⁴⁷ <http://www.repositioncruises.com/wp-content/uploads/2014/02/cruise-industry-statistics-infographic.jpg> (Letöltve: 2014.09.27)

használtak, hiszen átlagosan ennyi napot töltöttek üdülőhajókon. 2014 és 2015 között a CLIA további 24 új hajó bemutatását tervezi, amely megközelítőleg egy 8 milliárd dolláros beruházást jelent majd számukra.

Míg 2013-ban a nemzetközi turisták száma elérte az 1,087 milliárdot,⁴⁹ azoknak a száma, akik üdülőhajón utaztak 21,3 millió volt. Ahogy azt a 7. ábra is mutatja az utasok száma 2014-re várhatóan 21,7 millióra fog emelkedni.⁵⁰ A 7. ábra rámutat továbbá arra, hogy az utasok nagy részét az Észak-Amerikaiak teszik ki és őket követik az európai turisták. Ennek oka, hogy hosszú évekig csak a Karib térségben volt jelentős a hajós körutazások jelenléte, éppen ezért ennek a területnek is a legnagyobb a piaci részesedése.



7. ábra: Globális utas növekedés az üdülőhajó piacon 2007 és 2014 között

Forrás: <http://www.repositioncruises.com/wp-content/uploads/2014/02/cruise-industry-statistics-infographic.jpg> (Letöltve: 2014.09.27)

Az egyre nagyobb befogadóképességgel rendelkező hajók, a szolgáltatások körének folyamatos bővülése és az utasok pozitív visszajelzései arra engednek következtetni, hogy a tengerjáró hajók speciális desztináció szerepe olyan egyedi élményt nyújt az utasoknak, amely az iparág évről évre mutatott jelentős fejlődését eredményezi.

⁴⁸ <http://www.f-cca.com/downloads/2014-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf> (Letöltve: 2014.09.27)

⁴⁹ http://dtxqt4w60xqpww.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights14_en_hr_0.pdf (Letöltve: 2014.09.27)

⁵⁰ http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o (Letöltve: 2014.09.27)

4.4. TENGERJÁRÓ HAJÓK NYÚJTOTTA SZOLGÁLTATÁSOK ÉS ÉLMÉNYEK

SZÉLESKÖRŰSÉGE EGY PÉLDÁN BEMUTATVA

A Royal Caribbean International által üzemeltetett Allure of the Seas utasszállító óceánjáró 362 méteres hosszával és 72 méteres magasságával és 66 méteres szélességével a jelenlegi legnagyobb hajó a világon (Oasis of the Seas nevű ikertestvére csupán 5 centiméterrel rövidebb nála). 16 lakószinten összesen 2700 kabint alakítottak ki a hajóban, ráadásul a tervezők a DreamWorks Experience⁵¹ közreműködésével egy külön területet alakítottak ki a gyerekek számára.⁵² A Travel Weekly⁵³ 2013-as olvasói véleményen alapuló versenyén az Allure of the Seas az első helyet érdemelte ki az „összességében legjobb üdülőhajó” kategóriában.⁵⁴ A hajó olyan szolgáltatásokat vonultat föl, mint a Szabadtéri Central Park élő növényzettel, 2 szörf szimulátor, 4 étterem, bárók és társalgók sokasága, szabványos méretű sportpályák, vízi vidámpark felnőtteknek és a gyerekeknek, 4 medence és 10 pezsgőfürdő, drótkötélpálya, színház, kaszinó, fitneszközpont, vízi amfiteátrum, jégpálya, falmászó centrum, koncertterem, jégrevük, körhinta és még sok minden más.⁵⁵

4.5. A HAJÓS KÖRUTAZÁSOK NEGATÍV HATÁSAI

Ha a hajós turizmusról beszélünk, akkor nem feledkezhetünk meg annak negatív hatásairól sem, hiszen nagy árat kell fizetnünk azért a sok pozitívumért, amit ez az iparág magában hordoz. Ilyen negatívumokként tartjuk számon a fogadó területre és annak közösségére gyakorolt kedvezőtlen gazdasági hatásokat, illetve azt a tényt, hogy általában nem az arra rászoruló fejletlen, hanem a gazdag és fejlet országok profitálnak jobban a turizmusból. Az enklávéturizmus napjaink egyik legjelentősebb problémája, hiszen meggátolja a helyiek lehetőségét arra, hogy a turistáktól szerezzék meg a gazdaságuk és a megélhetésük szempontjából jelentős bevételt. Az enklávéturizmus az „all inclusive”⁵⁶ turisztikai csomagokkal párhuzamosan jelent meg, hiszen azzal, hogy az utasok az üdülőhelyen vagy a luxushajón maradnak, amely, mint beékelődő desztináció az utasok

⁵¹ **DreamWorks Experience:** A céget 1994-ben alapította Steven Spielberg, David Geffen illetve Jeffrey Katzenberg. A vállalkozás filmgyártásra és filmforgalmazásra alapult.

⁵² http://www.luxorium.hu/News/2011/02/A_vilag_legnagyobb_luxushajoja_allure_of_the_seas (Letöltve: 2014.09.30)

⁵³ **Travel Weekly:** amerikai utazási magazin

⁵⁴ <http://www.travelweekly.com/Travel-News/Travel-Agent-Issues/Travel-Weekly-honors-winners-of-2013-Readers-Choice-Awards/> (Letöltve: 2014.09.30)

⁵⁵ <http://hajozz.eu/Hajok.html?id=104> (Letöltve: 2014.09.30)

⁵⁶ **All inclusive:** Jelentése: mindent magában foglal. Bizonyos szállodák egy megadott összegért a szálloda által megszabott szolgáltatásokat bármilyen mennyiségben felhasználhatják. Leggyakoribb „all inclusive szolgáltatások”: korlátlan étel és ital fogyasztás, sportlehetőség.

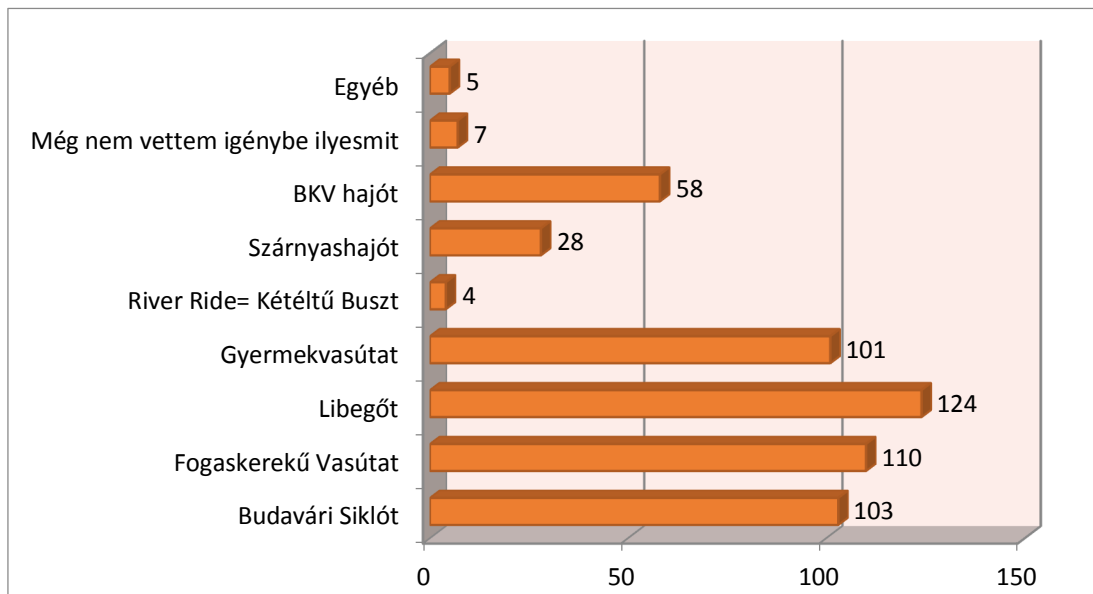
minden szükségletét képes kielégíteni és ezzel a turisták minden kiadását úgymond házon belül tartja, megfosztja a helyieket a lehetőségtől, hogy profitálni tudjanak a turistákból. Ezen utazási forma másik hátránya, hogy elzártsága és az utazás csak az abból kiemelt és számára fogyaszthatóvá tett változatával találkozik útja során.⁵⁷

Összességében, úgy hiszem kijelenthetjük, hogy a hajós körutazások, nem csupán stabil, hanem egyre növekvő érdeklődést vívnak ki maguknak, ráadásul egyre elégedettebb utasok hagyják el a hajókat, hogy tovább terjesszék ennek az utazási formának a szépségeit. Napjainkban a tengeri hajózás már alig függ a szélsőséges időjárási körülményektől, a hajók újabb és újabb szolgáltatásokkal és útvonalakkal, továbbá nagyobb és nagyobb hajókkal kedveskednek az utasoknak, amikkel még több elégedett vevő és még pozitívabb imázs alakul ki a potenciális utasok körében. A hajózás az évek során az utazás egyik legkényelmesebb és legkülönlegesebb élményét nyújtó utazási módjává vált és ezzel elérte azt, hogy többé ne csupán közlekedési eszközként, hanem igazi desztinációként tekintsen rá a világ.

