

# **DOKTORI ÉRTEKEZÉS**

**Pókó Nikolett**

**Pécs, 2023**



**Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar  
Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola**

**Pókó Nikolett**

**Szállodahajós turizmus a Dunán: az ágazat jelene és  
valószínűsíthető fejlődési irányai**

**DOKTORI ÉRTEKEZÉS**

**Témavezetők: Dr. habil. Raffay Zoltán**

**Egyetemi docens**

**Dr. Marton Gergely**

**Egyetemi adjunktus**

**Pécs, 2023**



## József Attila

### A Dunánál *(részlet)*

A rakodópart alsó kövén ültem,  
néztem, hogy úszik el a dinnyehéj.  
Alig hallottam, sorsomba merültem,  
hogy fecseg a felszín, hallgat a mély.  
Mintha szívemből folyt volna tova,  
zavaros, bölcs és nagy volt a Duna.

...

... Én dolgozni akarok. Elegendő  
harc, hogy a múltat be kell vallani.  
A Dunának, mely múlt, jelen s jövő,   
egymást ölelik lágy hullámai.  
A harcot, amelyet őseink vívtak,  
békévé oldja az emlékezés  
s rendezni végre közös dolgainkat,  
ez a mi munkánk; és nem is kevés.

1936. jún.



# Tartalomjegyzék

## Táblázatok jegyzéke

## Ábrák jegyzéke

## Mellékletek jegyzéke

## Absztrakt

<b>1. Bevezetés .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Célok .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Szakirodalmi áttekintés: szállodahajós turizmus .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1. A közlekedés és a turizmus összefüggései .....</b>	<b>15</b>
3.1.1. Közlekedési eszközök, mint a turizmust támogató infrastruktúra.....	16
3.1.2. Közlekedési eszközök turisztikai attrakcióvá válása .....	18
<b>3.2. Vízi közlekedés, szállodahajós turizmus folyókon, tengereken, óceánokon .....</b>	<b>20</b>
3.2.1. A szállodahajós turizmus .....	22
3.2.2. A szállodahajós turizmus tengereken és óceánokon .....	26
3.2.3. Folyami szállodahajós turizmus .....	33
3.2.4. Folyami szállodahajós turizmus a Dunán.....	38
3.2.5. Folyami szállodahajós turizmus a Duna magyarországi szakaszán.....	42
<b>4. Módszerek .....</b>	<b>45</b>
<b>4.1. Primer források.....</b>	<b>45</b>
4.1.1. Kérdőíves felmérések és interjúk .....	45
4.1.2. Terepbejárások .....	47
4.1.3. Domináns hajós társaságok kiválasztása .....	47
4.1.4. Modellalkotás.....	47
4.1.5. Szállodahajós turista tipológia létrehozása .....	48

<b>4.2. Szekunder források.....</b>	<b>48</b>
4.2.1. Szekunder adatbázisok.....	48
4.2.2. Szekunder források .....	50
4.2.2.1. Felhasznált szakirodalmak .....	50
4.2.2.2. Online beszámolók és közösségi média megjelenés.....	52
<b>5. Eredmények .....</b>	<b>53</b>
<b>5.1. A szállodahajós turizmus rendszer- és termékszemplétű modelljének létrehozása és bemutatása. ....</b>	<b>53</b>
5.1.1. A folyami szállodahajós turizmus definiálása, mint turisztikai termék.....	53
5.1.2. A folyami szállodahajós turizmus rendszer- és termékszemplétű értelmezése .....	55
<b>5.2. A szállodahajós turizmus komplex környezetének elemzése, és az ebből adódó problémák azonosítása .....</b>	<b>59</b>
5.2.1. A szállodahajós turizmus elhelyezése a turizmusban, környezete .....	59
5.2.1.1. A szállodahajós turizmus természeti környezete .....	60
5.2.1.2. A szállodahajós turizmus társadalmi környezete .....	64
5.2.1.3. A szállodahajós turizmus kulturális környezete.....	65
5.2.1.4. A szállodahajós turizmus gazdasági környezete .....	65
5.2.1.5. A szállodahajós turizmus politikai környezete .....	66
5.2.1.6. A szállodahajós turizmus tudományos környezete.....	67
5.2.1.7. A szállodahajós turizmus technológiai környezete .....	67
5.2.2. A dunai szállodahajós turizmus környezetének jellemzői.....	68
5.2.2.1. A Duna természeti környezetének rövid összefoglalása .....	68
5.2.2.2. A Duna gazdasági környezetének rövid összefoglalása .....	69
5.2.2.3. A dunai szállodahajós turizmus környezete.....	76
<b>5.3. A kínálati elemek működésének meghatározása .....</b>	<b>77</b>
5.3.1. A folyami szállodahajós turizmus, a szállodahajós utak jellemzői.....	77
5.3.1.1. A dunai szállodahajós turizmus vonzereje.....	77
5.3.1.2. Az infrastruktúra, szállás és étkezés a szállodahajós turizmusban .....	79
5.3.1.3. Szolgáltatások a szállodahajós turizmusban.....	80
5.3.1.4. A dunai szállodahajós utak tipizálása, fejlődése .....	81
5.3.1.5. A szállodahajós turizmus tárgyi feltételei .....	84
5.3.1.6. A jelenlegi kínálat és működése a Duna középső szakaszán, fejlesztési javaslat .....	89



<b>5.4. A belvízi szállodahajós turizmus keresletének, fogyasztói magatartásának elemzése és turistatipológia létrehozása.....</b>	<b>101</b>
5.4.1. A szállodahajós turizmus általános jellemzői .....	101
5.4.2. A szállodahajós vendégek összetétele.....	104
5.4.3. Statisztikai adatok .....	105
5.4.3.1. Mohácsi határforgalmi adatok, a keresleti statisztikák .....	105
5.4.3.2. Szállodahajós keresleti statisztikák vizsgálata .....	110
5.4.4. A szállodahajós turizmus turista tipológiája .....	112
<b>5.5. Fejlesztési javaslatok az azonosított problémák kezelésére a szállodahajós turizmusban. Trendek, fejlődési irányok meghatározása .....</b>	<b>115</b>
5.5.1. A szállodahajós utak trendjei, fejlődési irányai, mint turisztikai termék .....	115
5.5.2. A környezeti értékek szerepe a fejlesztések során.....	118
5.5.3. Infrastrukturális fejlesztések .....	119
5.5.4. A menedzsment és marketing a fejlesztésekben.....	120
5.5.5. Fejlesztési javaslatok a kérdőíves felmérések és interjúk eredményei alapján .....	120
5.5.6. Következtetések a szállodahajós turizmus jelenlegi magyarországi kínálatáról és várható keresletéről .....	127
5.5.7. Reziliencia a szállodahajós turizmusban.....	128
5.5.8. Akadálymentesség a szállodahajós turizmusban .....	133
<b>6. A kutatás további irányai.....</b>	<b>144</b>
<b>7. Összefoglalás.....</b>	<b>145</b>
<b>8. Felhasznált irodalom.....</b>	<b>147</b>
<b>9. Mellékletek.....</b>	<b>166</b>

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: A szállodahajós utak tipizálása .....	30
2. táblázat: A 8 legismertebb folyami hajókat működtető hajós társaság és tipikus folyami útjaik .....	36
3. táblázat: Szállodahajós turisztikai termékek a Duna mentén .....	41
4. táblázat: A dunai szállodahajós utak tipizálása.....	82
5. táblázat: A 8 legismertebb folyami hajókat működtető hajós társaság tipikus dunai útjai .....	83
6. táblázat: Magyarországi kikötők szállodahajók részére .....	90
7. táblázat: A Duna magyarországi szakaszának turisztikai kínálata a szállodahajós vendégek számára .....	99
8. táblázat: A szállodahajós utasok típusai, jellemzői .....	101
9. táblázat: Szállodahajós utasok forgalmának adatai 2010-től 2020-ig Mohácsnál, a határon ki- és belépő szállodahajós utasok, Horvátországban és Szerbiában regisztrált szállodahajós utasok .....	109
10. táblázat: A szállodahajós utasok fogyasztói típusai.....	113

# Ábrák jegyzéke

1. ábra: Óceánjárók és tengerjárók útikönyvei.....	27
2. ábra: A Viking Cruises társaság kelet-nyugati „horizontális” útja.....	31
3. ábra: A Viking Cruises társaság észak-déli „vertikális” útja.....	32
4. ábra: Az Avalon hajós társaság európai folyami szállodahajós térképe.....	38
5. ábra: A Duna útja az eredetétől a torkolatig.....	39
6. ábra: Az Avalon hajós társaság Duna-térképe.....	40
7. ábra: Folyami hajózás útikönyv borítóján a Duna, Budapestnél.....	44
8. ábra: A szállodahajós turizmus belső és külső rendszere.....	57
9. ábra: A szállodahajós turizmus környezete.....	59
10. ábra: Magas vízszint a Dunán.....	61
11. ábra: Kritikus vízi útszakaszok a Dunán.....	63
12. ábra: A dunai szállodahajós turizmus szófelhője.....	78
13. ábra: A turizmus tárgyi feltételeinek egymásra épülése, egy klasszikus turisztikai termék és a folyami szállodahajózás esetén.....	88
14. ábra: A szállodahajós turisták motivációs és szükségletpiramisa.....	103
15. ábra: Szállodahajós turisták személyforgalma Mohácsnál 1990-től 2020-ig.....	107
16. ábra: Kilépő szállodahajók Mohácsnál 2013-ban és 2019-ben.....	110
17. ábra: Belépő szállodahajók Mohácsnál 2013-ban és 2019-ben.....	110
18. ábra: A szállodahajós utasok marketingszemléletű típusai.....	114
19. ábra: A kérdőívet kitöltő idegenvezetők hány éve végzik tevékenységüket?.....	122
20. ábra: Az Ön által vállalt külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2019-ben?.....	123
21. ábra: Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2021-ben?.....	124
22. ábra: Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezik a szállodahajós turizmusból 2022-ben?.....	124
23. ábra: A pandémia következtében turizmusból származó bevételeim hiánya miatt létfenntartásom veszélybe került, más munkát kellett vállalnom. (N=133).....	125
24. ábra: „Visszatérünk” hajófelirat.....	130
25. ábra: A reziliencia ciklus, vagy „Holling hurok”.....	132
26. ábra: Szállodahajós turisták korlátozási szabályok betartásával.....	133

## Mellékletek jegyzéke

1. melléklet: A DUNA – Mészáros László-Százaz Miklós György, Officina, Budapest 2005.....	167
2. melléklet: A DUNA-DELTA KÖNYVE - A Duna-delta kézikönyve - Kiss J. Botond, Hubertus Vadkereskedelmi Kft. ....	168
3. melléklet: A Duna - Utazás a Fekete-tengertől a Fekete-erdőig - Nick Thorpe, Scolar Kiadó, 2015.....	169
4. melléklet: Berlitz River Cruising in Europe & in the USA, Berlitz publishing, 2018.; Lonely Planet Cruise Ports European Rivers, Publisher: Lonely Planet, 2019.....	170
5. melléklet: Viking hajóstársaság óceánjáró flottája térképen.....	172
6. melléklet: A Viking Sky óceánjáró hajó és fedélzete (Deck Plan), kabinok felszereltsége .....	173
7. melléklet: A szállodahajók fedélzeti tájékoztatói, AmaWaterways Daily Cruiser, Avalon Puzzle Page, CroisiEurope France-Actualités .....	175
8. melléklet: A Duna 10 országon halad keresztül, a folyó szakaszai folyamkilométerrel országonként (jobb és bal part).....	181
9. melléklet: A Duna, térkép a forrásától a torkolatáig.....	182
10. melléklet: Galambóci vár a Dunánál (Golubac, Szerbia) képekben.....	183
11. melléklet: A Duna-delta térképe .....	184
12. melléklet: Szervezett út hirdetése a Duna bejárására a Fekete-erdőtől Mohácsig .....	183
13. melléklet: Kérdőív a szállodahajós turisták számára 2017-ben.....	185
14. melléklet: Kérdőív a belföldi vízparti látogatottság vizsgálatához .....	187
15. melléklet: Kérdőív idegenvezetők részére .....	192
16. melléklet: Interjúk összefoglalója .....	195
17. melléklet: A Duna vízhozama és mellékfolyói .....	203
18. melléklet: Ökológiai folyosók a Duna mentén .....	204
19. melléklet: Klimatikus és környezetvédelmi problémák a Dunán.....	205
20. melléklet: Az óceánjárók, tengerjárók és tömegturizmus példái képekben.....	206
21. melléklet: A Duna Stratégia területe és vízgyűjtő viszonya (Hardi T. 2010).....	207
22. A Duna térség kulturális-civilizációs felosztása .....	207
23. melléklet: Mohács Folyami Határátkelőhely határforgalmi adatai 1990-2016 között, az RSOE 2016 évi személyhajó statisztikája .....	208
24. melléklet: AmaLucia folyami szállodahajó és fedélzete (Deck Plan), <i>Romantic Danube</i> 8nap/ 7 éjszaka a hajón, program.....	214
25. melléklet: A beföldi vízpartok látogatottsága, Vízparti turizmus a Duna folyó mentén Magyarországon 2019.....	216
26. melléklet: Vízi személyszállítási teljesítmények Magyarországon (KTI).....	216

27. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmának adatai Mohácsnál 1990-2009-ig, 2002-től a horvátországi kikötőkben regisztrált érkezésekkel.....	217
28. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmi adatai Mohácsnál 2010-től 2020-ig .....	218
29. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmának adatai Mohácsnál, a szállodahajós utasok nemzetisége.....	219
30. melléklet: A Duna turisztikai térképe, Császárok útja és Dunai borutak.....	220
31. melléklet: A kérdőívet kitöltő idegenvezetők megyei szintű eloszlása.....	221
32. melléklet: A szállodahajós turizmus vesztesége 2020-ban, Szállodahajós utasok a szektor 2020-as vesztesége idején .....	222

## Absztrakt

**Pókó Nikolett:** *Szállodahajós turizmus a Dunán: az ágazat jelene és valószínűsíthető fejlődési irányai*

**Témavezetők: Dr. Raffay Zoltán, Dr. Marton Gergely**

Hazánk szerepe a dunai szállodahajós turizmusban kiemelkedő, hiszen hazánkat érinti szinte minden dunai szállodahajós utazás.

Turizmusmódszertani megközelítésben a dolgozat elhelyezi a szállodahajós turizmust a turizmuson belül. A kijelölt öt, konkrét cél szerint, a termék szemléletű vizsgálat, komplex környezeti elemzések, keresleti és kínálati elemek, azonosított problémák és fejlesztési javaslatok mutatják be átfogóan a dolgozat témakörét. A jelenlegi Duna menti vonzerők bemutatása alapján (földrajzi, történelmi, kulturális, gazdasági áttekintésen keresztül), a doktori értekezés megállapításait alátámasztja a témakörhöz kapcsolódó magyar és idegen nyelvű (angol, német, francia) szakirodalom, online forráselemzések (a szállodahajós turizmusban aktív szervezőirodák, hajókat működtető társaságok honlapjain és közösségi médiában fellelhető információk), kérdőíves felmérések, valamint a Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály adatai 1990-2020-ig. Amilyen jelentős a szállodahajós turizmus Magyarországon, ahhoz képest aránytalanul kevés szakirodalom lelhető fel a témában.

A dolgozat módszertani vizsgálata primer és szekunder források alapján, kérdőíves felmérések, interjúk, terepbejárások, modellalkotás, tipológiák létrehozása és szekunder adatbázisok, statisztikai elemzések, statisztikai módszerek alkalmazásával mutatja be a szállodahajós turizmust, mint egyedi terméket.

A jelenleg igénybe vett turisztikai szolgáltatások nem a megfelelő képet nyújtják a résztvevőknek országunkról. A helyi érintett szolgáltatók nehezen tudják szakmai és piaci érdekeiket képviselni. A disszertáció eredményei bemutatják a Dunán, a Duna magyarországi szakaszán a szállodahajós turizmus következtében kialakult szolgáltatásokat és attrakciókat. A szállodahajós turizmus jellemzői, a folyami szállodahajós turizmus, utak és utasok jellemzői kerültek meghatározásra. A dolgozat a belvízi szállodahajós turizmus általános jellemzőin túl a vendégek összetételéről

statisztikai adatbázisok eredményeivel számol be. A feltárt problémákra megoldási javaslatokat fogalmaz meg, trendeket (reziliencia, akadálymentesség, környezetvédelem), várható fejlesztési lehetőségeket és irányokat jelöl ki. Az ágazat jövőjét jelentősen befolyásoló tényező az éghajlatváltozás és a környezetvédelmi előírások valószínűsíthető szigorodása.

A turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedésének értelmezése, további marketingszemléletű tipizálás vezet a dolgozat végeredményéhez: a szállodahajós turisztikai termékeket valóban autentikus környezetben vegyék igénybe, hogy azok a legjobb minőségben szolgálják a turisták és az ágazatban érintett szereplők (helyi vállalkozók, helyi lakosok, önkormányzatok, szervező irodák) érdekeit, igényeit. A szállodahajós turizmusra irányuló fejlesztések megvalósítanának turisztikai, továbbá indirekt módon területfejlesztési célokat is.

***Tárgyszavak:*** szállodahajós turizmus, folyami szállodahajós turizmus, turistatípusok, Duna, akadálymentes turizmus, reziliencia, határstatisztikák

# 1. Bevezetés

Hazánk turizmusában a Duna, mint vízi út, fontos szerepet játszik. A szállodahajós turizmuson belül a folyami szállodahajós turizmust, ezt a dinamikusan fejlődő turisztikai terméktípust mutatja be az értekezés. A Duna hazai és hazánkon kívüli földrajzi környezeti elemzése a bemutatás szempontjából is fontos, jelentősége, hogy egyben feltárja a szállodahajós turizmus által gyakran látogatott desztinációk attrakcióinak telepítő tényezőit. A dolgozat ezután turizmuselméleti áttekintéssel folytatódik. A turizmus transzdiszciplináris jellegéből adódóan alapfogalmak, elméletek, modellek segítségével mutatja be a folyami szállodahajós turizmust, a turizmuselmélet, közlekedéstudomány, földrajz, marketingtudomány, kultúratudományok stb. alapján. A turizmusrendszertani vizsgálatok modellalkotással egészülnek ki. A közlekedés tudománya és a turizmus metszéspontjaként kialakult új turisztikai termék vizsgálatához meg kellett találni az ideális egyensúlyt e két tudomány között. A közlekedés tudományához képest a turizmus-tudomány (turizmológia) fiatalabb tudomány, a szállodahajós turizmus még fiatalabb vizsgálati terület. A kereslet és kínálat elemzésében a szállodahajós turizmus szereplői, utasok és szolgáltatók, a termék megjelenésének tere, a dunai kikötők és környezetük szerepel. Az értekezés primer és szekunder forrásokra támaszkodva, szakirodalmakból és személyes interjúkon szerzett információkkal, statisztikai módszerekkel, saját adatbázis eredményekkel, azok vizsgálatával, elemezve összegez.

A doktori dolgozat bemutatja a folyami szállodahajós turizmust, az ágazat mai jelentőségét a Duna középső szakaszán, elsősorban Magyarországon. A témakör vizsgálata aktuális, mert a belvízi hajózásra, erre a dinamikusan fejlődő turisztikai ágazatra, annak forgalomműködésére hívja fel a figyelmet. A dunai vízi úton a teherszállításon kívül a személyszállítás hangsúlyos szerepet kapott, továbbra is növekvő tendenciát mutat. A szállodahajós turizmusról információkat fejlesztési dokumentumokban, statisztikákban, kimutatásokban nehéz tetten érni. A vizsgált területhez szakirodalom, döntéshozók hivatalos dokumentumai, hazai és nemzetközi kitekintésben egyaránt nehezen elérhetőek.

Turisztikai tanulmányaim mellé sok személyes szakmai tapasztalatot gyűjtöttem, a kialakult munkakapcsolatok, szakmai élmények segítettek a PhD doktori dolgozat



témaválasztásában, később a kutatási kérdések megválaszolásához. 2004-ben találkoztam először szállodahajós turistákkal, idegenvezetőként Pécs és Baranya, Szekszárd és Kalocsa látnivalóit mutattam be nekik. Mindig is érdekelt a Duna története, valamint az, hogy a csoportok, akiknek a városnézést tartom, honnan jönnek, mit gondolnak rólunk, akik itt élünk. A turisták mindig feltettek olyan különleges kérdéseket, amelyre átfogó ismeretek alapján lehetett csak választ adni. Nem a tudományos szakmaisággal, de évekkal ezelőtt kezdődött érdeklődésem, tudásom gyarapítása céljából. Az idegenvezetésekre és protokolláris látogatásokra lexikális tudással, érdekességekkel, legendákkal, gazdasági számadatokkal, aktualitásokkal folyamatosan fel kellett készülni. Témaválasztásomat segítették még a több utazás alkalmával szerzett személyes élményeim. Bejártam a Dunához közeli látnivalókat a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig, a Duna-deltáig 2017-ben és 2018-ban.

## 2. Célok

A doktori dolgozat célja átfogóan, a lehetőségekhez mérten a legdifferenciáltabban bemutatni a folyami szállodahajós turizmus, mint interdiszciplináris terület elméletét, felépítését, rendszerét, megállapításokkal segíteni a további kutatásokat, illetve meghatározni a szállodahajós turizmusban részt vevő fogyasztók típusait.

A doktori dolgozat konkrét céljai:

1. A szállodahajós turizmus rendszer- és termékszempléletű modelljének létrehozása és bemutatása.
2. A szállodahajós turizmus komplex környezetének elemzése és az ebből adódó problémák azonosítása.
3. A kínálati elemek működésének meghatározása.
4. A belvízi szállodahajós turizmus keresletének, fogyasztói magatartásának elemzése és turistatipológia létrehozása.
5. Fejlesztési javaslatok az azonosított problémák kezelésére a szállodahajós turizmusban. Trendek, fejlődési irányok meghatározása.

1. cél: A szállodahajós turizmus rendszer- és termékszempléletű modelljének létrehozása és bemutatása. Tekinthető-e önálló turisztikai terméknek a szállodahajós turizmus, annak belvízi, a Dunához kötődő megjelenése Magyarországon? A dolgozat vizsgálja a turizmustudomány és a közlekedés, valamint szűkebb értelemben a hajózás és turizmus kapcsolatát. Ezzel összefüggésben azt elemzi, hogy mely tényezők alkotják a szállodahajós turizmus rendszer- és termékszempléletű modelljét, a turizmus Lengyel Márton-féle rendszer- és termékszempléletű modelljét alapul véve.

2. cél: A szállodahajós turizmus komplex környezetének elemzése és az ebből adódó problémák azonosítása. Hogyan jelennek meg a Lengyel Márton által meghatározott környezeti elemek a szállodahajós turizmusban? Milyen sajátos környezeti elemekkel

rendelkezik a szállodahajós turizmus a többi turisztikai termékhez képest? Milyen okok vezettek a jelenlegi komplex környezeti tényezők kialakulásához? Mely tényezők alapján mondható ki a szállodahajós turizmusról, hogy önálló turisztikai termék?

3. cél: A kínálati elemek működésének meghatározása. A dolgozat áttekinti a szállodahajós turizmus szereplőit, az utasok és szolgáltatók jellemzőit. A szállodahajós turizmus esetén a Duna, mint a termék megjelenésének tere hogyan befolyásolja a termék alakulását? A kínálati elemek hogyan épülnek fel a szállodahajós turizmusban, hogyan épülnek fel a Michalkó Gábor által meghatározott kínálati feltételek, tárgyi feltételek?

4. cél: A belvízi szállodahajós turizmus keresletének, fogyasztói magatartásának elemzése és turistatipológia létrehozása. A jelenlegi attrakciók esetében milyen változtatásokra lenne szükség a szállodahajós turizmus hatékonyabb működéséhez Magyarországon? Milyen változtatásokra lenne szükség döntéshozói, stratégiai, helyi vállalkozói szinteken a minőségi szolgáltatások megtartása és fejlesztése érdekében?

5. cél: Fejlesztési javaslatok az azonosított problémák kezelésére a szállodahajós turizmusban. Trendek, fejlődési irányok meghatározása. A szállodahajós turizmusban megjelenő reziliencia lehetőségeinek bemutatása. A szállodahajós turizmusban megjelenő új trend, az akadálymentes turizmus fejlődése hogyan tud illeszkedni a jelenlegi kereslethez és kínálathoz? A környezeti hatások mérséklése az ágazat előtt álló kihívások – kiemelten az éghajlatváltozás és vele a Duna vízjárásának hajózást veszélyeztető vagy ellehetetlenítő szélsőséges ingadozásai – egy olyan további témakör, amelyekkel a dolgozat, bár nem tartozik a fő vizsgálati célok közé, érintőlegesen foglalkozik.

### **3. Szakirodalmi áttekintés: szállodahajós turizmus**

Jelen fejezetben a nemzetközi és hazai szakirodalom áttekintésére kerül sor, amely a turizmustudomány és a közlekedés kapcsolatainak bemutatásával indul, majd a hajózás és turizmus összefüggéseinek, a szállodahajós turizmus létrejöttének, jellemzőinek, fejlődésének részletezésével zárul.

Az irodalmi háttér kitér a nemzetközi és hazai szakirodalmakra, csak interneten megjelentetett forrásokra, majd ezt követi az értekezés konkrét kutatási tárgyát képező folyami szállodahajós turizmus részletes bemutatása. Feldolgozásra és értékelésre kerültek a téma szempontjából releváns szakirodalmak, az összes érintőleges határtudománnyal (gazdaságföldrajz, közlekedéstudomány, közlekedés-gazdaságtan, társadalom- és népességföldrajz, természet- és tájföldrajz, stb.) foglalkozó művek.

A szakirodalmak több szempont alapján kerültek kiválasztásra. A célom az volt, hogy a kutatási lehetőségekhez mérten a legtöbb nézőpont kerüljön bemutatásra és értékelésre. Szükséges volt egy alapozó munkásság, mivel a szállodahajós turizmusról (jelen disszertáció megírásáig) nem született más doktori disszertáció, a konkrét kutatási témakörben szűkösen álltak rendelkezésre úgy hazai, mint külföldi szakirodalmak. A feldolgozott dokumentumok mindegyike kiemelt fontosságúnak tartja a szállodahajós turizmus vizsgálatát Európában (de világviszonylatban is), mivel nagy hatása van az általa érintett térségek gazdasági, turisztikai fejlesztéseire (pl. kikötőfejlesztés, munkahelyteremtés, régi hagyományok és mesterségek felelevenítése). A felhasznált szakirodalmak szerzőinek egybehangzó véleménye az ágazat kutatási szinten való alulreprezentáltsága, az érintett térségek gazdasági és kulturális fejlesztésekben betöltött jelentős szerepe ellenére (Irinicu, et. al. 2015; Dragin et al. 2010a; 2010b; 2017). Szempont volt az is, hogy ne csupán a tudományos könyvek, folyóiratok és konferencia-kiadványok kerüljenek feldolgozásra, hanem minden olyan, a tematikát érintő tudományos munka és internetes adatbázis (pl. nemzetközi hajóstársaságok rendszeres jelentései, honlapjai, közösségi média tartalmak, utasok bejegyzései) is, amely kiegészíti a disszertációt.

### *3.1. A közlekedés és a turizmus összefüggései*

A közlekedés és alapfogalmainak meghatározásánál főleg az 1990-es évektől találhatóak nagy számban nemzetközi és magyar nyelvű leírások. Ezek alapjaiban változtatások nem történtek, mérföldköveknek számítanak a későbbi elismert szakirodalmakban, amelyek tovább diverzifikálják a fogalmakat, a technológiai, környezeti, gazdasági, társadalmi változások és hatások alakulásának figyelembevételével (Aubert A. 2001; Aubert et al. 2015; Bánhidi M. 2003; Beluszky P. 1998; 1999; Enyedi Gy. 1978; Erdősi F. 2000; Kollarik A. 1992). A közlekedés elérhetőséget, megközelíthetőséget biztosít áruk, személyek, információk mozgására, bizonyos meghatározott időn belül. Magába foglalja az áruszállítás és a személyszállítás minden formáját, alapjellemzői a kiindulópont, az úticél és az útvonal.

A személyközlekedést további csoportokra osztva beszélhetünk egyéni közlekedésről, megosztás alapú közlekedésről és személyszállításról, valamint tömegközlekedésről. Alrendszerekre bontva, a jármű pályája és az alkalmazott jármű alapján megkülönböztethetünk szárazföldi (ezen belül közúti, vasúti), légi és vízi közlekedést.

A jövő kihívásai a közlekedésben a már manapság is látható új irányzatok, az „okos” közlekedés és a járműmegosztó rendszerek (Jászberényi M. 2013; 2019; Csapó et al. 2019; Csapó J. – Törőcsik M. 2021; Michalkó G. 2010). Európai uniós és nemzeti fejlesztési tervek és stratégiák, alapidokumentumok foglalkoznak átfogó és hosszú távú közlekedésfejlesztéssel (például a Fehér Könyv 2050-ig, az Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósulásához, illetve az EU Duna régió célok 2030-ig, a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS) 2050-ig, vagy a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030-ig). Ezek a dokumentumok kiemelten, vagy részben foglalkoznak a közlekedés kapcsán a fenntarthatósággal, környezetvédelemmel, közlekedésbiztonsággal, nem csak a közlekedésfejlesztésre, de a közlekedés és turizmus kapcsolatára is jelentős hatással bírnak, a vízi, belvízi közlekedés fejlesztését a többi közlekedési eszközhöz képest ugyanakkor kevésbé hangsúlyosan tárgyalják.

### **3.1.1. Közlekedési eszközök, mint a turizmust támogató infrastruktúra**

A közlekedés lehetséges turizmus nélkül is, de jelentős benne a turizmus szerepe, szorosan kapcsolódnak egymáshoz. A közlekedés turizmusban betöltött elsődleges funkciója, hogy megteremtse a kapcsolatot emberek, régiók, országok, kontinensek között – általánosságban megfogalmazva a turisztikai kereslet és kínálat között, az utazni vágyó ember és az adott desztináció között. A személyközlekedést tekintve maga a közlekedési eszköz is lehet vonzerő, ami a turistát mindenképpen helyváltoztatásra készíti. De lehet maga a helyváltoztatás a motiváció, amelyhez a turista közlekedési eszközt vesz igénybe. Szakirodalmak a turizmus és közlekedés kapcsolatáról bőséggel fellelhetők, a legelsőek már az 1980-as évektől, míg későbbiek a 2000-es évek elején jelentek meg (Butler, W. 1980; Lengyel M. 1994; Michalkó G. 2012; Sorupia, E. 2005; Jászberényi M.– Pálfalvi J. 2009; Denstadli, J. M.– Jacobsen, J. K. S. 2011; Lohmann, G. – Duval, D. T. 2011; Duval, D. T. 2007; Pécssek B. 2014). A turizmust úgy határozzák meg, mint helyváltoztatással, utazással járó, állandó lakó- és munkahelyen kívüli tartózkodás, szabadidős célú utazás, hosszabb vagy rövidebb időtartamra. A meghatározásokban egyre nagyobb szerepet kaptak a helyváltoztatással járó szolgáltatások (Hágai Nyilatkozat 1986; 1989; Hall, M. et al. 2004; Hall, M. 2005; Markos B. – Kolacsek A. 1961; Tribe, J. 1997; Puczkó L. – Rátz T. 1998).

Az utazási döntést több tényező is befolyásolja, az utazási szokások, az utazás célja, közlekedési mód, az utazás ideje. Az utazás motivációja, célja szerint megkülönböztetünk hivatás- és személyes célú utazásokat, mindkét csoport használhatja ugyanazokat a közlekedési eszközöket. A Hágai Nyilatkozat óta a turizmológia már tágabban értelmezi az akkor megfogalmazott „szabad helyváltoztatást”, mivel mára már különbséget kell tenni a külföldi munkavégzés, megélhetési körülmények és egyéb gazdasági hatások következtében megvalósuló helyváltoztatás és a turizmus között (Michalkó G. 2001; Lengyel M. 2004). „A turizmus az egyén élményszerzésével járó környezetváltozása, amelynek során szolgáltatások igénybevételére kerül sor.” (Michalkó G. 2001, 2008:18)

Közlekedés és utazás nélkül nincsen turizmus, a közlekedésnek is fontos eleme gazdasági szempontból a turizmus vagy a turisztikai célú utazás. (A virtuális valóságon keresztül megvalósuló turizmus esetén nincsen fizikai értelemben vett közlekedés,

információáramlás van.) Duval három fő tényezővel írja le a közlekedés és turizmus kapcsolatrendszerét (Duval, D. T. 2007:336):

- a) lakóhelytől távoli desztinációkba való utazás, vagy onnan vissza, vagy ott helyben utazás;
- b) közlekedési szolgáltatások és infrastruktúra, ezekhez kapcsolódó kereslet és kínálat tervezése, hatások vizsgálata, előrejelzése;
- c) a közlekedés dinamikus, a közlekedésből eredő krízishelyzetek gyorsan tovagyűrűznek a turizmusban is (időjárás viszonyok, sztrájk, közbiztonság).

A közlekedés és turizmus tehát szorosan összekapcsolódnak (Lohmann, G. – Duval, D. T. 2011;1-38). A mai napig vita tárgyát képezi a szakemberek körében, hogy az utazási cél eléréséhez van előbb szükség a közlekedésre, vagy előbb turizmusra van szükség, amely igénybe veszi a közlekedést. A turizmuscélú közlekedésnek két típusa különíthető el (Lengyel M. 2004:103). Az egyik, amikor a helyválttatás közlekedési szolgáltatással történik, kínálati oldalon jelenik meg, mint a turisztikai termék eleme (további elemei a vonzerő, szolgáltatások, árak), így a turista alapvető motivációjának eléréséhez segít, származtatott keresletként; ezt a típust turizmust szolgáló közlekedésnek nevezzük. A másik típus, amikor a közlekedési eszközön való utazásért, a vonzerőért választja a turista a közlekedést, a helyválttatás módja, eszköze, pályája miatt, például ilyenek a világ körüli hajóutak, luxus- és nosztalgiavonatok, legendás vasútvonalak, mint az Orient Expressz, vagy a Transzszibériai vasút.

A turisták útvonaltípusait küldőpiac és desztináció között többen vizsgálták, leírták az útvonalak négy alapvető típusát (Hill, C. 2013; Lengyel M. 2004), amelyet később még kettő típusal kiegészítettek (Denstadli, J.M. – Jacobsen, J.K.S. 2011):

- a) oda- és visszaút;
- b) a desztinációt kitérőkkel megközelítő utazás;
- c) éjszakai tartózkodással járó utazás;
- d) további közlekedési eszköz(ök) bevonásával történő utazás;
- e) körutazás;
- f) csillagtúra.

A mobilitást befolyásolják:

- a) a rendelkezésre álló idő,
- b) a közlekedési szolgáltatások mennyisége és minősége,
- c) a látóvalók száma és egymáshoz viszonyított elhelyezkedése,
- d) a szálláshely megközelíthetősége, minősége,
- e) az utazó mozgásában való korlátozottsága,
- f) egyénileg utazik-e, valamint
- g) régóta tervezett-e az utazás (előre lefoglalt-e már szolgáltatásokat).

Akik igénybe veszik a közlekedési eszközöket, az alábbi módon csoportosíthatók (Lumsdon, L. M. – Page, S. J. 2011):

- a) helyi lakosok, akik nem kapcsolódnak közvetlenül a turizmushoz, de a turisták és turizmusban dolgozók közlekedése őket is befolyásolja;
- b) a turizmusban dolgozók, akik helyiek, vagy az adott desztinációból érkeznek;
- c) a turisták, állandó jelenlétük adott a desztinációban, közlekedési és utazási szokásaikkal.

A helyi lakosok és turisták között konfliktusok alakulhatnak ki, amelyek azonos időintervallumban történő közlekedésükből eredeztethetők, például túlszűfolttság a tömegközlekedésben, parkolóknál. A tömegturizmus és a helyi lakosok kapcsolatát, a túréhatárt vizsgálta Sorupia, E. (2005), hogy konfliktus nélkül biztosítható legyen a közlekedési eszközök és az azokkal kapcsolatos szolgáltatások, erőforrások elérése mindenki számára. Az egyik legkiemelkedőbb konfliktusforrás a gépjármű, a tömeges autó- és turistabusz forgalom, illetve a közlekedés további járulékos externális hatásai, például a környezet- és zajszennyezés.

### **3.1.2. Közlekedési eszközök turisztikai attrakciójává válása**

Thomas Cook baptista lelkészből, ácsból vált egy teljesen új iparág megalapítójává. Megszervezte Anglia történetének első vonatkirándulását, nagy szervezőmunkával, a reklámon és jegyeladáson át az ellátástól a kulturális programokig. Az indulás időpontja 1841. július 5. volt, ettől a naptól eredeztethetjük a szervezett turizmus intézményét. Utaztatott hajón és vonaton, közembereket és leendő királyokat, zarándokokat, Európába és a tengeren túlra. Felismerte, hogy a közlekedési eszközökre nem csak funkciójuk szerint lehet tekinteni; magát az utazást is attrakciónak tekintette. Az utazás



élményét programokkal bővítette, ahol az utazás körülményei is az attrakció részét képezték. A termék szegmentálására és a keresleti és kínálati oldalra is figyelt, amikor kifejezetten olcsó utakat szervezett (iskolás gyermekeknek kirándulást, de szervezett tematikus körutazásokat és utazást több világkiállításra). A legtöbb általa szervezett úton ő maga is személyesen részt vett. Figyelt az utas- és poggyászbiztonságra, az utasok kényelmére, még arra is, hogy fedettek legyenek a vasúti kocsik. Útikönyveket írt, kitalálta az utazási csekk használatát. 1892-ben bekövetkezett halála után az általa alapított utazási iroda 2019-es csődjéig működött, amikorra fizetéképtelenné vált hitelezői számára. Ma is az általa alkalmazott módszereket, azok továbbfejlesztését használjuk a turizmusban. Felismerte a vonzerőket, attrakciókat, amelyekre alapozta, szervezte az utazásokat (Lengyel M. 2004; Michalkó G. 2012).

Bizonyos közlekedési eszközök szükségesek egy adott turisztikai látványosság közvetlen eléréséhez, például várakhoz, hegycsúcsokhoz felvonó, de akár egy urbánus helytől távolabbi helyszínre közlekedő fesztiválbusz, vagy az üvegfenekű turistahajók. A vonzerők változásához általában a közlekedési eszközök nehezebben igazíthatók, megkésve, külső (politikai, gazdasági) és belső tényezőkhöz (elavultság) alkalmazkodva kell igazodniuk. A turisták és a helyi lakosok közötti konfliktust, látképet romboló, megközelíthetőséget nehezítő externális hatások vizsgálatai alapján (Sorupia, E. 2005), a közlekedés bizonyos korlátozásaival lehet azokat csökkenteni (a növekvő forgalom eltérítése, elkerülő utak, kijelölt parkolók létesítése, napi látogatószám korlátozása, történelmi belvárosokban a turisták közlekedésének alternatívái). Azokban az esetekben, amikor a közlekedés a turisztikai élmény fontos pillére, a közlekedés maga a turisztikai attrakció. A helyváltoztatás mivoltán túlmutat az utazás folyamata és élménye. A vonzerő általában nosztalgiából, egyediségből, különlegességből fakad. A közlekedés alapjelenség, amikor helyváltoztatás is történik, a turista a turisztikai élmény megélése miatt utazik (Lengyel M. 2004; Michalkó G. 2012). A közlekedési technológiák fejlődésével mára a Föld szinte minden pontja elérhető a turisták számára, az utazási idő jelentősen lecsökkent a nagy távolságok esetében is (Michalkó G. 2008).

A tömegetturizmus, az aktív és a lassú turizmus összehasonlítását többen is leírják a szakirodalomban (Pécsek B. 2014; Gonda T. 2016; Csapó J. – Gonda T. 2019). Lassú utazásról beszélünk, amikor az idő tényezője visszaszorul, nem gyorsan sokat akar látni a turista. A közlekedési rendszer egyes elemei nem járnak helyváltoztatással, mégis attrakciót válhatnak. Ezekben az esetekben a látogató nem feltétlenül kell, hogy

lakóhelyén kívülre utazzon (közlekedési múzeum látogatása, légi bemutatók, oldtimer motorosok felvonulása, múzeum- és étterem hajók programjain való részvétel, egyéb közlekedési járművek és infrastruktúra elemek, hidak, repülőterek felkeresése). Az aktív turizmushoz kapcsolódóan a közlekedés és turizmus kapcsolatát élénkítő attrakciók a különböző kerékpárversenyek, vitorlásversenyek. Amikor a közlekedéssel kapcsolatos vonzerő, mint a turisztikai termék része, éjszakai tartózkodást is magában foglal, mozgó szállodáról beszélünk, legyen az vasúti vagy tengeri luxusutazás. Ezek az utak jellemzően tematikusak, több korosztály számára széles választékban kínálnak programokat (Lengyel M. 2004; Jászberényi M. – Pálfalvi J. 2009; Csapó J. – Darabos F. 2010; Csapó J. 2016; Csapó J. – Gonda T. 2019; Somlóvári L. 2012).

### ***3.2. Vízi közlekedés, szállodahajós turizmus folyókon, tengereken, óceánokon***

A vízi közlekedés ősi közlekedési forma, az idők során a technológiák folyamatosan alakították a hajókat. Klasszikus vízi turizmusról a modern kortól beszélünk. „A vízi turizmus szabadidős tevékenység, amelyet vízben, vízen, vízparton végeznek és magába foglalja például a vitorlás, evezős és horgászturizmust is. Bánhidi M. (2013) a vízi turizmust a sportturizmus egyik legdinamikusabban fejlődő ágának tekinti, a turisták legnagyobb része az utazásait és a szabadidő tevékenységeit többségében nem tudja elképzelni víz nélkül” (Csapó J. – Darabos F. 2010:108). A vízi turizmusról településföldrajzi megközelítésben ír Donka A. – Huszti Zs. (2011), Ujvári et al. (2009) pedig a vízi turizmust definiálja.

A hazai közlekedést tekintve a szárazföldi (közúti, vasúti) és légi közlekedésről találhatóak részletesebb leírások, a folyami közlekedésről arányaiban kevesebb a leírás. Ennek az a fő oka, hogy Magyarországon a folyami közlekedés és az áruszállítás kevésbé jelentős a többi közlekedési típushoz mérten (Erdélyi M. 1997; Erdősi F. 2008; Erdősi F. 2009; Fleischer T. 1999; Fleischer T. 2008; Molnár Gy. 1993). Bár a folyami közlekedés múltbeli szerepét Magyarország és Európa szempontjából is vizsgálja a szakirodalom (Cseh V. 2018; Dövényi Z. – Hajdú Z. 2002; Erdélyi M. 1996; Erdélyi M. 1997; Erdősi F. 2008; 2009; 2010; Kovács P. 2011; Kovács P. 2012; Romsics I. 2005; Tamás L. 2011), a történelem során korábbi első helyéhez képest jelentősége mára erősen visszaesett, a tengeri áruszállítást kivéve világviszonylatban is háttérbe szorult

(Czére B. 1997; Jankó B. 1968; Katus L. 2012; Majdán J. 2014). Az igénybe vett vízi út szerint belvízi (folyami, tavi) és tengeri hajózást, közlekedési *pályájuk* szerint természetes útvonalakat (tavak, folyók, tengerek), vagy mesterséges vízi utakat (csatornák, kiépített tavak, víztározók) különböztet meg a szakirodalom. A tengeri áruszállítás a turizmust segíti, árut juttat el a turisztikai úticélokra. A tengerhajózásban a teher- és áruszállításhoz képest a személyhajózás szerepe kevésbé jelentős (Fleischer T. 2011). Mivel más infrastrukturális, kikötői feltételek vonatkoznak rájuk, így nehezen összehasonlíthatók (Lengyel M. 2004; Jászberényi M. – Pálfalvi J. 2009; Csapó J. – Darabos F. 2010; Jászberényi M. 2018; 2019).

A vízi turizmusnak hat fajtáját különbözteti meg Csapó J. – Darabos F. (2010), amelyek a következők:

1. Fürdő turizmus;
2. Vízi túrázás;
3. Vízi sportturizmus;
4. Vízi kalandturizmus;
5. Horgászturizmus;
6. Személyhajózás.

Jászberényi M. (2018) csoportosítja a vízi járműveket és úszólétesítményeket, rendeltetésük, meghajtásuk, a szállított áruk, méretük alapján. A kereskedelmi célú személyszállító és/vagy személyszállításra is alkalmas hajók megkülönböztethetők az alábbiak szerint:

- üdülő- és szállodahajók;
- kirándulóhajók;
- szárnyashajók;
- komp- és átkelőhajók.

A személyhajózást kiemelve, az a következő ismérvekkel jellemezhető: alapvetően nagyobb vízi közlekedési eszközökkel valósul meg, időtartamra hosszabb utakat jelent (például 2-3 hetes utazások), vízén történik, vagy a vízhez fizikailag közeli attrakciókhoz kapcsolódik az utazás, főleg pihenés és kikapcsolódás az utazás célja.

Típusai:

- sétahajózás;
- folyami hajózás;
- tengeri hajózás;
- kompközlekedés;
- nosztalgiahajózás.