⁵⁷ http://phd.lib.uni-corvinus.hu/40/1/szollos_peter.pdf (Letöltve: 2014.09.30)

5. FŐBB ATTRAKCIÓ ÉRTÉKŰ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK MAGYARORSZÁGON

Ezzel a hazai kitekintéssel céloim megkezdni azon hipotézisem alátámasztását, amely szerint hazánkban is vannak olyan közlekedési eszközök, amelyek bár jelenleg csupán attrakció szerepet töltenek be, de fejlesztés következtében desztináció funkciót is elérhetnének. Így ebben a fejezetben Magyarország főbb attrakció értékű közlekedési eszközeit mutatom be, hiszen ez a jelenség hazánkban sem idegen. A kérdőíves vizsgálat eredményeiből jól látható, hogy a tradicionálisabb attrakció értékű közlekedési eszközök (Sikló, Fogaskerekű, Libegő, Gyermekvasút) sokkal ismertebbek és kedveltebbek, mint modernebb, főleg a nemzetközi vevőkörre berendezkedett társaik (Szárnyashajó, River Ride). A BKV Hajó valahol a két csoport között foglal helyet, hiszen főként hazai vevőkörrel rendelkezik, de még nem számít tradicionális, komoly múlttal rendelkező közlekedési eszköznek. Pontos adatokat arról, hogy a megkérdezettek közül ki melyik különleges hazai közlekedési eszközzel utazott már a 8. ábra mutatja be.



8. ábra: A kérdőívben megkérdezettek által igénybe vett különleges hazai közlekedési eszközök

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

Az alábbi, már a kérdőívben is szereplő (8. ábra), a turisztikai infrastruktúra részét képző közlekedési eszközök specialitásukkal, és az általuk nyújtott egyedi élménnyel tűnnek ki társaik közül.

5.1. LIBEGŐ

Az 1970-ben megépült Libegő, valójában egy drótkötélpályás felvonó, vagy másik nevén függővasút, amely Zugligettől János-hegyig közlekedik Budapesten. A Libegő megközelítőleg negyed óra alatt teszi meg az 1040 méter hosszú és 262 méter szintkülönbséget átívelő pályahosszát.⁵⁸ A Libegő az egyik felhasználási módja a turisztikai infrastruktúrában gyakran használatos drótkötélpályának, amely 4 évszakos termékként széleskörű felhasználhatóságával rendkívül kedvelt a látogatók körében. A drótkötélpályát libegőként használva egyben közlekedési eszközt és kiváló attrakcióelemet kapunk. Ez az utazási mód lehetővé teszi a csodás látvány és egy igazán egyedi élmény megismerését azok számára is, akik nem tudnak, vagy nem szeretnének meredek domboldalakat megmászni.⁵⁹

5.2. FOGASKEREKŰ VASÚT

A Budapesti Fogaskerekű Vasút, ami 2008 óta a budapesti tömegközlekedés 60-as villamosa, az egyetlen fogaskerekű vasút Budapesten. Idén (2014) száznegyven éve, hogy forgalomba helyezték a Fogaskerekűt, amely Városmajor és a Széchenyi-hegy, Gyermekvasút állomások között közlekedik. A Fogaskerekű Vasút, mind a környék lakói, mind a turisták által használatos tömegközlekedési eszköz.⁶⁰ A Fogaskerekű a Libegőhöz hasonlóan a turisztikai infrastruktúra része, hiszen a speciális közlekedési eszközök közé sorolandó, így egyediségével motivációt jelenthet a turisták számára.

5.3. BUDAVÁRI SIKLÓ

A sikló nem csupán a budapesti közlekedés, de a budapesti látkép fontos eleme is egyben. A Clark Ádám tértől a Budai Várig közlekedő sikló útvonala 95 méter hosszú és 48 százalékos emelkedésű, melynek segítségével 51 méter magasra jutnak fel az utasok. A Sikló megépítésére vonatkozó terveket Wohlfahrt Henrik készítette és 1870. március 2-án került átadásra. A Sikló a második világháború után megsérült és hosszas halogatás után 1986. június 4-én nyitották meg ismét. Napjainkban az utaslétszám évi 500 ezer és 1

⁵⁸ http://www.bkv.hu/hu/jarmuveink/libego/menetrend_libego/ (Letöltve: 2014.10.28.)

⁵⁹ http://www.nkik.uzletahalon.hu/media/10000/11317-okoturisztikai_vegleges.pdf (Letöltve: 2014.10.28.)

⁶⁰ <http://www.gyermekvasut.hu/wp/latvanyossagok/fogaskereku/> (Letöltve: 2014.10.28.)

millió közöttire tehető.⁶¹ A Budapesti Sikló 1987 óta az UNESCO⁶² Világörökségi listáján is szerepel, mint a budapesti dunai panoráma egyik meghatározó része.⁶³

5.4. GYERMEKVASÚT

Magyarországon igen jelentős turisztikai vonzerőt képviselnek a kisvasutak. Jellemzően a legtöbb kisvasút vonala valamilyen természeti vonzerőhöz, vagy védett területhez kapcsolódik. Nagy a turisztikai jelentősége továbbá a kisvasutakhoz köthető rendezvényeknek is, melyek közül a kisvasúti napok⁶⁴ programsorozat a legkiemelkedőbb, amelyek minden fontosabb vonalon megrendezésre kerülnek.⁶⁵ Ekkor a turisták a kisvasutakon a megszokott vonatoktól eltérően gőzmozdonyokkal találkozhatnak.

Bár Magyarországon több Gyermekvasút is üzemel (Pécsi Gyermekvasút, Tiszaécskei Gyermekvasút...) az elnevezés ellenére Magyarországon csupán a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton és a Széchenyi Múzeumvasút, Nagycenk nevű kisvasúton szolgálnak gyerekek. (Szilvási–Kovách, 2013, 8, 132. o.) A következőkben a dolgozat szempontjából is jelentős Széchenyi-hegyi Gyermekvasútról írok röviden. A Gyermekvasút, ami nem más, mint az 1950-es évektől működő egykori úttörő vasút. A Gyermekvasút, amely valójában egy kisvasút, a mai nevét 1990-ben kapta, és a Magyar Államvasutak üzemeltetésében működik. Különlegessége az, hogy gyermekek végzik el a teendők egy részét a gyermekvasúton, így ők töltenek be jegyárus, kalauz és sok egyéb pozíciót felnőtt vasutasok és nevelőtanárok segítségével és támogatásával. A Gyermekvasút útvonala a Széchenyi-hegytől Hűvösvölgyig tart és érinti Normafát, Csillebércet, János-hegyet és Szépjuhásznét. A Gyermekvasút nem csupán történelmi jelentőségű látványosság, de egy olyan különleges közösség otthona is, amely rengeteg magyar gyereket foglal magában. A Gyermekvasút látványosság értékét tovább növeli az, hogy a budai hegyvidék kilátói, erdei játszóterei, kegyhelyei és más érdekes pontjai az állomások és megállóhelyek közelében fekszenek.⁶⁶

⁶¹ http://www.bkv.hu/hu/hu/jarmuveink/siklo/siklo_menetrend/a_siklo_tortenete (Letöltve: 2014.10.28.)

⁶² **UNESCO:** Az Egyesült Nemzetek Nevelésügyi, Tudományos és Kulturális Szervezete, amely 1945. november 16-án alakult meg. Célja, hogy megteremtse a civilizációk, kultúrák és emberek közötti, a közös értékek iránti tiszteleten alapuló párbeszédhez szükséges körülményeket.

⁶³ <http://welovebudapest.com/budapest.nevezetessegei/rendkivuli.kozlekedesi.eszkozok> (Letöltve: 2014.10.28.)

⁶⁴ **A kisvasúti napok:** A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány 1995-ben indított programsorozata. Célja a Kárpát-medencei kisvasutak népszerűsítése, értékeinek megőrzése. A kisvasúti napokon az érintett vonalon ünnepséggel és külön programokkal várják a látogatókat.

⁶⁵ http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051_Turizmus_es_kozlekedes/ch04s04.html (Letöltve: 2014.10.30.)

⁶⁶ <http://www.gyermekvasut.hu/wp/magunkrol/> (Letöltve: 2014.10.28.)

5.5. BKV HAJÓ

A főváros első közforgalmú közlekedési gőzhajója még 1820-ban indult útjára, a Vigadó tértől Óbudáig közlekedett. Napjainkban 4 közforgalmú hajó közlekedik a Dunán, a D11, a D12, a D13 és a D14 jelölésűek. Az Új Széchenyi Tervnek⁶⁷ köszönhetően a járat valamennyi kikötője új vagy felújított. Bár a hajóra jegy nélkül is bárki felszállhat, akinek van érvényes Budapest-bérlete vagy bármilyen 24 órás vagy annál hosszabb érvényességű jegye, ami a budapestiek nagy részére igaz, lassúsága és helyettesíthetősége miatt kevesen veszik igénybe ezt a szolgáltatást a mindennapokban, inkább turisztikai célú felhasználása jellemző.

5.6. SZÁRNYASHAJÓ

A Szárnyashajók magyarországi üzemeltetője a MAHART PassNave, azaz a korábbi MAHART (Magyar Hajózási Részvénytársaság). Ez a Magyarországon működő személyi hajózási cég a legtöbb hajóját a Dunán üzemelteti. A 20 hajóval és 9 szárnyashajóval rendelkező cég szárnyashajói elsősorban Budapest és Bécs között közlekednek, de jelenleg több városba, köztük Esztergomba és Visegrádra is indít járatokat. A hajózás ezen formája, a többi személyszállító hajóhoz képest magas sebessége és a máig szokatlan vízből való kiemelkedése által válik sokak számára egy átlagos közlekedési eszköznél jóval többé.⁶⁸

5.7. KÉTÉLTŰ BUSZ

A Budapesti River Ride, másik nevén a kétéltű busz, amely egy szárazföldön és vízen is közlekedő városnéző busz, az első volt az európai kontinensen a maga kategóriájában. A 2009-óta üzemelő úszóbusz honlapja szerint: *„Sokak szerint a legnagyobb előnyünk, hogy be tudunk menni a Dunába. Szerintünk az fontosabb, hogy ki is tudunk jönni belőle. Ezért kérjük, ha egy sárga buszt lát úszni a Dunában, ne hívja a tűzoltókat, mert ez az a busz, ami tud úszni a Dunán.”* Ezzel a speciális városnéző busszal az utasok megtekinthetik többek között a Magyar Tudományos Akadémiát, a Zsinagógát, az Andrássy utat, a Hősök terét, az Operát, az Oktogont és a Kodály Köröndöt. Az Állatkert bemutatása után pedig a vízen folytathatják az utat, ahonnan pazar kilátás nyílik a Parlamentre, a Margitszigetre, a Margit-hídra, a Budai Várra és a Lánchídra.

⁶⁷ Új Széchenyi Terv: A magyar kormány 2011. január 14-én elinduló gazdaságfejlesztési programja.

⁶⁸ <http://www.mahartpassnave.hu/webset32.cgi?MAHART@@HU@@158@@GOOGLEBOT> (Letöltve: 2014.10.28.)

6. FEJLESZTÉSI JAVASLATOK A SZÉCHENYI-HEGYI GYERMEKVASÚT DESZTINÁCIÓVÁ VÁLÁSÁHOZ

6.1. A GYERMEKVASÚTRA VONATKOZÓ FEJLESZTÉSI JAVASLAT SZÜKSÉGESSÉGÉNEK OKA ÉS CÉLJA

A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút egy abból a 21 kisvasútból, amelyek hazánkban még közlekednek. A budapesti Gyermekvasút bár nem egyedülálló a világon, az ehhez hasonló létesítmények száma igen alacsony. Az oka annak, hogy a Gyermekvasút példáján keresztül szeretném bizonyítani azon feltevésemet, miszerint hazánkban is vannak olyan közlekedési eszközök, amelyek bár jelenleg csupán attrakció szerepet töltenek be, de fejlesztés következtében desztináció funkciót is elérhetnének, az, hogy a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút a világ leghosszabb (11,2 km) és legkedveltebb gyermekvasútja.⁶⁹ Annak ellenére, hogy ilyen jelentős szerepet tölt be a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút világviszonylatban, sem a magyarok, sem a külföldiek körében nem elég ismert, és az üzemeltetése is nagyon veszteséges. A Gyermekvasút, mint a MÁV Zrt. működtetési körébe tartozó személyszállítási tevékenység ellátásáért felelős közlekedési eszköz, 2011-ben 398 millió forint veszteséget, 2012-ben 435 millió forint veszteséget és 2013-ban 400 millió forint veszteséget jelentett a MÁV-nak,⁷⁰ annak ellenére, hogy az utasok száma évről-évre növekedést mutatott. 2012. január 1. és december 31. között 350 489-en utaztak a Gyermekvasúton, amely 4,7%-os növekedést jelentett a 2011-es utaslétszámhoz képest. 2013. január 1. és 2013. december 31. között az utasok számának növekedése még jelentősebb volt, számszerűen 7,4% a 2012-es évhez képest. 2013-ban összesen 376.296-an utaztak a Gyermekvasúton, májusban és augusztusban volt a legmagasabb a látogatók száma.⁷¹ Az eddig leírtak és személyes tapasztalataim alapján kijelenthetem, hogy a Gyermekvasútnak veszteségességének csökkentéséhez vagy esetleges profit termeléséhez, teljes arculatváltásra és országos, majd a későbbiekben nemzetközi imázs kialakítására van szüksége. A célom bizonyítani, hogy a Gyermekvasút adottságaival, a programok és szolgáltatások szaporításával és fejlesztésével a jövőben olyan közlekedési eszközzé válhat, amely önálló desztinációként is megállja a helyét.

⁶⁹ <http://www.gyermekvasut.hu/english/page.php?2> (Letöltve: 2014.11.11)

⁷⁰ http://www.mav.hu/res/MAV_Eves_beszamolo_2012.pdf (Letöltve: 2014.11.11),
http://www.mav.hu/res/MAV_Eves_beszamolo_2013.pdf (Letöltve: 2014.11.11)

⁷¹ <http://www.gyermekvasut.hu/wp/utasszam2012/> (Letöltve: 2014.11.11),
<http://www.gyermekvasut.hu/wp/utasszam2013/> (Letöltve: 2014.11.11)

A bizonyítást megalapozandó saját tapasztalataim, valamint egy volt Gyermekvasutas Ifjúsági vezetővel (továbbiakban: ifi) folytatott beszélgetés alapján számba veszem a desztinációkat meghatározó faktorokat a 6A és a WTO további 3 pontja alapján, majd javaslatokat fogalmazok meg, amelyekben a lehetséges fejlesztési irányokat és célokat fejtem ki. Dolgozatom nem stratégia, így nem tartalmaz pénzügyi tervet és nem tér ki a megvalósítás és az ellenőrzés folyamataira, hanem egy javaslatokat felvonultató koncepció, amely segítségével a Gyermekvasút vezetősége, dolgozói, támogatói és minden, hozzá valamilyen módon kapcsolódó releváns személy a Gyermekvasút fejlesztésére fókuszálhatna, és kialakíthatna egy ideális turisztikai fejlesztési tervet, amelynek az általam megfogalmazott koncepció a megalapozója.

6.2. A GYERMEKVASÚT A DESZTINÁCIÓKAT MEGHATÁROZÓ FAKTOROK ALAPJÁN

6.2.1. Attrakció

A Gyermekvasút egyedisége révén már önmagában is vonzerő sokak számára. A Gyermekvasút a kisvasutak természetes báján túl egy történelmi emlék, az úttörővasút utódja. Fontos továbbá, hogy a szolgálatot továbbra is gyerekek látják el – természetesen felnőttek kíséretében – ezzel egy olyan összetartó és produktív közösséget formálva, amely felkészíti a fiatalokat, a pénz kezelésére, a felelősségvállalásra, a csoportban dolgozásra és széles körű, az életben hasznosítható tudással látja el őket. Így amellet, hogy az itt dolgozó gyerekek rengeteg élményben részesülnek, és életre szóló barátságokra tesznek szert, olyan képességeket sajátítanak el, amely hatalmas előnyhöz segíti őket a jövőben. Ez a gyerekek közti összetartás sok embert vonz. A gyermekvasút, mint létesítmény területén, illetve a vonal mentén rengeteg különböző nevezetesség található. Közvetlenül a Gyermekvasút területén található többek között a Gyermekvasutas Múzeum, a panoráma-ív, a viadukt és az alagút is. A Gyermekvasút közvetlen környezetében, olyan fontos látványosságok találhatók, mint a Normafa az Erzsébet kilátóval és a Normafa Rétes Büfével, a Fogaskerekű, a Libegő, a Budakeszi Vadaspark, a Csillebérci Challengeland Kalandpark és a Kaán Károly kilátó. (Szilvási–Kovách, 2013, 8-29. o.)