### **3.2.1. A szállodahajós turizmus**

Az első tanulmányok a szállodahajós turizmusról a 2000-es évek elején születtek, viszonylag keveset kutatott jelenségről van szó (Charlier, J. – McCalla, R. 2006; Dowling, R. – C. Weeden 2017; Dragin et al. 2017; Jászberényi M. 2019; Yu, J. 2019; Jászberényi M.– Miskolczi M. 2020; Vuksanović et al. 2013). A közel 300 nemzetközi hajóstársaságot képviselő CLIA (Cruise Lines International Association) gazdasági elemzéseket, kifejezetten a szállodahajós turizmusról, a hajós társaságok működésével kapcsolatos statisztikákat tesz nyilvánossá saját honlapjain. A témakörhöz kapcsolódó tanulmányok vizsgálatán kívül, a dolgozat tartalmazza a hazai és nemzetközi online média megjelenésekben végzett kutatás eredményeit (Federal Register, Financial Times, Forbes, National Geographic, The Guardian). További online vizsgálatok alapjai a tengeri és folyami hajózásban jelentős honlapokon (legalább 30 hajós és utazásszervező társaság honlapja), foglalási oldalakon (10) megjelent, értékelő, kontinensekre, desztinációkra, hajótípusokra, konkrét időpontokra leszűrhető, szállodahajós ár- és termék összehasonlító oldalak, valamint a közösségi média (Facebook, Instagram, TripAdvisor, YouTube) szállodahajós turizmushoz kapcsolódó felületein található információk.

Tudományos publikációkat tekintve, egyetemi hallgatók tanulmányaiban jelent meg érintőlegesen a dunai szállodahajókról információ. Egyetemi kutatók és egyetemi hallgatók felismerték az új lehetőségeket a szállodahajókkal kapcsolatos turisztikai szolgáltatások és lakókörnyezetük fejlesztése érdekében és angol nyelven is közzé tudták tenni tanulmányaikat. Újvidék és Belgrád (Dragin et al. 2010a; 2010b; 2017) esetében 7 szállodahajót működtető társaság és turizmusban érintett szolgáltatók megkérdezésével mutatják be, hogy a kikötői díjából és múzeumi belépőkből jelentős gazdasági haszonra tett szert városuk, valamint felhívják a figyelmet arra, hogy a Duna-delta turizmusának fejlesztésével kapcsolatosan a természeti értékeket és a biztonságos

közép- és kelet-európai országokat szívesen látogatják az amerikai turisták. Az elemzők hangsúlyozzák, hogy a hajós társaságok hatalmas marketingköltségekkel terveznek, amelyből az adott reklámozott helyszínek azonban nem részesülnek (Irinicu et al. 2015; Ştefan P. et al. 2015). Eszék érintettségéről, a horvátországi realizálható bevételekről, munkahelyteremtési lehetőségekről ír a szállodahajós turizmusban több szerző (Horak, S. 2013; Bosnić, I. 2012; Brodarič et al. 2017; Kovačić et al 2010; 2017; Kovačić, M. – Silveira, L. 2020; Poletan Juvović et al. 2020). Több európai uniós pályázat, vagy ahhoz kapcsolódó intézmény szervezésében szakmai fórumok, kisebb konferenciák vitatták meg a szállodahajós turizmussal kapcsolatos hatásokat, problémákat, lehetőségeket, de tanulmány keretében alig jelentek meg ezek a felvetések. A Danube Competence Center (DCC), belgrádi központú civil szervezet az egyik legnagyobb tömörülés a szállodahajós turizmus és a dunai fejlesztések terén, konferenciái a szervezők anyanyelvén zajlanak, részben angolul, magyar előadókat projekteken keresztül tudtak az elmúlt években meghívni (az információáramlás szakmai téren és a dunai nemzetek között is elég szűkös).

Az uniós fejlesztési és akciótervek, a Duna Stratégia, vagy az Interreg Nemzetközi Duna Program a 2009-2015 és 2015-2021-es tervezési ciklusokban kiadott dokumentumai is felismerik a szállodahajós turizmus jelentőségét, illetve a cselekvési tervek szükségességét, de elsősorban a vízminőséggel, árvízvédelemmel, biodiverzitással, közlekedési csomópontok összekapcsolásával (pl. FAB, TEN-T, Corridor VII.) foglalkoznak. A Duna Stratégiában (DS), vagy a Stratégiával kapcsolatos tanulmányokban (Ágh A. 2013; Barsiné Pataky E. – Nádas Gy. 2011; Gál Z. et al. 2013; Fleischer T. 2013; de Frantz, M. 2011) azt találjuk, hogy sem uniós finanszírozás, sem jogi szabályozási rendszer, sem fejlesztési tervek nem állnak rendelkezésre közvetlenül a DS-hoz tartozó országok számára, az adott országok saját forrásait, ernyőszervezetek, egyéb célokra lehívható uniós források bevonását javasolják a DS megvalósítására. A szállodahajós turizmus fejlesztését uniós stratégia dokumentumai nem említik. A dunai szállodahajós turizmusban, helyi szinten, a beszállítók és piaci szereplők a piac farkastörvényeinek vannak kitéve, a piac önműködő mechanizmusaiban kell, hogy megtalálják helyüket, bevételüket, megélhetésüket. Ebben a helyzetben nem is csoda, ha sérülnek a turisztikai kínálat elemei, minősége, bemutatásuk több sebből vérzik (Pókó N. 2021).

A kevés magyar nyelvű szakirodalomban alig található hivatkozott tanulmányt, amely konkrétan a magyarországi szállodahajós turizmus kérdésével foglalkozna (Jászberényi M. 2019; Jászberényi M. – Miskolczi M. 2020; Miskolczi et al. 2020; Miskolczi M. – Jászberényi M. 2021). Magyar nyelvű, illetve a Duna magyarországi szakaszán zajló szállodahajós turizmusáról szóló angol nyelvű publikációkban is le vagyunk maradva a környező országok tevékenységéhez képest. Szállodahajós turizmusról, kiragadva egy turisztikai desztinációt (Eszék, Vukovár, Belgrád), hajós társaságot (Viking, AmaWaterways, CroisiEurope), egy-egy kínálati elem vizsgálatát (Bécs, Budapest), vagy nem reprezentatív kérdőíves marketingelemzést találhatunk (Magyar Turizmus Zrt. 2015). Online, turizmussal foglalkozó hírportálokon, illetve a Magyar Turizmus Zrt. és a Magyar Turisztikai Ügynökség által készített összefoglalókban találunk említést a magyarországi szállodahajózásról, amely nem tudományos publikáció. Nagyobb hírverést egy-egy sajtó által felkapott jelenség, tragédia kelt az újságcikkek hasábjain, amelyek nem nevezhetőek tanulmánynak (például a Concordia óceánjáró hajó elsüllyedése 2012-ben, vagy a Hableány ütközése egy szállodahajóval a Margit-hídnál 2019-ben)<sup>1</sup>. Magyar kutatások, tanulmányok a szállodahajós turizmus magyarországi megjelenéséről a folyami közlekedéssel vagy szállítással kapcsolatos publikációk részeként jelentek meg.

A Magyarországon elérhető közlekedési eszközök és közlekedésfejlesztési stratégiák vizsgálatánál megállapítható, hogy a vízi közlekedés kevés figyelmet kap. Feldolgozott a vasúti, légi és szárazföldi közlekedés és azok turisztikai hasznosítása (Michalkó G. 2007; 2010; 2012), de a vízi közlekedés turisztikai szempontból történő vizsgálata kimaradt a szakma látóköréből (Michalkó G. – Vízi I. 2003). A transzeurópai és intermoduláris hálózatokkal kapcsolatos vizsgálatokban a vízi közlekedés megújulásáról, fejlesztéséről találunk a Dunát érintő kikötőfejlesztési, turisztikai, környezetfejlesztési javaslatokat (Fleischer T. 2008; Szabó J. 1993; Jászberényi M. – Pálfalvi J. 2009). Lengyel Márton ír a szállodahajókról (Lengyel M. 2004), megemlíti, hogy Thomas Cook 1841-ben menetrend szerinti gőzhajó járatot indított a Távol-Keletre, így valójában ekkor kezdődtek meg „az első mozgó kirándulások és üdülések”. Megemlíti a nemzetközi folyami, a dunai hajózás problematikáját, de elsősorban mint

---

<sup>1</sup> 24.Hu hírportál cikkei: <https://24.hu/belfold/2023/06/13/duna-hableany-katasztrofa-szallodahajok-fordulas/> (2023.06.13.) <https://24.hu/kulfold/2022/01/13/costa-concordia-katasztrofa-evfordulo-megemlekezes/> (2023.06.13.)

szállítási útvonalról ír, a páneurópai vízi utak korszerűsítésének szükségességéről. Irimiás A. – Jászberényi M. – Michalkó G. könyvének (2019) innovatív turisztikai termékfejlesztésről szóló fejezetében említik a szállodahajós turizmust, mint folyamatosan és gyorsan fejlődő iparágat.

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 foglalkozik a vízi közlekedés fejlesztésével (70. p.), a szállodahajós turizmussal kapcsolatban a következőt írja: „*A Dunán a nemzetközi turistaforgalmat bonyolító hajók jellemzően csak Budapesten állnak meg, máshol nem, vagy csak rövid időre. Ezért szükséges a nemzetközi hajós turistákat fogadó kikötők rendszerének fejlesztése, ideértve a budapesti rakpartok kikötői infrastruktúrájának korszerűsítését, a kikötők elhelyezésének újragondolását is. Mindezt olyan módon, hogy a hajóforgalom a turisták városnéző útvonalaihoz csatlakozhasson*”. Ez az országos szállodahajós turizmus alapos ismereteinek hiányában született kijelentés, de értékelendő a nemzetközi kikötőkkel kapcsolatos fejlesztések említése. Kritika továbbá, hogy csak Budapestre koncentrál. A szállodahajós turizmus miatti kikötőfejlesztés indokolt, de nem a Stratégia megszövegezésében szereplő okozati összefüggésben.

A magyarországi kikötők helyzetét turisztikai szempontból megközelítve Jászberényi M. – Pálfalvi J. (2009) vizsgálja, elmondható, hogy ezek a kikötők elsősorban áruszállításra koncentráltak (Dövényi Z. – Hajdú Z. 2002; Fleischer T. 1999), személyszállításra a budapesti és környékbeli kikötők alkalmasak. Remenyik Bulcsú (2014) az első, aki tudományos publikációban kijelenti, hogy a hajózás mára elvesztette a személyszállításban játszott korábbi szerepét, bár jelentős a szerepe az áruszállításban, várhatóan egyre több turisztikai szolgáltatás része lesz. Különválasztja a tengeri és folyami közlekedést, a hajók fajtái, befogadóképességük, tematikus programkínálatuk és utazóközönségük alapján. Szállodahajók helyett inkább az üdülőhajó kifejezést használja, említi a Dunát, a nyugat-európai vízi utakat, a MAHART Passnave tevékenységét, érintve a hazánkba érkező utazóközönség kiszolgálását. Az 1992-es évre visszatekintve Remenyik et al. (2014) részletezi a folyami hajók paramétereit, merülési lehetőségeit, felhívja a figyelmet a budapesti kikötők hiányosságaira, különösen a biztonságos ki- és beszállás tekintetében, valamint a kikötői felszereltség fejlesztésének indokoltságára.

A szállodahajós turizmusra és a magyarországi Duna-szakasz szállodahajós turizmusával kapcsolatos turisztikai termékre, keresletre, kínálatra hívja fel a szakma figyelmét konferencia tanulmánykötetben Pókó N. (2018a), Pókó N. – Raffay Z. (2018), valamint megjelent egy turisztikai termékkínálatot és a szállodahajós turizmus keresletét, marketing tevékenységét vizsgáló angol nyelvű tanulmány is (Pókó N. 2018b). Nem reprezentatív kérdőíves vizsgálat készült a szállodahajós turisták mohácsi és pécsi programjait érintően, illetve országos belföldi reprezentatív felmérés a magyar vízi turisztikai szolgáltatásokról, benne vizsgálva a szállodahajós turizmust is. A tanulmány többek között megállapítja, hogy a szállodahajós dunai kirándulás alig kelti fel a magyar utazó közönség érdeklődését, sem a magyarországi, sem az azon túli szakaszokon, annak ellenére, hogy a külföldi szállodahajós turisták száma évről évre folyamatosan növekszik a vizsgált térségben (Pókó N. 2019). A COVID-19 pandémia a dunai szállodahajós turizmus forgalmát is jelentősen befolyásolta, csökkentette, csődközeli helyzetbe sodorva a Budapesten kívüli magyarországi Duna-szakaszok szállodahajós turizmussal kapcsolatos szolgáltatóit (Pókó N. 2021; Pókó, N. 2022).

### **3.2.2. A szállodahajós turizmus tengereken és óceánokon**

Thomas Cook megteremtette a modern turizmus alapjait, érintve a vízi közlekedést is. Korában, a 19. század végén a folyószabályozások és csatornaépítések követték egymást, természetes és mesterséges vízi utakat is használtak a hajózásra. A gőzgépek és gőzüzemű vasutak gyors fejlődési ütemét a gőzhajózás még nem vette fel. Több kísérlet után az első sikeres utat a Robert Fulton amerikai mérnök és feltaláló által épített „Clermont” gőzhajó tette meg 1807-ben, a Hudson folyón, Észak-Amerikában (Westcott, T. 1857). Még ebben az évben az amerikai John Stevens földbirtokos „Phoenix” nevű hajója kijutott a tengerre (Schwarz, G. R. 2012). Az első tengeren közlekedő gőzhajó, az orosz „Elizaveta” 1815-től tett rendszeresen utakat a Néván és a tengeren át Pétervártól Kronstadtig (Kraikovski, A. 2018). Az első óceánt átszelő gőzhajó 1819-ben a „Savannah” volt, majd követte 1838-ban a „Great Western”, de nem szállítottak sem árut, sem személyeket (Doe, H. 2017). A 19. századtól alakultak meg azok a gőzhajó társaságok, amelyek már tengeri személyszállítással is foglalkoztak, az egyik legismertebb az 1840 óta működő Cunard Line (Dowling, R. – C. Weeden 2017). Az 1929-1933-as gazdasági válság és a háborúk miatt élénk európai és ír, illetve angol kivándorlás indult meg Észak-Amerikába.



A tengeri hajózás az 1950-es évekig uralta a kontinensek közötti közlekedést, először a vasút, majd a légi közlekedés megjelenésével és fejlődésével a vízi személyszállítás igénye csökkent. Ezzel szemben a vízi luxusutazások iránt megnőtt a kereslet. Az 1970-es évek amerikai gazdasági fellendülése népszerűvé tette az 1-2 hetes luxusüdüléseket, luxushajózásokat, a nagyvállalatok jutalomútként vehettek rajtuk részt kiemelt dolgozók, a társasági élet kedvelt helyszínei lettek hamarosan (Hobson, J. P. 1993). Az 5-10 emeletes (CLIA 2019b) hatalmas utazó szállodák mozitermekkel, uszodákkal, kaszinóval, golfpályával, a szórakoztató ipar megannyi szolgáltatásával várták, várják ma is az utasokat. Az 1. ábra két kiválasztott útikönyv borítóját mutatja, felkeltve az érdeklődést a tipikus óceánjárás és tengeri utazások iránt. Igyekeznek meggyőzni az olvasót, hogy hajózzon a csodálatos helyszínek, a kényelmes és biztonságos utazások miatt, sok helyszínt látogathat meg, miközben csak egyszer kell be- és kicsomagolnia.

### 1. ábra: Óceánjárók és tengerjárók útikönyvei



*Forrás: Berlitz Travel, 2019, Mediterranean Cruise Ports Published by Rick Steves (2019)*

A szállodahajós turizmus jelentőségét az is bizonyítja, hogy a témában megjelent útikönyvek a 2000-es évektől egyre nagyobb számban kerülnek nyomtatásra, többszörös kiadásban. Az ágazat fejlődésével az útikönyvek is fejlődnek, már nem csak

útleírásokat tartalmaznak (1. és 2. mellékletek), hanem élménybeszámolókat, részletes hajóregisztert a hajók gyártásáról, műszaki adatairól, a hajóstársaságokról, javaslatokat arról, hogy milyen esetben melyiket érdemes választani, valamint utazási tanácsokat akadálymentes utazáshoz (3. és 4<sup>2</sup>. mellékletek). Az idők során a hajók felszereltsége és mérete folyamatosan változott. Az 1990-es évektől hajóépítési verseny alakult ki a hajóstársaságok között, hogy egyre több és nagyobb hajók épüljenek, egyre több luxus szolgáltatással, minél több utast tudjanak egyszerre szállítani. Az építkezési verseny, úgy tűnik, 2021-re elérte határait, a hajós társaságok felismerték, hogy már nincs előnyük nagyobb hajók építéséből, ezért maximalizálták a hajóméreteket, a fejlesztések a technológia és a luxus irányába tolódtak el. 1970-ben 25.000 tonnás volt a legnagyobb hajó, amely 800 utast szállított a személyzeten felül, a Harmony of the Seas 2016-ban már 227.625 tonnás hajó, 5.500 fő utast és 2.300 fős személyzetet szállított, a Symphony of the Seas 2018-ban 228.081 tonnás és 6.680 utast szállított. Több mint 10 közel 200.000 tonnás hajó várt arra, hogy újra induljon az óceánokon, a COVID-19 miatti hajózási felfüggesztés véget értével. Ilyen az eddigi legnagyobb épített üdülő- és szállodahajó, amely 2021 helyett 2022 márciusában avattak fel, ez a Wonder of the Seas. Első hivatalos útját Port Everglades-ben kezdte, azóta is a karibi térségben közlekedik, 236.857 tonnásra, 6.988 utas szállítására tervezték, amelyhez 2.369 fő személyzet csatlakozhat (Dowling, R. – C. Weeden 2017; CLIA 2019b; 2020b; 2020c).

A CLIA a nemzetközi hajóstársaságokat tömöríti, képviseli őket, gazdasági felméréseket végez, az utasokat tájékoztatja a különféle hajós szolgáltatásokról. A szállodahajók iránti bizalom sem a 2008-as gazdasági válság idején nem rendült meg, (sőt a korábbi évekhez képest 10%-os bevételnövekedést ért el ez az ágazat Hill, C. 2013), sem a Costa Concordia és egyéb más tragikus kimenetelű hajós szerencsétlenségek következtében. A rövid átmeneti megtorpanás után az utasok száma

---

<sup>2</sup> Az útikönyv (Berlitz Travel, 2019) szinopszisában a következő leírás található: „Ha problémamentes, előre fizetett nyaralásra vágyik, és sok helyet szeretne bejárni, miközben csak egyszer kell be- és kicsomagolnia, akkor érdemes kipróbálnia egy körutazást.” Ez a legnépszerűbb könyv, a sétahajózási ipar bibliája: minden információt megad, amelyre szüksége van a megfelelő körutazás kiválasztásához. Douglas Ward körutazás-szakértő minden évben aprólékosan frissíti a könyvet, két fő részre osztva. Az első segít eldönteni, hogy mit keres Ön egy körutazás során, és hogyan találja meg azt; olvasmányos szöveg és a színes fényképek segítségével a fedélzeti élet minden aspektusát leírja, beleértve a biztonságot, a tengerjáró élmény csúcseit és mélypontjait, valamint a pénzmegtakarítást. A második rész csaknem 300 óceánjáró tengerjáró hajó elfogulatlan értékelését és lenyűgöző részleteit tartalmazza, és egy nemzetközileg elismert minősítési rendszer segítségével osztályozza őket szolgáltatás, étkezés, szórakozás és létesítmények alapján.

ismét folyamatosan emelkedett, amelynek első számú motivációja a fogyasztók iparág iránti bizalma volt (CLIA Crime Report 2016-2019). 2012-ben 21 millió főnél is többen utaztak szállodahajókon, 2022-re 34 millió fő utast várt a szakma a 2019-es tendenciák alapján. Az újrakezdés után, az utasszám 2022 év végére a karibi térségben elérte a 2019-es utasszámot. Van olyan elemzés, amely szerint 2026-ra várható csak a 2019-es utasszám elérése minden térségben, ahol szállodahajók közlekednek (CLIA 2022a; 2022b; 2023). A tengereken, óceánokon közlekedő hajókat a működtető hajóstársaság honlapján keresztül, vagy különböző gyűjtő foglalási oldalakon keresztül is meg lehet találni, így például karib-tengeri utazásra, vagy bahamai utazásra keresve megkapjuk az arra közlekedő hajók nevét, leírását, utas-véleményeket, fényképeket.

Az egyik leghosszabb és legdrágább szállodahajós út 2023-ban a 65 napos világkörüli út a Viking Cruises társasággal, ára 44 995 USD/fő-től, Buenos Airesből 9 országot érintve Milwaukee-ig, a leghosszabb út 71 napos, szintén 9 országot érint Duluth-tól (Minnesota) Ushuaiá-ig (Argentína), 49.995 USD/fő-től foglalható. 2024-re foglalható az a 28 országot érintő világkörüli út, amely 138 napos, Ft. Lauderdale-ből, Floridából indul és Santa Barbara-ban, Kaliforniában ér véget, 59.995 USD/fő áron elérhető. Egy népszerű, átlagos program a 10 napos karib-tengeri utazás, 7 országot érintve, Bridgetown-tól New York-ig 3.995 USD/fő áron foglalható. A Viking Cruises 15 napos európai szállodahajós útja Amszterdamtól Budapestig 4 ország érintésével, 4.299 USD/fő-től lehetett foglalni.

2023 májusára a 22 napos, nagy európai körút viking fjordokkal, már év elején betelt, a standard szoba terasszal 8.998 USD/fő ártól és a lakosztályok is 26.898 USD/fő ártól<sup>3</sup> foglalhatók voltak. A legolcsóbb 3-4 napos utat már 1500 USD/fő-től lehetett foglalni.

A [cruise-critic.com](https://www.cruise-critic.com) összesen 17 kategóriát alakított ki, a folyami hajók kategóriáját is beleértve, amelyek alapján lehet szállodahajós utakra keresni a rendszerben. Ezek alapján tipizálhatjuk a szállodahajós utakat, de a kategóriák között van átjárás, illetve találkozhatunk kategóriák kombinációival, például szeniorok számára, homoszexuálisok számára, tavaszi szüneti ajánlattal amerikai diákok számára, európai bevásárlóutakkal kínai utasok számára. Az alábbi, *1. táblázat* négy fő kategóriát tartalmaz, amelyekre a szállodahajós társaságok honlapjain is lehet keresni. A szállodahajós utak hosszát

---

<sup>3</sup> A Viking hajóstársaság honlapja: <https://www.vikingcruises.com/> (2022.09.01.)

tekintve – a kontinenseken átívelő utazások esetén – a repülő oda-vissza út is beleszámít a napok számába. Az utazásokat akár egy évvel korábban le lehet foglalni, de vannak last minute és egyedi akciók is. Egyes szállodahajós társaságok (Emerald Cruises, Carnival Cruise Line), kínálatában a folyami szállodahajós útvonalak szerepelnek általában, de bérelhetőek 30-40 fős jachtok a társaságnál.

### 1. táblázat: A szállodahajós utak tipizálása

Földrajzi érintettség szerint	Szállodahajós utak típusa szerint	Utazók száma szerint	Utazás időtartama szerint
folyami szállodahajós utak, kontinensekre, országokra, folyók szerinti lebontásban	szórakoztató utak (bulihajó, családi nyaralás, amerikai tavaszi szüneti kirándulások)	egyedül utazók, „single”	hosszú hétvége 3 – 4 nap
óceánjáró hajós utak, kontinensekhez csoportosítva	első alkalommal hajózóknak	élettárssal, házastárssal, párban	egyhetes 5-6-7-8 nap
óceánokon átívelő utazás	„gourmet” ételek, gasztronómia	családtaggal utazók, akár 3 generáció együtt (4 – 6 fő)	kéthetes 10 – 12 - 14 nap
felfedező utak (például: fjordok, Galápagos, Antarktisz)	fitnesz és egészség	baráti társasággal (6 – 10 fő)	két-három hetes 14 – 21 nap
világkörüli utak ( <i>world voyages</i> )	akadálymentes utak	speciális személyzettel, kíséreléssel	21 napon túl
folyami hajós utak szárazföldi kirándulásokkal ( <i>river cruise and land tours</i> ), minden útnál hangsúlyozva, hogy hány országot érint	tematikus utak (a zene alapján (Mississippi – blues, jazz, Bécs – Budapest, Strauss keringők), földközi-tengeri szigetek, európai örökségek (Grand European Tour), városlátogatások, luxus utazás all inclusive szolgáltatásokkal)	szervezett csoporttal utazók (adott vállalat dolgozói, konkrét szervezet, vagy utazási iroda által szervezett csoport (10 – 40 fő)	
	romantikus és/vagy nászutas		

Forrás: <https://www.cruise critic.com/> (2022.09.01.) saját szerkesztés

A következő 2. ábra a „horizontális világszertelemet útját” (szó szerinti angol fordításban) térképét mutatja, a 3. ábra a Viking Cruises társaság „vertikális világszertelemet útját”, az 5. melléklet a Viking Cruises hajóflottájának szállodahajós útvonalait mutatja.

## 2. ábra: A Viking Cruises társaság kelet-nyugati „horizontális” útja



*Forrás <https://www.vikingcruises.com/oceans/cruise-destinations/world-grand/viking-world-journeys/index.html> (2022.09.01.)*

Nemzetközi szinten az óceánjáró és tengerjáró szállodahajók legnépszerűbb útvonalai közül a Mediterráneum, a karibi térség és a Távol-Kelet emelhetők ki. Az amerikai, de általában a szállodahajós utasok további kedvelt szállodahajós úti céljai az alaszka partvidék, Hawaii szigetek, Galápagos, Skandinávia és Észak-Európa, Új-Zéland, Ausztrália. A legnépszerűbb hajóstársaságok, amelyek hajókat üzemeltetnek az óceánokon és tengereken: AmaWaterways, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Costa Cruises, Crystal, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International, Viking Ocean Cruises. Vannak hajós társaságok, amelyek észak-európai vagy földközi-tengeri hajós utakat kínálnak népszerű európai városlátogatással

(Amszterdam, Dubrovnik), de ezek kifejezetten tengerjáró és nem folyami szállodahajók (Cunard, Norwegian Cruise Line).

### 3. ábra: A Viking Cruises társaság észak-déli „vertikális” útja



Forrás: <https://www.vikingcruises.com/expeditions/cruise-destinations/grand-journeys/longitudinal-world-cruise-i/index.html> (2022.09.01.)

Az óceánjáró hajókat működtető társaságok éves gazdasági beszámolóját, valamint a kötelező kikötői adatszolgáltatásokat, a kihajózók számát, az utazóközönség növekedésének tendenciáit vizsgálva, az óceánjárók működtetéséhez kapcsolódó beszállítók és szolgáltató szektor bevételeiről próbáltak következtetéseket levonni Charlier, J.– McCalla, R. (2006) és Vuksanovic et al. (2013). Több kiadást megélt nemzetközi turisztikai tankönyv ír a szállodahajós turizmus jelentőségéről, várható trendjeiről (Dowling, R. – C. Weeden 2017), globális gazdasági jelentőségéről, de elsősorban az amerikai szokásokat, kínálatot vizsgálja. Az óceánjáró hajókat és a szállodahajózásra épülő szolgáltatásrendszert mutatja be, az amerikai luxus- és szórakoztatóipari szolgáltatásokról, a kiszolgáló személyzetről ír, de említi az európai utakat is, megemlíti a CLIA-t mint a nemzetközi szállodahajókat tömörítő egyesületet, tevékenységét is. A szállodahajós turizmus trendjeiről, figyelemre méltó fejlődéséről is jelentek meg tanulmányok, a folyami szállodahajózás minimális említésével (Farell, B. H. – Twining-Ward, L. 2004; McKercher 1999; 2005; Folke C. 2006; Baker, D. 2016; Brida J.G. – Zapata, S. 2010; Little, J. 2012, Lowitt, E. 2013; Pollock, A. 2015; Orchiston et al. 2016; Lew et al. 2016; Emilova, I–Misheva, M. 2019).

### **3.2.3. Folyami szállodahajós turizmus**

Az elmúlt 20 évben a szállodahajós turizmus egy újabb piaci rést talált magának: mivel telítődni látszott az óceáni és a tengeri szállodahajózás piaca, Európára és a folyami szállodahajózás fejlesztésére terelődött a nemzetközi hajóstársaságok és utazásszervező hálózatok figyelme. A folyami szállodahajós piac folyamatosan fejlődik, új termékeket és szolgáltatásokat alakít ki a szektoron belül és folyamatosan növekvő tendenciát mutat az utasok létszámát és a bevételeket tekintve (Charlier, J. – McCalla, R. 2006; Baker, D. 2016; Bert, K. et al. 2005; Brida, J. G. – Zapata, S. 2010; Irinicu et al 2010; Pókó N. – Raffay Z. 2018). A legnépszerűbb európai szállodahajós útvonalak a Rajnán és a Dunán találhatóak, de további kedvelt útvonalakat kínálnak az Elba, Majna, Duoro, a Rhône és a Szajna folyók (földrajzi értelemben a Volga is európai folyónak tekintendő). A hajóút hosszát tekintve a Rajnán és a Dunán, akár a kettőt kombinálva, Amszterdamból indulva, általában Budapestig lehet részt venni a sztenderdnek, általánosnak mondható 2-3 hetes szállodahajós utazáson. A többi európai folyó rövidebb programokat kínál, a hajózás kevesebb időt vesz igénybe, mert sűrűn követik egymást a szárazföldi programok, például Porto-ban, vagy a Szajnán Párizsban, az utasok a legkevesebb időt

töltik a hajó fedélzetén a többi szállodahajós utazáshoz képest. További ismert folyami szállodahajós útvonalak Európán kívül a Mekong, a Mississippi, a Nílus, ezek a legnépszerűbb útvonalak számos programcsomaggal, hosszabb-rövidebb hajós utazásokkal kombinálva.

A hajóstársaságok honlapjain a következőkben összefoglalt általános leírások találhatóak a folyami szállodahajózásról, látnivalókról:

- Észak-Amerika leghosszabb folyója a 3.770 km-es Mississippi, amely szinte teljesen átszeli a kontinenst észak-déli irányban. Mellékfolyóival együtt is hajózható, legnépszerűbb szakasza a nyolc napos, lapátkerekes hajóval (*4. melléklet*) megtett New Orleans – Memphis útvonal. Az utazás magában foglal természeti látnivalókat, Mark Twain regényei nyomán tematikus útvonalakat, látogatást régi ültetvényeken a polgárháború előtti időszakból, jazz és blues zenei bemutatókat.
- Dél-Amerika leghosszabb folyója, a közel 7.000 km hosszú Amazonas a szállodahajós turizmus számára nem tartozik a leglátogatottabb területekhez. Manaus környékéről indulva az Amazonas és Rio Negro folyók helyi természeti környezetének egy részét pár napos hajóutakon lehet megismerni közelebbről.
- Afrikában a Chobe folyó 731 km hosszú, nemzeti parkokat érintve többnapos szállodahajós programkínálatból választhatnak az utasok, szafarik, a természeti táj és helyi állatvilág megismerésével, majd városlátogatással Fokvárosban, vagy Johannesburgban. A Nílus az Amazonashoz hasonlóan közel 7000 km hosszú folyó, az egyik legkedveltebb szállodahajós desztináció, az egyiptomi piramisok, Kairó és Alexandria, Luxor és Asszuán mindenképpen szerepel a programokban.
- Ázsiában a 4.000 km hosszú Mekong folyó szintén a szállodahajós utak top listáján szerepel, a hajós utak kihagyhatatlan látnivalói a rizsföldek, teaültetvények, Angkor, Sziemreap, Hanoi. Több országon halad át, amely szintén vonzerejét növeli; Vietnámon, Kambodzsán, Laoszon és Thaiföldön keresztül. A közel 6 000 km hosszú Jangce folyó is top listás szállodahajós úti cél, a szállodahajós program része a Kínai Nagy Fal, Peking, Sanghaj és Hszian városának megismerése, kirándulás a Három-szurdok-gáthoz, vagy selyemhímző műhelyekhez. Ismert, de nem a legkedveltebb ázsiai szállodahajós desztináció a közel 2.200 km hosszú Iravádi folyó, Mianmaron keresztül, ugyancsak kevésbé frekvenciált szállodahajós turisztikai útvonal a 2.500 km hosszú Gangesz, kapcsolódik hozzá városnézés Kalkuttában (mai nevén Kolkata) és Delhiben.



- Ausztráliában a 2.500 km hosszú Murray folyó kínál látnivalókat a szállodahajós turistáknak lapátkerekes hajók fedélzetéről, egyedi természeti tájakat, különleges állatvilágot.

A tengeri és a folyami szállodahajózás adottságai nagyon eltérőek. A földrajzi adottságok, a kikötők megközelítési lehetőségei, az éghajlati viszonyok (amelyek alakíthatják a magas és alacsony vízállást, esős és száraz évszakokat, amikor kifejezetten nem ajánlott, vagy éppen abban az évszakban ajánlott egy bizonyos utazás), a folyami zsiliprendszerek, hidak, a folyók mélysége és szélessége korlátozza a folyami szállodahajók méreteit, kapacitását, kontinensenként is eltérően. A kapacitáskihasználtságon, a szobák infrastruktúráján (például családi szoba, akadálymentes szobák), a környezetkímélő megoldásokon (a hajók folyékony gázzal való üzemeltetése, szelektív szemétygyűjtés, fedélzeti fertőtlenítés és egyéb tisztasági kérdések, háziállat szállítása) még van lehetőség változtatni.

A tengeri és folyami hajózás célját és utazóközönségét tekintve is vannak jelentős eltérések. Az üdülő, szórakoztató egységekkel ellátott több ezer fős tengeri, óceánjáró szállodahajók, úszó városok a sportlétesítményektől a koncertteremig változatos időtöltést kínálnak a hajó fedélzetén, minden korosztály számára (6. és 7. mellékletek). A folyami hajókon inkább a slow turizmus (Raffay Z. et al. 2016), a pihenés áll a középpontban. Szintén minden korosztály számára elérhető a folyami hajózás, kiemelkedően jó ár-érték arányú, nagyon változatosak a kulturális programok, az utasok kulturális programok iránti magas igénye jellemzi.

A következő, 2. táblázat a 8 legismertebb folyami hajóstársaság tipikus útvonalait hasonlítja össze. Az egyes hajós társaságokról saját oldalaikon találhatóak összefoglaló részletes listák, a hajóflottáról, gyártási évről, kapacitásról, merülési adatokról, egyéb sajátosságokról. A legkisebb szállodahajókat 20-40 fős utaslétszámra tervezték, bizonyos desztinációk földrajzi adottságai miatt. Az Avalon Angkor (32 fő), az Avalon Saigon (36 fő), Viking Ra (52 fő). Viking Prestige (188 fő), A-Rosa Riva (242 fő). A hajók átlagosan 80-135 méter hosszúak: AmaDuoro (79,3 m), Victor Hugo (82 m), Vivaldi (110 m), Beethoven (110 m), AmaPrima (135 m), AmaKristina (135 m). Egy-egy hajó teljes súlya átlagosan 5.000 tonna, átlagos sebességük 24 km/h.

**2. táblázat: A 8 legismertebb folyami hajókat működtető hajós társaság és tipikus folyami útjaik**

Társaság neve, logója	A társaság honlapja	Legolcsóbb útja 2023-ra (/fő)	Legdrágább útja 2023-ra (/fő)
 VIKING CRUISES <i>Exploring the World in Comfort®</i>	<a href="http://www.vikingcruises.com">www.vikingcruises.com</a>	8 nap, Párizs és Normandia, 1.999 USD/fő-től	22 nap, New Orleans – St. Paul 15.999 USD/fő-től
 AMAWATERWAYS	<a href="http://www.amawaterways.com">www.amawaterways.com</a> <a href="http://www.amawaterways.eu">www.amawaterways.eu</a>	7 nap, Porto – Vega de Terrón 1.566 EUR/fő-től	13 nap, Botswana – Zimbabwe 14.895 USD/fő-től
 AVALON WATERWAYS® <i>Legendary river cruises. Inspired design.™</i>	<a href="http://www.avalonwaterways.com">www.avalonwaterways.com</a>	8 nap, Amszterdam – Basel 2.649 USD/fő-től	21 nap, Cochin - Katmandu 12.597 USD/fő-től
 UNIWORLD BOUTIQUE RIVER CRUISES	<a href="http://www.uniworld.com">www.uniworld.com</a>	7 nap, Bordeaux – Bordeaux 2.199 USD/fő-től	13 nap, Vietnám – Kambodzsa 9.499 USD/fő-től
 AROSA <i>Cruising differently</i>	<a href="http://www.a-rosa.de">www.a-rosa.de</a>	5 nap, Lyon – (Avignon) - Lyon 754 EUR/fő-től	7 nap, Porto – (Vefga Terron Barca d’Alva, Pocinho) -Porto 5.099 EUR/fő-től
 TAUCK	<a href="http://www.tauck.com">www.tauck.com</a> <a href="http://www.tauck.co.uk">www.tauck.co.uk</a>	8 nap, Brüsszel – Amszterdam 2.190 GBP/fő-től	25 nap, Amszterdam – Budapest – Köln 10.140 GBP/fő-től
 EMERALD CRUISES	<a href="http://www.emeraldcruiises.co.uk">www.emeraldcruiises.co.uk</a>	8 nap, Porto – Porto 1.345 GBP/fő-től	23 nap, Vietnám – Kambodzsa 4.191 GBP/fő-től
 CroisiEurope Cruises	<a href="http://www.croisieurope-rivercruises.com">www.croisieurope-rivercruises.com</a> <a href="http://www.croisieurope.co.uk">www.croisieurope.co.uk</a>	5 nap, Strasbourg – Ribeauvillé – Strasbourg 610 EUR/fő-től	14 nap, Mekong Delta - Hanoi 12.492 EUR/fő-től - további árajánlat, ügyfélszolgálaton keresztül, emailen

*Forrás: Az egyes hajóstársaságok megjelölt honlapjai (2022.12.01), saját szerkesztés.*

Az egyik legnagyobb szállodahajókat üzemeltető társaság, a *Viking Ocean Cruises* úgy hirdeti magát, mint a *gondolkodó* (utalva a kulturális igényekre és nem a bulizást előtérbe helyező turista szemléletmódra) utasok hajóstársasága: The Thinking Person’s

Cruise Line, de minden esetre a „többet gondolkodni, mint inni” (less drinking, more thinking<sup>4</sup>) elvet valló utasoké. Ez azért jó példa, mert a szállodahajós szakma is így említi a tengeri és folyami hajós utasokat, az óceánjáró és tengerjáró hajók utasai inkább szórakoznak, iszogatnak (*drinking*) a hajóút során, míg a folyami hajók utasainak van idejük és igényük gondolkodni (*thinking*), pihenni, megismerni történelmi, kulturális helyszíneket, beszélgetni helyi lakosokkal, nekik inkább ez jelenti a kikapcsolódást, szórakozást.

Egyre több utas tervezi, hogy hosszabb időt tölt el a kikötőkben, mielőtt megkezdí hajós utazását óceánokon, tengereken és/vagy a folyókon. 2019-ben a szállodahajós utasok 65%-a töltött néhány extra napot a szállodahajós út előtti és azt követő napokban a hajóút indulási vagy érkezési városában, vagy ahová repülővel érkeztek, vagy ahonnan repülővel indultak haza. Ezek az utasok általában harmadik országokból érkeznek, hosszú repülőút után, esetleg az időeltolódást is kipihelve igénylik az extra napokat. Az európai folyami hajókat tekintve, ezek a szállodahajós turisták néhány éjszakát hotelekben töltenek, számukra vonzó, népszerű városok: Amszterdam, Prága, Bécs, Budapest, Bukarest, míg az óceánoknál és tengereknél is elsősorban a fővárosok, de egyéb nagyvárosok is ilyenek: Rio de Janeiro, Peking, Alexandria, Fokváros, vagy Kairó (CLIA, 2019; Dumbrovská, V.– Fialová D. 2014; Irimiás A. et al. 2019). A folyami szállodahajós turizmus ágazat intenzitását erősen befolyásolja, hogy a harmadik országokból érkező turisták milyen gyorsan és milyen feltételekkel ülhetnek repülőgépre (tekintettel a COVID-19 pandémia miatti szabályozásokra, háborús helyzetre, katasztrófa helyzetekre), hogy utána egy másik kontinensen hajóra szállhassanak (Pókó N. 2021).

A következő, 4. ábra az Avalon hajós társaság európai folyami szállodahajós térképe. (A Douro folyó népszerű szállodahajós úti cél Portugáliában, az Avalon térképen nem szerepel.)

---

<sup>4</sup> Luxurytravel szállodahajós újság cikke: <https://www.luxurytravelmag.com.au/article/viking-cruises-thinking-persons-cruise/> (2021.12.21.)

#### 4. ábra: Az Avalon hajós társaság európai folyami szállodahajós térképe



Forrás: <https://www.avalonwaterways.com/europe-rivers-map/> 2022.09.01.

#### 3.2.4. Folyami szállodahajós turizmus a Dunán

A dunai és rajnai szállodahajózás előnye a többi európai folyón történő hajózáshoz képest az, hogy bár sűrűn váltogatják egymást a folyópartokon a természeti és történelmi látványosságok, a folyókon való utazás legalább egy hetet vesz igénybe. A Dunán vannak rövidebb, 4-5 napos szállodahajós utak, például Passautól Bécsig<sup>5</sup> vagy Budapestig, de sokkal szélesebb a programkínálat, több a látnivaló, mint a Duoro vagy a Rhône folyókon, ezért is több a visszatérő utas a Dunára. A Dunára meghirdetett leghosszabb szállodahajós utazás 24 napos, Amszterdamtól a Fekete-tengerig tart, zsilipeken, a Duna-Rajna-Majna-csatornán keresztül az utasok átszelik észak-dél irányban egész Európát. Az útikönyvek, Dunáról szóló leírások általában a Duna folyásirányának megfelelő sorrendben íródtak, az eredetétől a folyótorkolatig, de vannak egyéni utazók, akik az ellenkező irányból indulnak. (A Dunáról szóló

---

<sup>5</sup> Rivercruising és Croisieurope szállodahajós hírportálok: <https://www.rivercruising.co.uk/river-cruise-deals/amadeus-danube-delta-river-cruise-2022.phtml> <https://www.croisieurope.travel/en/cruise/cruise-europe-amsterdam-budapest-classic> (2021.12.21.)

legnépszerűbb, magyarul megjelent könyvekről az 1. és 2., valamint a 3. és 4. mellékletek adnak részletesebb leírást.)

A Duna teljes hosszára leggyakrabban alkalmazott felosztás:

1. *felső szakasz* – a forrástól a Dévényi-kapuig (Szlovákia);
2. *középső szakasz* – a Dévényi-kaputól a Vaskapuig (Szerbia);
3. *alsó szakasz* – a Vaskaputól a fekete-tengeri torkolatig (Románia).

A következő (5. ábra) a Duna útját mutatja az eredetétől a torkolatáig, egy klasszikus domborzati térképen.

### 5. ábra: A Duna útja az eredetétől a torkolatig



Forrás: <https://www.hajosparadicsom.hu/a-duna-europa-kek-szalagja-1-resz/> (2021.12.21.)

A 8. melléklet a Duna menti országokat és a hozzájuk tartozó Duna szakaszt ábrázolja folyamkilóméterben, a 9. melléklet részletgazdagabb térképen mutatja a Duna útvonalát. Az Amszterdamból a Duna-deltába tartó szállodahajós út útvonalát mutatja a 6. ábra, egy 22 éjszakás utazás megállóit. Az utasok, akik Amszterdamból indulnak a Dunára, itt kezdik vízi utazásukat, bár a Duna forrásától indulva Regensburgnál, Németországban hajózható először. Prága nem a Duna partján fekszik, de az amerikai charter járatok repülőtere miatt ide érkeznek általában a turisták, várost néznek, majd hajóra szállnak

Bécs és Budapest felé. Azok a szállodahajós turisták, akik a Duna-deltában több napot időznek, általában Passauiig, vagy Bécsig utaznak fel a Dunán.

### 6. ábra: Az Avalon hajós társaság Duna-térképe



Forrás: <https://www.cruiseexperts.com/river-cruises/22-day-avalon-river-cruise-from-amsterdam-to-bucharest-2017/> (2021.12.21.)

Az 1960-as években főleg szovjet tulajdonú szállodahajók vitték az első dunai szállodahajós utasokat az Al-Dunára, ahonnan a kirándulások és luxuskörülmények élményein kívül bőrkabátot és arany ékszereket vásárolhattak szuvenírként. Budapest a folyami szállodahajózás kihagyhatatlan állomása. Minden hajós társaság dunai útját hirdető oldalán szerepel a Duna látképe Budapestről. A dunai szállodahajós útvonalak kezdő, vagy célpontja, Amszterdamtól Budapestig, Passautól Budapestig, Bécs és Budapest között, vagy a Duna-Deltától Budapestig minden útvonal része.

A következő, 3. táblázat a Duna mentén (a táblázat a teljesség igénye nélkül készült, nem lehet egy táblázatban az összes értéket felsorolni) összegzi a turisztikai termékeket

(hozzá rendelve az adott termékekhez jellemző célcsoportokat), amelyek különböző kombinációi alkotják a szállodahajók programjait.