A jelenlegi attrakciók széleskörűsége megfelelő management és ismeretség hiányában nem hatnak elég erős vonzerőként a potenciális utasokra. Fejlett tájékoztatási

rendszerrel, programjavaslatokat tartalmazó broszúrákkal és bizonyos témák köré szervezett kirándulásokkal ugyanezek az attrakciók sokkal hangsúlyosabb szerepet kaphatnának. A Csillebérci Szabadidőközpont felújításával és marketingtevékenységek segítségével egy olyan üdülőtérületet lehetne kialakítani, amely nem csupán az iskolai csoportok és táborozók, hanem a családok és fiatal párok igényeit is figyelembe veszi. Ezt úgy lehetne megoldani, hogy a természetes közeg hangulatát megőrző kis 2–5 személyes faházakban szállásoljuk el a vendégeket, amelyek esetében sem az egyszeri befektetés, sem a későbbi fenntartás költsége nem túl magas, de intim, nyugodt és meghitt környezetet biztosít. A Gyermekvasúttal szoros kapcsolatban lévő attrakciók számának és minőségének javítása is fontos feltétel lehet a látogatók motiválásában. Ezen okból javaslom, a jelenlegit kibővítve egy érdekes és interaktív múzeum kialakítását a Gyermekvasút múltjáról, valamint egy körbevezetéssel egybekötött interaktív kiállítást napjaink Gyermekvasútjáról, ahol a látogatók informálódhatnak a közösségi tevékenységekről, táborokról, eseményekről és mindenről, ami a háttérben zajlik.

6.2.2. Megközelíthetőség

A Gyermekvasút a belvároshoz közel, alig félóránnyira található. Két végállomása és néhány további állomása mind tömegközlekedéssel, mind egyéni közlekedési eszközökkel könnyen megközelíthető (Fogaskerekű, Libegő, 61-es villamos, 21, 21A, 22, 22A, 222 jelzésű buszok).

Bár a Gyermekvasút megközelíthetősége ideális, ezen a területen is van lehetőség további fejlődésre. A gyorsabb eljutás érdekében olyan buszjárat bevezetése lenne előnyös, amely csak kevés helyen áll meg, az egyik végállomása a Széll Kálmán tér a másik pedig Hűvösvölgy lenne, így mind a vasutasok mind az oda látogatók sokkal gyorsabban és kényelmesebben utazhatnának. Nagy előny lehet továbbá a Gyermekvasút feltűnőbb és gyakoribb kitáblázása, részben a megközelítés könnyítése érdekében, részben marketinges célból. Továbbá javaslom a vonal akadálymentesítését, elsősorban a két végállomáson.

6.2.3. Szolgáltatások

A szolgáltatások köre nagyon széles a Gyermekvasúton, ez az az erősség, amelyre alapozom azon állításomat, hogy ebben a közlekedési eszközben meg lehet a desztináció potenciál. A Gyermekvasút több állomáson is biztosít étkezési lehetőséget, valamint

Húvösvölgy és Csillebérc állomások közelében szálláslehetőséget is. Az utazáson a múzeumlátogatáson és a túrázáson túl olyan speciális szolgáltatások is igénybe vehetőek, mint a külön kocsi bérlése szülinapi vagy egyéb rendezvényre, vagy a szervezett nappali (Március 15-én) vagy esti (Augusztus 20-án) Teljesítménytúrán való részvétel, az Alagúttúra és a Mikulásnap.

A szolgáltatások ezen rövidített listája is bizonyítja, hogy lehetőségekben nincs hiány, a probléma jelen esetben is az, hogy az utasok nincsenek tájékoztatva és így nem tudják kihasználni ezeket. Természetesen a szolgáltatásokat is lehetne bővíteni a gyerekek számára érdekesebb, tematikus, játékos túrákkal, családokra berendezkedett alacsony árú, menzához hasonló étterem kialakításával, vagy akár a cégek számára meghirdetett csapatépítésekkel. Lényegében nem a szolgáltatások hiánya a probléma, hanem azok közvetítésének módja. Az utasok figyelmét kombinált jegyek vásárlásával lehetne felhívni a programokra, amelyről az „Elérhető termékek és utazási csomagok” bekezdésben írok részletesebben.

6.2.4. Elérhető termékek és utazási csomagok

A gyermekvasút egyik nagy hiányossága a termékek kombinálásában rejlik. Az utasok a tudás és az információ hiányában rengeteg programlehetőségről lemaradnak. A kedvezmények feltüntetése a pénztáraknál hiányos. A honlapon a díjak egy része a felület elején fel van tüntetve, míg egy másik része a felület aljára pozícionált, így csak abban az esetben szerez róla tudomást az érdeklődő, amennyiben végigolvassa a magyarázó szöveget, de ezt a legtöbben nem teszik, ezzel lemaradva egyes díjkötelezettségekről, mint a kutyadíj, vagy a pótdíj. Bár a honlapon néhány partner cég (Szépjuhászné Büfé, Challengeland Kalandpark) fel van tüntetve, de a termékeik kedvezményes összekapcsolásáról a Gyermekvasút honlapja nem nyújt információt, annak ellenére, hogy Gyermekvasúti menetjegy megváltása – a jegy megváltástól számított 15 napig – 20%-os kedvezményre jogosít a Challengeland Kalandpályán a felnőtt és gyermek mászójegy áraiból.

Az egyik lehetséges út ahhoz, hogy a Gyermekvasút profitot termeljen a kiegészítő szolgáltatások népszerűsítése és kihasználtságának növelése. Ennek egy megvalósítási módja az utasok figyelmének felhívása kombinált jegyek forgalmazásával. Egy ilyen kombinált kedvezményes árú jegy tartalmazhatna egy egész napos Gyermekvasút bérletet,

egy Libegő jegyet, 1,5 óra mászást a Challengeland Kalandparkban és egy rétest a Normafa Rétes Büfében. Az ehhez hasonló kombinált programokkal lehetősége nyílik az utasoknak kedvezményesen több látnivalót is megtekinteni, ezáltal többet megismerni a Gyermekvasút nyújtotta lehetőségekből. A kedvezményes programcsomaggal nagyobb a valószínűsége, hogy a látogató elégedetten távozik, így ennek köszönhetően a településre való visszatérésre is nagyobb az esély. Egy másik lehetséges út a kihasználtság növelésére, a budapesti programcsomagokba való beágyazódás. Az utazási irodákkal való kapcsolatok kialakítása és néhány csomagajánlatba kerülés megkönnyítené a Gyermekvasút számára a turisták vonzását, ami hatalmas forgalomnövekedést eredményezhetne, továbbá a város turizmusa szempontjából is fontos erőlelépést jelentene, hiszen így a városba látogatók hosszabb időt töltenének el Budapesten.

6.2.5. Tevékenységek

A Gyermekvasúton a már korábban felsorolt Attrakciók megtekintésére és szolgáltatások kihasználására van lehetőség. Ezek a látogatónak rengeteg programlehetőséget kínálnak, többek között sportolási lehetőséget, kulturális programokat és rekreációt.

A tevékenységek hiányossága abban rejlik, hogy nem elegendő a közvetlenül a Gyermekvasúton zajló programok száma. Javaslataim között olyan programok szerepelnek, amelyek a Gyermekvasút vonalán és az állomások területein kerülhetnének lebonyolításra. Az első ilyen program egy olyan oktató jellegű előadássorozat lenne, amely különböző témákkal különböző korosztályokat céloz meg. Az oktató előadások témája a Gyermekvasút történelme, a kisvasutak szerepe külföldön és hazánkban, és a Gyermekvasutas tanfolyam és szolgálat lehetne. Ezeket az előadásokat gyermekvasutas gyerekek és ifik tarthatnák, így a résztvevők kérdésre is első kézből származó információkkal szolgálhatnának. Véleményem szerint nagy igény lenne továbbá egy szakmai jellegű előadássorozatra is, ahol animáció, rendezvényszervezés és pedagógia témakörben tartanának előadásokat az ebben több éves tapasztalattal rendelkező ifik az érdeklődőknek. A Mikulásnap sikerére alapozva más ünnepnapokon is közlekedhetnének tematikus vonatok. Ilyen tematika lehetne a Halloween este kísértetvonattal, kísértettúrával és jelmezekkel vagy a Valentin nap romantikus vacsorával, rózsákkal feldíszített nosztalgiavonattal és pezsgővel.

6.2.6. Kiegészítő szolgáltatások és termékek

A Gyermekvasúton egy kedvelt szuvenír bolt és egy kisbolt kivételével hiányoznak a vendégek kényelmét szolgáló kiegészítő szolgáltatások.