### 3. táblázat: Szállodahajós turisztikai termékek a Duna mentén

Turisztikai termék típusa	Turisztikai termék	Célcsoportok
fővárosok	Bécs (Wien), Budapest, Belgrád (Beograd), Pozsony (Bratislava), nem Duna menti főváros Amszterdam, Bukarest, Prága	városlátogató turista
kiemelt városok	Regensburg, Köln, Würzburg, Nürnberg, Bamberg, Passau, Linz, Esztergom, Kalocsa, Mohács, Pécs, Eszék (Osijek), Újvidék (Novi Sad), Svistov, Rusze (Ruse), Tulcsa (Tulcea), Szulina (Sulina), Konstanca (Constanța)	városlátogató turista, kulturális turista
kulturális, művészeti örökség	Majna folyó partján lévő Main falucska, Rüdesheim-nál, Lorelei szobra, Regensburgban Johannes Kepler szülőháza, Weltenburgi és Melki bencés apátság, Esztergomi Bazilika, Visegrádi vár, folk műsor, csikósok és lovasbemutatók, Kalocsai hímzés, paprika, Veliko Tarnovo néprajzi múzeum	kulturális turista
zenei örökség	Strauss keringők koncertek, a Bécsi Fiúkórus (Wiener Sängerknaben), magyar néptánc és népzene, Liszt Ferenc nyomában Pécsen és Szekszárdon, Belgrádi folklór műsor	kulturális turista
gasztronómia, bor, sör, pálinka	Bambergben és Weltenburgban sör, Wachauban barackpálinka, Szekszárd, Villány, Pécs, Újvidék borkóstoló	gasztroturista
történelmi örökség	Dürnstein vára, Pozsonyi vár, Visegrádi vár, pécsi ókeresztény emlékek, Újvidéken a Albert Einstein háza. Erőd maradványok: Bács (Bac), Pétervárad (Petrovaradin), Szendrő (Smederevo), Rám (Ram), Galambóc (Golubac) és Kladovo. Vinča és Lepenski Vir régészeti lelőhelyek, Viminacium városa, Traianus császár útja, hídja és római kori feliratos kőtáblája. Galambóc (Golubac) vára (10. melléklet), Baba Vida erőd (Vidin), Pátriárka templomával a Tsarevets-hegy	kulturális turista
ipari örökség	Regensburgban az Érsekcsanak múzeumhajó, Kladovo-nál a zsilip és vízierőmű	kulturális turista
természeti örökség	a Rajna szoros, Duna forrás Donaueschingen, Donauversickerung, Dürnstein, Wachau, Krems, Dunakanyar, Kölked és Duna-Dráva Nemzeti Park, Kopácsi-rét (Kopački rit) természeti tájképe, Fruška Gora és Đerdap Nemzeti Parkok, Vaskapu (Gvozdena Kapija) a Kazán-szoroson át, a szűkebb értelemben vett Vaskapu-szorosig (Đerdap). Belogradchik hegyei, Duna-Delta (11. melléklet), Duna-delta egyik főágában található Szent-György (Sfantu-Gheorghe) kikötője, ahol a Duna találkozik a Fekete-tengerrel.	kulturális turista, természetkedvelő turista

Forrás: Az egyes hajóstársaságok megjelölt honlapjai, (2022.09.01.) Saját szerkesztés

A legnépszerűbb hajóstársaságok, amelyek napjainkban hajókat üzemeltetnek a Dunán: AmaWaterways, A Rosa, Avalon, CroisiEurope, Emerald, Tauck River Cruising, Uniworld Boutique River Cruise, Viking River Cruises<sup>6</sup>. A folyami szállodahajók boutique és kis, vagy közepes méretű hajók 1 000 – 25 000 tonna súllyal, 50–350 fő utaskapacitással.

### **3.2.5. Folyami szállodahajós turizmus a Duna magyarországi szakaszán**

Budapest földrajzi elhelyezkedése több szempontból is különleges. A nyugat-európai és kelet-európai Duna-menti országok tengelyében található. Bár a Duna nyugatról keletre tart, földrajzilag összeköti Észak- és Dél-Európát, Kelet- és Nyugat-Európát, határ urbánus és rurális térségek között, tőle északabbra nyugati típusú, gazdaságilag fejlettebb országok, tőle délre gazdaságilag elmaradottabb országok találhatóak. A mai Duna középső szakasza 500 km hosszan húzódik Magyarország területén. A Duna forrása és torkolata közötti középpont, 1444 km, Magyarországon, Mohácsnál található. Minden szállodahajós utazás áthalad Budapesten, de arról csak becslések vannak, hogy mennyi időt tartózkodnak a kikötőben, mennyi turistával érkeznek, és milyen helyi szolgáltatásokat vesznek igénybe. A hidak, a vasút, a szárazföldi utak fejlesztésével kezdett visszaszorulni a vízi személyforgalom. Ekkor jelentek meg a vízibuszok, később a szárnyashajók, amelyek Budapestről már 5 óra alatt Bécsbe értek, a Sirály I. és Sirály II. Mára a belföldi hajós kirándulások legnagyobb része Budapest és Esztergom között valósul meg (Jászberényi M. 2019).

Egy 2018-as omnibuszos mintavételű, reprezentatív mintavétel alapján készült felmérés lehetőséget adott arra, hogy megismerjem a hazai lakosság vízparti üdülési szokásait. Feltételeztem, hogy amennyiben a külföldiek számára igen népszerű a szállodahajózás, akkor biztosan a magyar lakosok is szívesen hajóznak. Az eredmények között szerepelt, hogy inkább a lakóhelyükhöz legközelebbi vízpartokat részesítették előnyben, a Dunakanyar, a Balaton és a Tisza-tó voltak a legnépszerűbb vízparti üdülőhelyek. Azt az eredményt is hozta a felmérés, hogy ha lenne ilyen szolgáltatás, amellyel a Duna magyarországi szakaszán lehetne hajózni, a válaszadók egyharmada kipróbálná azt

---

<sup>6</sup> A 8 szállodahajós társaság honlapja: <https://www.amawaterways.com/>; <https://www.a-rosa.de/>; <https://www.avalonwaterways.com/>; <https://www.croisieurope.com/>; <https://www.emeraldcrucises.co.uk/>; <https://www.tauck.co.uk/tours-and-cruises/european-river-cruises/>; <https://www.uniworld.com/> <https://www.vikingcruises.com/> (2021.12.21.)



(Pókó N. 2019). Az a feltételezésem, hogy a magyarok kötődése a Dunához igen erős, abban nyert alátámasztást, hogy egy helyi pécsi vállalkozó nagybuszos kirándulást szervezett 2017-ben a Fekete-erdőtől Budapestig (12. melléklet), 2018-ban pedig Mohácstól a Fekete-tengerig, és többszörös túljelentkezés, várólisták lett az eredménye, a COVID-19 es pandémiáig. A sikere abban rejlett, hogy a kínálatban a legfőbb elem a hajózás volt, ezen keresztül megismerni és bejárni a Dunát az eredettől a deltáig, a buszozás a kevésbé látványos útszakaszokon segítette a gyorsabb haladást. (A baranyai lakosok főleg sváb származásuk miatt jelentkeztek, hogy megnézzék, honnan, merre jöttek őseik; de volt nászutas pár, volt, aki – érettségi – ajándéknak kapta az utat, mások a *dunaiság* érzése miatt jelentkeztek.)

Összességében elmondható, hogy a hazai lakosság számára látványosak a dunai szállodahajók, előszeretettel fotózzák őket, de nem szerepel a terveik között hosszabb dunai hajózás, amelyet a szállodahajós turizmushoz lehetne hasonlítani. A budapesti városnézések, busszal és gyalogosan is, nagyon sok látnivalót sűrítenek össze, így a legtöbb turista egyénileg, vagy más út során is visszajön a fővárosba, hogy legyen ideje a „kötelező” látnivalókra és azon kívül is felfedezze a város látnivalóit, gyógyfürdőit, kávézóit, sétálhasson, több ideje jusson a felfedezésre. A magyarországi látnivalókkal a legtöbb szállodahajós turista kétharmad részben Budapesten találkozik, az országból mást nem is lát a szoros program miatt, egyharmad részük látogat el Esztergomba, Visegrádra, Kalocsára, vagy Mohácsra, Villányba és Pécsre.

A szállodahajók programjaiban a következők szerepelnek a Duna magyarországi látnivalóiról<sup>7</sup>. Esztergom az Árpád-házi királyok uralkodása alatt Magyarország fővárosa volt, ma érseki székhely neoklasszikus bazilikájával és egykori királyi palotájával. Budapest, a magyar főváros a „Duna gyöngyszeme” (*pearl of Danube*), Európa egyik legszebb városa. Budapesten nem csak a Duna két partja az UNESCO világörökség része, hanem az Andrássy út, a Budai Várnegyed, a Hősök tere, a Millenniumi Földalatti Vasút is. Budapesten a 80 geotermikus hőforrással, a világ harmadik legnagyobb parlamenti épületével és második legnagyobb zsinagógájával

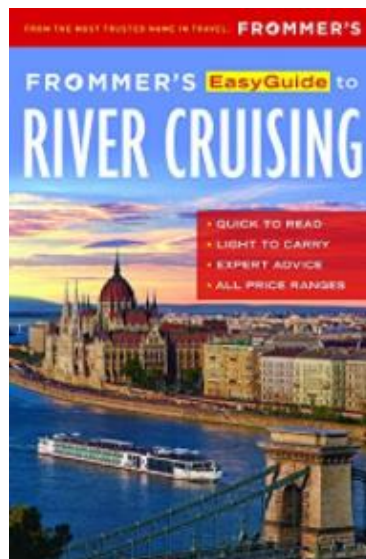
---

<sup>7</sup>A szállodahajós társaságok honlapjai: <https://www.ars-rosa.de/flusskreuzfahrten/donau/flusskreuzfahrten/donau-delta-2022-select-premium2022.html>; <https://www.rivercruising.co.uk/river-cruise-deals/amadeus-danube-delta-river-cruise-2022.phtml>; <https://www.croisieurope.travel/en/cruise/cruise-europe-amsterdam-budapest-classic>; (2021.12.21.)

bőven akad látnivaló. Megfáradva a nézelődésben, egy sütemény és kávé a Gerbeaud cukrászdában, vagy kézműves termékek, hímzések, herendi porcelán vásárlása segítheti a kikapcsolódást. Az esti hajós városnézéshez magyar zenészek érkeznek a fedélzetre, akik népzenevel kísérik a sétahajózást.

Mohács kikötőváros, a nemzetek olvasztótégelye. A város mellett zajló két csatáról hallanak a szállodahajós utasok, arról, hogy nagy hatással voltak Európa történelmére. (Az 1526-os csata, az Oszmán Birodalom magyarországi uralmának kezdete, majd vége 1687-ben az osztrák és szövetséges csapatok győzelmével.) Mohácsról fakultatív program indul a Pusztára (itt Kalocsa nem mindig szerepel nevesítve), „ahol az ég a látóhatárba ér” (*where the sky stretches into the horizon*). Mohácsról fakultatív kirándulás választható Villányba, ahol Magyarország legjobb vörösborai készülnek. Borkóstolás közben megtudhatja a látogató, hogy mely fajtákat termesztik és miért ideálisak az éghajlati és talajviszonyok a bortermeléshez. A következő, 7. ábra egy kedvelt szállodahajós útikönyv borítója, amely szintén azt bizonyítja, hogy a szállodahajós folyami hajózást, vagy a Dunán történő szállodahajózást, gyakran budapesti fényképekkel illusztrálják, népszerűsítik.

### 7. ábra: Folyami hajózás útikönyv borítóján a Duna, Budapestnél



*Forrás: Frommer's EasyGuide to River Cruising (Easy Guides)*

*Publisher: FrommerMedia, United States, 2016.*

## 4. Módszerek

A doktori dolgozatomban bemutatom a folyami szállodahajós turizmust, mint önálló turisztikai terméket, annak mai jelentőségét a Duna középső szakaszán, elsősorban Magyarországon. A turizmus transzdiszciplináris jellegéből adódóan alapfogalmak, elméletek, modellek segítségével kerül bemutatásra komplex módon a folyami szállodahajós turizmus.

### 4.1. *Primer források*

#### 4.1.1. **Kérdőíves felmérések és interjúk**

Az első kérdőíves felmérésre 2017-ben került sor Pécsen és Kalocsán (N=200). Az akkori cruise menedzserek engedélyével, 100 brit, 50 francia és 50 német vendég tölthette ki az egyeztetett tartalmú kérdőíveket (*13. melléklet*). 2017 óta csupán két magyar nyelvű kérdőíves felmérés készült, konkrétan a Viking hajóstársaság utasainak megkérdezésével (Jászberényi M. – Ásványi K. 2015; Magyar Turisztikai Ügynökség 2015). A kérdőív célja az volt, hogy közvetlenül az utasoktól kapott információk alapján derüljön ki, mennyire elégedettek a magyarországi programokkal, azok színvonalával, milyen az „átlagos” szállodahajós turista (mire költ szívesen, milyen a kulturális érdeklődése, a többi szállodahajós programhoz képest hogyan értékeli a magyarországi tapasztalatait, vannak-e eltérések). A mintavétel nem reprezentatív, de az általános feltételezések alátámasztást nyertek a következőkben: a legtöbb turista nyugdíjas, 60 év feletti, 90%-uk még nem járt Magyarországon korábban, ha igen, akkor a 80-as, 90-es években. A legtöbben házastársukkal utaznak. Igénylik az idegenvezetést, nincs ellenükre a buszozás, de több szabadidőt szeretnének a városnézések után, az adott helyszínen. Ha egy meglátogatott helyszín az UNESCO világörökségi listán szerepel, azt értékelték, de nem azért voltak kíváncsiak rá, mert egy helyszín világörökség. Szívesen vennének több tájékoztatást a hajón, már a konkrét program előtt. Hasznosnak tartják az idegenvezetők tájékoztatását.

A 2018-ban készült országos 1000 fő mintavételes reprezentatív kérdőív<sup>8</sup> célja a magyar turisták vízparti turisztikai igényeinek felmérése volt. A dolgozathoz a kérdőív (*14. melléklet*) abban kapcsolódik, hogy a válaszok alapján a magyar turisták is szívesen töltik szabadidejüket vízparton, hajóznának Budapest és Mohács között, ha lenne ilyen lehetőség. Kiemelték, hogy a magyar vízpartok és kikötők megközelítése számukra nehéz, kevés helyi szolgáltatást tudnak igénybe venni (a parkolás sok helyen nem megoldott). Ezt az utóbbi megjegyzést a szállodahajós turisták esetén a 2021-ben készített kérdőív válaszadói is kiemelték. A parkolók hiányát a 2022-ben készített interjúk összefoglalója is tartalmazza.

A 2021-ben készült magyarországi idegenvezetők által kitöltött online kérdőíves felmérés (N=133) a COVID-19 miatti anomáliákat, a szállodahajós turizmus magyarországi nehézségeit kívánta feltárni (*15. melléklet*). Vizsgálta, hogyan érintette a turisták elmaradása az idegenvezetőket, melyek voltak az idegenvezetők tapasztalatai a pandémia előtti szállodahajós turizmusról, keresletéről és kínálatáról, várakozásokról. Az idegenvezetők véleményét az országon belül területi érintettségük miatt is vizsgáltam, külön a fővárosi és az inkább vidéken dolgozó idegenvezetők véleményét. A kérdőív kérdéseinek összeállításában és értékelésében személyes idegenvezetői, empirikus tapasztalataim segítettek, mivel 2004-óta én is aktív idegenvezetőként dolgozom Magyarországon. Nagyon vártam a kérdőív eredményeit, hogy lássam, a saját tapasztalataimhoz hasonlítva a kollégák milyen jelenségekre hívják fel a figyelmet, véleményük miben tér el, ha eltér. A válaszokat SPSS módszerrel vizsgáltam.

2022-ben 12 db mélyinterjú alkalmával, a vállalkozók és szolgáltatók oldaláról volt szükség az idegenvezetői feltételezések megerősítésére, vagy cáfolására. Az interjúk olyan tapasztalt vállalkozókkal készültek, akik több évtizede aktívan jelen vannak a szakmában, nagy a rálátásuk a szállodahajós turizmusban végbement folyamatokra. Megosztották a versenyhelyzetről (a szolgáltatók között országos és helyi szinten) tapasztalataikat, a hajós társaságokkal megvalósuló együttműködésük nehézségeit. Az interjúalanyok a Duna magyarországi három szakaszáról, területi illetékesség alapján

---

<sup>8</sup> A kérdőíves felmérés az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 „Tehetségből fiatal kutató – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban” című pályázat keretében valósult meg 2018 tavaszán. Az adatfelvétel 1000 fős mintavétellel omnibusz kutatás keretében zajlott, online, országos reprezentativitást figyelembe véve, a 18 – 65 éves lakosságra (nem, életkor és lakóhely településtípusa szerinti reprezentatív mintán).

kerültek kiválasztásra, így teljes képet vázoltak fel a helyi szállodahajós turizmus keresletének és kínálatának alakulásáról. Az interjú kérdései teljeskörűen lefedték a szállodahajós turizmussal kapcsolatos feltevéseket, tapasztalatokat (az interjúk összefoglalója a *16. melléklet*).

#### **4.1.2. Terepbejárások**

2016 és 2018 között egy pécsi utazásszervező iroda programján keresztül három alkalommal vettem részt terepbejáráson a Duna eredetétől a Fekete-tengerig, két alkalommal a Duna felső szakaszán, egy alkalommal a Duna alsó szakaszán. Bejártam azokat az útvonalakat, amelyek a szállodahajós turisták programjaiban szerepelnek (turisztikai helyszínek, kikötők, zsiliprendszerek, Duna menti szálláshelyek). Idegenvezetői tevékenységem során megismertem a magyarországi Duna-szakasz kínálatát, annak folyamatos alakulását figyelemmel kísértem.

#### **4.1.3. Domináns hajós társaságok kiválasztása**

Több hajós társaság működtet szállodahajókat a Dunán, de bemutatásuk empirikus tapasztalatok, vagy célzott vizsgálat alapján még nem történt meg. Ezért a dolgozatban a 2021-es idegenvezetői beszámolók és a 2022-es interjúk alapján, szakirodalom és online médiában talált információk alapján 8 domináns piaci szereplőt vizsgálok. Kísérletet tettem a komplex elemzésre piaci szerepüktől kiindulva, a működésükön át egészen a kínálatukig. Ennek a 8 társaságnak (AmaWaterways, ARosa, Avalon, CroisiEurope, Emerald, Tauck, Uniworld, Viking) a hajóit lehet a leggyakrabban látni napjainkban a Dunán. A szállodahajók üzemeltetői mára nagyvállalatok, utazásszervező cégek, akiknek saját buszflottájuk is van (AmaWaterways, Viking). A hajózási vállalatokat alvállalkozókkal üzemeltetik, a Duna felső szakaszán vannak német, vagy osztrák családi tulajdonban lévő hajók is (Somlóvári L. 2012).

#### **4.1.4. Modellalkotás**

Több modell megalkotása volt szükséges a szállodahajós turizmus komplex értelmezéséhez:

- A szállodahajós turizmus környezetének modellje Lengyel, M. (2004) alapján;
- A szállodahajós turizmus belső és külső rendszerének modellje Lengyel, M. (2004) alapján;

- A kínálat tárgyi feltételének egymásra épülése, modellezése a folyami szállodahajózásban Michalkó, G. (2012) alapján.

#### **4.1.5. Szállodahajós turista tipológia létrehozása**

A szállodahajós turisták típusa függ attól, hogy óceánon, tengeren, vagy folyókon utaznak, milyen hosszú időtartamra, milyen célból, kivel utaznak. Befolyásoló tényező az utazás részvételi díjának mértéke, a kapcsolódó szolgáltatások tényezői és költségeik.

A dolgozatban meghatározásra kerültek:

- a szállodahajós utak típusai (földrajzi érintettség szerint, utak jellege szerint, utasok száma szerint, utazás időtartama szerint, hajóstársaságok szerint);
- a 8 legismertebb folyami hajókat működtető társaságok újtjai, tipikus útjaik és azok ára szerint;
- a Duna menti szállodahajós turisztikai termékek típus és célcsoportok szerint;
- a szállodahajós utasok fogyasztói típusai,
- a szállodahajós utasok marketingszemléletű típusai.

## **4.2. Szekunder források**

### **4.2.1. Szekunder adatbázisok**

A kvalitatív és kvantitatív kutatások adatait a szakirodalmakból lehetett kiszűrni, statisztikai adatok a folyami szállodahajós turizmust érintően szűkösen állnak rendelkezésre. A feltárt adatok egységesítése nehézségekbe ütközött a mintavételezés eltérései miatt (duplikációk, átfedések, hiányos adatok, adott évből hiányzó adatok).

A statisztikai összehasonlítást nehezítő hiányos adatok:

- nincsen olyan hivatalos szerv, amely nemzetközi, vagy hazai szinten gyűjtené ezeket az adatokat (KSH, EUROSTAT, WHO);
- nem egyértelmű a kikötőkre és/vagy mólókra érkező utasok száma (Horvátország, Szerbia);
- a szállodahajós és folyami szállodahajós turisták száma nincsen szétbontva (Amszterdam);

- a hajós utasok száma és szállodahajós utasok száma nemzetközi projekt dokumentációkban nincsenek elkülönítve, hiányosak, csak említés szintjén jelennek meg (EU, adott ország minisztériumi dokumentumai);
- helyi hajós személyforgalom és szállodahajós turista forgalom adatainak „összeolvasztása” (Linz, Passau, Eszék, Vukovár, Belgrád).

A dolgozat a Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályától kapott szállodahajós turisták regisztrációja alapján, hiteles, megbízható és egyedi adatokat tartalmaz:

- magyar-horvát-szerb hármás határ hatóságai által, kötelező adatszolgáltatás (NAV, ÁNTSZ, EU);
- európai schengeni övezet ki- és belépési pontja Mohácsnál, egyetlen pont, ahol statisztikailag „tetten érhetőek” szállodahajós személyforgalmi adatok;
- a dunai szállodahajózás nemzetközi turistáinak száma küldő országok szerint;
- a dunai szállodahajós turisták száma, akik áthaladtak Mohácsnál, 1990-től 2020-ig.

Összehasonlításokat végeztem a fent említett mohácsi, amszterdami (CLIA, 2019; 2022a; 2022b), Linzben és Passauban (ARGE Donau Österreich, 2016), Pécssett (Pécsi Püspökség, 2015-2020) rögzített szállodahajós turisták száma alapján. Következtetéseket vontam le a saját szerkesztésű adatbázisból, a szállodahajós turizmus várható alakulásáról.

A CLIA (Cruise Lines International Association), megalakulása óta éves beszámolókat, összefoglalókat jelentet meg a szállodahajós turizmusról. Az adatok értelmezése azért nehéz, mert sokszor nem tesznek különbséget az óceáni, tengeri és folyami hajók között. Az európai érkezési statisztikákat például Dubrovnikba, Velencébe szintén tengerjáró hajók adataiból nyerik, külön hajóstársaságoknál az európainak feltüntetett statisztikából nem lehet megállapítani a folyami szállodahajós turisztikai adatokat. Az amszterdami statisztikák sokszor duplikációk, mivel oda óceánjáró hajóval is érkeznek turisták, európai érkezésnek vannak minősítve ezek az érkezések, de folyami turista érkezésként is. Az éves beszámolók egyre részletesebbek, a turisták motivációjáról, költésükről, érdeklődésükről (korcsoportok jellemzőiről, foglalási szokásokról, utazási szokásaikról), de ezek inkább kvalitatív jellegű információk és nem mennyiségi, adatbázisban elemezhető adatok.

Nemzeti fejlesztési stratégiák, szakágazati minisztériumi beszámolók, különösen horvát, szerb és bolgár érintettségben alig tartalmaznak utalást a szállodahajós turizmusra. A Duna érintettsége okán (Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Románia, Bulgária) átnéztem a szakágazati minisztériumi (közlekedési, vízügyi, turisztikai) jelentéseket abból a szempontból, hogy hogyan jelenik meg bennük a szállodahajós turizmus. Átfogó uniós dokumentumokban, mint a Duna Stratégia, ICPDR, találhatóak adatok, amelyek érintik a szállodahajós turizmust, de nem közvetlenül erről szólnak (kikötő fejlesztés, vízszint, árvíz és jégtorlaszok elleni védekezés, környezetvédelem). A dolgozat érinti a szállodahajós turizmus környezeti hatásait, de ez nem volt a vizsgálatok célja.

#### **4.2.2. Szekunder források**

A hazai és külföldi szakirodalom bemutatásánál a következő logikai felépítést követtem:

- először a szállodahajós turizmusról konkrétan megjelent tudományos források (könyvek, tanulmányok) bemutatása;
- másodsor a közlekedés és turizmus tudományok érintettségében, a szállodahajós turizmus meghatározásának, vizsgálatának szakmai alátámasztása:
  - a közlekedési eszközök, vízi közlekedés;
  - szállodahajós utak tipizálása óceánon, tengeren, folyókon, a Dunán;
  - a Duna és közvetlen környezetének földrajzi, gazdasági, kulturális jellemzői;
  - a Duna magyarországi szakaszának részletes bemutatása a szállodahajós turizmus szempontjából (attrakciók, vonzerők, fejlődését befolyásoló tényezők);
- harmadsor, minden olyan egyéb forrás, amely hozzájárul a szállodahajós turizmus jellemzőinek, működésének bemutatásához (útikönyvek, online média, utasok és hajós társaságok online beszámolóit, online review-k, közösségi média).

##### *4.2.2.1. Felhasznált szakirodalmak*

A hazai szakirodalom vizsgálatához kulcsszavak voltak: közlekedés, turizmus, Duna, folyami szállodahajós turizmus, reziliencia, pandémia, környezetváltozás,



akadálymentesség. A külföldi szakirodalom angol, német és francia nyelven, de főleg angol nyelven való kutatása során a kulcsszavak a következők voltak: *tourism, sustainability, crisis, Danube, cruise tourism, river cruise tourism, resilience, wellbeing, accessibility*. A horvát, szerb, bolgár és román tanulmányoknál nehézséget jelentett, hogy csak azokat tudtam feldolgozni, amelyek angol nyelven jelentek meg publikációban.

A szállodahajós turizmus magyarországi kutatásai nem tekinthetők teljeskörűnek. A tudományterület alapozásához a közlekedés tudományán keresztül Jászberényi M. – Pálfalvi, J. (2009) elemzésével részterületek kerültek kidolgozásra. A közlekedés és turizmust érintő kutatásokra hivatkozik a dolgozat (többek között: Jászberényi M. 2013; 2019; Csapó et al. 2019; Csapó J. – Gonda T. 2019; Somlóvári L. 2012, Michalkó G. 2010). A hajózás teher- és személyszállítás témakörében megjelent szakirodalomból (A Pallas Nagy Lexikona; Révai Nagy Lexikona; Czére B. 1997; Jankó B. 1968, Beluszky P. 1998, 1999; Pap M. 1964; Somlóvári L. 2012; Bánhidi M. 2013; Huszár Z. 2021; Katus L. 2012; Majdán J. 2014), kikötő fejlesztés és környezetvédelmi szempontokról Fleischer T. (2008); Szabó J. (1993); Jászberényi M. – Pálfalvi J. (2009) található szakirodalom.

A nemzetközi térben zajló kutatásokról elmondható, hogy máig nem fedték le a szállodahajós turizmus összes fontosabb (turizmus)elméleti kérdését. Az óceánjáró szállodahajókról egyetlen összefoglaló mű keletkezett, amely 2 kiadásban jelent meg nyomtatásban (Dowling, R. – Weeden, C. 2006; 2017). Alapvető részterületek kidolgozására nem került sor, egy-egy szállodahajós turisztikai, gazdasági kérdés vizsgálata található meg a nemzetközi tanulmányokban (Irinicu, et. al. 2015; Dragin et al. 2010a; 2010b; 2017), a szállodahajós turizmus várható emelkedő trendjéről ír Farell, B. H.–Twining-Ward L. (2004); McKercher (1999); (2005); Folke, C. (2006); Baker, D. (2016); Brida, J.G. – Zapata, S. (2010); Little, J. (2012); Lowitt, E. (2013); Pollock, A. (2015); Orchiston et al. (2016); Lew et al. (2016); Emilova, I–Misheva, M. (2019). Folyamatosan bővül a szállodahajós turizmushoz kötődő tanulmányok száma, a kutatók újabb és újabb kérdésköröket vetnek fel, metszéspontba helyezve más tudományterületek munkáit, olyan témákban, mint például a tömegturizmus és helyi lakosok kapcsolata (Sorupia, E. 2005), akadálymentes turizmus (Longmire, S. 2020), környezetvédelem (CLIA jelentések, 2019; 2022).

#### *4.2.2.2. Online beszámolók és közösségi média megjelenés*

A szakirodalmak elemzése alapján nyolc domináns piaci szereplő került kiválasztásra, amelyek a dunai szállodahajós turizmusban meghatározó szerepet töltenek be, az ő honlapjaikat, velük kapcsolatos online publikációkat (programcsomagokat, szolgáltatások és útvonalak leírását), és közösségi oldalakon megjelentetett információkat gyűjtöttem össze. További információkat a dolgozatban, hajós társaságok online beszámolóiból (CLIA; [cruisecritics.com](http://cruisecritics.com)) és saját honlapjukról (AmaWaterways, ARosa, Avalon, CroisiEurope, Emerald, Tauck, Uniworld, Viking), útikönyvekből, a szállodahajós társaságok honlapjain és közösségi médiában (Facebook, TripAdvisor, YouTube) online vélemények alapján használtam fel.

## 5. Eredmények

### 5.1. A szállodahajós turizmus rendszer- és termékszempléltű modelljének létrehozása és bemutatása.

#### 5.1.1. A folyami szállodahajós turizmus definiálása, mint turisztikai termék

Turizmusmódszertani megközelítés szempontjából is hiányzik a szállodahajós turizmus ágazat megfelelő elhelyezése a turizmuson belül, az angol kifejezések magyar megfelelőinek meghatározása és értelmezése, a jelenség definiálása magyar nyelven. Az angol *cruise* kifejezés, a közvetlen fordításban, például a Google fordító alapján, hajókázást jelent, a *cruiser* cirkálót jelent, a szállodahajós turizmusban a honlapokon ennek a szónak az olvasatában óceánjáró hajóra, vagy óceánjárós hajózásra asszociálnak elsődlegesen az olvasók. (Magyar olvasatban a cirkáló találó kifejezés – habár első sorban egy hadihajótípust jelent –, mert utal arra, hogy a hajó állandóan mozgásban van, cirkál.) Az utazások hirdetésénél pontosítják általában *ocean cruise destination*-re, vagyis óceánjáró hajós utakra, desztinációkra, a *Mediterranean cruises* a Földközi-tengeren járó hajós utakra utal, a *river cruises* a folyami hajós utakat jelentik, pontosítják, vagyis a folyami szót teszik elé. A *river cruise tourism* kifejezés fordítása, tükörfordításban „folyami körutazás turizmus”, amely idegen nyelven jól érzékelteti azt is, hogy több látnivaló láncolata és nem csupán hajós utazásról van szó A pontból B pontba. A hajós kifejezést célszerű szállodahajósra váltani, hiszen ezek a szolgáltatások diverzifikáltsága és luxusa alapján valójában úszó szállodák. A magyarról idegennyelvre visszafordítva a *hotel ship*, vagy *hotel boat* kifejezést használhatnánk, amely tükörfordítás, de a gyakorlatban keveset használják. A német nyelvterületen a szállodahajókra a kabinoshajó, *Kabinenschiff*, míg a kirándulójókra az *Ausflugschiffe* kifejezéseket használják. A magyar nyelvű szakirodalomban a következő, nem egységes kifejezések fordultak elő: üdülőhajó (Jászberényi, M. 2014), úszószálloda, vagy kabinoshajó (Jászberényi, M. 2018), szállodahajó (Somlóvári L. 2012), szállodahajós turizmus, tengerjáró luxushajók (Irimiás, A. et al 2019, Jászberényi – Michalkó 2019).

Az elmúlt években a szállodahajós turizmus szóösszetétel, kifejezés valamelyik változata jelent meg gyakrabban. Ezért szükséges megalapozni a fogalmat és az

angolról és más idegennyelvből átvett, magyar nyelven használt kifejezést. A „kabinoshajós turizmus” kifejezés alkalmas lenne, de nem bejáratott fogalom. A szerző a szállodahajós turizmus, szállodahajós turista kifejezéseket, párosítást használja. A *szállodahajós turizmus maga a szállodahajóval történő utazás, és az általa érintett földrajzi környezet (amelyhez kapcsolódik: táj, történelem, kultúra, gazdaság, politika, lakosság), illetve az út során igénybe vett szolgáltatások összessége*. A szállodahajós turizmus formái: az óceánjáró-hajós turizmus, a tengerjáró-hajós turizmus és a folyami szállodahajós turizmus.

Speciális termék a folyami szállodahajós turizmus, mint turisztikai termék, mert nem vonatkoztatható el sem a tértől, sem az időtől. Ellentétben egy „egyszerű” fogyasztási cikkel, amely, mint termék, könnyen értelmezhető, fogyasztásában, használatában. Ennek a terméknek a térhez és időhöz is sajátos a viszonya. Egy egyhetes kirándulás során 5-8 ország megismerését kínálják a szervezők a szállodahajós programokban, ilyenkor a legtipikusabb tömegturisztikai programok szerepelnek a kínálatban. A tér viszonya is atipikus, mert a hajón is számos program megvalósul, maga a hajó adja a teret, a keretet a programokhoz például a Budapest by night esetén.

A turisztikai termékekre is jellemzőek azok a vonások, amelyet Kotler általában a szolgáltatásokra megfogalmazott:

- a) megfoghatatlanság – nem tárgyiasultak;
- b) elválaszthatatlanság – legtöbbször absztrakt, a turista részvételével lesz élmény, lesz teljes értékű a termék;
- c) ingadozás – a szolgáltatás minősége és a szolgáltatást nyújtó közötti szoros összefüggés,
- d) veszendőség – ezek a termékek nem tárolhatók, a keletkezés pillanatában fogyasztják el őket (Gonda, T. 2016).

Hétköznapi megközelítésben az áruk és szolgáltatások célterületen megvalósuló fogyasztásának tárgya lehet a hajón történő fogyasztás. De a turisták folyami szállodahajózás által érintett térségben megvalósuló fogyasztása többet is jelent, beleszámítva a kikötések alkalmával, a hajós úttal kapcsolatos, de nem a hajón megvalósuló fogyasztást is (buszbérlés, idegenvezetés, múzeumi belépők, repülőtéri transzfer a repülőtérrel a hajóhoz stb.). A folyami szállodahajózás olyan turisztikai termék, amely nem csak egy vonzerő, hanem számos vonzerő összessége is. Vonzerő a

hajós utazás, a hajóval megközelíthető desztinációk (Michalkó G. – Fazekas I. 2016), egyedi élmények, például a Dunakanyar, a Vaskapu. Kreatív kulturális termék, mert folyamatosan megújuló, a bemutatók is kreatívak, mivel több élményelemet próbálnak összekapcsolni és kreatív, mert a turista atipikus módon részesül a megszokott turisztikai kínálatból, mint szállodahajós turista (Jászberényi, M. 2014). Térspecifikus és tevékenységspecifikus termék: a termék egyértelműen jól körülírható, a folyóhoz kapcsolható, mint térhez, illetve a hajózáshoz, mint tevékenységhez. Csoportspecifikus jellege is van, mert az utasok jelentős része nyugdíjas, kapcsolódhat több piaci szegmenshez is, például: senior turizmus, kulturális turizmus, örökségturizmus. A luxus (mára már az iparosodott országok középosztálya számára is megfizethető) szolgáltatások halmaza az utazó szállodákon rekreációt biztosít, a turista dönthet úgy, hogy egész nap a hajó teraszán nyugágyban hátradőlve pihen, nézelődik, így is aktív teremtője, részese a terméknek.

Az 5A vizsgálatát tekintve a turisztikai vonzerők (attraction), a vonzerőhöz köthető tevékenységek (activities) és mindezek megközelíthetősége (access), a szálláslehetőség (accommodation), a termék sajátosságából eredően a magatartás, hozzáállás, attitűd (attitude) teljesen egybeolvad, külön-külön és egyben is erősítik a termék atipikus jellegét (Lengyel, M. 2004; Jászberényi, M. 2014). A komplexitás teljes mértékben érvényesül a szállodahajós turizmus, mint termék esetében. A turisztikai infrastruktúra és szuprastruktúra elemeit tartalmazva, a terméket alkotó szolgáltatások egyben jelennek meg, ráadásul nem csak lokális, hanem akár országos, vagy nemzetközi szinten is. Lengyel Márton szerint az ilyen termék mindenképpen sikerre számíthat a turizmusban. Élményteremtő interpretáció is ez a termék, sajátosan fogja össze a kulturális örökségben szereplő termékeket, hogy azokat megismertesse a látogatókkal, erősödik a tájékoztatásban a szórakoztatás jellege, hogy az élménykínálat még vonzóbbá tegye a terméket (Puczko L. – Rátz T. 2011).

### **5.1.2. A folyami szállodahajós turizmus rendszer- és termékszempléltű értelmezése**

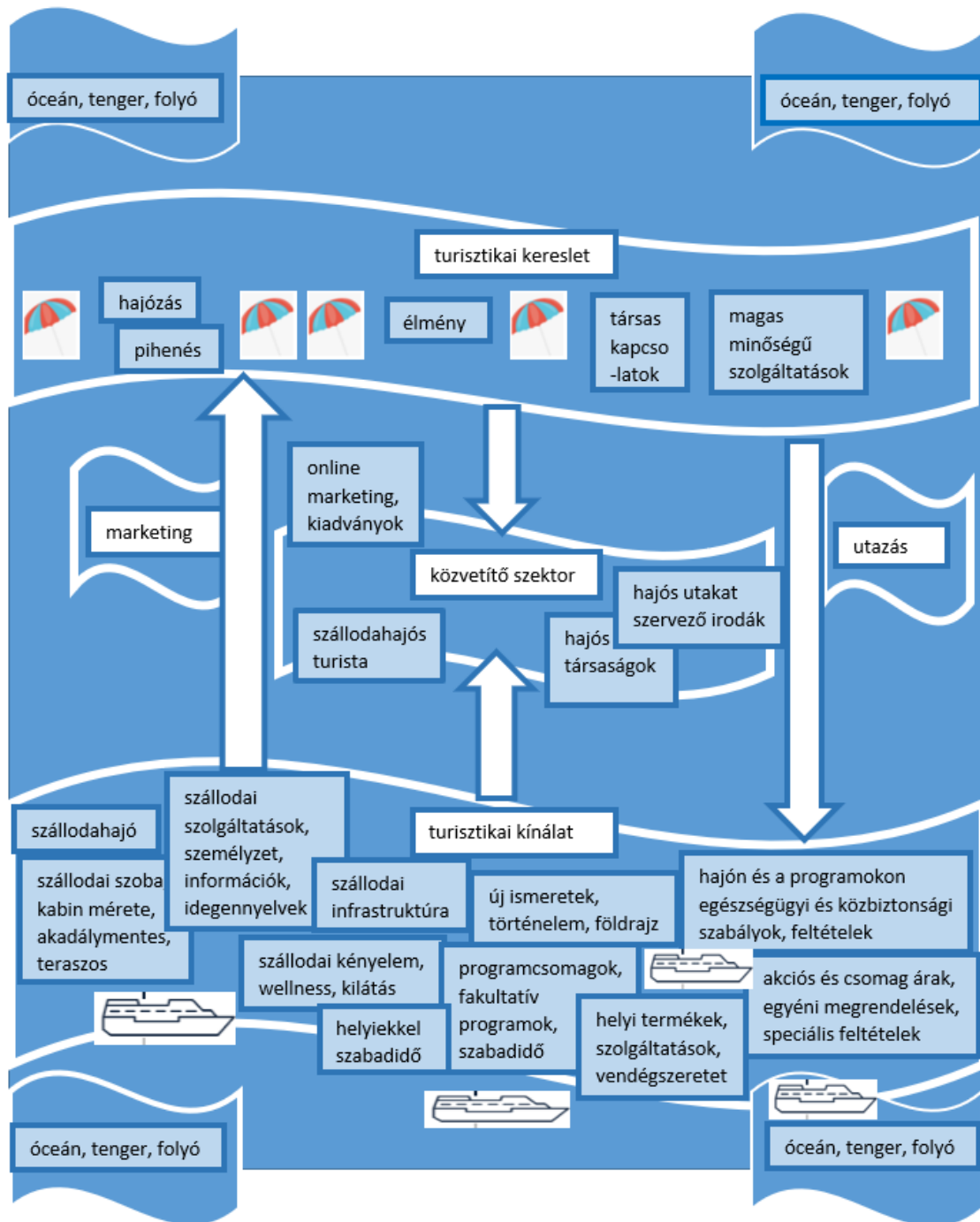
A turizmus rendszerszemléletű értelmezésének négy alapvető jellemvonását szokás megemlíteni, amelyek mindegyike fontos alapját képezi a folyami szállodahajós turizmus rendszerszemléletű értelmezésének is.

1. A rendszer nyitott, erősen függ a külső hatásoktól. Ezért a környezetben, vagy annak bármely részében bekövetkező változás azonnal hatást gyakorol a teljes ágazatra (például a 2008-as gazdasági válság, COVID-19 pandémia, 2022-es ukrajnai háborús helyzet). Ezek a helyzetek a szállodahajós turizmus keresletére és a kínálatára is nagy hatással voltak.
2. A rendszer összetett és változatos, az ágazat kínálati oldaláról saját erőforrásokat igényel, saját feltételrendszerrel és infrastruktúrával rendelkezik. A keresleti oldal változatosságát az emberi tényező biztosítja, a turisták eltérő érdeklődési körük miatt folyamatosan alakítják a turisztikai trendeket.
3. A rendszer dinamikusan és folyamatosan változik, minőségi és mennyiségi paramétereiben is. A folyami szállodahajózás esetén az utazás napjainak száma a 4-től 26-ig bármennyi lehet. Az utasok egyre többet igénylik a *pre-cruise* és *post-cruise* programokat, a hajózáshoz még további tartózkodást és programokat igényelnek. A minőségi és árkategóriák változását az alap szolgáltatásoktól az all inclusive szolgáltatásokig megjelenő listákon lehet követni.
4. A rendszer interdependens. Ez azt jelenti, hogy a rendszeren belül minden elemnél megjelenik a kölcsönös függés, az elemek között vannak fontosabbak és kevésbé fontosak, de együttes meglétük alakítja a rendszer harmonikus működését.

A következő, 8. ábra szemlélteti a szállodahajós turizmus belső és külső rendszerét. A rendszer nyitott, érzékeny a külső és belső hatásokra egyaránt, valamint igen összetett, mert a szállodahajós turizmus jellemzői nagyon egyediek a többi turisztikai ágazathoz képest. Érint sok más turisztikai ágazatot, speciális az emberi erőforrás igénye, az infrastrukturális igénye, ezek egymástól való függő viszonya.

Az ok, amiért sok, elsősorban tengeren túli turista, választja a szállodahajós utakat, főleg az, hogy az ilyen utazás magas színvonalon tudja nyújtani az utazás biztonságát, amely talán a luxusszolgáltatásokat is megelőző döntési tényező.

## 8. ábra: A szállodahajós turizmus belső és külső rendszere



*Forrás: Lengyel M. 2004. alapján, saját szerkesztés*

A turisztikai rendszerszemléletet alapul véve (Lengyel M. 2004; Michalkó G. 2008); a folyami szállodahajós turizmus környezete jelenti az első hierarchiaszintet, ahol a turizmus, mint tevékenység zajlik, illetve amelyre a turistaforgalom irányul. Magába foglalja azokat a klasszikus tényezőket, melyek összességében az ágazat és célterületei

komplex keretfeltételeit adják. Ezen a szinten kerül elemzésre és értékelésre az adott desztináció jelenlegi helyzete. Minden tényező összefügg a többivel, így rendszerként kell vizsgálni. A kínálat jelenti mindazon elemek és szolgáltatások halmazát, melyek kiváltják az utazási motivációt, hozzá tartozik a desztináció hagyományos és turisztikai infrastruktúrája, de a vendégfogadás társadalmi feltételei is. A kínálatra irányul a kereslet, amely három fő részből áll: motiváció (mely kiváltja az utazást), szabadidő és az utazáshoz szükséges szabad felhasználású jövedelem (ha ezek időben és térben realizálódnak, akkor beszélünk keresletről). Ezt a két egységet kapcsolja össze a rendszer harmadik fő eleme, a közvetítő szektor, amelynek szereplői az utazásszervezők és -közvetítők, ők alakítják ki az utazási csomagokat és ők értékesítik azokat. A marketingtevékenység folyamata során a kínálati oldal szólítja meg a keresleti oldalt. A másik fő folyamat az utazás, vagyis amikor a kereslet eljut a kínálatához, a turizmus a kínálat helyszínén realizálódik. Az utazást – kialakulása óta – nagyban segítették a technológiai változások, hamarabb, kényelmesebben, akár olcsóbban valósul meg az utazás, mint évtizedekkel ezelőtt.

A kínálat jelenti azon elemek és szolgáltatások halmazát, amelyeket a turista igénybe vesz, vagy amelyek motiválják. Ebbe a komplex egységbe tartozik a vonzerő, amely az utazás alapja, a desztinációk hagyományos és turisztikai infrastruktúrája, esetünkben maga a szállodahajó, vendégszeretet és a helyi lakosokkal való kapcsolat, az árak és az intézményrendszer, a turisztikai szuprastruktúra és még jó néhány szolgáltatás. A szállodahajós turizmusban különlegesség, hogy míg az utas a hajón tartózkodik, pihen, a hajó mégis mozog, akár országokon halad át közben.