Javaslom a végállomásokon információs pult, pénzváltó és posta installálását, valamint minden állomás ATM-mel történő felszerelését annak okán, hogy a pénztárakban egyelőre csak készpénzt fogadnak el. Napjainkban már elengedhetetlen a bankkártyás fizetés biztosítása, amelyhez kártyaelfogadó terminálok telepítése szükséges a pénztárakba.

6.2.7. Imázs

A Gyermekvasút legjelentősebb hiányossága az imázsában rejlik. A célközönség tájékoztatása és a marketing tevékenység jelenleg igen kis mértékben létezik, így feltehetően nagy létszámú látogatót veszít el a Gyermekvasút, mivel az utazási motiváció kialakulásában nem játszhat szerepet egy olyan terület, amely létezésének nincs tudatában az utazó. A jelenlegi imázs részben annak az időszaknak köszönhető, amikor a Gyermekvasút még Úttörővasútként üzemelt, részben a vasúton szolgáló gyerekek és ifik családjának és ismerőseinek, és végül azoknak, akik a Gyermekvasút elégedett utasai voltak. Az utóbbi két csoport hatása a Gyermekvasút közismertté válásában igen nagy szerepet játszik, hiszen ők felelősek a szájhagyomány útján való terjedésért. Az információáramlás ezen formája egy fontos marketing eszköz, amely a vasutas gyerekek és az utasok elégedettségétől függően pozitív vagy negatív irányba tudja befolyásolni a jövőbeli potenciális utasok véleményét.

A hazai imázs fejlesztéséhez és a nemzetközi imázs kialakításához az első lépés egy figyelemfelkeltőbb honlap kialakítása. A honlap minősége tovább növelhető egy imázs videó felületen való megjelenítésével, amelyet bár idén már elkészített a Gyermekvasút, de a honlap egy kevésbé frekvenciált részére került, ezért javaslom a videó kezdőlapon történő megjelenítését. Az imázs kialakításában a látogató részéről fontos szerepe van az élményszerzésnek, amelyet a kellemes atmoszféra megteremtése, informált kedves és nyitott vendéglátók és az adott közösségbe és tevékenységeikbe való bevonás mértéke határoz meg. Ebből az okból kifolyólag a korábbi szolgáltatásokra és tevékenységekre vonatkozó fejlesztési javaslataimmal az utasok elégedettsége és ezzel a Gyermekvasútról

kialakult imázs is pozitív irányba változhat. A nemzetközi imázs kialakulásában a Budapesti utazási csomagokba való beágyazódás játszathatna nagy szerepet.

6.2.8. Ár

A Gyermekvasúton az utasoknak többek között van lehetőségük szakasz-, vonal-, és menettérti jegy váltására. A teljes árú jegyek mellet a gyerekek (14 éves korig), a gyermekcsoportok kísérői, óvodás és állami gondozott gyermekcsoportok és a családok részére kedvezményt biztosít a Gyermekvasút.

Ezen jegyrendszer hátránya, hogy a családi napijegy kivételével az utazás nem megszakítható, így nem ösztönzi a látogatókat hosszabb idő Gyermekvasúton való eltöltésére. A másik probléma a korábban már javaslatok között felsorolt kombinált jegyek és akár egész napos programcsomagok teljes hiánya, ezért ezek és a félnapi és napijegyek bevezetését javaslom.

6.2.9. Emberi erőforrás

A Gyermekvasúton számos beosztásban tíz-tizennégy éves gyermekvasutas pajtások látják el a szolgálatot. A gyermekvasutasok 15 csoportba vannak beosztva és összesen több száz fős közösséget alkotnak. Egy-egy csoportot középiskolás korú egykori gyermekvasutasok, azaz az ifik vezetnek. A csoport tagjai mindig azonos napokon járnak szolgálatba, közös feladatokat vállalnak, és együtt vesznek részt számos szabadidős programon, továbbá más csoportokkal együtt kirándulásokon, versenyeken, közösségépítő rendezvényeken és a nyári tanítási szünetben kéthetes hűvösvölgyi táborozáson vesznek részt. A gyerekek felügyeletét felnőtt nevelők és felnőtt dolgozók látják el.

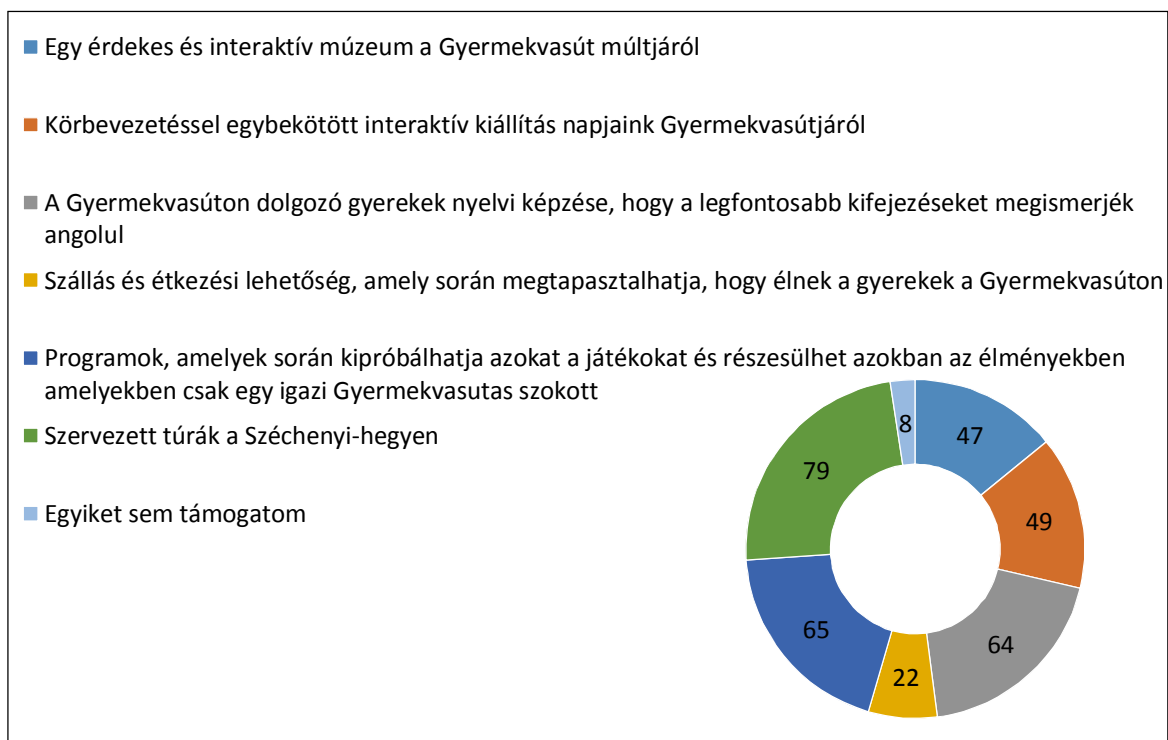
Ezen a területen a Gyermekvasutas gyerekek nyelvi képzését javaslom, hogy a legfontosabb kifejezéseket megismerjék angolul, és így könnyebben, akár felnőtt segítség nélkül is megértethessék magukat a külföldi vendégekkel.

6.3. A KÉRDŐÍV VÁLASZADÓINAK REAKCIÓJA EGYES ÁLTALAM FELVÁZOLT

FEJLESZTÉSI JAVASLATRA

A kérdőíves kutatásommal felmértem, hogy a válaszadók közül hányan utaztak már a Széchenyi-hegyi gyermekvasúttal és mi motiválta őket annak meglátogatására. A válaszadók 54%-a utazott már Gyermekvasúttal, 25%-a még nem, de szeretne, 4%-a nem és a jövőben sem szeretne ezen változtatni, míg 15%-a még nem hallott a

Gyermekvasútról. A kapott eredmények alátámasztják azon feltételezésemet, miszerint a Gyermekvasút egyik legnagyobb hiánya az a tény, hogy sokan nem tudnak a létezéséről. Arra a kérdésre, hogy a megkérdezetteket mi motiválta a Gyermekvasút meglátogatására, 65-en a Gyermekvasút nyújtotta különleges élményt, 14-en az ismerős vagy családtag Gyermekvasúton való foglalkoztatottságát, 11-en az „A” pontból „B” pontba való eljutást és 22-en egyéb okokat jelölték meg válaszul. A **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** megmutatja, hogy a válaszadók hány százaléka támogatná a kérdőíves kutatás során kiemelt és megvizsgált fejlesztési javaslataimat.



9. ábra: Egyes Gyermekvasútra vonatkozó fejlesztési javaslatom válaszadók közti népszerűsége

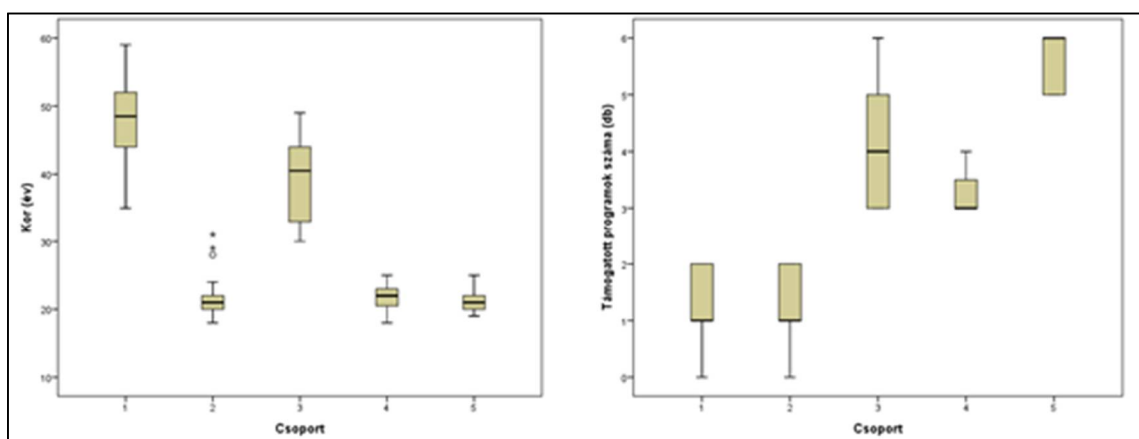
Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

A kutatásom során vizsgáltam a válaszadók kora és az általuk támogatott fejlesztési javaslatok száma közti összefüggést is. A kérdőíves felmérés két változó (kor és támogatott fejlesztési javaslatok száma) alapján tett lehetővé sokváltozós adatelemzést. A csoportosítás – mint sokváltozós adatelemző módszer – során Ward módszerét használtam, négyzetes euklideszi távolsággal. A számított csoportokat a kapott dendrogram mutatja be (3. Melléklet:). Ezen módszer alapján összesen öt csoportot különítettem el, így az 1. csoportba 28 fő, a 2. csoportba 46 fő, a 3. csoportba 14 fő, a 4.

csoportba 32 fő és az 5. csoportba 13 fő került besorolásra (a többi válaszadó erre a kérdésre a Gyermekvasút ismeretének hiányában nem válaszolt).

A 10. ábra az 5 csoport vizsgálatom szempontjából fontos statisztikai adatait mutatja be, melyek értékeléseként a következő megállapítások tehetők:

- Az 1. csoport a legmagasabb korú csoport (50 év körüliek). Ez a csoport 28 fővel képviselteti magát, akik átlagosan egy vagy két fejlesztési javaslatot támogatnak.
- A 2. csoport, amelyik egyben a legnagyobb csoport is a maga 46 tagjával, három kicsivel idősebb személy kivétellel a válaszadók legfiatalabb tagjait foglalja magában (20 év körüliek). A 2. csoport, a 4. csoport és az 5. csoport bár korösszetétel szerint nagyon hasonlóak a fejlesztési javaslatok támogatása szempontjából teljesen eltérőek. A 2. csoport tagjai akárcsak az 50 év körüliek átlagosan egy vagy két fejlesztési javaslatot támogatnak.
- A 3. csoport, azaz a negyven évesek csoportja, 14 főt tartalmaz, akik elég érdeklődőek, 3 - 5 körüli fejlesztési javaslatot támogatnak.
- A 32 főt tartalmazó 4. csoport átlagosan 3 fejlesztési javaslatot támogat.
- Az 5. csoport, amely a lelelkesebb a válaszadók között, 13 főt foglal magában, akik 5-6 fejlesztési javaslatot támogatnak.



10. ábra: A kor és támogatott fejlesztési javaslatokra vonatkozó Boks–Whiskers diagram

Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

Ezen vizsgálat segítségével láthatóvá vált, hogy a fiatalok nagy része és a középkorúak nyitottak az általam felvázolt fejlesztési javaslatokra és így számukra valószínűsíthetően jelentős motivációs erőt jelentene ezen javaslatok gyakorlatba való beépítése. Ez azért lényeges, mert a fiatalok körében nagyon gyorsan terjed az információ, az internet és a különböző közösségi oldalak segítségével, így az ő megnyerésük és igényik kielégítése sok új látogatót eredményezhetne a jövőben. A középkorúak érdeklődése szintén nagyon fontos, hiszen ők azok a családok, akik a Gyermekvasút elsőszámú célközönségét alkotják.

Összességében az eddig leírtakból arra következtetek, hogy a Gyermekvasút, a 6A, a WTO és a kérdőíves kutatás alapján olyan közlekedési eszköz, amely fejlesztések következtében desztináció funkciót is betölthet. Ezen lehetőség kihasználása a megfelelő marketing és desztináció management esetén visszafordíthatná a Gyermekvasút veszteségességét és segíthetné annak hosszú távú fennmaradását és jövőbeli fejlődését.

7. ÖSSZEGZÉS

Dolgozatom célja az volt, hogy rávilágítsak a közlekedési eszközök desztináció szerepében rejlő előnyök felhasználási formájára hazánkban. Ehhez elsőként meg kívántam mutatni, hogy igaz az a feltevésem, miszerint Magyarországon is van olyan jelenleg attrakció szerepet betöltő közlekedési eszköz, amely fejlesztés következtében desztináció funkciót is elnyerhetne. A „Fejlesztési javaslatok a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút desztinációvá válásához” című fejezetben olyan koncepció felvázolására törekedtem, amelynek átültetése a valóságba a célnak megfelelő alkalmas és használható lépéseket fogalmaz meg, figyelembe véve az utasok, a helyiek és az ott dolgozók igényeit. Bár az általam megfogalmazott fejlesztési javaslatok megvalósításához jelentős anyagi vonzat társul, de az hosszú távon kifizetődne, továbbá a hazai, illetve külföldi pályázati lehetőségek arra engednek következtetni, hogy van lehetőség azok megvalósításra. Remélem, hogy a kutatásom eredményeként feltárt lehetőségek megvalósításával akár rövid távon is látványos fejlődés indulhatna meg a Gyermekvasúton, aminek következtében hazai és nemzetközi szinten is elismert desztinációvá válhatna.

IRODALOMJEGYZÉK

- Barkóczi I. – Putnok J. (1967): *Tanulás és motiváció*. Tankönyvkiadó, Budapest, 282 p., 193. o.
- Buhalis, D. (2000) *Marketing the competitive destination of the future*, Elsevier Science Ltd., London, 98. o.
https://www.academia.edu/164837/Marketing_the_competitive_destination_of_the_future (Letöltve: 2014.11.13.)
- Dávid L. – Jancsik A. – Rác T. (2007): *Turisztikai erőforrások – A természeti és kulturális erőforrások turisztikai hasznosítása*. Oktató és Kiadó Zrt., Gyöngyös, 289 p., 83.o
- Dévényi D. – Gulyás O. (1988): *Matematikai statisztikai módszerek a meteorológiában*. Tankönyvkiadó, Budapest, 443 p.
- Goeldner, C. – Brent R. (2006): *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. 10th ed., John Wiley & Sons, Hoboken, N.J, 590 p., 122–146.o
- Jászberényi M. – Pálfalvi J. (2009): *Nemzetközi Közlekedés és Turizmus*. Aula Kiadó, Budapest, 469 p., 19. 20–21. 127–128. 240–241. o.
- Kovács J. – Tanos P. – Korponai J. – Székely I. – Gondár K. – Gondár-Sőregi K. – Hatvani I. (2012): Analysis of Water Quality Data for Scientists. *Water Quality Monitoring and Assessment*. 65-94. o.
- Kovács L. – Szilvási É. (2013): *Mikor elindul a vonat...–Kisvasutakkal Magyarországon*. 2nd ed., TOP CARD Kiadó, s.l., 152 p., 8–29. 132. o.
- Lengyel M. (2004): *A turizmus általános elmélete*. KIT, Budapest, 525 p., 81. o.

Magyar N. – Hatvani I. – Székely I. – Herzig A. – Dinka M. – Kovács J. (2013): Application of multivariate statistical methods in determining spatial changes in water quality in the Austrian part of Neusiedler. *Ecological Engineering* 55. 82-92. o.

Molnár J. – Piskóti I. – Pataki S. – Schupler H. – Gulyás I. (2007): *Desztináció menedzsment lépésről-lépésre. Módszertani füzet desztináció-menedzsment szervezetek létrehozásához és működtetéséhez az Észak-magyarországi Turisztikai Régió példáján.* s.n., Eger–Miskolc, 43 p., 4–5. o.

www.utikonyv.hu/0-release-2/documentum.php?id=1953 (Letöltve: 2014.10.26.)