A kereslet és kínálat után a harmadik nagy egység a közvetítő szektor. A szállodahajós utakat főleg a harmadik országokból érkező utasok 95%-ban utazásszervezőkön keresztül foglalják. A repülőjegy, a jetlag miatti extra pihenés amszterdami, vagy prágai szállodában, a transzferek, maga a szállodahajós utazás és a hozzá tartozó programcsomag egyben kerül értékesítésre. A német, osztrák, francia utasok a hajós társaságokon, vagy foglaló rendszereken keresztül önállóan foglalnak, 40%-ban egyénileg, 60%-ban utazásszervezőn keresztül. Az utasok házaspárok, baráti társaságok, „első alkalommal utazók”. A kínálati oldal marketingtevékenységét a szállodahajót működtető vállalkozások végzik, amelyek lehetnek családi vállalkozásban (2-3 hajó tulajdonosai, akik bérleményként adják ki a hajót), vagy globális vállalkozások szállodahajókkal, légitársasággal, buszflottával, irodákkal, saját személyzettel. Céljuk a



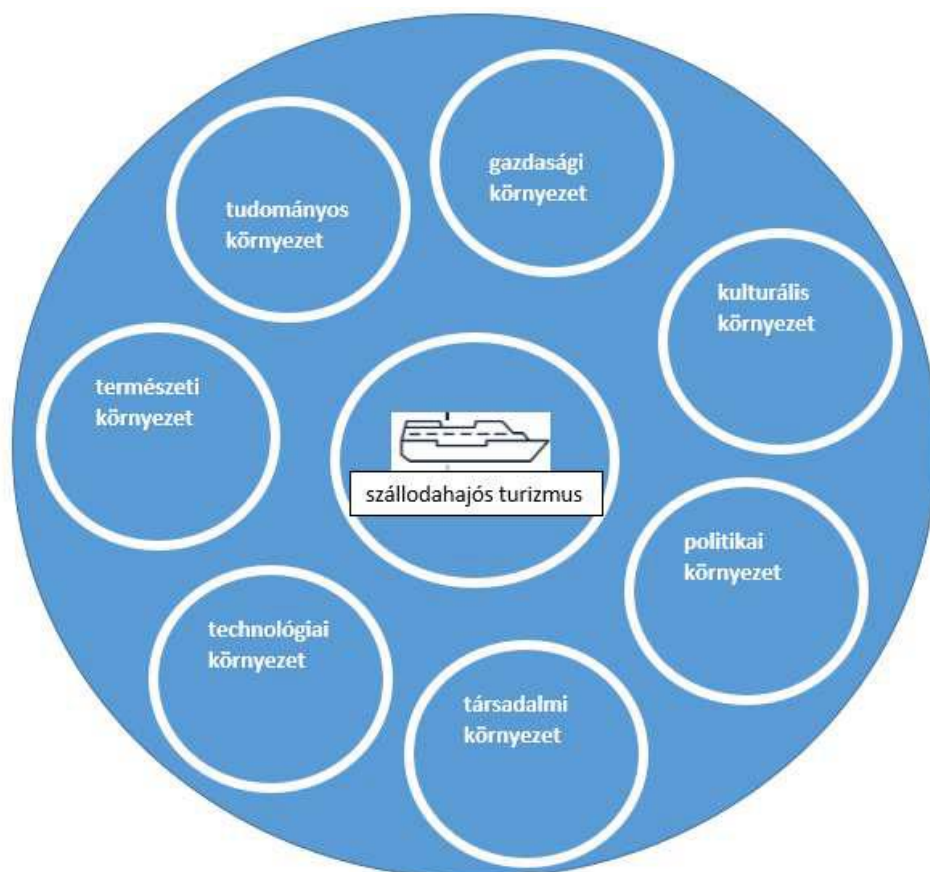
motiváció felkeltése, ezen keresztül nagyobb bevétel realizálása. Előfordul, hogy az idealizáltan bemutatott szolgáltatások pozitívabban jelennek meg az online felületeken, mint ahogyan azt a valóságban tapasztalják az utasok (Longmire, S. 2020).

## ***5.2. A szállodahajós turizmus komplex környezetének elemzése, és az ebből adódó problémák azonosítása***

### **5.2.1. A szállodahajós turizmus elhelyezése a turizmusban, környezete**

Az alábbi ábrán Lengyel M. (2004) és Michalkó G. (2008; 2010; 2012) alapján (9 ábra) a szállodahajós turizmus környezetének hét tényezője látható, nem hierarchikus elrendezésben, mivel egymásra is hatnak és együttesen veszik körbe a szállodahajós turizmust, mint terméket.

**9. ábra: A szállodahajós turizmus környezete**



*Forrás: Lengyel M. (2004), Michalkó G. (2008; 2010; 2012) alapján, saját szerkesztés*

### 5.2.1.1. A szállodahajós turizmus természeti környezete

A szállodahajós turizmus természeti környezetébe azok a tényezők tartoznak, amelyek egyrészt a megfelelő természeti környezetet biztosítják: óceán, tenger, folyó a vonzerő, telepítő tényezőként befolyásolja a kikötők (érkezési és indulási pontok), valamint a konkrét útvonalak kialakítását (melyik földrajzi egységet, mely országokat érinti az adott út).

Másrészt egyéb tényezők is befolyásolják az utazást, például a domborzati, éghajlati viszonyok. A fjordokra és az Antarktiszhoz inkább nyári időszakban szerveznek hajós utakat. A szüreti kirándulások (például a Loire menti kastélyoknál, vagy Bordeaux-ban) megvalósulása adott időszakhoz és természeti környezethez kötöttek. Az időjárás és klimatikus viszonyok befolyásolják a nagy napozó teraszok, csúszdaparkok kihasználtságát a szállodahajókon. A növényzet és állatvilág, a természeti környezet is vonzerőt jelent, az utasok például a Duna-delta madárvilága miatt, a Chobe folyóról látható afrikai állatok miatt, vagy az Antarktisznál látható pingvinek miatt kelnek útra.

A természeti környezethez a hajók mérete, merülése, felszereltsége alkalmazkodik: az óceánjáró hajók a legnagyobb rekordokat döntik (legtöbb utas férőhely, legtöbb kabin, legnagyobb hajóméret). A folyami szállodahajók a Níluson, a Mekongon vagy a Dunán a szárazságból eredő vízhiánynak, a közlekedés felfüggesztésének is ki vannak téve, a zsiliprendszer és alacsonyra épített folyami hidak korlátozzák a folyami hajók méreteit.

A megközelíthetőség és elérhetőség szempontjából a szállodahajók közel viszik az utasokat az adott természeti környezethez, a nehezen elérhető helyszínekre is eljutnak, esetleg a nagy hajókról csónakokra váltanak egy-egy alkalommal, a jobb megközelíthetőség érdekében. Ezek a természeti tényezők jelentik jelentős részben a szállodahajós turizmus alapjait. A technológiai fejlettség ellenére mégis ezek a tényezők akadályozók is lehetnek, mint például a cunami, vagy tornádók, aszály időszaka, vagy éppen a magas vízszint és földcsuszamlások veszélyeztetik egy-egy út megvalósulását.

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint az alacsony vízszint okozott nagy problémát a folyami közlekedésben, amikor a hajók 1-2 napos kényszerpihenőt kellett tartaniuk, míg újra tovább indulhattak, át kellett szervezni a programokat, kártéríteni az utasokat. Az eddigi tapasztalatok alapján (12 fős interjú összefoglalója, *16. melléklet*), az ilyen programváltozásokkal meg voltak elégedve a turisták, az évről évre változó programkínálattal is, mert találkozhattunk már visszatérő vendégekkel.

Mivel a Duna évszázadok óta fontos közlekedési útvonal, már az 1400-as évektől feljegyzések, mérések írják le a vízszint ingadozást, az árvíz<sup>9</sup>, jegesár, jégtorlaszok okozta károkat a Dunán (International Commission for the Protection of the Danube River, ICPDR). Az ICPDR adatai szerint több komoly árvíz történt a Duna valamely szakaszán a közelmúltban – 2002, 2005, 2006, 2009, 2010, 2013 és 2014 –, de az aszályok gyakorisága is növekszik – 1992/1993, 1996, 2003, 2015, 2022), amely az alacsony vízszint miatt megnehezíti vagy lehetetlenné teszi a hajózást. Az EU irányelvek és nemzetközi projektek megfogalmazzák irányelveket és ajánlásokat, amelyek felismerve a klimatikus tényezőket, a teljes Duna-medencére tesznek javaslatokat. A túlságosan magas vízszint a hidak alatti szabad magasság csökkenésével akár teljesen ellehetetlenítheti a hajózást (10. ábra). A Duna vízhozamát és mellékfolyóit a 17. melléklet mutatja.

### 10. ábra: Magas vízszint a Dunán



*Forrás: <https://www.alamy.com/persons-cross-the-stone-bridge-over-danube-river-in-regensburggermany-tuesday-june-4-2013-heavy-rains-are-causing-serious-flooding-in-germany-austria-and-czech-republic-ap-photodpadaniel-karmann-image536851543.html> (2023.05.30.)*

---

<sup>9</sup> A Duna mentén ma is turisztikai látványosság a vízmagassági rekordok jelölése, valamilyen tartós építményen, hídpilléren, templom falán. Forrás: Belügyminisztérium Vízügyi Főigazgatóság Vízügyi honlapja <https://www.vizugy.hu/index.php?module=content&programelemid=10> (2021.12.18.)

Jeges árvíz és jégtorlaszok ugyan egyre ritkábban fordulnak elő, egyrészt az egyre melegebb teleknek, másrészt a szabályozásokkal, vízi erőművekkel<sup>10</sup> szűkebb mederbe terelt és így felgyorsult víztömegnek köszönhetően. A globális felmelegedés és a klímaváltozás negatív hatásai, a szélsőséges időjárási viszonyok ugyanakkor folyamatosan és egyre gyakrabban érzékelhetők.

A Dunáról a Rajnával párhuzamba állítva találhatóak összehasonlítható adatok, a Rajnán végzett hatástanulmányok eredményeinek átültetése a Dunára. A két folyó természeti adottságai, hajózási és teherszállítási adottságai eltérőek, más megoldások szükségesek a klimatikus hatások miatt és a természetvédelemben. A Duna medrének szélessége, mélysége, az emberi beavatkozás (gátak és vízierőművek, beépített árterületek) jelentősen befolyásolják a folyó vízszintjét, a vízszint pedig a folyón megvalósuló teher- és személyszállítást (CCNR 2021). A Dunán a mélyebb merülésű hajók csökkentett kihasználtságát okozhatják a mélységi korlátozások. A hajók gyorsabb közlekedésének biztosításához a folyó természetes fizikai adottságain kellene alakítani, de a megfelelő megoldások a szakértői bizottságok és projektek vitáinak központi kérdései.

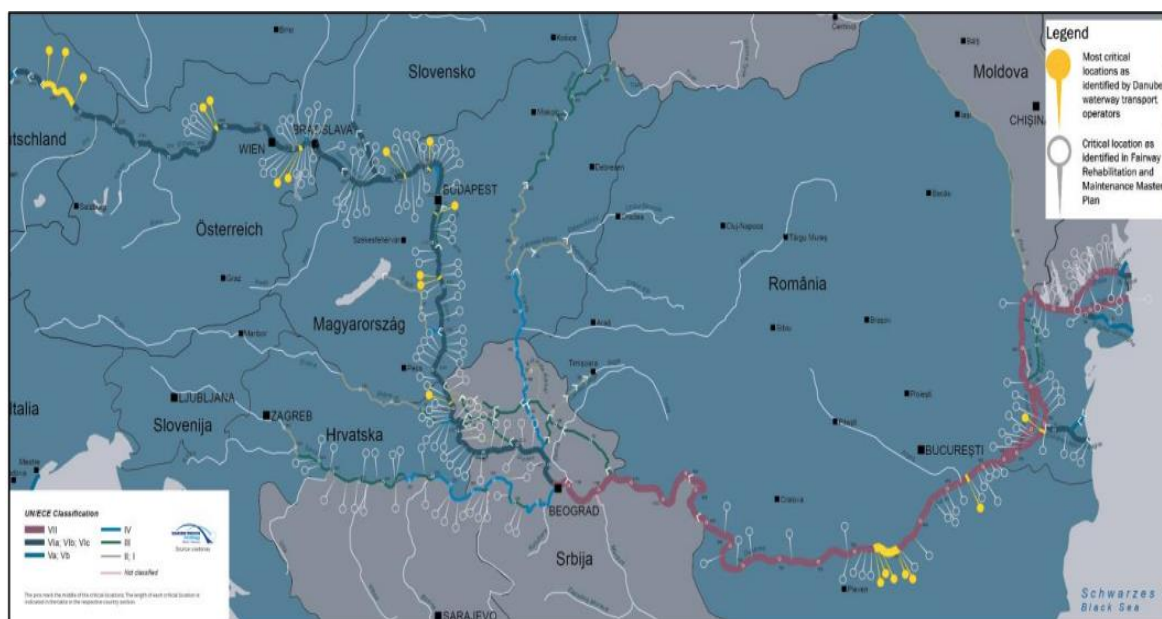
„A hajózási feltételeknek a javítása rövid távon a fuvar költség csökkenését eredményezi, de a megtakarítás más országokban jelentkezik. A hajózhatóság fejlesztési és fenntartási költségeit, környezeti költségeik finanszírozását a hajóút-használattal arányosan kellene megvalósítani.” (FM 2016. 6.p). Jelentős ökológiai értékkel bíró terület található a Duna összes, de főleg a középső és alsó szakaszán.

A következő, *11. ábra* a Dunán a víziút kritikus szakaszait mutatja (FAIRWAY Danube projekt 2015-2021). A drasztikus emberi beavatkozásokból (további mederszabályozások, gátak, duzzasztók) eredő gazdasági előny nehezen kimutatható, nehezen mérhető (több gazdasági és energiahatékonysági vizsgálatra lenne szükség).

---

<sup>10</sup> Az 1968-1971 között megépült Vaskapu vízierőmű gátjának építése után (korának legnagyobb vízierőműve volt a világon) duzzasztással víz alá került Ada Kaleh szigete. Hérodotosz már legendákat írt a szigetről. A nyüzsgő városban fő megélhetési forrás az évszázadok során datolya- és dohánytermesztés, halászat, később a turizmus volt. A fő gát 441 méter hosszú és 60 méter széles. A gátrendszer vízszintje 33 méterrel emelkedett meg, így a felsőbb Duna-szakasz képe jelentősen megváltozott, a hajózás természetes akadályai viszont megszűntek. A vízierőmű megépülése után a sziget elöntött városaiból, Orsova török mecsetének tornya látszott ki a vízből, a lakosokat Törökországba telepítették. (Hadtörténelmi Közlemények, 112. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1999)1. szám / Tanulmányok / Balla Tibor: Ada-Kaleh szigete osztrák-magyar fennhatóság alatt, 1878-1918. – 1999. 21. p.; <https://www.balkaninfo.hu/ada-kaleh-alomsziget-mely-csak-nehany-evento-lathato/> (2021.12.21.)

## 11. ábra: Kritikus vízi útszakaszok a Dunán



Forrás: [https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2022/01/FRMMP\\_national\\_action\\_plans\\_May-2021.pdf](https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2022/01/FRMMP_national_action_plans_May-2021.pdf) (2023.05.30.)

Mivel a Duna nem csupán Európa legnagyobb és legtöbb országot érintő folyója, de fontos ökológiai folyósó is (18. melléklet), számos védett területnek, nemzeti parknak, bioszféra rezervátumnak ad otthont. A környezetvédelem, a környezeti fenntarthatóság szempontjait minden fejlesztésnél, a Dunánál is elengedhetetlen figyelembe venni (Nagy, D. 2022). A kikötők miatt történő part- és élőhely-átalakítást, a klimatikus és környezetvédelmi problémákat (19. melléklet), várható hatásait Stagl, J. C. - Hattermann, F. F., (2016) mutatja be a Dunán. Mint minden közlekedési módozat, amely belsőégésű motorral hajtott eszközt használ, a folyami szállodahajós turizmus is közvetlen lokális környezeti szennyezést okoz. (Az elektromos, tehát zéró lokális környezeti szennyezéssel járó hajók elterjedésére alighanem még éveket, ha nem évtizedeket kell várni.) Az óceánjáró luxushajó károsanyag-kibocsátása egészen elképesztő méretű<sup>11</sup>, hozzájuk képest a kisebb méretű folyami hajók kevesebb, de semmiképpen sem elhanyagolható mennyiségű kibocsátást produkálnak CLIA 2019, 2022).

<sup>11</sup> HVG: [https://hvg.hu/cegauto/20190613\\_nehany\\_luxushajo\\_szennyezobb\\_mint\\_europa\\_osszes\\_autoja](https://hvg.hu/cegauto/20190613_nehany_luxushajo_szennyezobb_mint_europa_osszes_autoja) (2023.05.30.)

### 5.2.1.2. A szállodahajós turizmus társadalmi környezete

A társadalmi környezet összetett keretfeltételt jelent a szállodahajós turizmusra. A legtöbb utas átlagosan a 60 év feletti korosztályhoz tartozik (Charlier, J. – McCalla, R. 2006; Erdeji, I. – Dragin, A. 2017), amely a szállodahajós turizmus egyedi, sajátosságos demográfiai jellemzője. Az amerikai és a távol-keleti turisták szívesen választják az európai szállodahajós utakat, de helyben, lakókörnyezetükhöz közel is szívesen hajóznak. Etnikai megoszlást tekintve a hajós társaságok külön statisztikákat vezetnek az utazó közönségről és az alkalmazottakról (*white, hispanic or latino, black or African American, Asian, unknown*)<sup>12</sup>, nemük szerint ezek arányáról bizonyos pozíciókban, például a vezető beosztásúak között. Egyaránt látogatnak a szállodahajós utasok urbánus és vidéki, rurális tájakat, ritkán, vagy kevésbé lakott tájakat.

A területhasználat a tömegturisztikai látványosságoknál, a zsúfolt kikötőknél okozza a legnagyobb problémát, főleg a turisták és a helyi lakosok között (például Barcelona<sup>13</sup>, Velence<sup>14</sup>, Dubrovnik<sup>15</sup> (20. melléklet), ezért limitálták például a kikötési engedélyeket több városban). A szállodahajós utakat a biztonsággal és a kényelemmel is hirdetik, így a megtett távolságok (nincsen többszöri átszállás, a hajón kapnak szállodai szolgáltatásokat) nem jelentenek gondot az utasok számára. Az iskolázottság és a nyelvtudás tekintetében a szállodahajós szolgáltatások a legjobb szolgáltatásokat igyekeznek nyújtani, kulturális látnivalók és programok kínálatával, több idegen nyelven, helyi idegenvezetők biztosításával, néhány helyen külön alkalom van helyi lakosokkal főzni, bepillantást nyerni mindennapi életükbe (Bulgária, Brazília), a helyi vendégszeretet kiemelt élményt nyújt az utasoknak. Az eltérő társadalmi jellemzőkre voltak kíváncsiak az amerikai turisták a délszláv háború után, az eltérő, vagy hiányos információk miatt mondtak le Európán kívüli küldő országok rajnai és dunai hajós utakat az ukrajnai háború hallatán. A társadalmi környezet differenciált keretet nyújt a

---

<sup>12</sup> Szállodahajós hírportálok: <https://www.zippia.com/viking-river-cruises-careers-43677> (2022.09.01.)

<sup>13</sup> <https://www.nationalgeographic.com/travel/article/coronavirus-barcelona-goes-from-overtourism-to-no-tourism> (2021.12.28.)

<sup>14</sup> <https://www.responsibletravel.com/copy/overtourism-in-venice> (2021.12.28.)

<sup>15</sup> <https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/croatia/dubrovnik/articles/dubrovnik-faces-overcrowding-cruise-ship-visitors-/> (2021.12.28.)

szállodahajós turizmus számára kínálati és keresleti oldalon is, nem tervezhető váratlan események erősen befolyásolják (katasztrófák, válságok) (Pókó N. 2021).

#### *5.2.1.3. A szállodahajós turizmus kulturális környezete*

A szállodahajós turizmusban a kulturális értékek inkább vonzerőt jelentenek, de generálhatnak problémákat (például a túrturizmus hatásai Velencében, vagy Dubrovnikban). Az utasokat jellemzően a kíváncsiság hajtja, hogy világnézetüket bővítsék, megértsék, megismerjék mások kultúráját (Bert, K. 2005). A folyami szállodahajós turistáknál jellemző a „less drinking, more thinking” elv érvényesülése. Vannak, akik családi gyökereiket kívánják felkutatni, amerikai és új-zélandi turisták számára Európa felfedezése, kulturális értékeinek megismerése a motiváció. Puczkó L. – Rátz T. (2011) három kategóriába sorolta a kultúra szerepét egy turisztikai desztinációban, ezek a kategóriák alkalmasak a szállodahajós turizmus kulturális környezetének vizsgálatához.

A szállodahajós turizmus programjaiban szerepelnek:

- az építészeti értékek, múzeumok, egyéb épített értékek (fővárosok jellegzetes épületei, zsilipek, mohácsi taposómalom);
- „mindennapi életben megjelenő kultúra”, szabadidős tevékenységek során felfedezett helyi adottságok (épületek, kézműves termékek, kommunikáció helyi lakosokkal, kalocsai csipke készítés), vallási, gasztronómiai tényezők (templomok látogatása, orgona koncertek, nemzeti ételek elkészítése);
- „történelmi, vagy tradicionális” jelentőségű helyszínek, kiemelkedő szellemi értékek, (UNESCO épített és szellemi világörökségek, nemzeti parkok).

#### *5.2.1.4. A szállodahajós turizmus gazdasági környezete*

A szállodahajós turizmus, gazdasági környezete miatt, a szemlélők szempontjából luxus kategóriának tűnhet. A szállodahajókat működtető társaságok elsődleges célja a profitszerzés. A szállodahajós turizmus a 2008-as gazdasági válság idején is növelni tudta bevételeit. A válság hatására Európában csökkent a harmadik országokbeli turisták száma, helyettük más európai országokból, a skandináv térségből érkezett több szállodahajós turista. A szállodahajós turizmus abban is sajátos, hogy az utazási eszköznek nem a gyors eljutás a célja, nem az, hogy olcsó legyen, sőt a szállodahajós turisták hajlandóak megfizetni a magasabb árakat, a drágább szállást, járulékos egyéb

utazási költségeket (CLIA 2019). Az összeállított programcsomagok különleges, nehezen elérhető és drága szolgáltatásokat tartalmaznak, de vannak szolgáltatások, amelyek mára az európai középosztály számára is elérhetőek (Dowling, R. – Weeden, C. 2006; 2017; CLIA 2019). A programcsomagok változatosak, all inclusive, fakultatív programokkal bővíthetők, némely esetben azonban csupán a hajón igénybe vehető alapszolgáltatásokat tartalmazzák programok nélkül (Brida, J. G. – Zapata, S. 2010; Hill, C. 2013).

Globális szinten a szállodahajókat nagyvállalatok működtetik, akik egyben tour operator központtal, légitársasággal és buszflottával is rendelkeznek. Marketingtevékenységük globálisan jelenik meg, ők a szektor piacvezetői, nagy munkaerő állománnyal és beszállítói hálózattal dolgoznak. Bár őket is befolyásolta például a COVID-19 es pandémia, sőt pénzügyileg stabil vállalatok kerültek a csőd közelébe (Holland, J. et al. 2021; Pókó N. 2021; 2022), a legújabb beruházásaik, kínálatuk folyamatosan vonzzák az utazóközönséget. A szállodahajós, folyami szállodahajós turizmus sajátossága, hogy alacsonyabb területi szinteken, vagy állami szinten gazdaságilag nehéz befolyásolni tevékenységüket. Kikötői díjakat a tulajdonosoknak fizetnek, néhány szolgáltatás igénybe vételével (hulladékszállítás, ivóvíz-vétel, egyéb szolgáltatások, mint például mosatás, helyi idegenvezetés) jelentősen nem befolyásolják a helyi gazdaságot. Helyi termékeket, a tájra jellemző emléktárgyakat vásárolnak a turisták, a jó lokális marketing és az elégedettség újabb hajós utazásra motiválhatja az utasokat, vagy szívesen ajánlják ismerőseiknek. A folyami szállodahajós utak a Dunán 2022-ben 2 200 Euro/fő és 6 000 Euro/fő áron mozogtak (legolcsóbb és legdrágább utak ára átlagosan), ezek az árak 2023-ra differenciáltabban változtak, a legolcsóbb út 600 EUR/fő, a legdrágább 10 000 EUR/fő áron foglalható, attól függően, hogy milyen szolgáltatásokat kíván az utas igénybe venni. A kifizetett részvételi díj mellett a személyzet részére, de néhány országban a borraivalóra, taxira, shoppingolásra ezen az összegen felül költenek az utasok. A szállodahajós programok gazdasági hatását közvetlenül mérni nagyon nehéz, például azt, hogy csak a szállodahajókról mennyi látogató érkezik a Melki Apátságba, a Schönbrunni kastélyba, vagy például Szentendrére, Kalocsára.

#### *5.2.1.5. A szállodahajós turizmus politikai környezete*

A politikai környezetet tekintve a közbiztonság, az adott desztinációról szóló megbízható információ fontos befolyásoló tényező. Ezek alapján dönt elsősorban a



turista, hogy útnak indul, vagy sem. A szállodahajós turizmus vérkeringésébe kerültek korábban nehezen megközelíthető desztinációk, Budapeستől a Fekete-tengerig, a magyarországi rendszerváltás, vagy a jugoszláviai háborúk után. Mohács határellenőrzési – államhatár, schengeni övezet határa – szerepe, felelőssége a délszláv háború idején kiemelt politikai fókuszban volt. A legtöbb ország turizmuspolitikája nem foglalkozik a szállodahajós turizmussal, így szakpolitikák, stratégiák nem tartalmazzák. A szállodahajós turisták külön infrastruktúrát nem vesznek igénybe, a turizmusra kiépített szolgáltatásokat használják ők is (ugyanúgy ellátogatnak a Budai Várba, a Rajna menti szőlőhegyekre, mint más turista). Települési szinten figyelhető meg az a jelenség, hogy a kistelepülések a szállodahajós turisták kedvében járnak (például Kalocsán belvárosi járdák javítása, parkolók építése, virágosítás, vagy kulturáltabb kikötő és környezetének kialakítása Galambócon). A helyi befektetéseket ebben a formában ösztönzi, amelyekhez helyi politikai döntések szükségesek (12 fős idegenvezetői interjúk összefoglalója, *16. melléklet*).

#### *5.2.1.6. A szállodahajós turizmus tudományos környezete*

A szállodahajós turizmus tudományos környezete is sajátos. Az első nagy volumenű szállodahajós utak Amerikában jelentek meg az 1970-es évektől, az első tudományos írások velük nem egy időben, jóval később (Dragin, A. et al. 2010; 2017; Horak, S. 2013; Irinicu et al. 2015; Pókó N. 2018a; Pókó N. – Raffay Z. 2018; Vuksanović, N. et al. 2013). A szállodahajós turizmus napjainkig alulreprezentált a tudományos kutatásokban. A vizsgálatok a jelenség értelmezésére, a gazdasági hatásokra, marketingerejére térnek ki elsősorban. Az ágazat komplex bemutatására kevesen vállalkoztak (Dowling, R. – Weeden, C. 2006; 2017).

#### *5.2.1.7. A szállodahajós turizmus technológiai környezete*

A szállodahajós turizmus sajátosságaiból eredően technológiai környezete egyedi megoldásokat kíván. A hajók felszereltsége, a szállás és vendéglátás legjobb minőségű szolgáltatásait igyekszik felvonultatni (Baker, D. 2016; Charlier, J. – McCalla, R. 2006). Az infrastruktúra az utasok kényelmét szolgálja, de jelentős szerepe van a környezetvédelmi szempontoknak is (például a műanyagból készült szívószálak használatának beszüntetése, vagy a legkörnyezetkímélőbb üzemanyagok használata) (Brida, J. G. – Zapata, S. 2010; CLIA 2019). A modern és digitális eszközök

alkalmazása a hajók közlekedésében (navigációs rendszerek) az utasok tájékoztatásában is fontos szerepet játszik (személyes tájékoztatás, online információk).

## **5.2.2. A dunai szállodahajós turizmus környezetének jellemzői**

### *5.2.2.1. A Duna természeti környezetének rövid összefoglalása*

A Duna transzeurópai vízi út, a Breg patak forrásától számítva 2888,77 km, a Breg és Brigach patakok találkozási pontjától számítottan 2850 km (8. és 9. mellékletek). Az a hely, ahonnan egy folyó az útjára indul, a folyó eredése, a folyók útja a torkolatnál ér véget<sup>16</sup>. A Duna<sup>17</sup> Németországban, a Fekete-erdőben ered, szerteágazó torkolattal ömlik a Fekete tengerbe (a fekete-tengeri leghosszabb torkolatnál található a 0. folyamkilométer). Útján hegyeket tör át, földfelszín alá bukik, hasadékokat és a sziklákba, völgyeket mélyít a hegyek közé, hatalmas síkságokat tölt fel. Valamikor vízgyűjtő területe jóval nagyobb lehetett a mainál. Az azóta kialakult mélyebben fekvő Rajna a Duna forrásterületéről nagy mennyiségű vizet szállított és szállít ma is el földalatti bűvópatakok formájában. Két nagy víznyelő található a Sváb-Alpok hegységben, amelyeket „Dunai Víznyelőnek” (németül: Donauversickerung) hívnak, az ide folyó víz szárazabb nyári napokon teljes mértékben elszivárog. A Duna tájformáló szerepe kettős, egyszerre épít és pusztít is. A rombolás elsősorban a gyorsabb folyású, hegyi szakaszokon, míg az építés a lassabb folyású, alföldi részeken jellemző. A pusztítás mértéke függ a folyó sebességétől, a nagy sodrású helyeken komoly mértékűt ölthet. A folyó állandóan koptatja és mélyíti medrét, nagy mennyiségű hordalékot szállít. Amikor a vízszint hirtelen apadásnak indul, a Dunán jellemzően kialakulnak a zátonyok. A Duna-delta a mai napig a tenger belseje felé építi a szárazföldet.

---

<sup>16</sup> Pap M. (1964); Szabó J. (1993): A vízfolyás a torkolatig lehet: ér, csermely, patak, folyó folyam; a Dunát általában folyónak nevezzük. Az 1000 kilométernél hosszabb, bővizű természetes vízfolyást folyamnak hívják, a Duna is folyam.

<sup>17</sup> Pap M. (1964); Szabó J. (1993): A Duna régi görög neve a történelem előtti korokból, a szkíta, vagy kelta eredetű dānu (jelentése „víz, folyó”) szóból származhat, a mai oszét nyelv don szava hasonlít hozzá legjobban, latin neve Danubius, vagy Danuvius. Egy másik magyarázat szerint Ister, a Duna alsó folyásának antik neve, a sumer Istar, a szerelem, termékenység istennőjének nevéből származik, vagy a gyors, fűrgye jelentésre vezethető vissza, rokona így a bajor Isar, a cseh Jizera, a francia Isère és az olasz Isarco is.

#### 5.2.2.2. A Duna gazdasági környezetének rövid összefoglalása

A Duna-térség átvágja Európa nagy, hármasszoros osztású rendszerét, a kulturális-civilizációs övezetek kimutathatók a gazdasági fejlettség térképén is (21. és 22. mellékletek). Nyit a Balti-tengerre és a Boszporusz irányába, szállítási vízi utat rövidít le. A görögök az i. e. 7. században, a Fekete-tenger irányából egészen a Vaskapuig felvitorláztak, a sziklás, erős sodrású folyószakaszokon már nem haladtak tovább. Erődök, hadivárosok, kikötők és hidak épültek a folyó partjára, Tiberius (14-37), majd Traianus császár (98-117) vontató utakat építtetett az áruszállítás és a forgalom biztosítására (Pap M. 1964). A népvándorlás korában, a Duna bal partján több nomád nép váltotta egymást, jobb partján nagyrészt megmaradtak a korábbi római települések, kikötők, pihenőhelyek. Az ókorban a Római Birodalom határvonalai is általában nagyobb folyók voltak, így a Rajna és a Duna teljes hosszában védelmi szerepet töltött be (Kovács P. 2011; 2012). Az európai limes<sup>18</sup> esetében, amely Nagy-Britanniától a Fekete-tengerig tartott, meghatározó szerepe volt a mai Duna középső szakaszának, nagy részben a mai Magyarország területén halad át (Visy Zs. 1989; 2000). A 11. század közepére a Duna környékének államszervezetei nagyrészt stabilizálódtak, a felső szakasz a Német-római Birodalom, a középső szakasz a Magyar Királyság, az alsó szakasz a Bizánci Birodalom fennhatósága alá került. A kereskedelem újjáéledését bizonyítják oklevelek, amelyek rév- és vásártartási jogot adományoznak (például 1148-ban II. Géza a budai káptalannak). Német források alapján a 12. és 13. században a dunai kereskedelemben Regensburg, Ulm német városok vezető szerepet játszottak, elsősorban iparcikket szállítottak hajóik Budáig, Belgrádig, visszafelé pedig gabonát, bort, sót. Magyarországon hajóvontató társulatok 1268-tól működtek, a hajóépítőket és hajósokat tömörítő legrégebbi hajós céh 1297-ben kapta kiváltságlevelét Pozsonyban. A Duna Belgrádtól északra lévő részének hadiút szerepét a 13. századtól a távolsági kereskedelmi út szerepe váltotta fel, kiemelkedők voltak az Erdélyből induló aranyszállítmányok. A kereskedelem felélénkülésével újból lendületet kapott a városiasodás: Buda, Pozsony, Bécs, Linz ebben az időben jelentős fejlődésen ment keresztül. A folyó környékének forgalmát csökkentette, hogy 1335-ben a visegrádi királytalálkozón Bécs elkerülésével húzták meg a cseh–magyar kereskedelmi útvonalat.

---

<sup>18</sup> Ripapannonica honlapja: [http://www.ripapannonica.hu/magyar/limes\\_tortenet.php?id=3](http://www.ripapannonica.hu/magyar/limes_tortenet.php?id=3) (2021.12.21.)

Az oszmán csapatok ellen több hadjáratot is indítottak a magyar királyok, először Zsigmond, 1396-ban, majd Hunyadi János a Duna mentén Várnáig.

A 16. század első éveiben a hajóépítő iparban jelentős fejlődés figyelhető meg, amit jól mutat egyrészt a mesterek számának növekedése, másrészt pedig a hajóépítés technikájának fejlődése. Az új hajók egyre nagyobbak lettek, sokkal könnyedebben mozogtak, mint elődjeik. A török támadások gyakorisága miatt a folyami hajózásban egyre nagyobb szerepet kaptak a királynaszadosok, a Hunyadi Mátyás által létrehozott dunai hajóhad. A Duna gyakran lett az elvonuló hadsereg ellátmányát szállító hajók felvonulási területe. Komárom lett magyar hajóhad fő bázisa, egyben a hajóépítés központja kétszáz évre. A 17. század végén indult meg a török ellenőrzés alatt lévő területek visszafoglalása, a dunai hajózás jelentős fellendülése. Megfelelően kiépített szárazföldi úthálózat hiányában, vízi szállítással került a villányi és tokaji bor, pécsi feketeszén Bécsbe és a nyugatibb európai tartományokba. A gabonaszállító fahajók főleg Ausztriába, kisebb részben az Adria felé közlekedtek. A Duna mentén Pest, Komárom, Győr, Moson és Zimony, a Tisza mellett Szeged és Szolnok lettek a kereskedelem régi-új központjai. Elsősorban a változó vízállás miatt a szállítás lassú és költséges, a hajózás pedig veszélyes volt a zátonyok, vagy a zuhatagok (például a Vaskapu) miatt. A hajók a korábbi évszázadok gyakorlatának megfelelően „völgyemenetben” a víz folyásával ereszkedtek, „hegyemenetben”, a vízfolyás ellenében lovak, ökrök, vagy emberi vontatással haladtak. A 18. században a felszabadult Duna mentét délszlávok és a Duna felső vidékeiről Sibnerin-en (utasokat szállító, a veszélyes zátonyoknak ellenálló fahajón, amelyet a dunai zátonyokra, hosszabb utazáshoz alakítottak ki) érkező svábok népesítették be. A 19. század során jelentkeztek először komolyabban a nemzetiségi problémák is a Duna völgyében. A Török Birodalom gyengülésével a Duna alsó szakaszán létrejöttek a különböző nemzetek autonóm területei. 1820-ban Szerbia, 1829-ben Havasalföld, 1878-ban Bulgária, amelyek azután függetlenedtek is, de több háborút folytattak egymással.

A Római Birodalom bukása után a Duna hajózhatósága csak a 19. századtól, a dunai kereskedelem fellendülése miatt vált ismét jelentőssé. Biztosítani kellett az egyre növekvő dunai hajóforgalom fenntartását. Széchenyi István és Vásárhelyi Pál tervei alapján a Kazán- és Vaskapu-szorosokban lévő sok zátonyt és sziklát meg kellett szüntetni. Hajóvontató utat is készítettek, a mederben pedig csatorna készült Wallandt Ernő tervei alapján. Az al-dunai szakaszt 1896-ban avatták fel, egész évben zavartalan

hajózhatóságát a megépült Vaskapu erőmű után nyerte el 1972-től. Az erőmű duzzasztó hatása miatt a Duna vízszintje jelentősen megemelkedett, a tájkép jelentősen megváltozott<sup>19</sup> (A Pallas Nagy Lexikona; Révai Nagy Lexikona; Beluszky P. 1999; Nagy L. Reményi P. 1988; Dövényi Z. – Hajdú Z. 2002; Erdélyi M. 1997; Erdősi F. 2008; 2009). Felismerve az árvizek elleni védekezés jelentőségét, a hajózás elősegítését, a jégtorlódások csökkentését, gróf Széchenyi István Vásárhelyi Pál tervei alapján (amelyet saját dunai hajós tapasztalataikkal alapoztak meg) nagyszabású ártér lecsapolásokat és mederszabályozásokat valósítottak meg, gátakat és töltéseket építettek, 496 km-ről 417 km-re rövidítve az Al-Duna hosszát. A hajózás megkönnyítése érdekében szükség volt a folyó szabályozására, amit már a 18. században megkezdtek, de nagyrészt csak az 1870-es évekre készült el a Vaskaputól felfelé (Horváth S. 1954; Károlyi Z. 1973B; Kevey B. – Tóth, I. 2000B; Lászlóffy W. 1951). 1802-ben elkészült a Dunát és a Tiszát összekötő Ferenc-csatorna, aminek a mocsarak lecsapolásában éppúgy volt szerepe, mint a szállítás fejlesztésében. Az addigi dunai hajózási útvonalat 227 km-rel rövidítette meg, ami az áthaladás időtartamát 20 nappal csökkentette (A Pallas Nagy Lexikona, Révai Nagy Lexikona; Bulla B. 1999; Mendöl T. 1947; Beluszky P. 1998; 1999; Fleischer T. 1999; 2011).

A 19. század közepéig még szállítottak fahajók gabonát a folyón, míg az ipari forradalom vívmányai a Duna térségbe is elértek. 1813 és 1818 között az Osztrák-Magyar Monarchia összes folyóján bevezették a gőzhajó szabadalmat. Az egyik első kísérlet a Bernhard Antal pécsi lakatosmester, mérnök és feltaláló által gróf Batthyányi Kázmér hajóműhelyében épített „Carolina” volt, 1817-ben a Dráván elindult az első magyar gőzhajó Eszékre, majd a Dunán Pestre és Budára, onnan tovább Bécsbe. Technikai újításokkal, feltalálói bravúrokkal a hajó alkalmas volt folyásiránnyal szemben közlekedni, uszályt vontatni, ellenállt a zátonyoknak. 1820-ban némi átalakítással, Pesten az általa vontatott uszályon szállított utasokat (Juhász N. 2015; Mészáros B. 1996). 1829-ben alakult az Első cs. kir. szab. Duna-Gőzhajózási-Társaság (DGT), az első menetrendszerinti hajójáratot 1831-ben indította meg a Dunán, Pest és Bécs között. 1867-ben megalakult az Első Magyar Gőzhajózási Társaság, később több kisebb társaságot beolvasztva 1871-től Egyesült Gőzhajózási Társaságként működtek

---

<sup>19</sup> Belügyminisztérium Vízügyi Főigazgatóság honlapja:  
<https://www.vizugy.hu/index.php?module=content&programelemid=10&id=33&page=3> (2021.12.21.)

tovább. Az Osztrák-Magyar Monarchia idején a kiegyezés után (állami támogatás hiánya, állandó szénellátás hiánya, egyéb előnytelen versenyhelyzetet okozó tényezők miatt) 1874-től a DGT-be (DDSG) olvadtak. A DGT a Duna-medence legnagyobb hajózási vállalata, egyben a világ legnagyobb belvízi hajózási társasága volt. Az Osztrák-Magyar Monarchia számára többszörösen felhívták a figyelmet a dunai kereskedelem és hajózás fellendítésére, de a tengeri kereskedelem fejlesztése jóval nagyobb figyelmet kapott. Az osztrák-magyar hajók előnye jelentős volt, mivel egész évben közlekedhettek, a brit és holland hajók a téli hónapokra megállásra kényszerültek (Czére B. 1997; 2000; Jankó B. 1968, Huszár Z. 2021; Katus L. 2012; Majdán J. 2014; Pelles M. 2016). 1895-re az al-dunai szakasz hajózhatóvá válása után Galacon (Galați) keresztül Konstantinápolyig, a Duna felső szakaszán Pozsony, Bécs, Linz után Passauig, majd Regensburgig lehetett személyhajóval utazni. 1920-tól társasutazások indultak a Felső-Dunára Budapestről Passauig és az Al-Dunára Budapestről Ruszégig. Az 1930-as évektől megjelentek a dízelmotoros hajók (Beluszky P. 1998; 1999).

Az első világháború után felbomlott az Osztrák–Magyar Monarchia. A kialakult új nemzetállamok általában nagyon rossz kapcsolatban voltak egymással, így a Duna hajózási ismét mérséklődött. Az első világháborút követően Szerb-Horvát-Szlovén Királyság néven, szerb hegemoniával, majd Jugoszlávia név alatt egyesült Szerbia, megalakult Bosznia-Hercegovina, Horvátország és Montenegró. A második világháború során a Duna teljes szakasza a tengelyhatalmak fennhatósága alá került, majd a Vörös Hadsereg szállta meg szinte a teljes folyó-mentét.

A 20. század második felében a Szovjetunió nyersanyagbázisa és geopolitikai érdekei diktálták a közös dunai gazdasági fejlődést. Románia, Bulgária, Magyarország, Csehszlovákia számára a Duna, mint kedvező szállítási folyosó elősegítette a délkelet-európai térség ipari fejlődését. A jellemzően rurális folyó menti területek jelentős ipari és szállítási kapacitásokhoz jutottak, amelyek egy része a rendszerváltás után tönkrement (ez az, ami viszont elrettenti a hajós, pihenni vágyó turistákat, a sok gyárkémény, füst, és lepusztult ipari környezet látványa). Más részük viszont logisztikai helyzetüknek köszönhetően továbbra is meghatározó Szerbia, Románia és Bulgária gazdaságában (A Pallas Nagy Lexikona, Révai Nagy Lexikona; Beluszky P. 1998; 1999; Hajdú Z. 2013; Hardi T. 2010; 2016; Horváth S. 1954; Karácson I. 1908; Károlyi Z. 1973B; László T. 2012; Tamás L. 2014).

1948-ban a Duna parti szocialista országok megalapították a Duna Bizottságot, amelyhez később Ausztria, 1998-ban Németország is csatlakozott. A Duna, a Rajna–Majna–Duna-csatorna 1992-es megépítése óta, az Északi-tenger melletti Rotterdamtól a Fekete-tenger melletti Szulináig (Sulina) tartó transzeurópai vízi út része. 1999-től a folyami szállítás és közlekedés nehézkessé vált, Jugoszlávia felbomlása és a délszláv háború után. A NATO három hidat lebombázott, 2002-ben ezek újra megépültek. 2004-től a Schengeni határ lassítja a folyamatos hajózást. Ez az egyetlen pont a folyón, Mohácsnál, ahol a határellenőrzés, személy és hajó átvizsgálás után folytathatják csak a hajók és utasaik az útjukat. (2023. január 1-jétől Horvátország a Schengeni-övezet tagja, de Mohácsnál továbbra is ellát határellenőrzési feladatot, a magyar és szerb társszervekkel közösen.)

Mára a teherfuvarozásban van a legfontosabb szerepe a folyónak, a legolcsóbb szállítási mód, vontatóhajókon, uszályokon szállítják az árut, gabonaféléket, takarmányt, építési anyagokat (fa, kő, kavics, téglá, mész, cement, tüzelő) és kohászati anyagokat (szén, vasérc), félkész termékeket (az élelmiszeripar számára). A mohácsi határrendészetnél a szállodahajós forgalom (23. melléklet) mellett, a teherhajókról is részletes statisztikát készítettek 2021 év végéig.

Az Európai Unió 2009-ben új fejlesztési nagyrégióként jelölte ki a Duna térséget, fejlesztési eszközüül pedig a Duna-Régió Stratégiát (DRS), hogy a résztvevő országok együttesen választ adjanak határaikon átívelő kérdésekre (Barsiné P. E. – Nádasi Gy. 2011). A DRS kezdetén nyolc, már európai uniós tagállam: Ausztria, Bulgária, Csehország, Magyarország, Németország (Baden-Württemberg és Bajorország), Románia, Szlovákia, Szlovénia, és hat nem európai uniós tagállam: Horvátország, Szerbia, Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Moldova és Ukrajna vett részt. A legfőbb együttműködési területnek többek között az energiabiztonságot, árvízveszélyt, vízminőséget, mobilitást (és intermodalitást, vasúti, vízi, közúti és légi közlekedést); oktatási, kulturális, vállalkozásfejlesztő programok kialakítását jelölték ki. Több hatástanulmány vizsgálta, a fejlesztési stratégia keretein belül és onnan kitekintve (Ágh, A. 2011; 2013; 2016; Ágh, A. et al. 2011), hogy milyen esélyei vannak a DRS-nek a globalizáció és régió központúság, régióban játszott szerepe (*globalization or*

*regionalization, glocalization*) tekintetében, hogyan lehet ezt a térséget fejleszteni<sup>20</sup>, jelent-e a DRS európaiosodást (*europeanization*)? A DRS célul tűzte ki a régiós különbségek csökkentését, a fejlesztési régió területén az összetartozás erősítését, jószomszédsági együttműködéseket Közép- és Kelet-Európa és a Nyugat-Balkán között (Ágh, A. 2011; Barsiné P. E. – Nádasi Gy. 2011; C. Tobias – F. Sielker 2016; Czakó K. et al. 2014; de Frantz, M. 2011; Dangerfield, M. 2014; Freyburg, T. – Richter, S. 2010; Perrin, T. 2019). Mivel a DRS sem megfelelő pénzügyi, sem jogi eszközökkel nem rendelkezik, kötelezettséggel nem tartoznak irányába a kijelölt tervek végrehajtása miatt, mindössze ajánlásokat, kezdeményezéseket tehet a kitűzött célok eléréséhez (Barsiné P. E. – Nádasi Gy. 2011; Csatlós E. 2018; Gorove, S. 1964). A DRS által lefedett fejlesztési tér hatalmas, közel 1.100 000 km<sup>2</sup> kiterjedésű, amelyhez több mint 110 millió lakos tartozik. Ezekkel a nagy terekkel az unió célja, hogy fejlesztésekkel felülírja a közösségen belüli geopolitikai erőtereket, hozzájáruljon a dezintegráció megállításához, a szembenálló nemzeti egységek helyett (21. és 22. mellékletek) belső, szupranacionális fejlődési tereket hozzon létre. A nagytérségek működésének eredményét, sikerét jelentősen befolyásolják a belső regionális jellemzők.

A Duna vízgyűjtője is, a folyó völgye is Európán belül egy rendkívül heterogén térség politikai, társadalmi, kulturális, etnikai, gazdasági és további szempontokból, számos geopolitikai ellentéttel néz szembe, mégis egységes földrajzi térség (Hardi T. 2002; 2010; 2016; 2019; Rechnitzer 1998; 1999). A 2014-2020-as időszakra a Duna Stratégiával területileg és céljaival egyező Duna Transznacionális Program (DTP) 245 millió eurós pénzügyi kerettel indult. A DTP központja 2014-ben Budapestre került, majd ott is maradt a 2021-2027-es európai uniós költségvetési időszakra. A DTP-ben leírt konkrét célkitűzések mára részben már teljesültek – például a folyami teherszállítmányozás 20%-kal történő növelése, a hajózhatóság feltételeinek javítása

---

<sup>20</sup> 1990-től számos Eurorégiós stratégia indult el, melynek az volt a célja, hogy gazdaságilag, földrajzilag egységet képező régiók, akárhány nemzetiséget és országot érintsenek is, önállóan működjenek. Létrejött így a Balti-tengeri régió, a Mediterráneum régió, az Északi-tengeri csatorna nagytérsége, nagytérségeken alapuló nemzetközi szervezetek, az Európai Régiók Gyűlése, a Dunamenti Tartományok Gyűlése, Duna-Dráva-Száva Eurorégió. Az utóbbi kettő fennállásának 20 éves ünneplése után arra kényszerült, hogy felozzlassa magát. A résztvevőknek a kulturális és sportversenyek, találkozók nagyon fontos elismerések voltak, olyan programok, amelyeket sok szülő nem tudott volna kifizetni. Gazdasági sikerekről azonban nehéz beszámolni és az Unió beapasztotta a Duna-menti szervezetek finanszírozását. Rengeteg tapasztalat, kapcsolatrendszer, barátság, értékes, gazdasági együttműködéstől független dokumentumok születtek az ifjúság, sport, kultúra, művészetek, oktatás terén, és tűntek el utódszervezet hiányában.



(mellékágak, környezetvédelem, képzések, PannonRIS folyami információs rendszer kialakítása), a belvízi utak összekapcsolása a vasúti és közúti szállítmányozással<sup>21</sup>.

Az EU Bizottság által készített dokumentum, a Duna Régió Stratégia megújult cselekvési terve (2020) alapján továbbra is cél az országok közötti és az országokon belüli jelentős különbségek csökkentése, a DRS alappilléreiben jelölt feladatok folytatása. A feladatok között szerepel a dunai örökségek bemutatásának támogatása, a Duna menti turisztikai kínálat megjelentetésének szándéka. A Duna alsó szakasza és torkolatvidéke Európa egyik legintenzívebb geopolitikai zónáját, térszerkezeti csomópontját jelenti, ahol nagyhatalmak, illetve gazdasági centrumok szállítási útvonalai metszik egymást, s amelynek felértékelődése napjainkban is tapasztalható (Fleischer T. 2008; Rechnitzer J. 2009; Kovács P. 2011; 2012). A Duna-völgyben a szállítási irányokat, az ökológiai, vízügyi kérdéseket, a folyó mentén kialakult ipari és rurális térségek Dunával kapcsolatos problémáit, a térségben élők kulturális hagyományait és a hagyományokon alapuló együttműködéseket vizsgálva, a térség jövőbeli fejlődési lehetőségeit tárja fel Beuthe, M. et al (2014); Ignjatijević, S. et al. (2015); Gál Z. et al. (2013); Gál Z. (2009); Habersack, H. (2016); Hardi T. et al. (2006); Hardi T. (2010; 2012; 2013; 2019); Kőszegfalvi Gy. (2013); Zsolt, K. S. – Szilárd, R. (2012). A Hardi Tamás (2010; 2016) által említett „dunaiság” a lakosság körében *(16. melléklet)* aktívan él, tervezési szinteken valójában már nem.

Európa nagy fejlődési tengelyei jelenleg a térség nyugati és középső részét érintik, ott alakultak ki azok a térszerkezeti elemek, amelyek a térséget a kontinens fejlett részéhez kapcsolják (Rechnitzer J. 1998; 1999; Hajdú Z. 2002; Gál Z. 2013a; 2013b). A Duna-térség működésének aktivizálásához kétségtelenül a kelet-európai Duna-menti országoknak sokkal több érdeke fűződik, mint a nyugat-európaiaknak. Hardi T. (2002; 2010; 2011; 2016; 2019) tanulmányaiban kiemeli, hogy az intenzív gazdasági-fejlesztési együttműködéshez olyan közös érdekeltségeket kell megtalálni, amelyek felülírják a geopolitikai ellentéteket. Ennek földrajzi tereként a szűkebb értelemben vett Duna-völgyet alkalmasnak látta *(21. melléklet)*. Nagy D. (2016) a Duna magyarországi részét alkalmasnak látta turisztikai desztinációknak, de az átfogó turisztikai fejlesztéseket ő is hiányolja. A GDP adatok alapján elmondhatjuk, hogy a Duna

---

<sup>21</sup> DRS: <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/> (2022.09.01.)

térségben tapasztalható fejlettségi különbségek hasonló nagyságúak, mint az egész Unió területén, tehát itt megtaláljuk a közösségi jellemzőket, a területi átlagokat, így az átlag alatti és feletti régiókat egyaránt. A Duna térségben a régiók lényegesen nagyobb aránya található az EU fejlettségi átlag alatt, mint az Unió egészében. Ma már a folyó mentén kialakult térsztruktúrák jobb kihasználása jelentheti az új célt. Ez jelenti egyrészt a fejlett gazdasági centrumok támogatását, a folyami és tengeri kikötők hálózatának fejlesztését, más hálózatokba beköthető infrastruktúra-fejlesztéseket, új és megújuló technológiák alkalmazását, fejlesztését, a folyó mentén kialakult perifériák helyzetének javítását. A folyó szerepe várhatóan a jövőben tovább erősödő tengely, folyosó (*corridor*), kulturális, politikai, gazdasági kapocs, mintsem az elmúlt évezredekben megnyilvánult határ (Kovács P. 2011; 2012).

Ez az áttekintés (nem lehet teljes, terjedelmi korlátok miatt) célja az volt, hogy több szempontból alátámassza a disszertáció további részeiben használt Duna-szakaszok felosztását, annak logikáját. A Duna különböző szakaszai mentén mások a jellemző turisztikai termékek (a felső szakaszon inkább az épített, míg a legalsó szakaszon inkább a természeti attrakciók meghatározóak), amelyeket a hajós utak programcsomagjainak szervezésénél a szervező társaságok figyelembe vesznek.

#### 5.2.2.3. *A dunai szállodahajós turizmus környezete*

Gazdasági szempontból nézve a Duna felső szakasza urbánus, az alsó szakasza inkább rurális térség gazdasági jellemzőit mutatja. A turisztikai és egyéb beruházások (például kikötőfejlesztés, attrakciók fejlesztése) tekintetében kevés a dunai szállodahajós turizmushoz kapcsolható beruházás a többi turisztikai ágazathoz képest. Ugyanúgy háttérbe szorulnak a település- és területfejlesztési kérdések.

Politikai környezetet tekintve, az ukrajnai háborús helyzet miatt, például a brit utasok és utazásszervezők fele a teljes dunai programot lemondta, nem csak az ukrajnai határhoz közel eső dunai programokat.

Tudományos környezetét tekintve a dunai folyami turizmus alulreprezentált a szállodahajós turisztikai tanulmányokhoz képest.

A szállodahajós turizmus technológiai környezete általánosságban kevesebb korlátba és szabályozásba ütközik, mint a dunai szállodahajós turizmusé. A dunai hajózás ki van téve a szezonitásnak, a vízszint ingadozás miatti járatszám csökkentéseknek. A hajók

befogadó kapacitását nem lehetséges tovább növelni, a hidak és zsiliprendszerek miatt maximalizált a dunai folyami hajók magassága, merülése.

Környezetvédelmi szempontból a Duna vízminőségét, tisztaságát, élőhal állományát, élővilágát vizsgálják tanulmányok, a turisztikai hatásokat kevésbé. 2018-tól már az ukrán tulajdonú, régi motorokkal rendelkező szállodahajókat felújítás nélkül nem engedték a hatóságok közlekedni a Dunán.

### ***5.3. A kínálati elemek működésének meghatározása***

#### **5.3.1. A folyami szállodahajós turizmus, a szállodahajós utak jellemzői**

##### ***5.3.1.1. A dunai szállodahajós turizmus vonzereje***

A turisztikai termék, azaz turisztikai kínálat olyan szolgáltatások halmaza, amelyet a turisták igénybe vesznek. A vonzerőn alapszik, amelyért a turisták a térségbe látogatnak (Lengyel M. 2004; Michalkó G. 2012). Minden olyan alapfeltételén kívüli szolgáltatást (pl.: közlekedést, szállást, gasztronómiát stb.) jelent, ami fokozza a turisztikai vonzerőt, bővíti a fogadóképességet és serkenti a költés nagyságát. Ez a termék-meghatározás a folyami szállodahajózás esetében már a vizsgálat kezdetekor is problémákba ütközik, hiszen a vonzerő esetünkben maga a hajózás, amely egyben szálláshelyként, közlekedési eszközként funkcionál, programok, gasztronómia helyszíne is egyben.

A következő, *12. ábra* a dunai szállodahajós turizmus vonzerőleltárát ábrázolja (a vonzerőleltár sosem lehet teljes, terjedelmi korlátok miatt), az angol és magyar nyelvű kifejezések (vagy azok szinonimái) a saját adatbázisomban összeállított vonzerő listán 1-10-ig kerültek súlyozásra (1-es a legkevésbé, 10-es a leggyakrabban említett szó), a tanulmányokban és az interneten előforduló gyakoriságuk alapján. A leggyakrabban előforduló szavak a Danube, river cruisers, Delta, Iron Gate voltak (utóbbi kettő kiemelten a környezetvédelem és turizmus kapcsolatában). A szófelhő nem egyezik a vonzerőleltárral, de látványos ábrázolás arról, mit szeretnek, mely vonzerőket emlegetik a turisták leggyakrabban. A turisztikai termékbe elsődlegesen azok az elemek tartoznak, amelyek a kínálat különleges egyediségét hordozzák, arra ösztönzik a turistát, hogy az adott helyre látogasson. A turisztikai termék legfőbb célja a vonzerő és az élmény nyújtása. A folyami hajózás esetében a vonzerő egyszerre konkrét és absztrakt is.



a mohácsi határátlépési pecsétet, hogy eljutottak Kelet-Európa, a kontinens Amerikából igen távolinak és megközelíthetetlennek, veszélyesnek tűnő részébe, a „vad Balkánra”. A Duna mentén felelevenednek a római történelmi hagyományoktól legendákon át az Osztrák-Magyar Monarchia turisták számára jellegzetes békebeli „keringőzős” időszaka.

A vonzerő térhez kötöttségének vizsgálatakor is meg kell említeni, hogy a Duna által érintett 10 közép-és kelet-európai ország. Négy fővárost érintenek a folyami hajós utak, a fővárosok, Bécs, Pozsony, Budapest, Belgrád, önmagukban is vonzerők. De ide sorolható Prága, mint ötödik főváros, hiszen a nem Európából érkező folyami szállodahajós turisták legtöbbször a prágai repülőtérre érkeznek, vagy innen indulnak haza. A folyami hajózás az ember alkotta vonzerők mindhárom kategóriájába beletartozik, funkcióváltáson átesett utazási eszköz, mesterséges létesítményeket tartalmaz, úszó szálloda, szabadidő-orientált a hajón és a hajós utazás során kínált szolgáltatásokkal. Specifikus vonzerő, mert programjába tartozik regionális vonzerő, például mohácsi mosás, országos vonzerő, város vagy kastély, illetve múzeum látogatások, például a Hohenzollern kastély Sigmaringenben, vagy a Weltenburgi Apátság. Nemzetközi és globális vonzerők például a Strauss zenei estek, magyar est, belgrádi est tradicionális gasztronómiával és kulturális programokkal. A hajós turisták számára vonzerő az UNESCO által világörökségnek nyilvánított helyszínek meglátogatása, de szívesen kerékpároznak a tömegturizmus által elkerült vízpartokon, vagy ülnek kisebb csónakokba nemzeti parkokban, a különleges tájkép, növényzet és állatvilág miatt.

#### *5.3.1.2. Az infrastruktúra, szállás és étkezés a szállodahajós turizmusban*

A leghosszabb hajóutak, az óceánjáró hajók világkörüli útjai során az infrastrukturális tényezőket a hajóút hosszához és földrajzi környezeti viszonyokhoz is igazítani kell. Egy átlagos folyami hajózás 8-10 napos. A Rajnán 8-10-12-15 napos utakat találunk, a Dunán 4-24 napos utakig lehet választani, Oroszországban és Ukrajnában 8-12 napos hajóutakat, míg a Mississippin 8 napos, a Níluson 8-12 napos hajóutak a jellemzők. A folyami és óceáni, tengeri szállodahajók mindegyikében külön fedélzeti rajz jelöli a szolgáltatásokat és a különböző szolgáltatással rendelkező kabinokat (6. és 24. mellékletek). A legtöbb kabinhoz tartozik terasz. Mindegyik hajó rendelkezik akadálymentesített szobákkal, bár azt a hajós társaságok a saját maguk módján

értelmezik akadálymentesítettnek. A szoba, a terasz és a fürdőszoba mérete is eltérő lehet, az eltéréshez megfelelően igazodnak az árak. Az árakban az előfoglalásokat illetően vannak kedvezmények, ehhez igazodóan a lemondási feltételek. A szobák tartalmaznak mindent, ami egy 4-5 csillagos szobától elvárható, padlótól mennyezetig érő teraszajtót, luxus minőségű ágyneműt, tágas fiókokat, minibárt stb. A hajók és a szobák is 360°-os videófelveteleken keresztül bejárhatóak már a foglaláskor, online 24 órás telefonközpont élőben válaszol az utasok kérdéseire.

Úti beszámolók, videók, sztárséfek ajánlják az utakat, hogy segítsék a jövőbeli utasok döntését. A tematikus utak lehetnek a karib-tengeri utak vagy a skandináv fjordok közötti óceánjárós utak, de akár szerveződhetnek a jazz- vagy klasszikus zenére, gasztronómiára, karácsonyi vásárookra, szórakozásra. A hajóstársaságok honlapjai a tematikus utak és útleírások mellett ajánlják magukat az elnyert díjaikkal, utas visszajelzésekkel, tematikus információkkal, például mi a teendő, ha valaki először utazik szállodahajón. A hajós társaságok is kitöltetnek elégedettségi kérdőíveket az utasokkal, de üzleti titokként kezelik azokat, ezek eredményei nem elérhetőek. Kétségtelen, hogy a honlapok tele vannak elégedett utasok idézeteivel, beszámolóival, ritkán találhatóak panaszos esetek.

#### *5.3.1.3. Szolgáltatások a szállodahajós turizmusban*

A szállodahajók üzemeltetését nem szokás együtt említeni az általános szállodai szolgáltatások biztosításával, adottságaikhoz mérten egy 4-5 csillagos szálloda minden szolgáltatását nyújtani tudják. A hajó személyzete, a kapitány, a legénység, fedélzeti menedzser, a szobaasszonyok viselkedése, segítőkészsége nagymértékben befolyásolja, hogy az utasok hogyan élik meg a hajós utazás élményeit. A legénység nem mindig beszél azon a nyelven, amelyen a legtöbb utas, de a személyzetet igyekeznek úgy választani a hajós társaságok, hogy több idegennyelven is beszéljenek. A legtöbb magyar személyzet a német és frankofón (francia, kanadai, svájci) hajókon dolgozik.

Ilyen körülményekből szakadnak ki az utasok egy-egy városlátogatásra. Gasztronómiai, kulturális programokon, idegenvezetővel és hoszteszekkel biztosított múzeumlátogatásokon, koncerteken vesznek részt, nem kerülnek el a látványosságokat csak azért, mert belépődíjat kell fizetni. A kínai turisták egyik kedvelt programja svájci aranyórát vásárolni a Rajna partján, a cél az, hogy európai és minél drágább szuvenir legyen. A folyók menti helyi borászatokat meglátogatva nem csak bort lehet kóstolni,

hanem az utasok találkoznak a helyiekkel, beszélhetnek velük, úgymint a helyi kézművesekkel, a kalocsai horgolást és hímzést bemutató nénikkel, vagy a bolgár rózsaoilaj készítőikkel. A táj, a kikötő közvetlen környezete és a meglátogatni kívánt helyszín feltárul a látogatók előtt. A hajón veszik igénybe az étkezést, szállást az utasok, a recepción a pénzváltástól kezdve a kerékpárbérlésig segíti őket a személyzet. Hosszabb, buszozással egybekötött városnézések, egy ebéddel (az adott ország tipikus ételeiből válogatva), múzeumlátogatással, borkóstolóval, vásárlási szabadidővel telnek.

A szállodahajós turizmus piacán egyedi „magyar” termék a lovasbemutatók, a paprika népszerűsége, amely miatt a vidéki desztinációkat is meglátogatják az utasok Budapest látnivalói mellett. Az alap infrastruktúra mellett a szolgáltatásoknak is magas színvonalúaknak kell lenniük. A hajós társaságok külön díjat fizetnek a kirándulások során az extra légkondicionáló használatért és a buszon található WC használatáért. A buszsofőröknél gyakran íratlan szabály az elegáns munkaruha, ing, nyakkendő, az éttermekben külön a csoport számára kihelyezett menükártyák, külön ruhatár biztosítása, plusz személyzet biztosítása, akit azonnal lehet „ugrasztani”, ha például valaki elhagyott valamit az előző attrakciónál, meggondolta magát és mégis taxival menne vissza a hajóra, vagy egyéb okból eltér a csoporttársak programjától.

#### *5.3.1.4. A dunai szállodahajós utak tipizálása, fejlődése*

A folyami hajóutak látványosságai a folyómeder menti tájak, völgyek, kastélyok, az ott élők településeinek arculata. A Duna nagyon sajátos szerepet tölt be a folyami turizmusban, mert 10 ország partjain át halad végig a magas hegyvidékektől az ártéri területekig és homokos tengerpartig, változatos földrajzi látványt mutat az utasoknak. A keresletnél több szempont is a szállodahajós turizmus melletti döntést segíti. Környezetkímélő szempontok érvényesülnek, pihenést segítő körülményeket biztosít, luxuskörülmények, akadálymentesített körülmények várják a vendéget az utazás során a hajón és a szolgáltatásokban. Jó ár-érték arányú, megfizethető utak jelennek meg, sőt sok akciós út jelenik meg az első hajózók, nászutasok számára, vagy ha több generáció együtt utazik egy családból, különleges, bakancslistás helyszínek megközelítése, vannak „egyszer az életben” utak, például a nilusi hajózás nászutasoknak. A 4. táblázat a tipikus dunai szállodahajós utakat mutatja be, az 5. táblázat a 8 kiemelt hajós társaság dunai útjait.

#### 4. táblázat: A dunai szállodahajós utak tipizálása

Földrajzi érintettség szerint	Szállodahajós utak típusa szerint	Utasok száma szerint	Utazás időtartama szerint
minden útnál hangsúlyozva, hogy hány országot érint, vagy városlátogatásoknál hány fővárost	szórakoztató utak, zenehajó (keringő, néptánc), ausztriai tavaszi szüneti kirándulások)	egyedül utazók, „single”	hosszú hétvége 3 – 4 nap
minden útnál hangsúlyozva, hogy hány országot érint	első alkalommal hajózóknak	élettárssal, házastárssal, párban	egyhetes 5-6-7-8 nap
országokon átívelő utazás szárazföldi kirándulásokkal ( <i>river cruise and land tours</i> )	„gourmet” ételek, gasztronómia, nagyobb hangsúly és több idő a helyi ételekre, borkóstolók, szőlészetek látogatása	családtagokkal utazók, akár 3 generáció együtt (4- 6 fő)  szervezett csoporttal utazók (adott vállalat dolgozói, konkrét szervezet, vagy utazási iroda által szervezett csoport) (10 – 40 fő)	kéthetes 10 – 12 –14 nap
felfedező utak (nemzeti parkok, rurális területek)	fitnesz és egészség	baráti társasággal (6 – 10 fő)	két-három hetes 14 – 21 nap
	romantikus és/vagy nászutas, luxus utazás (all inclusive, egyedi kérések: helikopter, limuzin)		

Forrás: <https://www.cruisecritic.com/> (2022.09.01.) saját szerkesztés. Megjegyzés: Az 1. táblázat a tipikus szállodahajós utakat, a 4. táblázat a tipikus dunai szállodahajós utakat, mutatja be, a kettő között vannak eltérések.

A hajók a tengereken több ezer főt szállíthatnak, míg a folyami hajók általában 100-300 főt szállítanak, a kisebbek például az Amazonas, Nílus és Duna-Delta<sup>22</sup> természeti



<sup>22</sup> A Duna-delta az UNESCO világörökségi listán szereplő ökoszisztéma és madárrezervátum (11. melléklet), 1200 honos növényfaj, 300 madárfaj, köztük pelikánok, kócsagok, gémekek, a Dunában élő 52 halfajból egyedi halfajai a galóca és a selymes durbincs. [https://www.szekelyfoldiinfo.ro/Menu/duna\\_delta-prezentacio\\_kepekben-turisztikai\\_attrakciok-szallas-helyek-terkep-a-kornyek\\_turisztikai\\_latvanyossagai-szallasai-duna\\_delta.html](https://www.szekelyfoldiinfo.ro/Menu/duna_delta-prezentacio_kepekben-turisztikai_attrakciok-szallas-helyek-terkep-a-kornyek_turisztikai_latvanyossagai-szallasai-duna_delta.html) (2021.12.21.) A 19. és a 20. században a folyót ért nagyfokú emberi beavatkozás és szennyezés miatt halállománya lecsökkent. Egyedül a Duna-deltában maradt meg a kereskedelmi célú halászat, de horgászok mindenhol láthatók a Dunánál. <https://www.vizugy.hu/print.php?webdokumentumid=33> (2021.12.21.)



adottságaihoz igazodva 30-50 fős hajók is lehetnek. A szolgáltatások megegyeznek: fedélzeti terasz, közösségi terek, étterem, szórakoztató egységek kerültek kialakításra a hajókabinokon kívül. Az utak csoportosíthatók időtartamuk, szolgáltatásaik, áraik, a meglátogatni kívánt helyszínek, tematikus programok szerint. A legrövidebb szállodahajós út a 3-4 napos folyami hajós út, egy hosszú hétvégével. Az év bármely időszakában találhatóak ilyen rövid utak, de jellemzően a karácsonyi vásárokhöz kapcsolódnak, például Bécsben, vagy Budapesten.

**5. táblázat: A 8 legismertebb folyami hajókat működtető hajós társaság tipikus dunai útjai**

Társaság neve, logója	A társaság honlapja	Legolcsóbb útja 2023-ra (/fő)	Legdrágább útja 2023-ra (/fő)
 VIKING CRUISES <i>Exploring the World in Comfort®</i>	<a href="http://www.vikingcruises.com">www.vikingcruises.com</a>	8 nap, Budapest – Regensburg, 1.999 USD/fő-től	23 nap, Amszterdam – Bukarest 6.999 USD/fő-től
 AMAWATERWAYS	<a href="http://www.amawaterways.com">www.amawaterways.com</a> <a href="http://www.amawaterways.eu">www.amawaterways.eu</a>	5 nap Bécs – Budapest 1.660 EUR/fő-től	14 nap Prága – Bukarest 6.698 EUR/fő-től
 AVALON WATERWAYS® <i>Legendary river cruises. Inspired design.™</i>	<a href="http://www.avalonwaterways.com">www.avalonwaterways.com</a>	8 nap Nürnberg – Budapest 2.849 USD/fő-től	23 nap, Amszterdam – Bukarest 9.297 USD/fő-től
 UNIWORLD BOUTIQUE RIVER CRUISES	<a href="http://www.uniworld.com">www.uniworld.com</a>	8 nap Budapest – Passau 2.699 EUR/fő-től	16 nap, Budapest – Amszterdam 6.209 EUR/fő-től
 AROSA <i>Cruising differently</i>	<a href="http://www.a-rosa.de">www.a-rosa.de</a>	4 nap, Passau, Pozsony, Passau 599 EUR/fő-től	18 nap, Passau – Duna- delta (Tulcea), Passau 3.849 EUR/fő-től
 TAUCK	<a href="http://www.tauck.com">www.tauck.com</a> <a href="http://www.tauck.co.uk">www.tauck.co.uk</a>	8 nap, Nürnberg – Passau 2.470 GBP/fő-től	14 nap Krakkó- Linz – Bécs – Budapest-Berlin – 5.260 GBP/fő-től

Társaság neve, logója	A társaság honlapja	Legolcsóbb útja 2023-ra (/fő)	Legdrágább útja 2023-ra (/fő)
	<a href="http://www.emeraldcruiises.co.uk">www.emeraldcruiises.co.uk</a>	4 nap, Budapest – Bécs 1.085 EUR/fő-től	8 nap, Budapest – München 2.420 EUR/fő-től
	<a href="http://www.croisieurope-rivercruises.com">www.croisieurope-rivercruises.com</a>  <a href="http://www.croisieurope.co.uk">www.croisieurope.co.uk</a>	7 nap, Linz – Budapest 1.280 EUR/fő-től	8 nap, Bázél – Amszterdam 1.492 EUR/fő-től – további árajánlat, ügyfélszolgálaton keresztül, emailen

*Forrás: Az egyes hajóstársaságok megjelölt honlapjai, saját szerkesztés. (2022.12.01.)*

Egy tipikus közép árkategóriás út a Dunán 8 napos, 5 országot érint, 1.999 USD/fő-től foglalható a Viking Cruises társasággal, egy átlagos 7 napos út (programok, árak, szolgáltatások tekintetében), Linz, Bécs, Pozsony, Budapest, Melk, Dürnstein, Linz útvonalon, a CroisiEurope társaságnál 1.295 EUR/fő-től foglalható. Az egyik leghosszabb és legdrágább szállodahajós út 2023-ban, folyami és óceánjáró hajó kombinációjával 22 napos, 17 kirándulást tartalmaz, 6 országot érint és 7.798 USD/fő-től foglalható a Viking Cruises társasággal. Az egyik legolcsóbb dunai út 13 napos, 3 országot érint Strasbourg és Budapest között, 1.925 EUR/fő-től foglalható a CroisiEurope társaságnál. Az egyes hajós társaságokról az összefoglaló oldalakon (például a [cruisedirect.com](http://cruisedirect.com) oldalon) részletes listák találhatóak (adott társaság, vagy hajó nevére keresve), a hajóflottáról, gyártási évről, kapacitásról, merülési adatokról, egyéb sajátosságokról. A dunai szállodahajókat 100–300 főre tervezték. A leggyakrabban látható hajók: Avalon Panorama (170 fő), L’Europe (180 fő), La Boheme (162 fő), A-Rosa Stella (174 fő), A-Rosa Mia, A-Rosa Riva és az A-Rosa Donna (242 Fő), Viking Legend (189 fő), Viking Prestige (188 fő).

#### *5.3.1.5. A szállodahajós turizmus tárgyi feltételei*

A turizmus alap-infrastruktúrája az adott turisztikai termék műszaki kiépítettségét, technikai ellátottságát jelenti, amely a turisztikai kereslet kiváltására alkalmas vonzerő piacképessé tételét biztosítja. Modellben való ábrázolásnál a középpontban a vonzerő áll, amely elképzelhetetlen az alap-infrastruktúra elemeinek megteremtése nélkül. Ehhez kapcsolódik a turisztikai infrastruktúra és szuprastruktúra, amely nem minden esetben

válk el egymástól. A hazánk turizmusában kiemelt jelentőséggel bíró gyógyturizmus esetében például az alap-infrastruktúra a klasszikus értelemben vett hálózatok, villamos energia, közmű, közlekedési rendszerek, kommunikáció (menetrend, TourInform Iroda, a település történelmi hírneve, telefon, Internet).

Tágabb értelemben ide tartoznak az alapellátást biztosító szolgáltatások és azokat kiszolgáló szervezetek, például posta, közterület-felügyelet, rendőrség, egészségügyi ellátó rendszer. A turisták számára elsősorban, de a helyi társadalom szempontjából is fontos tényező, a fürdőket és a fürdők szolgáltatásait a lakosság is igénybe veszi. Például a budapesti gyógyfürdők hosszú ideje a turisztikai infrastruktúrának egy helyhez kötött statikus eleme, építészetiileg ugyanazon a helyen és épületekben valósul meg az értékesítés. A termálforrás, mint vonzerő esetében a turisztikai vonzerőt a gyógyfürdő jelenti. Az elsődleges szuprastruktúra a gyógyszálloda, a gyógyfürdőbe érkezők vendégfogadása a hozzá kapcsolódó vendéglátó egységekkel. Jól elkülöníthető tőlük a másodlagos szuprastruktúra, ami a további szolgáltatások összege. Például egy kéthetes kúra során a város szálláshely- és vendéglátó-ipari kínálata és a helyi programok és rendezvények nem csak a gyógyfürdő vendégeinek, hanem a helyi lakosoknak és más turistáknak is elérhetőek. A turisták részére szálláshely és vendéglátó-ipari egységek nélkül a tartózkodás nem valósulhatna meg. Tartózkodásuk alatt sok szolgáltatást igénybe tudnak venni, kulturális programokat, kirándulást, vásárolhatnak helyben a helyi piacon vagy üzletekben, vagy a környéken, növelve a helyi bevételeket. A vendégek gyakran felkeresik a helyi cukrászdákat, éttermeket, piacokat.

Másodlagos szuprastruktúraként a turisták felkereshetik a helyi fodrászatot, pénzváltót, olyan helyszíneket, amelyeket eredeti terveik szerint nem látogattak volna meg. Olyan dolgokra is hajlandóak költeni, amelyeket nem terveztek előre, és amelyek esetleg meghosszabbítják tartózkodásukat.

Ezzel szemben a folyami szállodahajós turizmus esetében nem elkülöníthetőek a kategóriák, legalábbis semmiképpen sem olyan egyértelműen, ahogyan az említett példán. Itt maga a hajó a vonzerő és a turisztikai infrastruktúra, a látogatók tartózkodásának konkrét helyszíne. A folyami szállodahajózás esetében a kikötők megközelíthetősége, kiépítettsége, felszereltsége, a közmű, szemétszállítás, szennyvízkezelés, telefon, internet összeköttetés, térerő, a hajó navigációs rendszere és

technikai felszereltsége az alap infrastruktúra. A vonzerő itt maga a turisztikai infrastruktúra is, maga a hajó, az utazó szálloda és szolgáltatásai, a teraszos kabinoktól a bárzongoristáig, a fedélzeti sakktáblától a hajó saját tulajdonában álló kerékpárokig.

A folyami szállodahajó speciális közlekedési eszköz, a dinamikus turisztikai infrastruktúra része, amely adott célterületen belüli mobilitást végez. Ezért is atipikus, mert maga a mobilitás is a vonzerő része, a hajózás élménye, nem feltétlenül az eljutás A-ból B-be. Mivel a hajó szálláshelyként és vendéglátóhelyként, kulturális programok helyszínékként is funkcionál, ezért magában foglalja a turisztikai szuprastruktúrát. Másodlagos szuprastruktúra alig jelenik meg ennél a terméknel, hiszen a hajó programja kötött, néhány szabad óra van egy-egy kikötésnél, ahol a vendégek 95%-a a fakultatív programokon vesz részt és csupán 5%-a sétál kötetlenül, nem szervezett programként a folyóparton, vagy annak közvetlen közelében. Pénzváltásra is van lehetőség a hajón (bár drágábban, mint a szárazföldi pénzváltóknál), és mivel a hajón tényleg mindent megkap a turista (ajándékbolt, képeslap, posta, programok, kirándulás, sportolási lehetőség, könyvtár), egyedül a helyi fakultatív programok során kínált kézműves tárgyakból vásárolhat, városnézés során a szabadidőben benézhet könyvesboltba, ruhaboltba, esetleg gyógyszertárba, de ez nem nevezhető másodlagos szuprastruktúrának. Sok német turista kéri a hajós személyzet közreműködését magyar tarhonya, gyufatészta, vagy nagyobb kisserelésű házi készítésű őrölt paprika beszerzésére, de ez a mennyiség sem számottevő a termék egészének vizsgálatakor, bár kétségtelenül színesíti azt.

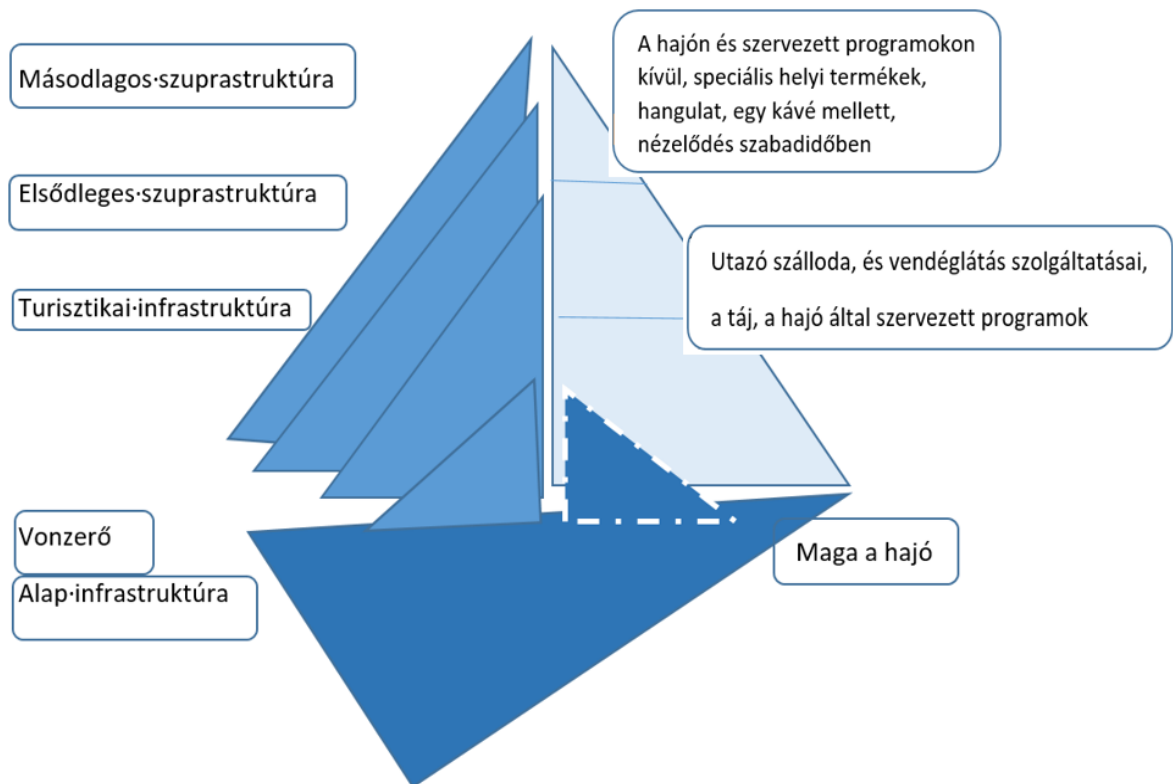
Michalkó Gábor (2012) leírja, hogy például az ökoturizmusban a táj vonzerejének megőrzése miatt nem találkozhatunk számottevő szuprastruktúrával, de ahol van szuprastruktúra, lehetséges, hogy nincsen különösebb vonzerő és arra épülő turisztikai infrastruktúra. Egyik eset sem vonatkozik a folyami szállodahajós turizmusra, mert a vonzerő maga a turisztikai infrastruktúra és a hajó a szuprastruktúra helyszíne is, ezért atipikus, nagyon különbözik a többi turizmus ágazattól. Ez teszi a folyami szállodahajózás, mint turisztikai termék vonzerejét egyszerivé és megismételhetetlenné, atipikus, speciális és komplex vonzerővé. A szállodahajós turizmus teljesüléséhez szükséges eszköz a kabinos hajó, vagy szállodahajó, közege a tenger, vagy folyó, a további másodlagos vonzerő a desztinációk, amelyek látogatására sor kerülhet a hajózás alkalmával. Ez az alap vonzerő, amely megteremti a keresletet.

A turizmus folyamatának megvalósulásához a vonzerőn kívül még további tényezők szükségesek. A turisztikai termék infrastruktúrája az adott célterületen a turisztikai tevékenységek végzésére alkalmas létesítmények összessége, amelyet a turisták és a helyi lakosok is közösen használhatnak. Elsődleges szuprastruktúra a célterület szálláshely- és vendéglátóipari kínálata és az egyéb szolgáltatások, amelyeket a turista igénybe vesz. A másodlagos szuprastruktúrába az egyéb szabadidős, szálláshelyi és vendéglátóipari szolgáltatáshoz szorosan nem kapcsolódó szolgáltatások tartoznak (Michalkó G. 2012; Pókó N. 2019).

A szállodahajós turizmus esetén a vonzerő nem csak a hajó, hanem a táj, a meglátogatott desztinációk természeti és kulturális értékei is. A táj a vonzerő és nem az infra- vagy szuprastruktúra része. A szállodahajós turizmus, mint turisztikai termék atipikus, részei egymásra épülése is specifikus, nem követi a hagyományos terminológiát, attól teljesen eltér. Olyan turisztikai termék, amely nem csak egy vonzerő, hanem számos vonzerő összessége, a többi turisztikai termék általános térbeli és időbeli elhelyezhetőségétől is eltér.

A következő, *13. ábra* a turizmus tárgyi feltételei egymásra épülését mutatja be, a folyami szállodahajós turizmus esetében. A modell bal oldala a klasszikus turisztikai infrastruktúra (például látogatóközpont) felépítését mutatja, ahol az elsődleges szuprastruktúra például szálláshelyek és vendéglátóipari egységek, másodlagos szuprastruktúra a turista által igénybe vett egyéb szolgáltatások, létesítmények.

### 13. ábra: A turizmus tárgyi feltételeinek egymásra épülése, egy klasszikus turisztikai termék és a folyami szállodahajózás esetén



*Forrás: Michalkó G. 2012, saját szerkesztés*

*Jelmagyarázat: a hajó bal oldali vitorlái a klasszikus, egymástól elkülönült kategóriákat, a hajó jobb oldali vitorlái az egybemosódó kategóriákat ábrázolják a szállodahajós turizmusban*

Atipikus, mert sok látnivalót zsúfol össze, de rövid idő alatt a hajóval, mint közlekedési eszközzel ezek megtekintése is megvalósítható. Eltér az utazóközönségének meghatározása a turizmus terminológiában használtaktól. Infrastruktúrája adott: a hajó adta lehetőségek, de atipikus, mert kombináltan jelenik meg a közlekedési eszköz és szálloda infrastruktúrája egyben. A hajón ugyanúgy működik fodrászat, minigolfpálya, mintha a szárazföldön venné igénybe a vendég, jól elkülöníthető másodlagos szuprastruktúra részeként. A fakultatív programok kialakításában a hajó funkcionalitása teszi teljessé az élményt, például egy esti vacsorával egybekötött hajós városnézés keretében. A vendég nem dönthet úgy, hogy tovább marad a hajózáson, mint a szárazföldön tenné, ha pár nappal meghosszabbítaná a tartózkodását, hagyományos módon. De dönthet úgy, hogy befizet egy másik tematikájú, másik folyami hajózásra, dönthet hajós és szárazföldi programokon való részvételről.

#### 5.3.1.6. *A jelenlegi kínálat és működése a Duna középső szakaszán, fejlesztési javaslat*

A szállodahajós turizmus működése magát a szállodahajós motiváltságú utazást jelenti, melyek során a turisták igénybe vesznek különböző szolgáltatásokat. A Duna magyarországi szakaszát vizsgáltam 3 részre felosztva, külön-külön és egységesen a turisztikai termékkínálatot a szállodahajón érkező vendégek részére. Az első szakaszhoz tartozik a „felső szakasz” Ausztria irányából: Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Szentendre. A második, „középső szakasz” Budapest, a harmadik, „alsó szakaszhoz” tartozik Kalocsa és Mohács.

A Duna Nemzetközi program (Interreg Danube Transnational Programme) adatközlése alapján a Duna menti 10 ország közül Magyarország rendelkezik a harmadik legtöbb kikötővel, csak Ausztria és Románia előzi meg. A kikötők lehetőséget biztosítanak, hogy egy pontonon egyszerre akár 4 szállodahajó is várakozzon egymás mellett. Főszezonban akár délelőtti, délutáni és esti forgalommal tervezve egy pontonon napi 12 db, 200-400 fős hajó is megfordulhat. A kikötők elhelyezkedésének nagy szerepe van a szállodahajós turizmus kialakulásában. A kikötőktől távolabb elhelyezkedő települések megközelítése nehezebb, vagy sok szervezést igényel.

A 6. táblázatban jelölt kikötési pontokat, az általuk érintett, vagy rajtuk keresztül megközelíthető településeket nagyrészt magukban foglalják a szállodahajók által látogatott turisztikai desztinációk. A jobb és bal parti kikötőknek abban van jelentőségük, hogy a hajók folyásiránynak megfelelően, vagy azzal szemben ejtik útba őket. A Dunán felfelé haladó hajó például Mohácsnál kiszállítja az utasokat, azok, akik busszal eljutnak Kalocsára és a nap végén, amikor vége a lovas programoknak, a hajó már vacsorával várja őket a kalocsai (Foktó) kikötőben. A Magyar Dunai Kikötők Szövetsége (HFIP) 37 vállalkozást tömörít, akiknek tulajdonában vannak a magyar kikötők.

A következő táblázat azokat a magyarországi kikötőket mutatja, ahol kiköthetnek a szállodahajók. Budapest kikötőinek száma egyértelműen kiemelkedik a többi kikötő közül.

**6. táblázat: Magyarországi kikötők szállodahajók részére**

	Település	KM	Folyópart	Kikötési pontok száma
1	KOMÁROM	1.769,8 – 1768,8	jobb	2
2	ESZTERGOM	1.718,98 – 1.718,44	jobb	3
3	DÖMÖS	1.699,7	jobb	1
4	NAGYMAROS	1.694,6	bal	1
5	VISEGRÁD	1.693,42 – 1.693,25	jobb	3
6	VÁC	1.679,6	bal	1
7	SZENTENDRE	11-10	jobb	2
8	BUDAPEST	1.650,65 – 1.643,2	mindkét oldal	32
9	SZÁZHALOMBATTA	1.620,720	jobb	1
10	SOLT	1.559,1	bal	1
11	KALOCSA (Foktó)	1.515,7 – 1.515,6	bal	2
12	BAJA	1.478,96	bal	1
13	MOHÁCS	1446	jobb	4

*Forrás: Interreg Danube Transnational Programme 2016, saját szerkesztés*

### ***A „felső szakasz” turisztikai termékkínálata***

A Duna magyarországi szakaszára érkezőket kevésbé iparosított, erdős táj fogadja, a hegyoldalokban távol, vagy a folyóhoz közel fekvő kisebb falvakkal. A felső szakasz kiemelt látnivalói Esztergom, Visegrád és Szentendre. Buszos, vagy sétával kombinált városnézések fél-, vagy akár egy teljes napos komplex átfogó programokat tartalmaznak. Van lehetőség borkóstolóra, a népszerű lángos és kürtőskalács megkóstolására is. A turisztikai termék része a Duna-kanyar látképe, természeti környezete, amelyet a folyó közepéről a szállodahajóról fotózhatnak az utasok, így ez nem épült be fakultatív programba. Egyes hajós társaságok rendelkeznek saját kerékpárflottával, amely lehetőséget biztosít néhány utasnak kerékpáron felfedezni a Duna-kanyart.



### *Budapest, a „középső szakasz” turisztikai termékkínálata*

A szállodahajó vendégeinek kínált magyarországi turisztikai programok 70%-a Budapesten és/vagy a fővárostól busszal körülbelül egy órán belül megközelíthető körzetében, csillagtúra-szerűen valósul meg. Budapest a Duna két partján terül el, egy átlagos két és fél órás buszos városnézésben a pesti és a budai oldalból is láthatnak ízelítőt az utasok. Mivel a nyári és őszi alacsony vízállás és az esetenkénti befagyás, vagy jégzajlás időszakait leszámítva egész évben hajózható a Duna, vannak programok, amelyek egész évben elérhetőek. Főleg a nyári időszakban változatosabb a városnéző programok kínálata, egy napba akár két fakultatív program is sűrítendő, míg télen a korai sötétedés miatt ez már nem kivitelezhető.