Norušis, M. (1993): *SPSS for windows: Base system user's Guide Realease 6.0.* SPSS Inc., Chicago, 828 p.

Panyor Á. – Kiss E. – Gulyás L. (2011): *Regionális turisztikai menedzsment modul: Bevezetés a desztináció menedzsmentbe.* s.n., Keszthely, 162 p., 7. o

www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tamop425/0034_bevezetes_a_desztinacio_men_jegyzet/bevezetes_a%2520_desztinacio_menedzsmentbe_jegyzet.pdf+&cd=4&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (Letöltve: 2014.09.21.)

Puczkó L. – Rácz T. (2000): *Az attrakciótól az élményig,* Geomédia Kiadói Rt., Budapest, 399. p., 18–19. 33. o.

Rodrigue, J. – Comtois, C. – Slack, B. (2013): *The geography of Transport system.* 3rd ed., Routledge, New York, 416 p.

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a3en.html> (Letöltve: 2014.10.24)

Sajtos L.– Mitev A. (2007): *SPSS Kutatási és Adatelemzési Kézikönyv.* Alinea Kiadó, Budapest, 408 p., 113. o.

Scott, N. – Laws, E. – Boksberger, P. (2012) *Marketing of Tourism Experiences.* Routledge, New York, 288 p., 189. o.

<http://books.google.hu/books?id=pfjaAAAAQBAJ&pg=PA189&lpg=PA189&dq=Tourism+system+consists+of+several+interrelated+parts+working+together+to+ac>

hieve+common+purposes&source=bl&ots=TFzaB8r1u9&sig=Dovy3uKtA6KrV8IJDdhSnocCD3Q&hl=hu&sa=X&ei=ElZKVLaxDI7vaIzcgYAH&ved=0CCgQ6AEwAQ#v=onepage&q=Tourism%20system%20consists%20of%20several%20interrelated%20parts%20working%20together%20to%20achieve%20common%20purposes&f=false (Letöltve: 2014.10.24.)

Sorupia, E. (2005): *Rethinking The Role Of Transportation In Tourism – Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. (Vol. 5, pp. 1767 – 1777) 1767.o

Szabó L (s.a): *Közlekedés – turizmus*. Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő, 210 p., 20. o
http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/1767.pdf (Letöltve: 2014. 08.17)

Tőzsér A. (2010): *Turisztikai desztináció menedzsment*. Miskolci Egyetem, Gyöngyös, 47 p., 17. o.

<http://www.gyongyos-matra.hu/hu/info/informaciok/turisztikai-informaciok/szakmai-anyagok.html> (Letöltve: 2014.10.23.)

Veres L. (2011): *Turizmus és közlekedés*. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 9,5 ív
<http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html>
(Letöltve: 2014.09.02.)

WTO (2007): *A practical guide to tourism destination management*. World Tourism Organization, Madrid, 150 p., 1–2.o

https://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/4745/8BCE/AD9A/ECA8/048B/C0A8/0164/0B7A/071115_practical_guide_destination_management_excerpt.pdf (Letöltve: 2014.09.23.)

MELLÉKLETEK

1. MELLÉKLET:



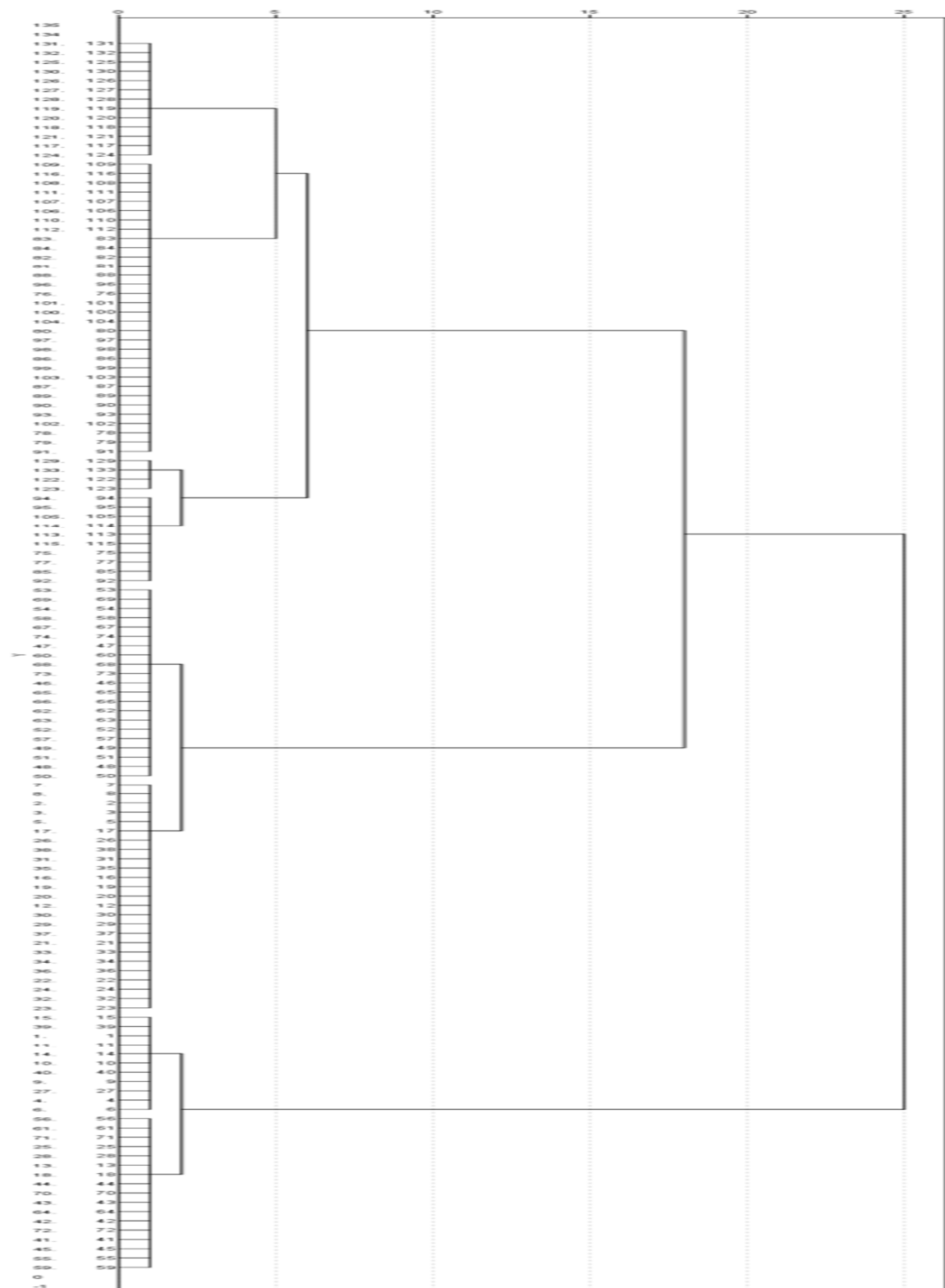
Forrás: <http://www.erdekesvilag.hu/kepek/allure-of-the-seas/oceanjaro-9.jpg> (Letöltve: 2014.09.30)

2. MELLÉKLET:



Forrás: http://jamesgeddes.pro/wp-content/uploads/2013/03/Allure_of_the_Seas_Front.jpg (Letöltve: 2014.10.01.)

3. MELLÉKLET:



Forrás: Saját kérdőíves kutatás alapján

4. MELLÉKLET

Ön általában hányszor utazik turisztikai céllal egy évben?

- ☐ egyszer sem
- ☐ 1 alkalommal
- ☐ 2 alkalommal
- ☐ 3 alkalommal
- ☐ 4 alkalommal
- ☐ 5 alkalommal
- ☐ több mint 5 alkalommal

Minimum hány napot tölt el ilyenkor az utazást is beleszámítva?

Maximum hány napot tölt el ilyenkor az utazást is beleszámítva?