Budapest építészeti, kulturális adottságai számos vonzerővel bírnak, a szállodahajós vendégek általában 2-3 napos ízelítőt kapnak fővárosunkból. Budapest a külföldiek számára valóban különleges élmény, látvány, a földrajzi fekvése, és a megmaradt, főleg 19. és 20. századbeli építészeti remekművek miatt. Az általános városnézéseken kívül tematikus programokból válogathatnak a vendégek: fotózási lehetőség, a legjobb kilátással megszervezett buszos vagy gyalogos városnézés éjszakai fényekkel, amely plusz programként kombinálható magyaros vacsoraesttel, néptáncokkal, népzenevel. Kisebbségi társaságokat szerveznek össze egy időpontra egy étterembe az irodák, de konkrét hajók számára is megoldható a hajón a magyaros néptánc bemutatása.

A legtöbb vendég Budapesten szívesen kimozdul a hajóról, és a hajótulajdonos cég is elfogadja, hogy az ebéd és vacsora nem a hajón zajlik, hanem helyi vendéglátóknál. Kávéházak, cukrászdák nyomában helyi történetekkel szervezett tematikus utakon, főzőiskolákon való részvételre is van lehetőség.

Mivel a szállodahajós vendégek hajlandóak magasabb árat fizetni egy-egy programért, ezért a számukra kínált városnézés és programok kibővültek, ha nem plusz programmal, akkor csupán a szabadidős programból sokkal több idő jut számukra, mint más turistáknak.

A budapesti nagy vásárcsarnok bejárása a legkedveltebb programokhoz tartozik, vásárlással egybekötve bevásárló túrákra is lehet regisztrálni külön programként. Kedvelik a budavári siklót, hajlandóak miatta órákat sorban állni. Gyakran vásárolnak egyedi tervezésű ékszereket, keresik a hungarikumokat, paprikát, népművészeti termékeket, amelyeket a szuvenír boltok kínálatában meg is találnak.

Tematikus városnézésen a szecesszió legszebb épületei nyomán lehet bejárni a várost, ettől különálló program az esti városnézés, a pesti Broadway, séta a varieték világa mentén, színházi séták. Az egyházi emlékek látogatására két kiemelt példa külön-külön programként például a Szent István Bazilika, vagy a Dohány utcai Zsinagóga. Speciális kis csoportoknak kínált programok is igénybe vehetőek a fiatalabb korosztály számára, mint például romkocsmatúrák, nyomozós játékok városnézéssel egybekötve, biciklis, vagy rolleres túrák a belvárosi negyedekben. Előfordult már kérés egy-egy hajóról a helikopteres városnézésre néhány fő részére, gyakori a privát, 2-4 főre szóló városnézés, amikor a hajós turisták egyénileg külön idegenvezetőt vesznek igénybe.

Budapest közvetlen és távolabbi környezete is igen vonzó, Visegrádra, Szentendrére, Gödöllőre, Kecskemétre a szállodahajós vendégek is nagy számban látogatnak el, közel egy-másfél órás buszozással. A pusztaprogramnak meghirdetett lovas bemutatók a kínálat fő elemei, amely még kocsikázással, folklórműsorral, népi gasztronómiával egészül ki. Lajosmizse kedvelt helyszín a lovasbemutatókhoz, itt inkább a csikósok ügyessége kap hangsúlyt, a domonyvölgyi Lázár Lovasparkban látható még fogathajtás és Erzsébet királyné lovasbemutatója, korhű öltözékben, dámanyeregben. A németül beszélő turisták számára a „Sissi” kultusz idézését sok helyen kötelező elemként megtaláljuk.

Budapesti indulással kirándulásokat találunk a szállodahajók programjában az Etyek-Budai borvidékre és a Tokaji borvidékre, ahol van kerékpározásra is lehetőség. A borkóstolók inkább a kisebb csoportok számára keresettek, a szállodahajós vendégek, akik egyszerre 4-5 busszal megjelennek egy adott helyszínen, más kiszolgálást kapnak már csak nagy létszámuk miatt, más szervezést kíván a fogadásuk, kiszolgálásuk, mint kisebb számú csoportok esetén, ezért néhányan szívesen leválnak a nagy csoportról és privát programot kérnek maguknak.

#### *Kalocsa és Mohács környékének kínálata, a „harmadik szakasz”*

Kalocsa városa az elmúlt években parkolót, járdákat újított fel, „virágosította” a belvárost, főleg a szállodahajóval érkező vendégek miatt. Bár a fő látványosságnak számító székesegyház még mindig felújítás alatt áll és a hajós csoportok az orgonakoncerteken nem tudnak részt venni, sem a főszékesegyházi könyvtárat nem lehet látogatni az érseki palotában az átalakítások alatt, ez idő alatt is van más program számukra. A Paprika Ház, a tájház és a kalocsai kerámiákat, csipkéket bemutató,

kifejezetten a szállodahajós turistáknak szánt bemutató termek látogatása után érkeznek el a vendégek a lovas bemutató helyszínére. A program komplex, a szállodahajós vendégek tartózkodási idejéhez, érdeklődési köréhez igazítva. A kalocsai csikós programok nagyobb térben valósulnak meg, mint a Budapest környékiek, hosszabb a műsor, a vendégek bepillanthatnak a rendezett istállóba és kikocsikázhatnak a szürkemarha-nyájához, ahol a helyiek pogácsával, hagymás-piros paprikás zsíros kenyérral várják őket. A csikósok produkciója lenyűgöző, a fő műsorelemként a puszta 10-est is bemutatják a látogatóknak, míg a Budapest közeli programokon „csupán” a puszta ötös látható. A turisták célzottan ezekért a programokért jönnek, a lelátók, a fogadó helyszín, a „kocsikázós” utak számukra lettek kialakítva.

Minden turista paprikaföldeket akar látni. Júliusban látni paprikát a földeken, amikor érik, de azok a látogatók is láthatnak ültetett paprikát, akik az év más időszakában látogatnak Kalocsára.

Több hajós társaság kiemeli a zenét és a népzeneét a programjaiban, így a magyar népzene külön kínálati elem a programokban, Kalocsa és Szekszárd pedig Liszt Ferenc érintettsége miatt nagyon érdekli a szállodahajós vendégeket.

Mohács városa évtizedek óta harcol azért, hogy a kikötőbe érkező vendégek ne utazzanak rögtön tovább pécsi városnézésre, vagy villányi borkóstolásra, hanem nézzenek körül Mohácson is. Ezért is alakították ki a Busó udvart és a kisvonatos városnézést, kifejezetten a szállodahajós vendégeknek, akik gyakrabban látogatnak a Mohács melletti Szent Miklós vízi- és taposómalomhoz, mint a belvárosba, vagy biciklire pattanva a Duna töltésen már a Duna-Dráva Nemzeti Park területével ismerkednek meg pihenővel a Fehér Gólya Múzeumban, Kölkeden.

A kölkedi Fehér Gólya Múzeum látogatóinak 1/3-át szállodahajós vendégek teszik ki, ez a szám több is lenne, ha több bicikli jutna a vendégeknek. Egy 200-400 fős hajó maximum 20 kerékpárt szállít és egyelőre a többszörös túljelentkezés ellenére sem bővítették az eszközparkot, helyi kölcsönző pedig nincsen. Előfordult, hogy Belgrádból érkeztek egy kölcsönző cégtől kerékpárok Mohácsra, a szállodahajók rendelésére.

A villányi borvidék látogatása természetesen nem maradhat borkóstoló nélkül, de a környezet, a kis pincék látványa, séta a szőlősorok között is nagy élményt nyújt, erre is kell időt hagyni a programban. Egyszerre 4-5 nagybusz megjelenése esetén viszont nem

mindig lehet a kis befogadó képességű tradicionális pincéket bemutatni, ilyenkor nagy, modern pincészetekbe küldik a csoportokat a szervezők.

Pécs a turizmus tekintetében hatalmas előnyben van, Mohácstól mindössze 45 perces buszozásnyi távolsága. Kifejezetten a szállodahajós vendégek számára alakítják főleg nyáron a helyi szuvenir árusok a termékkínálatukat, például a pécsi kesztyűt nyáron 60%-ban szállodahajós vendégek vásárolják. A város turizmusában jelentős a szállodahajós turisták költése, jegyet vásárolnak a Zsolnay Negyedbe és a Gyugyi gyűjtemény megtekintésére, a pécsi székesegyházba, amely orgonakoncertet is magába foglal, a világörökségi helyszíneken, a Littke Pezsgőpince látogatásra. Vannak intézmények, melyek teljes éves bevételének egy- vagy kétharmadát a szállodahajós vendégek jegyvásárlása teszi ki.

#### *Megállapítások és javaslatok a magyarországi szakaszok fejlesztéséhez*

A környező országokban néhány angol nyelvű publikáció megjelent, de sem magyar, sem angol nyelvű átfogó tanulmány a magyarországi szállodahajós turizmusról még nem készült. Tudományos és szakmailag megalapozott vizsgálatokra van szükség, amelyekkel a döntéshozókat konkrét tervek készítésére lehetne ösztönözni, a helyi turisztikai szolgáltatásokban résztvevők tevékenységére, támogatásukra fel lehetne hívni a figyelmet. Fontos lenne, hogy kapcsolódjanak be a döntéshozók is a szállodahajós turizmusban érintett helyi vállalkozók érdekeinek képviselőibe, akár a szállodahajós cégekkel tárgyalások kezdeményezésébe. Szükséges a szállodahajós turizmus állami, országos, helyi önkormányzati szintű és turisztikai szakmai szintű támogatása a fejlesztésekhez, hogy a helyi szállítók, vállalkozók tisztességes piaci feltételekkel minőségi szolgáltatást tudjanak nyújtani.

Átfogó turizmusmarketing tevékenységre és egységes arculati megjelenésre van szükség, hogy a magyarországi szakaszról az jelenjen meg valóban, amely látnivalókat a Duna menti térségek fontosnak tartanak és ne nyomja el őket a szállodahajókkal közreműködő irodák véleménye, marketingtevékenysége. Határozottabb érdekérvényesítésre van szükség, hogy hiteles és aktuális információkat kapjanak az utasok, már a hajón és egyéb infokommunikációs eszközökön, a hajós út foglalása előtt és a teljes hajós út során. A magyar személyzet ezt legtöbbször meg is teszi, de a cruise menedzseri és hajós marketinget szervező kollégákig eddig ezek az információk nem jutottak el. Például az egyik hajós társaságot évek hosszú munkája során lehetett

lebeszélni arról, hogy Pécs városát ne úgy hirdesse, hogy a kultúra és bor városa. A marketingtevékenység azért is fontos, mert megjelentek a visszatérő hajós turisták, részükre az információk, fotóanyagok, programkínálatok nagyobb számban és jobb minőségben is megjelenhetnének. A turizmusmarketinget ki lehetne bővíteni a hazai, belföldi célcsoport számára, akik szívesen hajóznának és ugyanazokat a turisztikai termékeket ők is igénybe vennék, amelyeket a szállodahajós turisták (16., 25. és 26. mellékletek).

A kikötők egységes országos szintű fejlesztése is szükséges, figyelembe véve, hogy nem csak áruszállítás folyik a Dunán, különösen a mohácsi Schengeni határátkeléssel kapcsolatos hajós személyforgalom miatt a kikötői infrastruktúra megfelelő fejlesztése elengedhetetlen a biztonságos ki- és beszállításhoz, buszparkolók kialakításához, ivóvíz, hulladék kezeléséhez, helyi termékek értékesítéséhez, információs táblák és eszközök megfelelő megjelenéséhez és kihelyezéséhez. A parkolókat működtető vállalkozások, a buszokat üzemeltetők és a helyi önkormányzatok, hatóságok, rendőrség és helyi lakosok számára meg kell találni az optimális fejlesztési, szervezési megoldásokat. A társaságok akár fizetnének is megfelelő parkolóhelyek létesítése esetén. A kikötők fejlesztésénél szükséges az akadálymentes közlekedés lehetőségének megteremtése, a vízszint-ingadozás miatt a kikötéseknél a megfelelő technológia biztosítása, a helyi környezetvédelmi szempontok figyelembe vételével. Kívánatos lenne, hogy újabb kikötők kerüljenek a szállodahajós programok vérkeringésébe, például Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Baja településeken.

A szállodahajók számára szolgáltatást nyújtók között egységes fellépést kell elérni. Ahelyett, hogy egymással versenyeznek a turistákért, egységesen kellene, hogy képviseljék érdekeiket a szállodahajós társaságoknál, így együttműködve a programok árát, de a minőséget, színvonalat is növelhetnék. Az élmény mindenképpen fontos, hogy a turista ne csak szemlélője, hanem tevékenyebb résztvevője legyen a fakultatív programoknak, ahogy a néptáncosok bevonnak egy-két turistát a csoportból a táncba, vagy a vendégek játékos feladatokat kapnak jelképes nyereményért cserébe. Nagyon sokat számít, hogy a vidéki helyszíneken jobban megvalósíthatóak, látványosabbak egyes tevékenységek, például a karikás ostor csattogtatása, szóba elegyedés a kalocsai hímző nénikkel, kismesterekkel.

Külföldön elterjedt módszereket sem Budapesten, sem vidéki magyar városokban még nem alkalmaznak, legyen szó interaktív városnézésről, vagy helyi családokkal való találkozásról, beszélgetésekről. Teljesen eltérő programkínálat esetén valóban érdemes lenne a budapesti szolgáltatóknak a vidéki helyszíneket és fordítva, a vidéki helyszíneknek budapesti programokat ajánlani, ahelyett, hogy mindenhol ugyanazon a néptáncos, csikós, borkóstolós programon vehessen részt a turista. Fontos lenne elmozdulni abba az irányba, hogy a vidéki helyszínek egymást ne versenytársnak tekintsék, hanem olyan változatos programkínálatot mutassanak fel, amelyet a hajóstársaságoknak elfogadnak. Megjelentek a visszatérő hajós turisták, akik kimondottan azért térnek vissza, mert a hajóút során nem volt lehetőségük több helyszínen megállni. A hajós társaságok is rákényszerülnek arra, hogy a jól bejáratott, népszerű programok mellett új programokat és új helyszíneket kínáljanak. Ezért új kínálati elemek, diverzifikáltabb programok kialakítására van szükség, akár korcsoportokra, nemzetiségekre, célcsoportokra külön kialakítva, például más kínálati elemek vonatkozhatnának a japán és az európai turistákra.

Nemzetközi, globális szinten is elfogadott és keresett programkínálat kell a turizmusban, hogy helyi családoknál, kis csoportokban elbeszélgessenek a turisták, lássák, hogyan élnek a helyiek, hogyan és mit főznek, tőlük halljanak régi történeteket. A természeti tájak meglátogatására is nagy igény van, madarak megfigyelésére, élőhelyeik meglátogatására biciklivel, csónakokkal, amelyekben a magyarországi helyszíneknek szintén előnye van az urbanizálódott, vagy gyári épületekkel zsúfolt folyópartokkal szemben. (Ez elsősorban a Duna hazai alsó szakaszán, Baja és Mohács környékén, a Duna-Dráva Nemzeti Park védett területein – Gemenc, Béda-Karapancsa – reális lehetőség.) Családoknak, generációnként külön programelemként lehetne kialakítani például a dunai aranymosást, dunai ruhamosást régi sulykolókkal, találkozókat helyi gazdákkal, kistermelőkkel. Alternatív programlehetőség lehet a régi ártéri gazdálkodás és a halászati hagyományok bemutatása, amelyre a Duna-Dráva Nemzeti Park erdőfüi telephelyén van lehetőség.

A programokban nagyon sok beszállító és vállalkozó vesz részt, a minőségi programokhoz szükséges némi áremelés a korábbi évek árszintjéhez képest. A szolgáltatások országosan egységes árait és egyedi helyi programok árait, ezáltal programcsomagokat lehetne egységesen képviselni a hajóstársaságok felé. Ezek a

társaságok tisztában vannak erőfőlényükkel, de azzal is, hogy egyedi színvonalas programot tudnak a vendégeknek kínálni.

A csikós produkcióknak a hagyomány fenntartásában is nagy szerepük van, magyar vendégek nem tudnának fenntartani ekkora kínálatot. A szállodahajós turisták tartják fenn a csikósok produkcióját, mint kínálati elemet, talán részben ennek is köszönhető, hogy 2019 júniusában megszületett a legfrissebb Guinness Rekord, a „puszta huszas”, amikor egy csikós egyszerre 20 lovat hajt, miközben az utolsó befogott két ló hátán áll. A csikós programok egymástól eltérőek, tájegységenként több helyi sajátosságot lehetne beemlíteni a helyi programkínálatba, hogy az minél egyedibb legyen.

Gyakran kapcsolódik össze egy szekszárdi és kalocsai program kifejezetten a zenei múltra építve. Ezek a programok a szállodahajós turizmus speciális igényeinek köszönhetően jelentek meg kínálati elemként, a helyiek kapcsolták össze a kalocsai és a szekszárdi programot egy terméké. Ez a kínálati elem is részletesebb kidolgozást igényel, hogy a zenét kedvelő turisták akár helyi előadásokon is részt vehessenek, például annak a zongorának a közreműködésével, amelyen Liszt Ferenc is játszott. Fizettek már hajós társaságok koncertet a Kodály Központban, Pécsen, saját hajójuk vendégei számára, ez a program a helyi intézménynek plusz bevételi forrást jelent, különösen, ha egy hajónyi turista önmagában a fél nézőteret megtölti.

Olyan vidéki programcsomagok kialakítására van szükség, amelyek hosszabb időre, vagy többszöri megállásra motiválják a hajókat, a helyi értékek, kulturális és gasztronómiai értékek előtérbe helyezésével. Például közös főzés a vendégekkel, több olyan program kialakításával, amelyben a turista aktívabban is részt vehet, nem csak szemlélője az eseményeknek. Budapesti és vidéki programok kombinációjával, partnerségek kialakításával lehetne motiválni a hajós társaságokat.

Országos szinten is meg kell találni a választ a szezonális miatt felmerült anomáliákra. A tömegturizmus kiszolgálására több programalternatíva kidolgozásával lehet válaszolni, amely valóban több szervezést igényel, de minőségben és a vendégeknek nagyobb élménnyel jár. A nagyobb létszámú csoportok kisebbre tagolásával, egymást váltva a helyszíneken, minden vendég ugyanazt a programot látja, és a szolgáltatóknak sem megterhelő egyszerre 20 fős csoport kiszolgálása akár 120 fő helyett.

Nagyon sok vendég az egy-, két-, vagy akár háromhetes folyami hajózást választja, hogy pihenne, a slow turizmus jegyében fedezze fel a Duna menti vidékeket. Több

olyan programkínálatra van szükség, amely a minőségi szolgáltatás felé indul el a „gyorsan minél többet látni” tömegturisztikai szemlélet helyett.

A vidéki programkínálatok bővítésével több helyi munkaerő bevonására van lehetőség, amely az ő anyagi helyzetüket javítja és a helyi vállalkozások, a térség fejlődését is segíti. Helyi képzésekkel, vendéglátói készségfejlesztő programokkal, nyelvi képzésekkel lehetne segíteni a helyi erőforrások bevonását a szállodahajós turizmusba. Budapest felülreprezentáltsága így is csökkenne, nem csak a helyi programok bővülésével, hanem azzal is, hogy vidéki helyszíneken is lenne megfelelő humán erőforrás a szállodahajós turisták kiszolgálására.

Bár a hajós társaságok sokszor spórolni akarnak az idegenvezetők és helyi kísérők bérezésén, vannak valóban szabadon bejárható helyszínek, de idegenvezetők, szakmai kísérő alkalmazása továbbra is a minőségi programok feltétele. Budapesten és vidéken is nagyobb figyelmet kellene fordítani a mozgáskorlátozott turistákra, például a kerekesszékesek közlekedésére a „puszta” programokon, a homokos talajon, nekik külön programkínálatokat lehetne kialakítani. Jeltolmáccsal is érkeztek szállodahajós vendégek, az ő különleges igényeikhez is illeszteni kell a megszokott programokat, olyan egyszerű szervezésből eredő változtatásokat igényelnek, amelyre jól halló embertársaik nem gondolnának, de nekik alapvetőek az élményhez, például a hangosbemondó nekik nem jelent semmit, látniuk kell a tolmácsot folyamatosan az előadás közben. A szállodahajók programjainak szervezésében tour operatorok, utazási irodák vesznek részt. Rajtuk keresztül a buszbérléstől a kézműves mesterek bemutatójáig hatalmas alvállalkozói hálózat épült ki a szállodahajók vendégeinek kiszolgálására. A hálózat egy pókhálóval is szemléltethető, amely szélén lévő láncszemek, vállalkozók, szolgáltatások a legérzékenyebbek a globális és helyi gazdasági vagy turisztikai piaci változásokra, minél beljebb helyezkednek el a hálózatban, annál kevésbé billenti ki őket egy hajó lemondása (pl. egy 400 főre előkészített program esetén), vagy a folyóvízszint ingadozásai miatt foglalások lemondása, vagy átszervezése.

A következő, 7. táblázat összefoglalva mutatja a Duna magyarországi szakasza turisztikai kínálatának fő elemeit a szállodahajós vendégek számára, amely bővíthető lenne 1-3 órás, fél napos programmá, vagy különbözőképpen kombinálhatók egymással.



**7. táblázat: A Duna magyarországi szakaszának turisztikai kínálata a szállodahajós vendégek számára**

Város	Programok	Kiegészítések
<b>Esztergom*</b>	Bazilika látogatás, séta a városban, borkóstoló, Visegrádi vár látogatás, Dunakanyar, több szabadidő	Komárom, Rév-Komárom városnézés a belvárosban, Komáromi erőd, az erődben szervezett szabadtéri programokon való részvétel, pl. nyári színház vagy musical estek, séta
<b>Szentendre*</b>	városi séta, vásárlás, Szamos Marcipán Múzeum látogatás	több szabadidő, skanzen, Kovács Margit Kerámiamúzeum, galériák, múzeumok
<b>Budapest***</b>	Buszos és/vagy gyalogos városnézés (a buszos városnézések fő célpontjai a Hősök tere, a Szent István Bazilika környéke, majd a Margit-hídon, vagy a Lánchídon keresztül a Budai várnegyed és a Citadella), folklór műsor, látogatás a Szent István Bazilikában, a Parlamentben, a Nagy Vásárcsarnokban, tematikus városnézések	több szabadidő
<b>Gödöllő**</b>	kastélylátogatás, „Pusztaprogram” a Lázár Lovasparkban, lovas kocsikázás, lovas bemutató, gasztronómia	több szabadidő
<b>Lajosmizse**</b>	„Pusztaprogram”, lovas kocsikázás, lovas bemutató, gasztronómia, cigányzene	több szabadidő
<b>Kalocsa*</b>	Érseki könyvtár látogatás, orgonakoncert a székesegyházban, séta a belvárosban, Paprika Múzeum, tájház, „Pusztaprogram”, lovas kocsikázás, lovas bemutató, gasztronómia	több szabadidő, akár egy teljes napos programra bővíthető
<b>Szekszárd**</b>	borkóstoló, séta a belvárosban, Liszt Ferenc kiállítás és Liszt Ferenc zongorájának megszólaltatása a városháza dísztermében	több szabadidő, borkóstoló és a Liszt Ferenc kiállítás egy programban, Gemenc

Város	Programok	Kiegészítések
<b>Mohács*</b>	Busóudvar látogatás, kisvonatos városnézés, vízimalom látogatás	több szabadidő, több tájékoztató a kikötőnél, kajak, kenu bérlés a holtágban és a Dunáról átmenni a Dráva erre alkalmas szakaszára, új rendezvények megalapozása, marketingje, mint például a „Dunai mosás”, aranymosás
<b>Mohács*</b>	Busóudvar látogatás, kisvonatos városnézés, vízimalom látogatás	több szabadidő, több tájékoztató a kikötőnél, kajak, kenu bérlés a holtágban és a Dunáról átmenni a Dráva erre alkalmas szakaszára, új rendezvények megalapozása, marketingje, mint például a „Dunai mosás”, aranymosás
<b>Pécs**</b>	Városi séta, kisvonatozás, Zsolnay Negyed és Gyugyi gyűjtemény megtekintése, látogatás a pécsi székesegyházban orgonakoncerttel, a pécsi dzsámiban idegenvezetés, idegenvezetés a világörökségi helyszíneken, Pezsgópince látogatás, gasztronómia, szabadidő, vásárlás	több szabadidő, akár egy teljes napos programra bővíthető
<b>Villány, Villánykövesd**</b>	séta a pincesorokon, borkóstolók, gasztronómia, népzene	több szabadidő, akár egy teljes napos programra bővíthető a kölkedi program, vagy koncertek, nyári fesztiválok eseményeinek kombinálásával
<b>Kölked**</b>	Dráva part kerékpárral, Fehér Gólya múzeum látogatás	több szabadidő, akár egy teljes napos programra bővíthető, Boki Duna Halászati Bemutatóhely

*Jelölések: \* közvetlen a kikötőből közelítik meg a turisták, \*\* csak a kikötőből induló, közel egy óras buszozással lehet megközelíteni, saját szerkesztés*

A 7. táblázatban külön jelöléssel láthatók: a közvetlen folyóparti települések; azok a települések, amelyek a szállodahajós turisták által látogatott kiemelt települések, vagy területek (annak ellenére, hogy nem közvetlenül a folyóparton helyezkednek el); a folyótól, messzebb, akár 60 km távolságra található desztinációk, amelyek nem közvetlenül a folyóparton találhatóak.

## 5.4. A belvízi szállodahajós turizmus keresletének, fogyasztói magatartásának elemzése és turistatipológia létrehozása

### 5.4.1. A szállodahajós turizmus általános jellemzői

Ami a szállodahajós turizmus fontosabb jellemzőit illeti, a szakirodalmakon kívül a 2022 májusában végzett szakértői mélyinterjúkból kapott információkat vettem alapul (16. melléklet). A 12 interjú során utazásszervezők és idegenvezetők mondták el, akár több évtizedre visszatekintve, tapasztalataikat.

A szállodahajós turizmus legfőbb jellemzőiről egyhangúan megállapították, hogy az utasok kényelmi igényeit szolgálja ki: kényelmes utazás és szolgáltatások, szép tájak, különleges helyszínek és programok várják a hajós utasokat. A többnapos utazások alatt teljes ellátást kapnak az utasok, csak az út elején és végén kell be- és kiszállniuk a bőröndökkel, a szállásuk egy helyen van.

Ezen megállapításokkal összegzi az utasok típusait, jellemzőit a következő, 8. táblázat.

**8. táblázat: A szállodahajós utasok típusai, jellemzői**

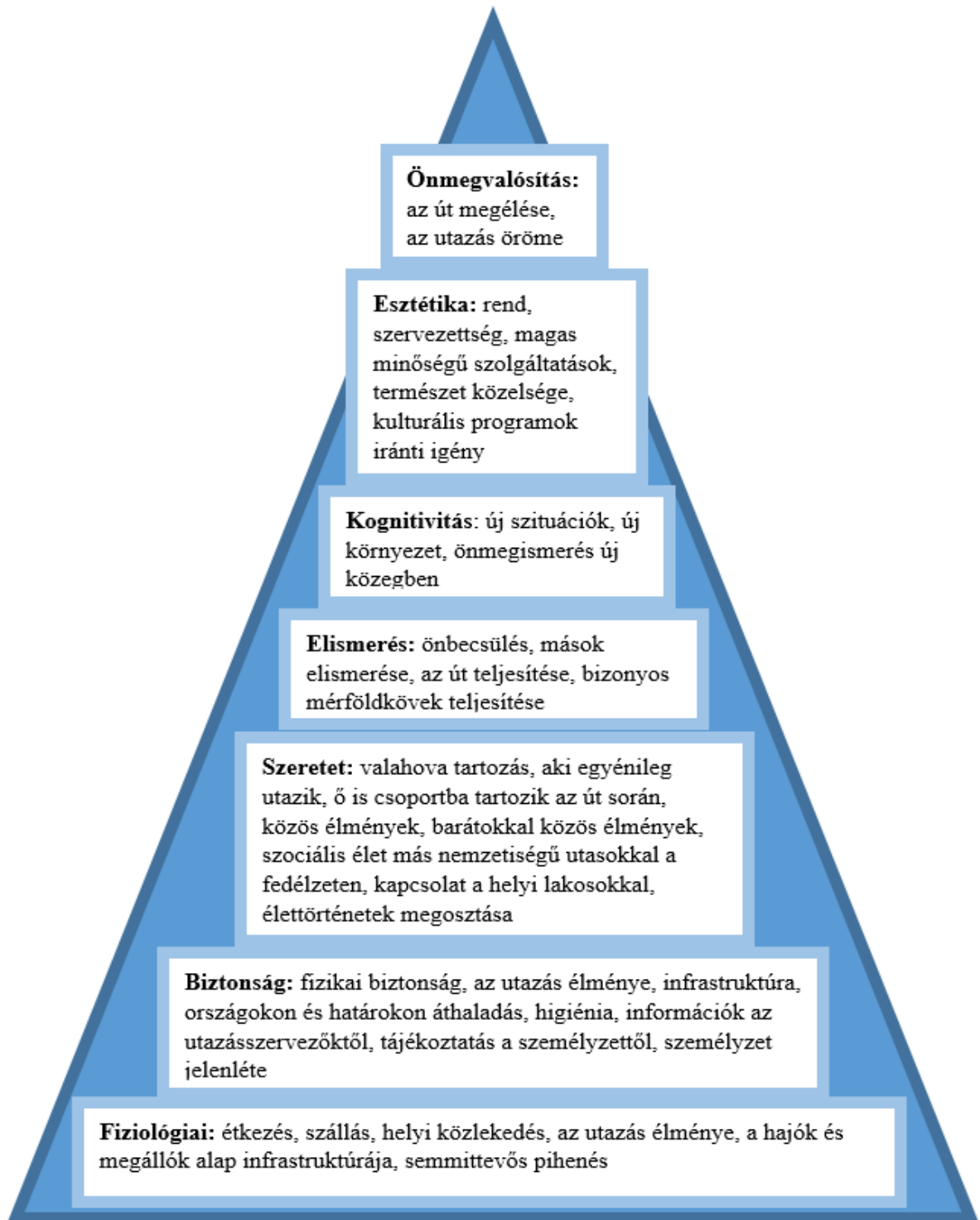
	<b>A szállodahajós utasok jellemzői</b>
korosztály	idősebb korosztály, általában 60+, a nagy melegben igénylik a több szabadidőt, szünetet, frissítőket, lehetőségeikhez mérten mozgékonyak (akadálymentes segédeszközökkel is), a fiatalabb korosztály, 20, 30, 40, 50 év feletti kettőben, vagy kisebb baráti társasággal érkeznek, önállóan nem biztos, hogy vállalnának hosszú utat
céljuk	új ismereteket szerezni, az Európán kívülről érkezőknek a dunai út nagyszerű lehetőség az európai kultúrába betekintést nyerni
motiváció	nem feltétlen igénylik a sűrű programokat, nem akarnak gyorsan sokat látni, a fakultatív programokat választhatják, dönthetnek úgy, hogy inkább a hajón pihennek, vagy egyénileg sétálnak a kikötőben, motiváltak új dolgok megismerésében

	<b>A szállodahajós utasok jellemzői</b>
jövedelem	Az Európán kívüli országokból, Nyugat-Európából, a skandináv országokból érkezőknek magasabb az átlagos diszkrecionális jövedelme, mint a kelet-európaiaké, magas a vásárlási hajlandóságuk, önállóan nem feltétlenül kezdeményeznek programokat, csatlakoznak a csoporthoz. Ezek az utasok gyakran olyan régiókba látogatnak, ahol azt átlagjövedelem jóval alacsonyabb, mint az övék, ez feszültséget okozhat (amellyel próbálnak kompenzálni: helyi termékek vásárlása, borralalók). Főleg az osztrák, német, brit utasok nem szeretnek külön költségekkel foglalatzkodni, ami a csomag árban van, az ahhoz tartozó szolgáltatást és programot várják el.
elvárása az utazástól	új dolgokat felfedezni, kíváncsiság, hallani, látni, tapasztalni (pl. kocsikázás, háborús övezet – átmenni, vagy nem átmenni a határon), érdeklődők  igénylik, hogy nagy számú személyzet vegye körül őket
szervezés	Az európai vendégek akár többször is utaznak barátaikkal egy évben. Minél messzebről érkeznek a vendégek, annál jellemzőbb, hogy utazásközvetítőt vesznek igénybe, és nem online foglalják az utat. Nem egyénileg foglalnak, a közvetítőnél teljes programcsomagot foglalnak, azt fizetik ki, amit a szervező ajánl, a szervező felé van a bizalmuk (pl. benne van-e a kaloccai program, vagy nincsen, tud-e erről a szervező, vagy sem).

*Forrás: ARGE Donau Österreich 2016, kérdőíves felmérések (13., 14. és 15. melléklet), 2022 májusában végzett 12 fős idegenvezetői mélyinterjú (16. melléklet), saját szerkesztés*

A következő, 14. ábra a szállodahajós turisták motivációs és szükségletpiramisát mutatja. Abraham Maslow (2016) szerint az emberi szükségletek hierarchikus rendbe sorolhatók, így egy piramis talapzatától elindulva felfelé először az alapszükségletek, a létfenntartáshoz szükséges igények teljesülnek, ezek felett a biztonsági szükségletek, majd a szociális szükségletek, legvégül a piramis tetején az önmegvalósítás szükséglete található.

## 14. ábra: A szállodahajós turisták motivációs és szükségletpiramisa



*Forrás: Maslow, A. (2016) alapján saját szerkesztés*

#### 5.4.2. A szállodahajós vendégek összetétele

A szállodahajós vendégek összetételének vizsgálatakor a hagyományos, Lengyel M. (2004), Michalkó G. (2010; 2012) féle szakmai terminológiát nem tudjuk alkalmazni. Ők a terminológia szerinti látogatók, átutazók és kirándulók sajátos kombinációját alkotják. Egy napra érkező szállodahajós utasról nem beszélhetünk, még akkor sem, ha az utazás egy nap alatt akár több országot is érint a folyón. A vendégéjszakát a hajón töltik, így nem kerülnek be a hivatalos statisztikába, mivel vendégéjszakát kereskedelmi szálláshelyen nem töltöttek el. A repülővel érkező turisták a hajóút előtt, és/vagy azután, igénybe vesznek ugyan pihenésként 1-1 éjszakát kereskedelmi szálláshelyen, de itt sem lehet statisztikailag tetten érni őket. Komplex és atipikus a szállodahajós „turisták” szakmai megfogalmazása, akik igénybe vesznek turisztikai és nem turisztikai szolgáltatásokat is. A magyar idegenvezetők a szállodahajós turistákat más turistákkal együtt „turisztok”-nak nevezik, idegen nyelven „cruiser”-eknek hívják őket a szervezők, utalva a *cruise* kifejezésre, hogy vízen, folyón érkeztek.

A szállodahajós, főleg a folyami hajós utasokat nyugdíjasoknak könyvelték el, hiszen „nekik van idejük és pénzük heteket utazással tölteni”. Mára ez az általánosítás már jóval árnyaltabb, bár a legtöbb utas ma is 50-70 év közötti, több szabadidővel rendelkezik, magasabb a diszkrécionális jövedelme, magasabbak az elvárásai egy luxusutazás során (Hill, C. 2013; Erdeji, I – Dragin, A 2017). A tipikus szállodahajós utas 65 éves és jól tud „menni” (*well-heeled, 65-plus-types*).

A küldő országok élén az USA és Kanada áll (38%), Japán, Kína, Észak- és Nyugat Európa (Németországból az utasok 28%-a, az Egyesült Királyságból 13%-a, Franciaországból 7,7%-a) majd őket követi Ausztrália és Új-Zéland (6,3%).

A 4-6 napos hajóutakat egyre fiatalabb, nem nyugdíjas korosztály is igénybe veszi (CLIA 2022b). A Duna Régió Stratégia 2019-es jelentése szerint az amerikai utasok között<sup>23</sup> az X, Y, Z generáció is képviselteti magát, az európai utasok átlagosan idősebbek az amerikaiakhoz képest, 67 évesek (az utasok 26,7%-a 56 és 65 év közötti volt), főleg párok (78%), baráti társaságok utaznak együtt. 2018-ban az utasok átlagosan a 6-8 napos utakat preferálták, de látható a növekvő igény a 8 naposnál hosszabb

---

<sup>23</sup> DRS: [https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR\\_Report\\_ENG.pdf](https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR_Report_ENG.pdf) (2021.12.21.)

utazásokra is. Minden második szállodahajós turista havi jövedelme meghaladta a 4000 eurót. Az amerikai utasok számára az európai folyami hajózás nagyon vonzó, 32%-uk 14-18 hónappal az utazás indulása előtt foglalta le az utat, 52%-uk közvetlenül a hajóstársaságok honlapjain. A dunai szakaszon több amerikai egyetem 30-40 fős tanár-munkatársból álló csoportja utazott együtt (ARGE DONAU Österreich, 2016).

Ezek a legalapvetőbb jellemzők, az átlagos utasok jellemzői. Meg kell állapítani ugyanakkor, hogy az utasok igényei változnak, a környezetük is változik, amelyre reagálnak (járvány, háborús helyzet, gazdasági válsághelyzet). Ezekre a váratlan helyzetekre az utazásszervezők nehezen tudnak felkészülni, bármilyen vonzó a kínálat, rajtuk kívül álló okok miatt, mégis az utasok elmaradását okozhatják a problémák.

### **5.4.3. Statisztikai adatok**

#### *5.4.3.1. Mohácsi határforgalmi adatok, a keresleti statisztikák*

Becsléseket lehet olvasni a szakirodalmakban folyami szállodahajós utaslétszámról. A CLIA óceánjárókra ad statisztikai adatokat, európai statisztikái az óceánjárók kikötéseivel kapcsolatban vannak például Amszterdamban, vagy Dubrovnikban. Folyami szállodahajós adatokra nehezen lehet bukkanni (Pókó N. – Raffay Z. 2018), mivel a szállodahajós turisták hivatalos statisztikai felmérésekben nem szerepelnek, például a repülőtereken nincsenek megkülönböztetve, kereskedelmi szálláshelyet nem vesznek igénybe, múzeumoknál a belépőjegyeknél nem készítenek róluk statisztikát néhány kivételtől eltekintve. Az ágazatot nehéz vizsgálni. Csaknem „láthatatlan” a szállodahajós turizmus, módszertanilag nehéz a résztvevők számáról adatokat gyűjteni és elemezni, ráadásul, ahol mérni lehetne, azok a források nem elérhetőek:

- NL, D, A, SK, H, HR: schengeni övezeten belüli országok, nincs határellenőrzés, nincs határstatisztika;
- NL, D, A, SK, HR: egységes valuta, pénzváltás nem jellemző (2023. január 1-je előtt még Horvátország érintett volt);
- Csak azt látjuk, aki bemegy egy TourInform irodába;
- KSH és egyéb szállással kapcsolatos adatbázisban nem szerepelnek, hiszen kereskedelmi szálláshelyen nem töltenek el vendégéjszakát;
- A repülőtereken nincsenek megkülönböztetve, nincsen róluk külön statisztika;
- A múzeumoknál a belépőjegyeknél nem készítenek róluk statisztikát;

- Nem adnak adatokat a hajós társaságok, sem érintett szervezetek, például a MAHART (üzleti titok);
- Nem készült még ilyen irányú átfogó felmérés, sem a Duna határainkon túli, sem a magyarországi szakaszán (Budapesttől Mohácsig), nincs viszonyítási alap.

Az RSOE (országos folyami információs rendszer) adatbázisa több évre nyúlik vissza, de adatokat kigyűjteni utólag a több évre visszamenő idősorelemzéssel nem lehetséges, sem a régi technológiával gyűjtött adatokat nem lehet átkonvertálni. Ez az adatforrás pedig egyértelmű lenne, mivel a rendszer folyamatosan felügyeli élőben a teljes magyar Duna-szakaszt három csatornán, 16 átjátszóállomás segítségével az északi határtól a déli határig. A diszpécsterszolgálat SLDR rendszerű duplikált rádióállomásokkal rendelkezik, melyek egymástól függetlenül működnek, a program nem különbözteti meg a szállodahajót és egyéb hajókat, de láthatóak a monitoron (valakinek a képernyő előtt kellene ülnie és strigulázni a hajókat típusok szerint).<sup>24</sup>

A Duna, „Európa kék szalagja” 10 országot érint a forrásától a torkolatáig, egy helyen mégis tetten érhetőek a szállodahajós turisták, ha nem vesznek igénybe turisztikai szolgáltatást, de a folyón mégis áthaladnak: Mohácsnál. A mohácsi kikötőben történik az egyetlen hatósági utasellenőrzés a Dunán. Nagyon szigorú a folyami szállodahajók és utasaik ellenőrzési eljárása, hivatkozva a személyek határátlépéséhez irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határellenőrzési kódex) létrehozásáról szóló 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének (8) bekezdésére. Mivel Mohács pontosan a folyó felénél, az 1444-es km-nél, a magyar, horvát és szerb határ közelében található, nem csak az országhatáron átnyúló ellenőrzést, hanem az európai schengeni határt is jelenti, határátkelő az EU és nem EU állampolgárok számára.

A COVID-19 járvány miatt 2020-ban a Dunán is leállt a forgalom hónapokra, először a jugoszláv háborúk óta. Az irányítás alatt álló hajók fedélzetén nem csak egészségügyi, hanem többféle ellenőrzést, vizsgálatot is el kell végezni, amely a magyar, horvát, szerb rendőrök és határőrök, NAV, ÁNTSZ ellenőrök, katasztrófavédelmi egységek közös munkája (1 órától 10 óráig terjedhet időtartama). Az eljárás hosszabb lehet, ha a folyami

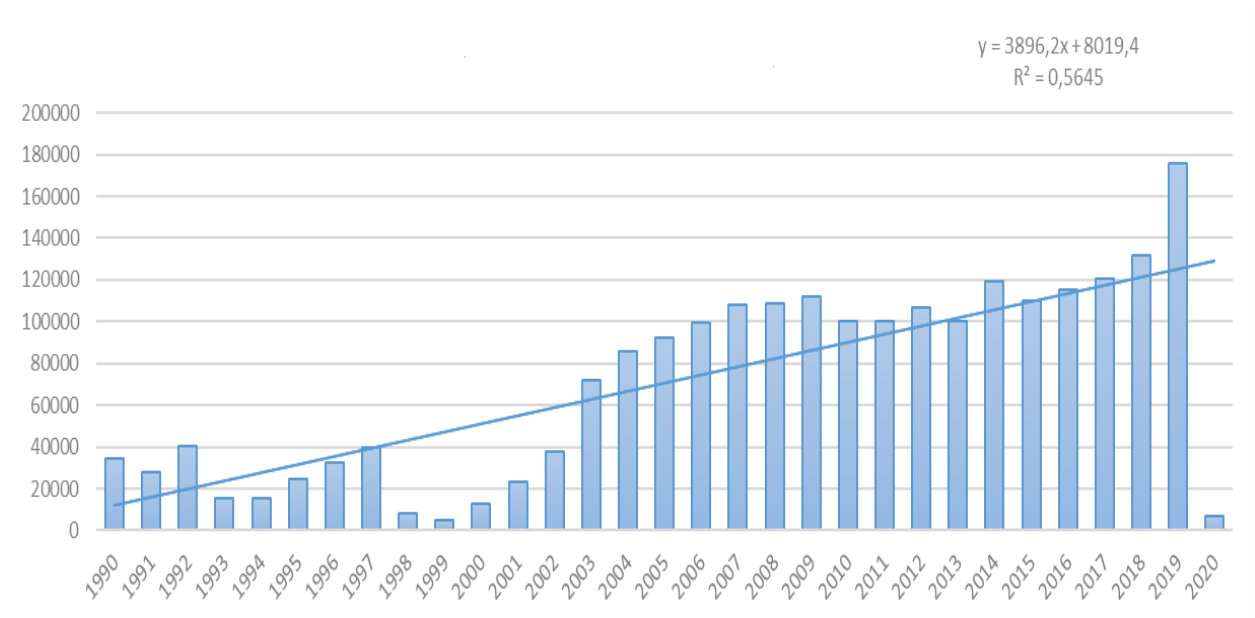
---

<sup>24</sup> Az RSOE, Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület, viharjelző rendszert működtet a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság megbízásából. Az EDIS szolgáltatással a világban történt havariákról ad összefoglaló áttekintést, a PannonRIS a regisztrált hajósok munkáját segíti, a BalaTrönk a balatoni hatóságok víz-és katasztrófavédelmi rendszerét segíti. [https://www.rsoe.hu/home.html#magunkrol\\_anch](https://www.rsoe.hu/home.html#magunkrol_anch) (2021.12.21.)



körutazás utasai között harmadik országból érkeznek vendégek, például az USA-ból érkező vendégek, vagy a Fülöp-szigetektől, afrikai országokból, vagy a vízumköteles Ukrajnából érkezett hajós személyzet a Magyar Köztársaság területéről kilépve belép a Horvát Köztársaságba, de ezzel egy időben kilép az Európai Unió schengeni területéről és a Szerb Köztársaság területére lép. A vizsgálati csoport gondosan átvizsgálja a hajókat és az utazókat, nagyon nagy szükség van a precíz adminisztratív munkára, különösen halálesetkor, vagy egyéb kivételes esetekben. A 15. ábra (27., 28. és 29. mellékletek) a Mohácson áthaladó szállodahajós turizmus személyforgalmi adatait mutatja éves lebontásban 1990-től 2020 év végéig.

**15. ábra: Szállodahajós turisták személyforgalma Mohácsonál 1990-től 2020-ig**



*Forrás: Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály, saját szerkesztés*

A jelölt időszakban jól látszanak a mélypontok a horvátországi háború miatt (1993-1994; 1998-1999) és a COVID-19-es pandémia hatása 2020-ban. A 2019-es vendégzámcsúcs, pandémia hiányában bőven túlmutatott volna minden várakozáson a szállodahajós turizmus fennállása óta, rekord számokkal. Az elmúlt harminc évet tekintve az első nagyobb szállodahajós turistaszám növekedés 2002-ről 2003-ra történt, amikor nagyobb számban jelentek meg először a harmadik országokbeli szállodahajós turisták. 2010-ben valamelyest érzékelhető volt a Dunán a 2008-as gazdasági válság hatása, mivel az amerikai turisták inkább karib-tengeri utakat választottak a folyami

hajózás helyett. 2013-ban lépte át a 100.000-et az éves szállodahajós utasok száma Mohácsnál. Ha 2018-ról 2019-re 33%-os növekedés realizálódott, és 2020-ra a pandémia bekövetkezte nélkül szintén hasonló mértékű emelkedés valósult volna meg, akkor az elmúlt 30 év legmagasabb szállodahajós turista forgalma valósult volna meg a Dunán, 233.545 fővel, 2021-re pedig meghaladta volna a 310.000 főt. A lineáris trendvonalat tekintve, az 1990-től 2019-ig terjedő időszakkal számolva 2020-ra 180.593 szállodahajós turista maradt el a pandémia miatt.  $T=56,45\%$ , vagyis az idő változása 56,45%-kal magyarázza az adatok szóródását. A trend lineáris, jól illeszkedik, 1990-től 2020-ig átlagosan 3.896 fővel nőtt évről évre az utasok száma. A 2013-as havi kilépő utasok száma és a 2016-os havi kilépő utasok száma között semmilyen ésszerű szignifikancia szint mellett nincs kapcsolat. Létezik viszont a 2016-os és a 2019-es havi kilépő utasok száma között minden ésszerű szignifikancia szint mellett ( $p=0,000$ ) egy nagyon szoros pozitív irányú ( $r=0,948$ ) kapcsolat. Összességében elmondható, hogy a 2016-os és 2019-es adatsor hasonló, de például a 2013-as és a 2019-es egyáltalán nem hasonló.

A 9. táblázat szerbiai adatai azért lehetnek sokkal magasabbak, mert Belgrádon kívül több kikötőben is regisztrálták ugyanazt a szállodahajós utast. A mohácsi és horvát utasszámokat tekintve a belgrádi és nem a szerbiai adatsor áll közelebb a valós adatokhoz. A 16. és 17. ábrák 2013 és 2019 közötti összehasonlításában mutatják a Mohácsnál ki- és belépő szállodahajók számát. 2019-ben novemberben és decemberben is voltak utasok, tehát az elmúlt 6 évben a szezonalitáson is tudott javítani a szállodahajós turizmus a Dunán, nem csak az egy-két nyári hónapra korlátozódik, bár a főszezon kétségtelenül a nyári hónapokra tolódik. A hajók és az utasok száma arányos a vizsgálatban használt adatok alapján, ez az adatok megbízhatóságát is mutatja. 2010-től Mohácsnál külön statisztika került nyilvántartásra a ki- és belépő szállodahajós turistákról, a „kilépők” azt jelenti, hogy észak felől, Budapest irányából érkeztek és dél felé tartottak, a „belépők” déli irányból, vagy a Fekete-tenger felől, vagy Belgrádról érkeztek és tartottak tovább észak felé, Budapest irányába (28. melléklet). 2021-től megszűnt a bemutatott statisztikákat alátámasztó felmérés az új modern navigációs és európai egységes hajó utat figyelő rendszer miatt (vízszint, kikötők zsúfoltsága, megfelelő haladási szabályok betartása).

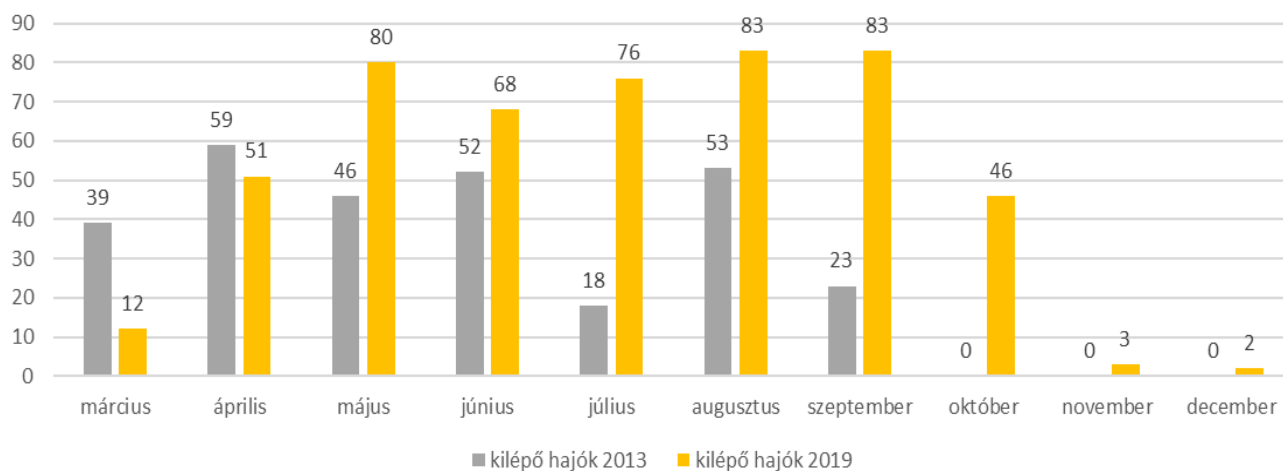
**9. táblázat: Szállodahajós utasok forgalmának adatai 2010-től 2020-ig Mohácsnál,  
a határon ki- és belépő szállodahajós utasok, Horvátországban és Szerbiában  
regisztrált szállodahajós utasok**

Szállodahajós utasok / Év	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
személy / Belépő			53386	52407		54416	56626	59335	65512	88187	3580
személy / Kilépő			53224	47889		55415	58362	61323	66506	87411	3523
Mohács, összesen	100000	100000	106610	100296	118975	109831	114988	120658	132018	175598	7103
Horvátország	18864	24648	30365	30333	39300	39807	40180				
Szerbia						114684	118875	131225	157078	208644	
Belgrád (Belgrade)						65494	68541	72279	81155	103523	408
Újvidék( Novi Sad)						35314	36604	42622	46490	54979	
Donji Milanovac						13673	13425	15562	20335	34260	
Golubac						0	0	137	6225	14607	
Veliko Gradište						203	305	625	2873	1275	

*Forrás: Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály, Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure and Port Authority Osijek, Port Authority of Vukovar, Port Governance Agency (PGA) Serbia; [https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR\\_Report\\_ENG.pdf](https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR_Report_ENG.pdf); <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2017/>, (2021.12.21) alapján saját szerkesztés, Jelmagyarázat: a pirossal jelölt számok becsült értékek*

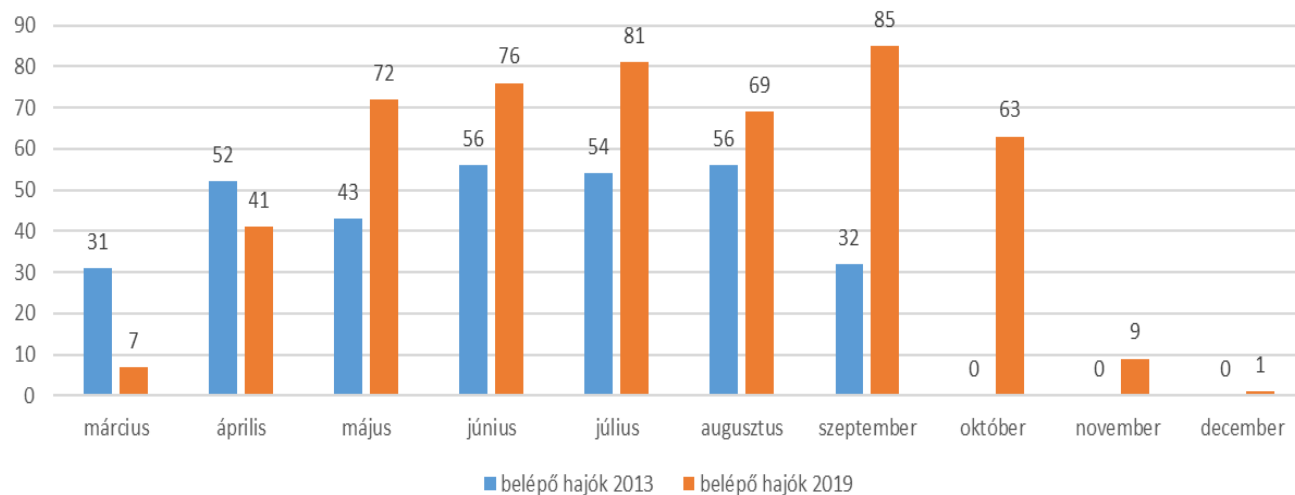
A 29. mellékletben a Mohácsnál áthaladó utasok nemzetiségének egy része látható. A nyolc leggyakoribb küldő országból a statisztikában szereplő utasok egyesült államokbeli, német, francia utasok valóban szállodahajós turisták lehettek, míg a bolgár, magyar, román, szerb, ukrán nemzetiségűek többnyire a hajók személyzetéhez tartoztak. A mohácsi statisztikában 1990 óta 118 különböző nemzetiséget rögzítettek. Az utasok közül az amerikaiak mellett kiemelkedők még a kanadai, új-zélandi, brit, ausztrál, svájci, osztrák, skandináv, indiai nemzetiségű utasok, a személyzet tekintetében a szlovák, macedón, török, filippínó, indonéz, afrikai nemzetiségűek. Kisebb létszámmal, de színesítve a nemzetiségek listáját, az utasok közül volt vendég Katarból, az Egyesült Arab Emírségekből, Mexikóból, Szingapúrból, Tajvanról, Dél-Koreából, személyzet pedig Antigua és Barbudáról, Hondurasról, Kazahsztánból, Vietnámból, Gambiából, Madagaszkárról, Ecuadorból.

## 16. ábra: Kilépő szállodahajók Mohácsnál 2013-ban és 2019-ben



*Forrás: Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály, saját szerkesztés*

## 17. ábra: Belépő szállodahajók Mohácsnál 2013-ban és 2019-ben



*Forrás: Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály, saját szerkesztés*

### 5.4.3.2. Szállodahajós keresleti statisztikák vizsgálata

A mohácsi szállodahajós turisták számát összehasonlítottam néhány érkezési statisztikával. A Pécsi Püspökség 2015-ben 10.000 szállodahajós turistát regisztrált a Székesegyházba való belépőjegy vásárlás alapján, 2016-ban 16.901 főt, 2018-ban

18.187 főt, 2019-ben 18.915 főt. A szállodahajós turisták (hajós társaságtól függ) 5-10%-a nem megy be a Székesegyházba, így a Pécsi Püspökség statisztikájában sem szerepelnek. A 2019-es évi mohácsi szállodahajós forgalomhoz viszonyítva, 100 szállodahajós turistából 95 ellátogatott biztosan Pécsre. Ha Pécs város lakosságát 145.000 fővel (KSH, 2017) számoljuk, ehhez a számhoz viszonyítunk, a szezonalitást is figyelembe véve (a szezon áprilistól októberig tart), a szállodahajókról közel minden 30. látogató jut egy pécsi lakosra. Ha egységesen, csoportban jelennek is meg a városban, feltűnők, de turista terheltségről nem lehet beszélni a városlakók szempontjából. Ezeknek a turistáknak költése éves szinten a város gazdaságában jelentős (éttermek, múzeumbelépők, ajándéktárgyak).

Nemzetközi adatokhoz viszonyítani a mohácsi személyforgalmi adatokat azért is nehéz, mert a hajózási vállalatok, akik hajókat és kikötőket működtetnek, több esetben magántulajdonban vannak, nem hoznak nyilvánosságra olyan forgalmi adatokat, amelyek összehasonlíthatóak lennének. Ausztriában és Németországban népszerűek a kirándulóhajók (Ausflugschiffe), amelyek családi vállalkozásban vannak, forgalmuk a statisztikában sokszor összeolvad a szállodahajós utasokéval. Egy, a Passaui Egyetem kérésére készült osztrák statisztika (ARGE Donau Österreich) a Regensburg és Bécs közötti szállodahajós forgalmat vizsgálta 2017-ig, valamint kiegészítette 2016-os kérdőíves felméréssel. 2015-ben Linzben csak 687.000 fő szállodahajós utas volt, Passauban 350.000, Ausztriában összesen 1.374.000 fő. 2017-ben Linzben 941.000 fő, Ausztriában összesen 1.930.000 fő szállodahajós turistával számolnak. A Duna Bizottság (Danube River Basin Plan) szerint Bécsben 2015-ben 385.000 folyami hajós turista volt, a Bécs-Pozsony közötti szakaszon működő Twin City Line szárnyashajójának 670.700 utasa volt, ők valóban turisták, de nem szállodahajós turisták.

A Duna Bizottság<sup>25</sup> felmérése 2018-ban 465.000 szállodahajós turistával számol Bécsben, a nagyobb szállodahajós vállalatok által lejelentett utaslétszám alapján. A jelentés adatait összevetve, 2018-ban Mohácsnál 132.018 fő haladt át szállodahajókon. Bécs és Budapest szállodahajós forgalma hasonló volumenű (16. melléklet). Ha a bécsi adathoz mérten 465.000 fővel számítjuk a budapesti forgalmat (Budapestről nincsen

---

<sup>25</sup> DC: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/ports-on-the-danube> (2021.12.21.)

konkrét hivatalos adat) a budapesti érték 3,5-szerese a mohácsi forgalomnak. 2019-re a mohácsi 175.598-as forgalmi adattal és a 3,5 -ös szorzóval számolva, 2019-ben a budapesti szállodahajós vendégforgalom el kellett, hogy érje a 600.000 fő körüli vendégszámot. A belgrádi adatokban sok a duplikáció, 2019-ben a 200.000 fős forgalmi adatot tudom elfogadni a valósághoz közeli értéknek, mert a helyben rögzített hajós turisták nem szállodahajós turisták voltak, a szállodahajók 95%-a, amely a Duna-deltában indul, Belgrádon át Budapest az úti céljának a végpontja, vagy Bécs, de Mohácsnál mindenképpen látszanak a statisztikában. Az észak-európai indulású utak fele Bécsig, másik fele Budapestig hajózott szállodahajókon, de az utak végállomása nem Linz volt. Ha a linzi adatok állnak közelebb a valósághoz, akkor Bécsben és Budapesten 2019-ben meghaladta a 600.000-es forgalmat a szállodahajós turizmus. Abban az esetben, ha a linzi adatokban egyéb belföldi hajós turistaszám van, a 2015-ös éves, közel 400.000 fős utasszámot a 2019-ig tartó gyors növekedés 600.000 főre biztosan tovább növelte Budapesten (ARGE Donau Österreich, 2016).

#### **5.4.4. A szállodahajós turizmus turista tipológiája**

A szállodahajós utasok fogyasztói attitűdjének vizsgálatokor (interjúk, kérdőívek, statisztikák, CLIA beszámolók) 6 fogyasztói típust különítettem el. A 10. táblázat ezt a hat fogyasztói típust mutatja.

A csoportok kialakításánál főbb differenciáló jellemzők voltak:

- fogyasztói magatartás;
- diszkrecionális jövedelem;
- utasbiztonság;
- programok iránti érdeklődés;
- tartózkodási idő.

**10. táblázat: A szállodahajós utasok fogyasztói típusai**

	Fogyasztói típusok
1.	„A felső tízezer”
2.	anyagilag befutottak
3.	konzervatív kényelempártiak
4.	hajós „tömezturisták”
5.	csendes elmélyülők
6.	természetkedvelők

*Forrás: saját szerkesztés*

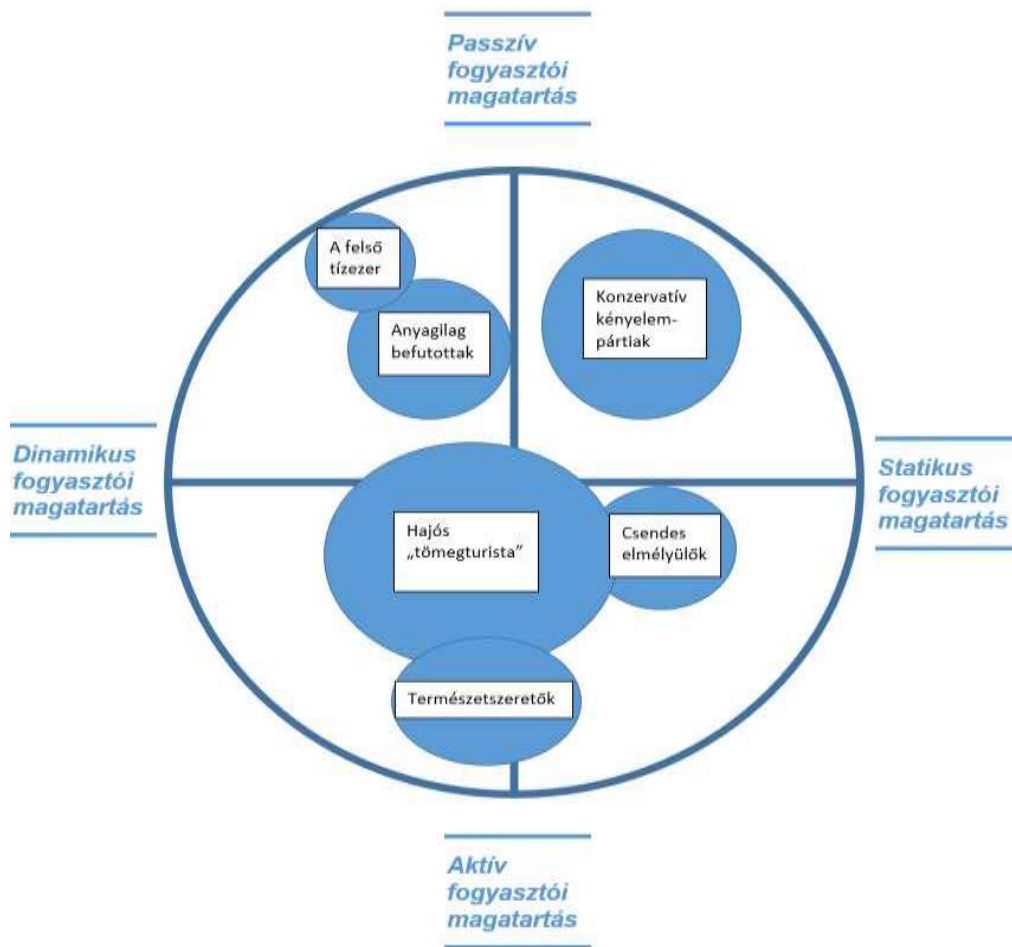
Ezek a jellemzők határozták meg, hogy melyek a szállodahajós utasok marketingszemléletű típusai (18. ábra) a modellben. A modell azt ábrázolja, hogy a kialakított típusokat a dinamikus, vagy statikus fogyasztói magatartás, illetve passzív és aktív fogyasztói magatartás milyen mértékben jellemzi.

A hajós” tömezturisták” nem volumenük miatt, hanem a tömezturistákhoz hasonló attitűdjeik miatt kapták ezt a csoportnevet. Az összes turistatípushoz képest ők képviseltetik magukat a legnagyobb számban. Részt vesznek a programokon, de nem mélyülnek el a látnivalók történelmi, kulturális bemutatásában, mindent látni akarnak, de szabadidőre is igényt tartanak. Fajlagos költségük átlagos, kisebb emléktárgyakat, szabadidőben frissítőt vásárolnak (víz, kávé).

A „konzervatív kényelempártiak” kategóriába tartozók száma a „tömezturisták” után a legnagyobb. Ők azok, akik mindent kifizetnek, all inclusive szolgáltatást igényelnek, hajlandóak a kényelmüket is megfizetni (nagyobb szoba, extra személyzet), de nem vesznek részt minden programon. Nekik vannak extra igényeik, akár külön fizetnek idegenvezetőt, taxit, luxus emléktárgyakat keresnek (aranyóra Bécsben, Pécssett kézzel varrt bundás bőrkesztyű).

A „felső tízezer”-hez tartozóknak vannak a legextrább kívánságaik (helikopteres városnézés, aznap estére jegy az operába Bécsbe vagy Budapestre, terepjárós túra).

## 18. ábra: A szállodahajós utasok marketingszemléletű típusai



*Forrás: saját szerkesztés*

Az „anyagilag befutottak” az előzőkhöz képest abban térnek el, hogy kevesebb luxus szolgáltatást vesznek igénybe. Mindkét csoportról elmondható, hogy érdeklődők, szeretik a kulturális tájékoztatást, történelmi emlékek magas minőségi bemutatását, ezért hajlandóak kimozdulni, sétálni, de kerülnek a nagy tömeget.

A „csendes elmélyülők” és a „természetkedvelők” a tömegtől távol, tömegprogramoktól, tömegétkezésektől (ebéd, vacsora) távol, vagy elkülönülten töltik az idejüket (olvasósarokban, pihenőterazon láthatóak a leggyakrabban). A természetkedvelők aktívabbak, ők azok, akik szívesen indulnak útnak önállóan, térképpel a kezükben, amíg a többi utas fakultatív programon van. Kerékpárt kölcsönöznek, esetleg kacsát etetnek, vagy csak nézelődnek. Költségük fajlagosan



alacsonyabb, mint a többi típusnál, de mindent hajlandóak kifizetni, amennyiben extra költség merül fel, de szükséges számukra (csónak és/vagy kerékpár kölcsönzés, kézműves emléktárgyak, helyi termékek). Ezzel szemben a „csendes elmélyülők” alternatív módon keresik fel a desztinációkat (a lehetőségekhez mérten), de kevésbé nyitottak a természeti értékekre, mint a másik csoport tagjai.

A modell alapján jól látható, hogy a szállodahajós turizmus kereslete önálló jellemzőkkel bíró szegmensekre bontható fel, amelyek eltérnek más termékek fogyasztói csoportjaitól.

## ***5.5. Fejlesztési javaslatok az azonosított problémák kezelésére a szállodahajós turizmusban. Trendek, fejlődési irányok meghatározása***

### **5.5.1. A szállodahajós utak trendjei, fejlődési irányai, mint turisztikai termék**

Már megjelentek az „átalakuló, vagy átalakulást kereső turisták”, akik újra feltalálják önmagukat és a világot, amelyben élnek. Számukra a politika, hatalom, a hedonizmus kevésbé fontos értékek, szabad és független gondolkodóként nem rendelik alá magukat társadalmi vagy vallási normáknak, szokásoknak. Ezek az utazók a fenntarthatóbb és etikusabb ajánlatokat helyezik előtérbe, felelős döntéseket hozva, diverzifikálva a kínálatot. Olyan termékeket és szolgáltatásokat igényelnek, amelyek új világgépen és társadalmi és környezeti igazságosságon alapulnak. Az egocentrikus viselkedésről az ököcentrikus viselkedésre terelődik a hangsúly, hozzájárulva a társadalmi, kulturális és környezeti ökoszisztémák támogatásához, az univerzalizmus értékeinek megértéséhez, megbecsüléséhez, toleranciához, minden ember jólétéhez és a természet védelméhez (UNWTO (2021), Sharma, P. 2015; Sharmer, O – Katrin, K. 2013; Pókó N. 2021). Egy tipikus „átalakulást kereső turista” 29 és 45 év körüli, iskolázott, jövedelme átlagos, vagy azon felüli, sokat utazott, szívesen tölt hosszabb időt egy helyen, szeretne kipróbálni és/vagy megtanulni új dolgokat, keresi a természetközeli helyszíneket, a kapcsolatot a helyi lakosokkal, akár önkéntes munkát vállal, vagy bekapcsolódik egy helyi tevékenységbe.

Elkerülhetetlen a 21. század turizmusában a paradigmaváltás, amelyet a „kulturális kreatívok” úgynevezett „csendes forradalma” és az „új fogyasztók”, a felelősséget vállaló fogyasztók megjelenése támaszt alá, új gondolkodásmódot vezetve be a turizmusban, egy fenntarthatóbb jövőért (UNWTO (2021), Little J. 2012, Ray, H.P. – Anderson, S.R. 2000, Pollock A. 2015). 2020-tól a szállodahajós utasok több mint 80%-kal kevesebb egyszer használatos újrahasznosítható műanyagot, például vizes palackot, vagy szívószálat használnak. Számos újítás kerül bevezetésre, kétségtelen, hogy a szállodahajós turizmusban új korszak kezdődik. Több figyelmet fordítanak a kikötőkre és a kikötéseknél érintett desztinációkra, a „felelős turista” szemléletet erősítve (Sharma, P. 2015; Sharmer, O – Katrin, K. 2013). Szorosabb partnerséget kívánnak kötni a helyi településekkel, a helyi lakosok bevonásával. A szolgáltatáscsomagok összetétele és árai változnak, rengeteg akció várható. Az európai és más kontinensek folyami hajózását erősen befolyásolja, hogy a harmadik országokból érkező turisták milyen gyorsan és milyen feltételekkel ülhetnek repülőgépre. Új csomagok, akciók mellett új útvonalak is várják az utazóközönséget (Pókó N. 2021).

A szállodahajós társaságok már a pandémia idején is hatalmas előfoglalási akciókat hirdettek, új foglalási rendszert, szabályrendszert és értékesítői jutalékrendszert dolgoztak ki. Saját személyzetük számára, illetve a jegy- és programértékesítő szervezeteknek online oktatási tanfolyamokat, a leendő utasoknak utazási kisfilmeket és webinárokat készítettek, illetve szerveztek, amelyekre ingyenesen lehetett és lehet csatlakozni. A legtöbb visszamondott utat megpróbálták nem pénzben visszatéríteni, hanem későbbi választható időpontra voucherként beválthatóvá tenni, ezzel is javítva likviditási problémáikat. A „kihagyhatatlan” akciók az „újrainyitáskor” intenzívebbekké válnak, megfigyelhető lesz minden hajós társaságnál, nehéz újabb utasmotiváló lehetőségeket kitalálni az árcsökkentés mellett, a meglévő lehetőségek diverzifikálódása várható (Pókó N. 2021).

A szakirodalomban megjelent elemzések a várható trendekről (Farell, B. H. – Twining-Ward L. 2004; McKercher 1999; 2005; Folke C. 2006; Baker, D. 2016; Brida J.G. – Zapata, S. 2010; Little, J. 2012, Lowitt, E. 2013; Pollock, A. 2015; Orchiston et al. 2016; Lew et al. 2016; Jászberényi M. 2019; Miskolczi M. – Jászberényi M. 2021) azt támasztják alá, hogy a szállodahajós turizmusban a reziliencia hatására újabb gazdasági és utasszámbeli fellendülés várható. A szállodahajós utazás nem „csak borozgatásról és templomokba járásról” szól, de kétségtelen, hogy minden térség

igyekszik a gasztronómián keresztül is bemutatkozni a szállodahajós turistáknak, amiből egy 8-10 napos út során juthat akár minden napra borkóstolás (Tomka, D. 2012; Štetic, S. 2012; Popović, V. - Miljković, J.Ž. (2012).

A belgrádi Duna Kompetencia Központ (DCC) által menedzselte Római Császárok és Duna borút projekt (2014-2020-as fejlesztési időszak a COSME program részeként) 9 országon át fogja össze a tematikus látnivalókat a Duna mentén (a római császárok korából vallási, katonai, egyéb építészeti emlékek), a Duna menti borutak bekapcsolásával. Az egyes régészeti lelőhelyek, helyszínek (a nem közvetlen Duna menti Albánia, Montenegró, Bosznia-Hercegovina és Észak-Macedónia területével együtt) történelmi bepillantásra adnak lehetőséget az időszámításunk szerint 2. és 4. századi északi dunai határvidékbe, amikor az akkori birodalom fontos közigazgatási és kulturális, kereskedelmi központjai is voltak. Ez jó példa (best practice) a Duna-menti turisztikai attrakciók több országon átnyúló bemutatására, mivel a szállodahajós turisták is ezeket a területeket, látnivalókat járják be a Duna középső és alsó szakaszán. Ezt az útvonalat az EICR (Európai Kulturális Útvonalak Intézete) Európai kulturális útvonalnak minősítette.

A Duna mentén uniós támogatást nyert egy másik tematikus út, a Vaskori Duna Útja (Iron Age Danube Route), amely hat ország 3000 éves sírhelyeit és vaskori régészeti helyszíneit fogja össze a Duna mentén (Szlovénia és Bosznia-Hercegovina nem Duna menti országokkal együtt). A Duna Stratégiában jelölt területen a Duna menti országok heterogén egységet alkotnak, megosztottságuk a modern kori gazdasági fejlődésben jól látszik, de okai Európa több mint kétezer éves történelmében keresendők. Mindezek után szükséges, hogy megjelenjen egy európai megbékélés a térségben, az eltérő kultúrák együttműködésével, közös érdekeltség, a fenntartható fejlesztés mentén, ehhez egy lehetőség a szállodahajós turizmus közös fejlesztése, amelyre már elindult néhány kezdeményezés.

A pandémia előtti jogszabályokat érintő hiányosságokat igyekeznek pótolni a szállodahajós vállalkozások, a felelősség és biztonság, emberi jogok biztosításában; minőségibb és változatosabb termék- és szolgáltatás-kínálatban (hosszabb és csak pár napos utak, új útvonalak); az ár-érték arány és termékminőség megfelelő színvonalának fenntartásában.

A társaságok megújulva, új akciókkal, új útvonalakkal, összetettebb programkínálattal várják az utasokat, hangsúlyozva a zöld és környezetbarát energiaforrások és megoldások használatát. A közgazdaságtani és turisztikai várakozásoknak megfelelően a szállodahajós turizmus újraépíti önmagát, tanulva a korábbi hibákból, új szabályrendszereket épít ki, válságra utaló jelek figyelésével, valamint több likviditási alternatívát, válságstratégiát dolgoz ki. A 2020 év végi nemzetközi felmérések alapján háromból két hajó mindenképpen tervezte, hogy újra indul 2021-ben. A nemzetközi turisták 58%-a, akik még sosem utaztak szállodahajón, a következő években tervezi egy hajós utazáson való részvételét. Amint feloldódott a hajós közlekedés hivatalos felfüggesztése, újraindult az iparág 2021 májusától. Budapesten az év első két szállodahajója a Bolero és a Belvedere volt, 2021. június 24-én kötöttek ki a Budapesti Nemzetközi Hajóállomáson. 2021. július 2-án kötött ki Kalocsánál (Foktó) a pandémia utáni első szállodahajó, az A-Rosa, mindhárom főleg német nyelvterületről érkező utasokkal. A CLIA által (2022, 2023) megjelentetett „forgatókönyv” szerint 2023 végére, vagy legrosszabb esetben csak 2030-ra éri el a szállodahajós turizmus a 2019-es (a COVID-19) előtti utasszámokat.

### **5.5.2. A környezeti értékek szerepe a fejlesztések során**

A szállodahajós társaságok 3,5 milliárd dolláros beruházást terveznek 2027-ig, új technológiákkal, tisztább üzemanyaggal működő hajófejlesztéseket, partnerségben a kulcsfontosságú desztinációkkal és önkormányzatokkal csökkentik a szén-dioxid kibocsátást 2030-ig, amely 2008-hoz képest 40%-os csökkentést jelent. Az iparág (tanulva a korábbi válságból és hajós katasztrófahelyzetekből) szigorú biztonsági és egészségügyi követelményeket támaszt a hajóstársaságok és a hajón dolgozó személyzet irányába, de az utasok felé is. A hajók a legzöldebb technológiákat alkalmazzák (LNG, cseppfolyósított földgáz nulla kén-dioxid kibocsájtással), figyelnek az ivóvíz- és élelmiszerbiztonságra. A 2021. év végére, illetve a 2022. év elejére 20-20 új luxushajó indult útra az óceánokon és a folyókon, de mindegyik zöld és ökológia-kímélő technológiával, megoldásokkal felszerelve. A 2020-as pandémia következményeként a hajókat gyakrabban tisztították és fertőtlenítették, mint normál körülmények között (CLIA 2019a; 2019b; 2020b; 2020c). A VikingStar fedélzetén PCR labor lett kialakítva, ahol utasok és személyzet is csináltathat tesztet. Akik az indulás előtti napokban pozitív víruseszt-eredményt mutattak be, ingyenesen foglalhattak át bármelyik másik hajóútra.

A hajókon az utasok és a személyzet számára is új szabályok betartását tették kötelezővé az újrahasznosítás érdekében. 2027-re 26 új, LNG-vel működő hajó közlekedik majd. A CLIA tagjai közül 231 hajó alkalmaz speciális szennyvízkezelési rendszert (a teljes szállodahajó flotta 81%-a), a 2022-től vízre bocsájtott óceánjárók közül mindegyik. 29 óceáni és tengeri kikötőben van a hajók számára szárazföldi energiavételi lehetőség, 2025-ig még 20 további kikötőben építik ki. A hajókon felhasznált élelmiszerek beszerzéséről és tárolásáról, a hajókon található ivóvíz készlet használatáról szigorúbb szabályok léptek életbe (CLIA 2022a; 2022b; 2023).

### **5.5.3. Infrastrukturális fejlesztések**

A szállodahajós turizmusban az infrastrukturális fejlesztéseket közvetlen és közvetett fejlesztések csoportjára lehet bontani. Közvetlen fejlesztések az energiatakarékos megoldások, az új technológiák, a legidősebb, még forgalomban lévő óceánjáró hajó 14 éves (CLIA 2023). Olyan technikai megoldásokra is szükség van, amelyek a tengeri élővilágra kevésbé ártalmasabbak, mint korábban, például a korallzátonyok sértetlensége, a zajhatások csökkentése. A hajó és turisztikai szolgáltatások mellett fontosak az egyéb másodlagos fejlesztések, kikötők, járdák, parkolóhelyek. A keresleti igények felméréseivel a kapacitáskihasználtságra, a szolgáltatások bővítésére, javítására lehet megadni a választ. A megközelíthetőség és elérhetőség szempontjából is sajátos a szállodahajós turizmus, mert azok a kikötők korábban is léteztek, amelyeket most a szállodahajós turisták is használnak. Az óceáni és tengeri hajók elérték maximális méretüket, nagyobbakat már nem építenek, a tapasztalatok alapján inkább kisebbeket állítanak forgalomba, de fejlettebb infrastrukturális és technológiai megoldásokkal. A folyami hajózásban is maximalizálódtak a hajóméret, a vízszintmagasság, hidak, folyómedrek mérete miatt itt is a korszerűsítésre, kényelmesebb, biztonságosabb, környezetkímélőbb megoldásokra helyezik a hangsúlyt.

Mint korábban említettem, az európai és más kontinensek folyami hajózását erősen befolyásolja, hogy a harmadik országokból érkező turisták milyen gyorsan és milyen feltételekkel ülhetnek repülőgépre. Ha a korlátozási feltételek ellenére több harmadik országokbeli turista indul útnak a folyami szállodahajókon, annak megfelelően egyre gyorsabban visszaáll a pandémia előtti szállodahajós utasok rekord száma. Őket, a régi és új utazóközönséget átszervezett utazási csomagokkal, akciókkal, új útvonalakkal várják az utazásszervezők.

Számos kikötő nem alkalmas nagyobb tömegű turista fogadására, nem szerepelt ez a szempont a telepítési tényezők között. Adott vendéglátó helyszínek, turizmusban megjelenő attrakciók nem jelennek meg önálló vonzerőként a szállodahajós turizmusban, nem lehet ezeket a problémákat komplexen kezelni például a Duna mentén, vagy egyes fő szakaszain. Nincsen rá átfogó szervezet, sem költségkeret, sem helyi, sem európai uniós pályázati szinten.

#### **5.5.4. A menedzsment és marketing a fejlesztésekben**

Diverzifikáltabb utazási csomagok, termékkonstrukciók jelennek meg a kínálatban, a keresleti oldalon a nyugdíjas generáció mellett a többi generáció is nagyobb számban képviselteti magát, környezetbarátabb, -tudatosabb attitűdjük erősödik. Az AmaWaterways új folyami 5 napos klasszikus zenés hajóutat indít a Dunán, értékesítőit motiválja az „értékesíts 5 utat és utazz ingyen” akcióval. *A CroisiEurope fennállásának 45 éves évfordulója alkalmából a kétfős kabin ára a második személynek 45%-kal olcsóbb, még több all inclusive szolgáltatás van a csomagárakban az óceáni és folyami hajós utazásoknál egyaránt.* A Viking a Níluson indít több új hajóutat az újonnan épült hajóival. *A Riviera Travel 2020 februárban már elérte a 2019-es legjobb értékesítési napját. Teljes visszafizetési garanciát vállal minden 8 napos, vagy annál hosszabb útjára, ha az utas nem elégedett a hajó szolgáltatásaival, vagy a programokkal.* Az A-Rosa új 5 napos Bécsből induló dunai utakat hirdet, a folyami hajók kiemelik sztárségeiket, akik a hajó gourmet ételeit készítik majd el<sup>26</sup>. Tematikus utak megjelenése várható a programcsomagokban: kulturális, történelmi, vagy gasztronómiai utak, ebből több elem is összekapcsolva, például a római császárok nyomában felfedező utak és borutak összekötése (30. melléklet).

#### **5.5.5. Fejlesztési javaslatok a kérdőíves felmérések és interjúk eredményei alapján**

A doktori dolgozathoz három kérdőíves felmérésem kapcsolódik. Az elsőt 2017-ben 200-as mintavétellel, szállodahajós engedéllyel töltöttem ki a hajóról érkező

---

<sup>26</sup> Hajós társaságok honlapjai: <https://www.amawaterways.com/>; <https://www.croisieurope rivercruises.com/>; <https://www.vikingcruises.com/>; <https://www.arosa-cruises.com/river-cruises.html> (utolsó letöltés. 2023.06.30.)

csoportokhoz beosztott többi idegenvezető kolléga segítségével, 100 angol nyelvű, 50 német és 50 francia nyelvű kérdőívet töltöttek ki a válaszadók (19. és 21. mellékletek). A kérdőívezés célja az volt, hogy felmérésre kerüljenek a turisták igényei, elégedettségük a programcsomaggal kapcsolatosan. A felmérés eredménye visszaigazolta, hogy a Pécsre érkező utasok 95%-a szívesen töltött volna egy teljes napot Pécsen a fél napos program helyett, sokkal több szabadidőt vettek volna igénybe. A válaszadók egybehangzóan színvonalasnak, látványosnak és változatosnak ítélték a programokat. A német és osztrák vendégek jelezték, hogy családdal, barátokkal visszatérnek, hogy több időt tölthessenek a környék felfedezésével. A térség kulturális értékekben gazdag, látványos, a világörökségi címek nagyobb rangot és odafigyelést kapnak a turistáktól.

A második kérdőíves felmérés 2018-ban készült a magyar lakosság vízparti turisztikai szokásainak feltérképezésére 1000 fős mintán alapuló reprezentatív omnibuszos mintavétellel (14. és 25. mellékletek). Ennek tanúsága szerint a magyar lakosság szívesen tölti szabadidejét vízparton, de szívesen hajózna (a válaszadók 31%-a) a Dunán, ha lenne ilyen lehetősége<sup>27</sup>.

A harmadik kérdőíves felmérésre 2021 novemberében került sor, amelynek célja az volt, hogy a magyar idegenvezetőktől, akiktől közvetlen érintettségüktől fogva nyerhető tapasztalati információ a turizmusról és szállodahajós turizmusról, keresleti és kínálati tényezőkről gyűjtsék be információkat.

Az idegenvezetőknek szóló, 24 kérdést tartalmazó kérdőívre azért volt szükség, hogy alátámasztásra kerüljenek a szállodahajós turizmus, a magyarországi turizmus aktuálisan tapasztalható jelenségei, a COVID-19 előtt és után. A kérdőíves felmérés az országos idegenvezetői szakmai fórumokban online került nyilvánosságra, 2021. november 27. és 2021. december 7. között 133-an töltötték ki, tehát nem reprezentatív, de jól tükrözi a magyarországi idegenvezetők szakmai tapasztalatait, egyben aktuális képet is ad róluk. A válaszadók 77%-a nő, 23%-a férfi volt, ami azt a nézetet erősíti, hogy az idegenvezetés inkább női szakma Magyarországon (bár valós arányukat ezen

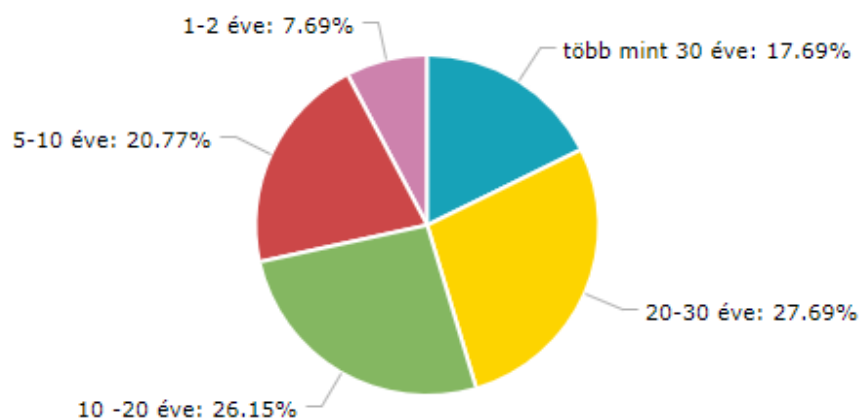
---

<sup>27</sup> Az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 „Tehetségéből fiatal kutató – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban” című pályázat keretében valósult meg 2018 tavaszán. Az adatfelvétel 1000 fős mintavétellel omnibusz kutatás keretében zajlott, online, országos reprezentativitást figyelembe véve, 18 – 65 éves lakosságra (nem, életkor és lakóhely településtípusa szerinti reprezentatív mintán).

adat alapján csak becsülni lehet). Az idegenvezetők 77%-a 40 év feletti, 20% 30 év és 40 év közötti, 4% pedig 20 év és 30 év közötti. Véleményem szerint ezek az arányok jól jellemzik a mai idegenvezetők korcsoportok szerinti eloszlását. A válaszadó idegenvezetők 6%-a, azaz 8 fő rendelkezik gimnáziumi érettségivel, mint legmagasabb iskolai végzettséggel, 51%-uk nem rendelkezik, míg 49%-uk rendelkezik gazdasági végzettséggel. A kitöltők mindegyike magyar állampolgár. A 2019-es pandémia előtti állapot szerint a válaszadók majdnem fele (48%) főállású idegenvezető volt gazdasági aktivitását tekintve. 61 főállású idegenvezető került a mintába, ők az érintett két kérdésre válaszolók 48,8%-a, 47 válaszadó pedig kiegészítő foglalkozású (37,6%). A megyei illetőségre és gazdasági aktivitásra vonatkozó kérdést kitöltő idegenvezetők közül (N=125) 78 fő (62,4%) budapesti. A válaszadók 61%-a a fővárosban, Budapesten él (országos eloszlásukat a *31. melléklet* mutatja). Idegenvezetési tapasztalatukat tekintve a *18. ábra* mutatja, hogy az idegenvezetők több évtizedes tapasztalattal rendelkeznek (N=133).

Az idegenvezetők 36%-a Budapesten és vonzáskörzetében, például Gödöllőn, illetve a Dunakanyarban vállalt munkát 2019-ben, Budapesten kívül, például a Balaton környékén, Kalocsán, Pécsen, Mohácson 17%, mind Budapesten, mind országosan pedig 47%. Az idegenvezetők 42%-a két nyelven, 13%-a három nyelven vállalt idegenvezetést.

### 19. ábra: A kérdőívet kitöltő idegenvezetők hány éve végzik tevékenységüket?



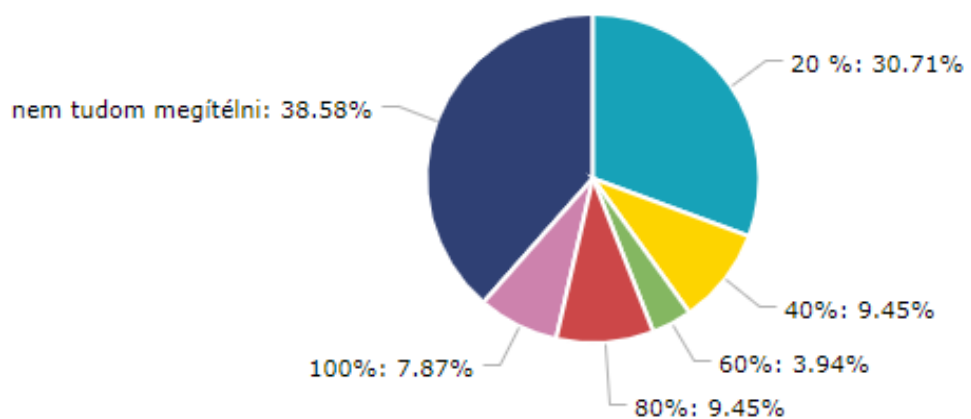
*Forrás: A 18., 19., 20. és 21-es ábrák saját szerkesztésűek*



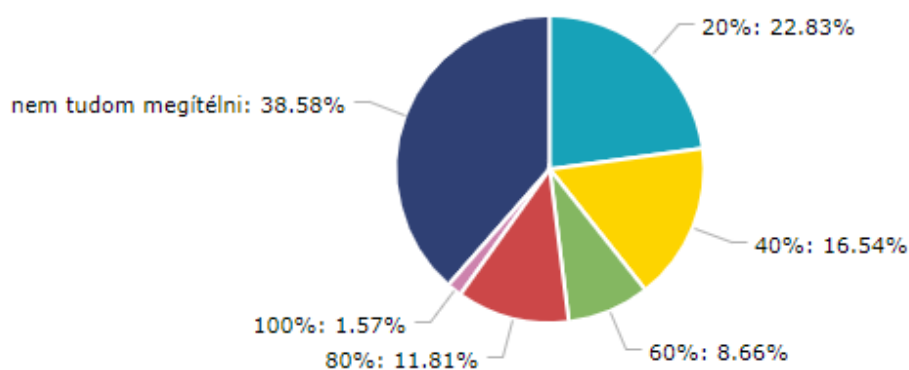
A legtöbb idegenvezető (61%) angol nyelven dolgozik, a kérdőív kitöltői emellett a további nyelveken tartanak idegenvezetést a leggyakrabban: 35% német, 13% olasz, 11% spanyol, 9% francia és szintén 9% orosz nyelven. Magyar és külföldi csoportokat egyformán 13%, inkább magyar csoportokat 19%, főleg külföldi csoportokat 42%, sokkal több külföldi, mint magyar csoportot 26%-ban vállaltak.