Belföldi turisztikai célú utazás esetén általában milyen közlekedési eszközökkel utazik?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Motorral
- ☐ Személyautóval
- ☐ Bérelt autóval
- ☐ Busszal
- ☐ Vonattal
- ☐ Külön busszal (/vonattal)
- ☐ Még nem utaztam turisztikai céllal belföldön
- ☐ Egyéb:

Külföldi (Európán belüli) turisztikai célú utazás esetén általában milyen közlekedési eszközökkel utazik?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Motorral
- ☐ Személyautóval
- ☐ Bérelt autóval
- ☐ Busszal
- ☐ Vonattal
- ☐ Külön busszal/ vonattal/ repülővel
- ☐ Hajóval
- ☐ Repülővel
- ☐ Még nem utaztam turisztikai céllal külföldre (Európán belül)
- ☐ Egyéb:

Külföldi (Európán kívüli) turisztikai célú utazás esetén általában milyen közlekedési eszközökkel utazik?
Több válasz is lehetséges

- ☐ Motorral
- ☐ Személyautóval
- ☐ Bérelt autóval
- ☐ Busszal
- ☐ Vonattal
- ☐ Külön busszal/ vonattal/ repülővel
- ☐ Hajóval
- ☐ Repülővel
- ☐ Még nem utaztam turisztikai céllal külföldre (Európán kívül)
- ☐ Egyéb:

Az úti célon belül használ-e más közlekedési eszközöket?

- ☐ Igen
- ☐ Nem

Ha igen, akkor mely közlekedési eszközöket?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Motort
- ☐ Személyautót
- ☐ Bérelt autót
- ☐ Helyi tömegközlekedést
- ☐ Külön buszt
- ☐ Biciklit
- ☐ Egyéb:

Önt hogyan befolyásolja az úti cél közlekedési infrastruktúrája?

- ☐ Önt nem befolyásolja az úti cél infrastruktúrája
- ☐ Ön számára fontos az Ön által megszokott fejlettségű infrastruktúra
- ☐ Az Ön által megszokottól fejlettebb infrastruktúra vonzza
- ☐ Az Ön által megszokottól visszamaradottabb infrastruktúra vonzza (szokatlansága miatt)
- ☐ Az utazástól függ

Az úti célhoz való eljutáshoz választott-e már úgy közlekedési eszközt, hogy nem az ára vagy a sebessége, hanem az általa nyújtott különleges élmény motiválta?

Pl.: első repülés/hajóút

- ☐ Igen
- ☐ Nem

Ha igen mely közlekedési eszköz motiválta?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Motor
- ☐ Különleges autó (Pl.: Oldtimer)
- ☐ Lakóautó/ lakóbusz
- ☐ Repülőgép
- ☐ Hajó
- ☐ Vitorlás
- ☐ Egyéb:

Volt már arra példa, hogy a nyaralás során egy közlekedési eszközt csak azért vett igénybe, mert az egy helyi nevezetesség?

Pl.: Gondola/ Cable car/ Double Decker...

- ☐ Igen
- ☐ Nem

Ha igen, akkor mely közlekedési eszköz volt az?

Kérem adjon meg egy példát

Utazott-e már tengerjáró hajóval/ élményvonattal?

Tengerjáró hajó: (pl.): Allure of the Seas, Oasis of the Seas, Queen Mary 2 / Élményvonat: (pl.): Orient Exress, Blue Train, Rocky Mountaineer

- ☐ Igen, tengerjáró hajóval
- ☐ Igen, élményvonattal
- ☐ Igen, mindkettővel
- ☐ Nem, egyikkel sem

Maga a közlekedési eszköz és az általa nyújtott egyedi élmény volt a motiváló erő vagy az általa érintett úti célok?

- ☐ A közlekedési eszköz és az általa nyújtott egyedi élmény motivált
- ☐ Az út során érintett úti célok motiváltak
- ☐ Mindkettő
- ☐ Egyik sem

Az út során volt-e lehetősége valamilyen szolgáltatást a közlekedési eszközön igénybe venni?

Több válasz lehetséges

- ☐ Nem, semmilyen egyéb szolgáltatást
- ☐ Alvási lehetőséget
- ☐ Étkezést
- ☐ Sport lehetőséget
- ☐ Kulturális programokat
- ☐ Egyéb:

Milyen különleges hazai közlekedési eszközt vett már igénybe?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Budavári Siklót
- ☐ Fogaskerekű Vasutat
- ☐ Libegőt
- ☐ Gyermekvasutat
- ☐ River Ride= Kételtű Buszt
- ☐ Szármashajót
- ☐ BKV hajót
- ☐ Még nem vettem igénybe ilyesmit
- ☐ Egyéb:

Ön utazott már a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúttal?

- ☐ Igen
- ☐ Nem, de szeretnék
- ☐ Nem és nem is szeretnék
- ☐ Nem tudom mi az

Ha igen, akkor mi motiválta Önt a Gyermekvasút meglátogatására?

Több válasz is lehetséges

- ☐ Különleges élmény
- ☐ Ismerősöm/ családtagom ott dolgozik
- ☐ "A" pontból "B" pontba való eljutás
- ☐ Egyéb:

Támogatja-e az alábbi Gyermekvasút továbbfejlesztésére vonatkozó ötleteket?

Jelölje be azokat, amelyeket támogatná (több válasz is lehetséges)

- ☐ Egy érdekes és interaktív múzeum a Gyermekvasút múltjáról
- ☐ Körbevezetéssel egybekötött interaktív kiállítás napjaink Gyermekvasútjáról (a közösségi tevékenységekről, táborokról, eseményekről és mindenről, ami a háttérben zajlik)
- ☐ A Gyermekvasúton dolgozó gyerekek nyelvi képzése, hogy a legfontosabb kifejezéseket megismerjék angolul
- ☐ Szállás és étkezési lehetőség, amely során megtapasztalhatja, hogy élnek a gyerekek a Gyermekvasúton
- ☐ Programok, amelyek során kipróbálhatja azokat a játékokat és részesülhet azokban az élményekben amelyekben csak egy igazi Gyermekvasutas szokott
- ☐ Szervezett túrák a Széchenyi-hegyen
- ☐ Egyiket sem támogatom

Ön mikor született?

Neme?

- ☐ Nő
- ☐ Férfi

Lakhelye

- ☐ Főváros
- ☐ Nagyváros
- ☐ Város
- ☐ Falu

5. MELLÉKLET

A klaszterezés egy kódolási művelet, amely során az egyes objektumok, mint n dimenziós vektorok a hasonló és közös tulajdonságok alapján csoportkódot kapnak. Az objektum bizonyos tulajdonság számszerűsített formájú sorozata

$$X_i = \{X_{i1}, X_{i2}, \dots, X_{in}\}$$

Az objektumok összességét (X), diszjunkt osztályokra (C_i) osztjuk fel: tartalmazzák az összes objektumot és nincs közös elemük:

$$X = \bigcup_{i=1}^M C_i \quad \text{és} \quad C_i \cap C_j = \emptyset, \text{ ha } i \neq j.$$

ahol M a csoportba tartozó objektumok száma.

A közös, illetve hasonló tulajdonságú objektumok elkülönítésére a csoportok között levő metrikát (távolságot) figyeljük. A metrika függvény két objektum (mint n dimenziós vektor) közé egy nem negatív számot rendel, melyre igaz a háromszög egyenlőtlenség. Természetesen

$$\rho(X_i; X_j) = \rho(X_j; X_i)$$

ahol ρ metrika, X_i, X_j objektumok. Ha a metrika kicsi, akkor a két objektum hasonlít egymásra (ha 0, akkor megegyeznek), ha nagy, akkor pedig eltérő tulajdonságúak. (Dévényi–Gulyás, 1988)

Többféle távolság (metrika) számolási formula használatos ($\rho \in \mathbf{R}$, $x, y \in \mathbf{R}^N$ vektorok), itt kettőt mutatunk be:

$$\text{Hagyományos euklideszi: } \rho(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^N (x_i - y_i)^2},$$

$$\text{City-block (Manhattan): } \rho(x, y) = \sum_{i=1}^N |x_i - y_i|,$$

A hierarchikus klaszter analízis során először minden objektumot külön csoportként kódolunk, majd egyre növelve a távolságot, egyre nagyobb osztályokat hozunk létre, végül az objektumösszesség egy nagy csoportot alkot. A kiértékelés ún. dendrogramon történik, ami egy fastruktúra rajza, ahol a standardizált távolság (metrika) függvényében ábrázoljuk a csoportokat. A dolgozatban Ward módszerét használtam, négyzetes euklideszi távolság mellett

A box-ok (dobozok) felső és alsó határa között az interkvartilis terjedelem található (felső és alsó kvartilis különbsége). A doboz felső határa a felső, alsó határa pedig az alsó kvartilist jelöli. A fekete vízszintes vonal a dobozon belül a medián. A doboz tetejéből és aljából kiálló függőleges vonal végpontjai a 1,5-szeres interkvartilis terjedelmet adják meg. Ha a kapott érték a 1,5-3-szoros interkvartilis terjedelmen belül van, akkor kiugró értéknek tekintjük (jele: $^{\circ}$), míg ha a 3-szoros interkvartilis terjedelmen is kívül esik, akkor extrém értéknek vesszük (jele: $*$) (Sajtos–Mitev, 2007; Norušis 1993; Kovács et al, 2012; Kovács et al 2013)