A 19. ábra a szállodahajós turizmusból 2019-ben érkező vendégek arányára, a 20. ábra a 2021-ben a szállodahajós turizmusból való vendégek arányára, a 21. és 22. ábra a szállodahajós turisták várható arányára kérdezett rá. A válaszokból kiderül (N=133), hogy a válaszadó idegenvezetők közül a legtöbben nem a szállodahajós turizmusból várták, várják a legtöbb külföldi turistát. 2022-re is a 2021-es évhez hasonló mértékű szállodahajós turizmusra számítottak. SPSS módszerrel vizsgálva az adatokat, 5%-os szignifikancia szinten nincs kapcsolat a Pest megyei illetőség és a csoportok nemzetiségének többsége között, viszont 10%-os szignifikancia szint mellett állíthatjuk, hogy van ( $p=0,059$ ;  $p<0,1$ ) egy gyenge kapcsolat (Cramer's  $V=0,242$ ). Tehát megállapítható, hogy a Pest megyei idegenvezetők több külföldi csoportot vállalnak, mint a vidékiek.

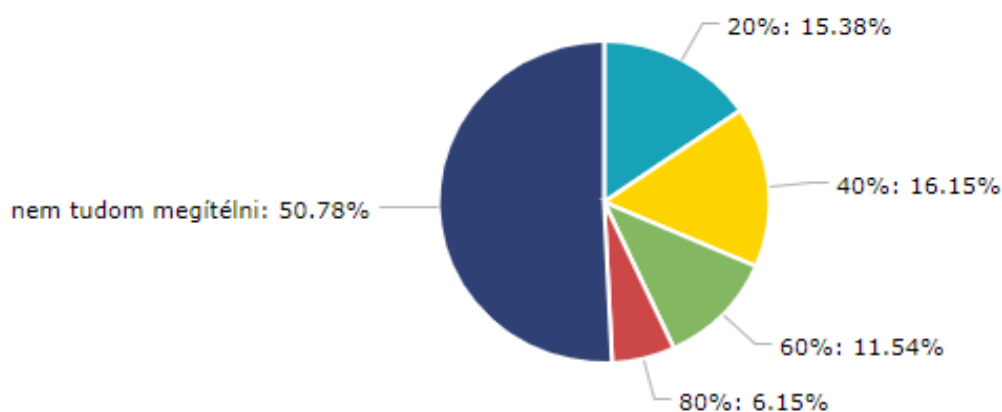
**20. ábra: Az Ön által vállalt külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2019-ben?**



**21. ábra: Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2021-ben?**

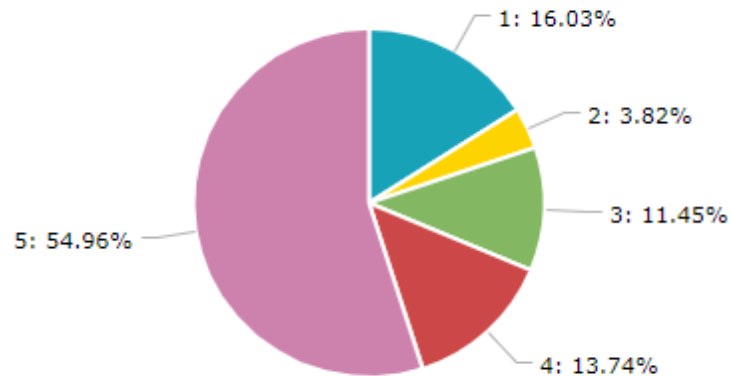


**22. ábra: Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezik a szállodahajós turizmusból 2022-ben?**



A 31. mellékletben az idegenvezetők megyei szintű eloszlása látható. Az összesítést tekintve a vidéki idegenvezetők nagyobb arányban várják a szállodahajós turizmus mihamarabbi fellendülését, hiszen a COVID-19 pandémia miatt is főleg a vidéki idegenvezetők megélhetése került veszélybe a fővárosiakéhoz képest. Budapest vonzáskörzete, Pest megye (hozzávehetjük Komárom-Esztergom megyét) foglalkoztatja országosan a legtöbb idegenvezetőt. Az 23. ábra azt mutatja, hogy Likert skála alapján (1-es a legkevésbé, 5-ös a legnagyobb mértékben ért egyet) a COVID-19 pandémia miatt az idegenvezetők létfenntartása veszélybe került, akár szakmájuktól eltérő foglalkozást kellett választaniuk.

**23. ábra: A pandémia következtében turizmusból származó bevételeim hiánya miatt létfenntartásom veszélybe került, más munkát kellett vállalnom. (N=133)**



*Forrás: saját felmérés*

Az idegenvezetők nagyobb része, amint lehet a pandémia után, folytatni kívánja a tevékenységét, nem szeretné elhagyni a turizmus szektort, 63%-uk a Likert skálán az 5-ös értéket jelölte meg, vagyis minél előbb tervez visszatérni a turizmus szektorba. A skála szerinti 3-as értéket jelölték meg legtöbbször (36%) arra a kérdésre, hogy inkább a belföldi turisták számának növekedésére számítanak, szintén a 3-as értéket jelölték a legtöbbször (31%), akik több külföldi vendégre számítanak a pandémia után, mint belföldi vendégre. A szállodahajós turizmus keresletének várható növekedését jelölték be legtöbbször a skálán: a 3-ast 40%, az 5-öst 14% választotta. A szállodahajós turizmus kínálatának várható növekedését illetően a 3-ast 35%, az 5-öst 13% választotta.

Arra a kérdésre, hogy a külföldi csoportok hány százaléka érkezett szállodahajós turizmusból 2019-ben, nagyon sok „nem tudom megítélni” válasz érkezett, valamint nagyon kevés egy-egy kategóriában a válasz (így nem vizsgálható kapcsolat). A két csoportra, Pest megyei és nem Pest megyei, átlagot készítve független mintás (kétmintás) t-próbával összevetve az átlagokat, az érintett kérdésekre válaszoló Pest megyei 51 idegenvezető szerint az általuk vállalt külföldi csoportok átlagosan 43,1%-a érkezett szállodahajós turizmusból 2019-ben; míg a nem Pest megyeiek 47,2%-ra becsülték ezt az adatot átlagosan. Ez a két átlag 5%-os szignifikancia szinten megegyezik ( $p=0,587$ ). A mintába került, az érintett kérdésekre válaszoló Pest megyei 52 idegenvezető szerint az általuk vállalt külföldi csoportok átlagosan 45,4%-a érkezett

szállodahajós turizmusból 2021-ben; míg a nem Pest megyeiek 43,1%-ra becsülték ezen adatot átlagosan. Ez a két átlag 5%-os szignifikancia szinten megegyezik ( $p=0,695$ ). A mintába került, az érintett kérdésekre válaszoló Pest megyei 40 idegenvezető szerint a külföldi csoportok átlagosan 47,0%-a fog szállodahajós turizmusból érkezni 2022-ben; míg a nem Pest megyeiek 37,5%-ra becsülték ezen adatot átlagosan. Ez a két fenti átlag 5%-os szignifikancia szinten megegyezik ( $p=0,051$ ), de 10%-on különbség van a kettő között, illetve kijelenthető, hogy a Pest megyeiek magasabbra becsülik a várt 2022-es átlagot. Khi-négyzet próbával vizsgálható a kapcsolat a Pest megyei illetőség és a pandémia utáni tervek között, de nem létezik kapcsolat 5%-os szignifikancia szint mellett ( $p=0,464$ ).

A kérdőív záró kérdései arra keresték a választ, hogy a kitöltők milyen nehézségeket, problémákat látnak, amelyek változtatásával növelni lehetne az idegenvezetések, turisztikai szolgáltatások színvonalát. A legtöbben a következő állításokat fogalmazták meg: személyre, kisebb létszámú csoportra szabott séták, tematikus városnéző túrák jelenjenek meg a kínálatban; sokkal több alternatíva, ne csak a megszokott programok; több séta, több szabadidő a vendégeknek. Fontos továbbá a parkolók, buszsávok kijelölése, illemhelyek kialakítása, megfelelő használata, a szabályozók oldaláról a megfelelő intézkedések meghozatala az infrastruktúrát illetően, a csoportok egymás iránti nagyobb toleranciája főleg tömegturizmus idején, az akadálymentesség szempontjai. Minőségi kínálati elemek kialakítására van szükség, amelyhez szükséges a feketegazdaság visszaszorítása Budapesten, de országosan is helyi idegenvezető vezessen, akinek engedélye van, a külföldi, nem helyi idegenvezetőket pedig szankcionálni kellene, ahogyan ez külföldön is működik. A legtöbb válaszadó silánynak, de mindenképpen hiányosnak értékelte a külföldre irányuló országmarketinget. A válaszadók által említett néhány leggyakoribb probléma szó szerint így hangzott:

*„Szerintem a "legégetőbb" kérdés az autóbuszok parkolási lehetőségének a felülvizsgálata, úgy a külföldi, mint a belföldiek számára!”*

*„Nincs rá elég hely és idő felsorolni... Órákig tartana.”*

*„Az árak emelése versenyképes szintre (ne nyomott árakon kelljen dolgozni).”*

*„A legszemélytelenebbnek tartom a rendelkezésre álló 2-3 órás városnézést a hajós utak esetében.”*

*„Build-Back-Better. Ami eddig kínálatban szerepelt, az elavult, unalmas és nem vendégváró városnézés.”*

*„Illegális "árusok, piroszók" és más, turisták lehúzásából élők kiűzése a frekventált helyekről.”*

*„Az illegális idegenvezetés (pl. a külföldi csoportvezetők "többször jártam már itt, majd én megmutatom a várost" típusú városnézés) elleni hatékony fellépés.”*

*„Összefogás szakmai oldalon: egységes munkadíjak, minőségi képzési rendszer.”*

#### **5.5.6. Következtetések a szállodahajós turizmus jelenlegi magyarországi kínálatáról és várható keresletéről**

A jelenlegi kínálat a szállodahajós turizmus magyarországi szakaszán nem optimális és nem élményalapú. A 70-es évektől napjainkig, az egyedi szervezésű, alulról induló kezdeményezések gyengék és versenyhátrányban vannak a nemzetközi partnereikéhez képest is, semmiképp sem felelnek meg a 21. század követelményeinek.

A magyar szállodahajós turisztikai kínálat megfelelő színvonalának elérését segítenék az országos gazdaság- és turizmusfejlesztési tervek, országos, vagy helyi szintű fejlesztési programok, átgondolt kikötő- és kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések. Előnyökkel járna, ha létrejönne az élményalapú szolgáltatások igénybevétele a profitmaximalizálás helyett, átfogó, diverzifikált programcsomagok alapján. A turisztikai kínálat elemei, valamint a hozzájuk kapcsolható helyi szolgáltatások autentikus környezetben kellene, hogy bemutatásra kerüljenek, a természeti értékek és a természeti tájak nagyobb hangsúlyt kell, hogy kapjanak. Ez az élményalapú kínálati termékek fejlődését is elősegítené.

Vizsgálva a budapesti és vidéki szolgáltatásokat, megállapítható, hogy számos vidéki vállalkozást 100%-ban a szállodahajós turizmus tart fenn. A megélhetési kényszer miatt hajlamosabbak (kénytelenek) a vállalkozók a hajós társaságokkal alkudozni, pedig látható, hogy a szállodahajós vendégeknek nagyobb igényük van a vidéki programokra, élményekre és meg is fizetnék az árkülönbözetet. Így a vállalkozóknak megérné a drágább, de minőségi, autentikus programok bemutatása, diverzifikálása, többféle élményelemmel kombinálva, a turisták küldő országaihoz, korcsoportokhoz igazítva. A szállodahajókat kiszolgáló vállalkozásokkal együttműködve jelenleg kevésbé preferált térségek is bekapcsolódhatnak a turizmusba. Vannak települések, amelyek helyi

szinten próbálnak tenni a maguk módján a helyi programok színesítéséért, bővítéséért, míg más helyszínek évtizedek óta nem tudnak megfelelően élni helyzeti előnyeikkel.

A turisztikai terek dinamizálódnak, a tömegturizmus megjelenésével (és korlátozásával) a szállodahajós turizmusban is meg kell adni a megfelelő, akár gazdaságilag hátrányos következményekkel járó válaszokat. Átgondoltan kell reagálni a tömegturisztikai jelenségekre még akkor is, ha első látásra gazdaságilag kedvezőnek tűnik, abból jelentős mennyiségű profit várható. A helyi szolgáltatók dönthetnek úgy, hogy korlátozzák a turisztikai kínálati elemeket, a szállodahajók kikötésének számát, de ha arra vonatkozó megfelelő koncepció, stratégia nélkül teszik ezt, hogy mit kezdjenek ezzel a tömegturisztikai jelenséggel, mindenképpen hátrányuk származik.

A Duna Bécs és Budapest közötti szakasza a legnépszerűbb a dunai szállodahajós utakat tekintve, mindkét városra ki lehetett volna tenni az elmúlt években a „Megtelt” táblát. Ha a tömegturizmus Bécs és Budapest térségén túl is megjelenik, a vidéki helyszínek nem lesznek megfelelően felkészülve. Várható ez a túlcsonduló tendencia, de ezt irányítani lehet, irányított turisztikai marketingstratégiával, minőségi vidéki programkínálattal. Így Budapest felülreprezentáltsága is csökkenne, jobban tudnának érvényesülni a fővároson kívüli helyszínek, programok.

Mohács városának sokkal jobban ki kellene használnia azt a földrajzi előnyét, hogy minden hajó (a Dunán észak, vagy dél felől), itt köteles megállni vámkezelésre a schengeni határ miatt, ráadásul ez a procedúra órákat vesz igénybe (főleg harmadik országokbeli utasok esetében). Elsősorban a helybeli értékek bemutatására, de országos marketing szempontból is megfelelőbben ki lehetne használni ezt a szállodahajók számára kötelező várakozási időt. A problémák kiküszöbölésével autentikus és élményalapú kínálat kialakítására kellene a hangsúlyt fektetni.

#### **5.5.7. Reziliencia a szállodahajós turizmusban**

2012-ben 21 millió főnél is több turista utazott szállodahajókon, a növekvő tendencia alapján 2022-re 34 millió fő utast várt a szakma, amelyből ténylegesen 21 millió fő utazott (CLIA 2022a; 2022b). A szállodahajós turizmusban gazdasági válság, katasztrófahelyzetek okoztak az elmúlt húsz évben kiszámíthatatlan problémákat, az ágazat mégis, mindezek ellenére, folyamatos fejlődést, és bevételeinek növelését érte el. Az eddigi problémákhoz képest teljesen eltérő választ kell, hogy adjon a turisztikai

szektor és a szállodahajós turisztikai ágazat a COVID-19 világméretű elterjedése miatt. Problémát jelent a munkahelyek megszűnése, bevételkiesés és anyagi csőd, betegség, annak felismerése, hogy nem tudni, meddig tart ez az időszak. A COVID-19 járvány hatására a nemzetközi turizmus volumene 2020-ban 73%-kal csökkent, 2021 januárjában a nemzetközi turisták száma (beleértve a nemzetközi turistaérkezéseket és az egynapos látogatókat) 87%-kal esett vissza (UNWTO 2021).

A turizmust az óceánon és a folyókon megjelenő szállodahajós turizmust korábban természeti katasztrófák és ember alkotta veszélyhelyzetek, terrorizmus, kalóztámadások sodorták válsághelyzetekbe. Eddig egyik sem érintette olyan mélyen világviszonylatban a szállodahajós turizmust, mint a COVID-19, még a 2008-as gazdasági válság sem (Hill, C. 2013; Radic et al. 2020). A szállodahajós turizmus világszinten gazdasági mélypontra került (32. melléklet).

A turizmusban kifejezetten ritkán szerepel maga a reziliencia kifejezés (Walker et al. 2004), de a fogalomköre, ahol megújulásra, változásra van szükség, a turizmus minden típusánál megjelenik, például a tömegturizmus, katasztrófaturizmus tekintetében (Michalkó G. 2012), az utazást befolyásoló környezeti, vagy marketingtényezők tekintetében (Michalkó G. – Irimiás A. 2011; Rátz T. 2006).

A pandémiát megelőző tendenciák egyértelműen azt mutatják, hogy a szállodahajózás az egyik leggyorsabban növekvő utazási és turisztikai ágazat és kecsegtető jövőt jósoltak számára, ceteris paribus. Jól mutatja ezt a „Visszatérünk” hajófelirat. A szállodahajók alkalmazottai a hajók kivilágított ablakaival üzentek, hogy hamarosan visszatérnek (*will be back*), alig várják, hogy ismét hajóra szállhassanak (24. ábra), számíthatnak rájuk az utasok.

## 24. ábra: „Visszatérünk” hajófelirat



*Forrás: Cruise Trade News, <https://www.cruisetradenews.com/princess-cruises-coronavirus-promises-we-will-be-back/> (2020.03.20.)*

2009-ben 17 millióan utaztak szállodahajón világszerte, 2019-ben ez a szám megközelítette a 30 millió utast. 2019-ben több mint 13,7 millió utas szállt tengerjáró hajóra csak az amerikai kikötőkből, ami 26%-kal volt több, mint öt évvel azelőtt.

2020-ra 278 új szállodahajó építése volt tervben, 19 új óceánjáró hajó kezdte volna meg szolgáltatását. Minden 10 megrendelésből 8 foglalás valósult meg, amely alapján az utazási ügynökségek rekord mennyiségű utat értékesítettek és még nagyobb érdeklődést jeleztek előre 2020-ra, illetve 2021-re. 2030-ra egyes becslések 36 millió, mások közel 40 millió utast, vagy a 2019-es utasszám 30%-os növekedését várják (CLIA 2023).

A 2019-es amerikai gazdasági hatáselemzés szerint a szállodahajós turizmus 55,5 milliárd dolláros forgalmat generált az Egyesült Államokban, ami 5,3%-os növekedést jelent 2018-hoz képest. Ez a fejlődés 436 600 új amerikai munkahelyet hozott létre, 2019-ben 24,4 milliárd dolláros bért fizetve részükre – ez 3,5%-os, illetve 5,4%-os növekedést jelent 2018-hoz képest. A szállodahajós turizmusban az óceáni és folyami hajózás is népszerűvé vált: 2014-ben az ausztrál vizekre érkezők száma meghaladta az 1 millió főt, ugyanennyi volt a folyami hajók vendégeinek száma 2014-ben Ausztráliában. 2019-ben 14,2 millió utas indult Észak-Amerikából, 7 millió Európából, Ázsiából 4,2 millió, Ausztráliából és Új-Zélandról összesen 1,5 millió fő. Az utasok 385 dollárt



költöttek átlagosan 2018-ban a kikötővárosokban, mielőtt hajóra szálltak volna, és 100 dollárt költöttek a hajóút során minden egyes kikötőben.

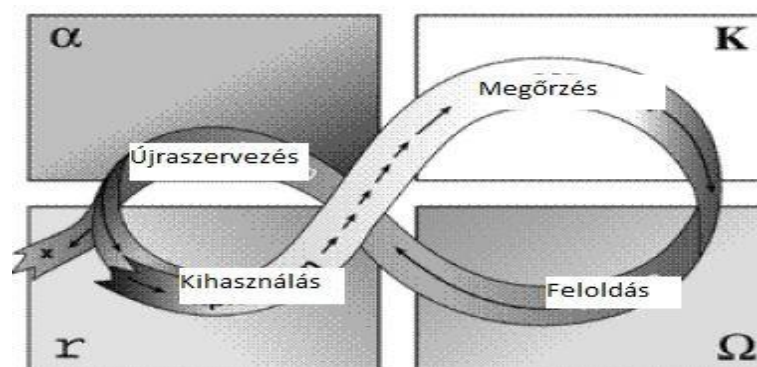
A reziliencia az emberi, egyéni és környezeti folyamatok összefüggő értelmezése, a sokszerű külső hatásokhoz való sikeres alkalmazkodó képesség szempontjából (Cochrane 2015; Folke 2006). Legfőbb jellemzője a rugalmasság, ellenállási, vagy megújuló képesség. 1973-ban Holling (Holling 1973, 2001) alkalmazta a reziliencia elméletet először, összekapcsolt társadalmi-ökológiai rendszerekre (Gunderson – Holling 2002). A reziliencia fogalma az 1970-es évektől az ökológiai rendszerek ingadozásainak modellezését, a társadalmi-ökológiai rendszerek kapcsolatának leírását követően lassan átkerült a közgazdaságtani elemzések, a gazdasági élet és a turizmus területére is. Alkalmazzák minden olyan területen, ahol a fejlesztések és fenntarthatóság figyelembe vételével új szempontokra, akár korábbi precedens nélküli, konkrét változtatásra van szükség.

A turizmus jó példa, mert komplex rendszer, ahol érvényesül az interdiszciplináris és nemlineáris megközelítés a világban zajló események értelmezéséhez, amelyben nélkülözhetetlen a reziliencia alapvető képessége (Orchiston et al. 2016). Az eddigi turisztikai alkalmazások magukban foglalják Butler 1980-as (Butler R. W. 1980), a turisztikai területek élekciklusát vizsgáló modelljét, a turisztikai desztinációk élekciklusához, a TALC modellhez hasonló felszálló és hanyatló ciklusokat Farrel, B. H. – Twinning-Ward L. (2004, 2005) és McKercher, B. (1999; 2005) kritikáit; a szerzők alkalmazták a káoszelméletet, a turisztikai rendszereket már nem tekintették sem stabilnak, sem lineárisnak, hanem ciklikusnak. A reziliencia alapelveihez illeszkedve a turizmus is ciklikusan fejlődik, az egyes ciklusok, vagy hurkok, fázisok megisméltlődhetnek, de ezek sebessége, mértéke az adott szituációk, események bekövetkeztében nagyon sajátos.

A következő ábra (25. ábra) jól mutat egy konkrét „hurkot”, ciklust, annak négy fő fázisát. A négy szakaszának elnevezése ökológiai eredetű, az  $\alpha$ , r, K,  $\Omega$ , elnevezése a szakirodalomban eltérő lehet: „újraszervezés”, „kihasználás”, „megőrzés”, „feloldás”. Az r és a K a felszálló ág tartománya, az  $\alpha$  és  $\Omega$  a leszálló ágé.

A COVID-19 pandémia okozta válsággal kapcsolatos gazdasági elemzések közül a legnépszerűbb a V, U, W és L alakú válság taglalása, a betűk alapján, amelyekre a gazdasági növekedés görbéje leginkább hasonlít.

## 25. ábra: A reziliencia ciklus, vagy „Holling hurok”

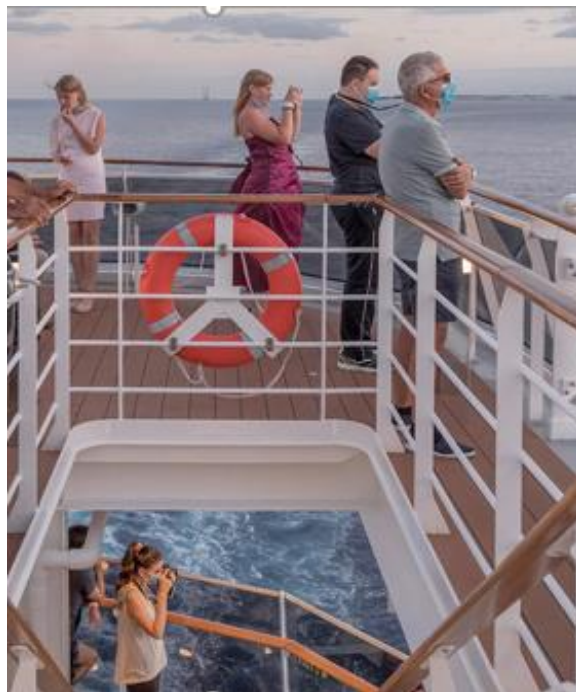


*Forrás: Gunderson – Holling 2002: 34; Folke 2006:237 – 258; saját szerkesztés*

Nemcsak a gazdaság várható alakulására, hanem a szállodahajós turizmusra is értelmezhető ugyanez a gondolatmenet. A gyors visszapattanással, „V” alakú növekedési pályával már nem számolnak az elemzők a járvány és a hozzá kapcsolódó korlátozó intézkedések, a gazdaság újraindításának elhalasztása miatt. A krízist kiváltó ok megszüntetése lehetővé teszi a válság előtti trendek folytatódását, a reziliencia alapszabályainak megfelelően az ok megszűnése után hosszabb időszak kell a kilábaláshoz, ehhez pedig stabil pénzügyi szektor, termelést meghatározó tényezők szükségesek, hogy rugalmasan tudjanak alkalmazkodni és igazodni a megváltozott környezethez. Az optimista V görbe alapján a növekedés képes visszatérni a válság előtti szinthez, a valamivel pesszimistább U alakzat egy elnyújtott periódust feltételez a hanyatlás és a helyreállítás között. A W alakzat azt a helyzetet jelöli, amikor a helyreállást egy második hanyatlás követi, a leginkább pesszimista forgatókönyv az elnyújtottan lejtő L alakzat, mely a GDP növekedés tartós elmaradását mutatja a korábbi trendhez képest. A legnagyobb valószínűsége annak van, hogy a vagyonos réteg, a tőkeerős vállalkozások kilábalnak, sőt nyernek a válságon, míg az alacsonyabb jövedelműek és a kisebb vállalatok, illetve a kiszolgáltatott iparágak tartósan kedvezőtlenebb helyzetbe kerülnek (IMF 2020. január World Economic Outlook WEO). Az Oxford Economics szerint 2023-ra erőteljesebb növekedés lesz, mint amelyet a világ gazdaság a globális pénzügyi válság után, 2010-ben elért és meghaladja az 1980-as, illetve az 1990-es évek recessziói utáni ütemét is. 2021 negyedévenkénti globális növekedéseinek átlaga 1978 óta a legmagasabb (Sharma et al. 2021, Oxford Economics 2021). A turisták alkalmazkodnak a környezeti változásokhoz, feltételekhez

(Michalkó G. 2012). Példa erre a katasztrófaturizmus, de környezeti válságok esetén is a sokkhatás eltelte után még több turistaérkezés realizálódott számos desztinációban, mint a krízis előtt (például a 2010-es izlandi vulkánkitörés). A szállodahajós turizmusban megfelelő korlátozások betartása mellett a turisták utazási szándéka a várakozások szerint sem csökkent. A következő, 26. ábra a COVID-19 miatti maszkviselési szabályt betartó szállodahajós turistákat mutatja az MSC Grandiosa óceánjáró fedélzetén 2020 októberében.

### 26. ábra: Szállodahajós turisták korlátozási szabályok betartásával



*Forrás: www.nationalgeographic.com; fotó: Davide Bertuccio, (2021. 03.20.)*

#### 5.5.8. Akadálymentesség a szállodahajós turizmusban

Napjaink idősödő generációi, de a fiatalabb generációk is elkezdtek felismerni az új trendeket, próbálnak alkalmazkodni hozzájuk, több idejük van utazni, figyelembe veszik az egészséges életmód fontosságát és annak pozitív hatásait: növekvő számban és arányban választanak olyan turisztikai szolgáltatásokat és programokat, ahol rendszeres fizikai testmozgást végezhetnek, illetve a jobb fizikai közérzet mellett megőrizhetik és fejleszthetik szellemi frissességüket. Erre a fogyatékossgal élő

társainknak, közöttük is mindegyik generációnak ugyanúgy igénye van, az ő speciális igényeikre adott megoldások terén, ugyanakkor még vannak komoly elmaradások. Nem kivétel ez alól a szállodahajós turizmus sem. A fogyatékossgal élők között megkülönböztethetünk mozgássérülteket (életkortól függetlenül), hallássérülteket, látássérülteket és más fogyatékossgal élöket, akiknek speciális szolgáltatásokra, vagy infrastruktúrára van szüksége a turizmusban. A szállodahajós turizmusban privát utasként megjelennek a fogyatékossgal élő turisták, átlagosan 4-5 fő egy mintegy 60 fős csoportban. Egyre több szervezet támogatja ezen személyek utazását, így egységes csoportként, egyszerre nagyobb létszámban is fellelhetők a szállodahajókon és a szállodahajók fakultatív programjain. Tehát a tendencia is azt mutatja, hogy foglalkozni kell ezzel a jelenséggel és alternatív megoldásokat kell kidolgozniuk az utazásszervezőknek és a turisztikai kínálatban közreműködő szolgáltatóknak.

Az óceánjáró hajókon megjelent az akadálymentes turizmus növekvő tendenciája, amely meg fog mutatkozni néhány éven belül az európai folyami szállodahajózásban is. Megjelentek már tanulmányok, amelyek a fogyatékossgal élő emberek utazási szokásait, lehetőségeit, turisztikai szolgáltatások általuk történő igénybevételének módját vizsgálják (Gonda et al. 2021; Gonda T. – Raffay Z. 2021a; 2021b).

Figyelembe vettem az akadálymentes turizmus, az akadálymentesség szempontjainak megjelenését a vendéglátóiparban, a hotelek kínálatában, a körülményeket és nehézségeket, de dolgozatomban egyben fókuszál az óceánjárókon és folyami szállodahajókon felmerülő problémákra, amelyekkel a fogyatékossgal élők szembesülnek a hajózás során. A dunai szállodahajókon utazó vendégeknek számos alternatíva kínálkozik programokból, emléktárgyakból, azonban a fogyatékossgal élő emberek számára még nem alakult ki széles választék. Az akadálymentességi feltételek hiányában vállalják, hogy csatlakoznak a programokhoz, vagy a hajó fedélzetén maradnak, a kirándulás helyett.

A Turizmus Világszervezete (UNWTO) kijelenti, hogy az idegenforgalmi létesítményeknek, termékeknek és szolgáltatásoknak mindenki számára elérhetőnek kell lenniük. Ennek minden felelős és fenntartható turisztikai politika középpontjában kell állnia. A turizmus mindenkinek (Tourism for all) elvével kapcsolatban az UNWTO meghatározza a turizmushoz való jog elvét és az esélyegyenlőség biztosításának fontosságát a GCET, a Turizmus Globális Etikai Kódexének (1999) 7. cikkében. A

Fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló Egyezményben a 24. cikk deklarálja mindenki jogát a pihenésre, a szabadidőre és az idegenforgalomra, a 30. cikk pedig a kulturális életben való részvétel jogát, a szabadidős és sporttevékenységekben való részvétel jogát; ezen programok helyszínének eléréséhez való jogot.

A turisztikai szereplők számára is fontos a fogyatékossgal élő sportturisták turizmusának megértése, igényeik tanulmányozása a célállomás tapasztalatai alapján és a megfelelő szállás biztosítása érdekében (Darcy, S. 1998; 2010; 2011). A legtöbb tanulmány ugyanakkor a konkrét hotelszobával, vagy sportprogram igénybevételével foglalkozik az akadálymentesség szempontjából, azzal nem, hogy odáig milyen módon jut el az ezt a szolgáltatást igénybe vevő turista. A turisztikai ipar és a fogyatékossgal élő személyek vonatkozásában ritkák a tanulmányok, különösen a folyami hajózási turizmus területén. *„Az akadálymentes turizmus a mindenki számára egyenlő módon elérhető turizmust jelenti, amely fizikai, illetve értelmi képességeiben akadályozottak számára is elérhetővé és élvezhetővé teszi az ép társadalom utazóinak kínált turisztikai szolgáltatásokat.”* (MTÜ 2001).

Az európai és a világ turisztikai piacai általában egyre több fogyatékossgal élő utassal számolnak a turizmusban. Az egyenlő esélyű hozzáférés a turisztikai szolgáltatásokban is nagyon fontos, erre innovatív megoldásokat javasol Gonda T. – Raffay Z. (2021a; 2021b). A vizsgálatok megmutatják, milyen szorosan egymásra épülő szolgáltatásokra és infrastrukturális fejlesztésekre lenne igény, az akadálymentességet figyelembe véve (Gonda T. – Raffay Z. 2020).

Meghatározó vizsgálati eredményeket közöl a közösségi médiatartalmak elemzésével és közvetlen tapasztalatával a szerző, a közösségi médiából származó, a folyami hajózásról szóló cikkekről (pl. FORBES 2017), óceánjárókról és folyami hajókról szóló weboldalakról, a fogyatékossgal élő emberekkel kapcsolatba lépő turisztikai online hálózatokról, valamint a folyami szállodahajózásról származó információkat. Az interneten keresztül a fogyatékossgal élők több lehetőséget kapnak, hogy nyilatkozzanak személyes tapasztalataikról, a fogyatékossgal élő világutazók könyveket írtak az óceánjárókon szerzett extrém tapasztalataikról, arra ösztönözve a többi embert, hogy utazzanak bátran, de egyben figyelmeztetve is őket arra, hogy mire figyeljenek az utazás tervezése és lebonyolítása során. Sőt, ez a kutatási megközelítés lehetővé teszi a szerző számára, hogy megemlítsen emlékezetes pillanatokat a

fogyatékossgal élő személyekkel a folyami szállodahajós turizmusban szerzett empirikus tapasztalatokon, valamint a nem hivatalos interjúkon, a fogyatékossgal élő turistákkal, vagy a folyami hajóút személyzetével folytatott személyes beszélgetéseken keresztül. Ez a megközelítés magyarázatot adhat arra, hogy bizonyos szolgáltatásokat, szabadidős létesítményeket, vagy fakultatív kulturális programokat miért nem említettek korábbi tanulmányok. Több ezer komment átnézése után, néhány példa a leggyakrabban előforduló kérdésre és válaszokra (Tripadvisor, Cruises Forum, CruiseCritic, Travelweekly):

*„Szüleim a múltban számos körutazáson vettek részt, anyukámnak azonban most mobilitási problémái vannak. Tudna valaki ajánlani egy kerekesszék-barát, vagy mozgáskorlátozottakat kiszolgáló hajóutat / hajót?”*

*„Sok hajókirándulást előzetesen kerekesszék-barátként értékesítenek, majd csalódás a vége. Ne támaszkodj arra, amit a hajó mond neked. A Sage Traveling-et ajánlom.”*

*„Nincs lábam, ezért mindig kerekesszékhez vagyok kötve. Kétszer jártam a Celebrity Cruises-zel (Infinity és Eclipse), és kiválónak találtam, segítőkész személyzettel és speciálisan szervezett kirándulásokkal és voltak rámpák és felvonók. A fürdőszobában a kevés hely gondot okozhat, de bérelhetsz felszereléseket a Mobility at Sea-től.”*

*„Helló, Howard, ugyanabban a korosztályban vagyunk és mivel a feleségem mozgáskorlátozott, sok folyami hajóúton jártunk és kevés óceánjárón. Néhány hete a Rajnán voltunk a barátokkal, együtt ünnepeltük a születésnapunkat a hajón.”*

*„Sokat utaztam a szolgálati segítő kutyámmal, belföldön és nemzetközi viszonylatban. A kutyát szállító dobozban lehet utaztatni, de oda helyezték, ahol az utasok dohányoztak, és mindig találtam cigarettacsikkeket a kutya szállító dobozában. A hajó vezetőjének elmondtam nemtetszésemet és 15%-os kedvezményt kínáltak egy jövőbeli hajóútra!”*

*„WOWOWOW ROZ! Olyan informatív és segítőkész vagy! Nincs szolgálati segítő kutyám, de vannak barátaim, akiknek van ... talán meg tudom győzni őket, hogy jöjjenek el egy hajózásra!”*

Ezek a források azért fontosak, mert a tanulmányok sem tárták fel azokat a problémákat, amelyek néhány komment olvasása után egyértelművé teszik a mozgásukban korlátozott utasok alapvető igényeit. Ilyen igények a motorizált önjáró kerekesszék bérlése, kölcsönzése, a speciális segédeszközök (ezeknek van súlykorlátozása a hajón) és elhelyezhetőségük a hajón, vagy a kabinokban. Hiányos a kölcsönözhető speciális eszközök listája, amelyeket a hajó is tudna biztosítani, vagy olyan speciális eszközöket kölcsönző cégek elérhetősége, akikkel a hajó kapcsolatban áll. A szolgálati segítő kutyával való utazás szabályai sem kiforrottak, a hajón utazók sem tudják, hogyan viselkedjenek ilyen kutyákkal és a velük érkező utastársakkal. A fogyatékossgal élő

személyek jogosultak a folyami hajózási turisztikai tevékenységekre, szolgáltatásokra. Megjelentek szállodahajós útikönyvek kifejezetten olyan turisták részére, akiknek akadálymentességre lenne szükségük (Longmire S. 2020).

A szállodahajós turizmuson belül egyre erőteljesebben jelenik meg a mozgáskorlátozottak igénye a folyami szállodahajós utazásra. Több kutatás és vizsgálat is megállapította, hogy szállodahajós utazásokon elsősorban a 60-70 év feletti korosztály vesz részt, közöttük sok a mozgáskorlátozott. Akik bottal, vagy kerekesszéssel indulnak egy fakultatív programra, sokkal több hátrány éri őket, mint nem mozgáskorlátozott utastársaikat, például a helyi terepviszonyoknál. Egy városnézésnél, macskaköves utcán, vagy a kiemelt városi látnivalók esetében, a tömegben nem tudnák követni a csoportot és nem tudnák élvezni a látottakat, vidéki terepviszonyok között alig jutnának pár méterre, főleg a rendelkezésre álló időn belül. A járdák, gödrök, útpadkák, egyéb egyenetlen terepviszonyok megnehezítik a közlekedést. A legtöbb luxus szállodahajó biztosít elektromos kerékpárokat, hogy a gyaloglás idejét lecsökkentse, de a vidéki élményt mégis biztosítsa. A mozgáskorlátozott csoportoknak kifejezetten kisvonatos városnézést szerveznek, ugyanazt látják szinte a városból, idegenvezetővel kísérve, mint a nem „gentle walker” társaik. Ha tovább szeretnének tartózkodni bizonyos helyszínen, a szállodahajó külön részükre shuttle buszt működtet.

A motorizált önjáró kerekesszékek használatára sem a hajón, sem a hajó által szervezett fakultatív programokon nincsen kiforrott gyakorlat. Ha akadálymentességre gondolunk, gyakran a bot, vagy a kerekesszék jut eszünkbe, de igen sok siket és siketnéma külföldi is jár a szállodahajókon Magyarországra is. Számukra még különlegesebb megszervezni a városnézéseket, fakultatív programokat. Velük általában két jeltolmács is utazik, akik félóránként váltva egymást, segítik a csoport és a csoporton kívüliek kommunikációját. A fogyatékossgal élő utazók és segítőik akadálymentes életfeltételeinek biztosítása szükséges a hajókon, de sokszor még plusz költség felszámításával sem megoldhatóak, a hajó méreteiből adódó infrastrukturális hiány miatt, vagy mert még nem gyártottak szállodahajókat az akadálymentesség szempontjainak figyelembevételével.

Háziállatok felvitele a fedélzetre tilos, de a szolgálati segítő kutyával érkező utasok számára lehetséges. Mivel ennek a gyakorlata sem alakult még ki, sem a speciális igényű mozgáskorlátozottak megfelelő ellátásának gyakorlata a hajón, illetve a hajóút programjain, a szolgáltatóknak sürgősen válaszokat és megoldásokat kell találniuk. A

turizmus új kihívása, hogy a szállodahajós turizmuson belül milyen kínálat alakul ki az akadálymentességet igénylő vendégek számára, a növekvő kereslet hatására például milyen budapesti és vidéki programokon tudnak részt venni Magyarországon, vagy külföldön, a Dunán hajózva. Ezen a téren a Duna által érintett országokhoz képest a magyar kínálatban nagyon jó példák és jó gyakorlatok találhatóak már most is, akár a lovas programok esetében a lódobogás, a kocsikázás, a természetközelség megélése nagy élmény, de egy boros pince látogatása sem akadály már több helyszínen.

A hajón, vagy a hajózás során érintett fakultatív programok helyszínein az akadálymentesítés nehéz, mert már megépített épületek utólagos átépítése, amelyeket nem ilyen szempontból terveztek, műemlékvédelmi, vagy statikai szempontból egyszerűen nem lehetséges, ezért szükség- vagy félmegoldások születnek például a sok lépcsőzés elkerülésére. A hajó személyzete mindig kiemelt figyelemben részesíti és segíti a mozgásukban korlátozott vendégeket, de nem lehet elvárni a személyzettől, vagy adott programnál, hogy plusz ember kísérje őket, főleg, ha szoros a programidő és egyszerre 4-5 busznyi, akár buszonként 60 fős csoportot kell menedzselni egy adott helyszínen. A folyami hajózási politika kiemeli, hogy a fogyatékossgal élő embereket egy olyan személynek kell kísérnie, aki segíti őket a hajón és azon kívüli utazás során, és akár 24 órában rendelkezésre áll.

Az Easy Access Travel volt az első olyan utazási ügynökség, aki speciális igényű mozgáskorlátozottaknak csoportos hajóutat szervezett. 2012 decemberében amputáltak számára szerveztek hajós körutazást a Royal Caribbean és az International Liberty of the Seas fedélzetén. Volt olyan alkalom, hogy egy hónapban 91 speciális igényű mozgássérült, amputált, multiplex sclerosisban, vagy egyéb gerincbetegségben szenvedő utas karibi tengeri utazását szervezte meg.

Utazásszervező ügynökségek és hajós társaságok vezetői elismerik a folyami hajóutak már meglévő szolgáltatásait a fogyatékossgal élő utasok számára, de tudják, hogy a hajóút közbeni megállók és partraszállások alkalmával sok kihívással kell még szembenézniük, hogy problémamentes utazási élményt biztosítsanak a vendégeiknek. „Olyan beszállítókra van szükség, akik akadálymentesített kisbuszokat, kerekesszékes felvonókat és rámpákat tudnak biztosítani” (Trawelweekly). Az AmaWaterways már teljesen mozgáskorlátozott-barát szobát kínál, széles bejárattal, biztonsági megoldásokkal a fürdőszobában. A CroisiEurope fedélzeti speciális tereket, lifteket



alakított ki. Az Avalon és a Tauck nem tud összecukható kerekesszéket és motorizált kerekesszéket biztosítani, sem külön személyzetet a mozgáskorlátozott vendégeknek, ezért arra kéri az utasokat, hogy mindenképp kísérővel utazzanak. Az Amras Cruises Silver, Silver II és Diamond hajója a teljes fedélzeten biztosítja az akadálymentes közlekedést és elérési útvonalakat, kivéve a napozóteraszt, amelyet így nem lehet megközelíteni lifttel sem. Az Emerald Waterways képviselője is a kikötők kialakításának infrastrukturális hiányosságaira hívja fel a figyelmet. Európában a folyami hajózásnál a vízszint, a hidak gyakorisága korlátozza a hajók fizikai méretét, így a hajók egymás melletti kikötését, az utasok átkelését, ki- és beszállítását. A legtöbb szállodahajó büszkén hirdeti, hogy rendelkezik akadálymentes megoldásokkal a fedélzeten, liftekkel, akadálymentes nyilvános terekkel, akadálymentesített WC-vel, akadálymentesített kabinokkal, speciális kapaszkodókkal a hajón és a kabinokban, speciális ágyakkal, segélyhívó gombokkal, vagy mini hűtőszekrényvel inzulin vagy más gyógyszerek tárolására. Sőt készséges a személyzete a mozgáskorlátozott utasokkal – mégis mindez még sok fejlesztést kíván ahhoz, hogy valóban teljesen akadálymentesen utazhassanak azok, akiknek mozgáskorlátozottságuk miatt speciális igényeik merülnek fel.

A Dunán és a Rajnán közlekednek a legnagyobb és legmodernebb két- és háromszintes folyami szállodahajók. Franciaország és Portugália korlátozottan szerepelnek az útvonalakon, itt a szállodahajón töltött út rövidebb és a fedélzeti idő is kevesebb, miközben az utazással érintett főbb turisztikai látnivalók is közel vannak egymáshoz. A szülőtermő területek alkalmasak arra, hogy a fogyatékkal élő utasok is ellátogathassanak ide, de foglalás előtt néhány információ egyeztetésére szükség van a megfelelő intézkedések előkészítéséhez. A Shearings utazásszervezővel a 100 utast szállító MS Alegria hajó az egyetlen, amely teljesen akadálymentes létesítményeket kínál, a hollandiai rajnai hajókon utazásonként 10 mozgáskorlátozott számára lehet szobát biztosítani. A termek széles ajtóit megtalálhatók az AmaWaterways hajóin, speciálisan kialakított kabinokkal, módosított fürdőszobákkal, mozgáskorlátozott utasoknak megfelelően. Az A-Rosa, CroisiEurope és Scenic hajók korlátozottan hozzáférhető szobákkal rendelkeznek, az Avalon hajók akadálymentesek, de a kabinok nem. Az Emerald Waterways hajóknak egy akadálymentesített kabinja van a recepció mellett, ajánlott az összecukható kerekesszék és meg kell oldani a gondozó, vagy kísérő kérdését, mert a személyzetből erre a feladatra kijelölni valakit nincsen lehetőség,

kapacitás. A Vikingnek nincs kijelölt akadálymentesített helyisége, de a hajók megközelíthetőek a partról. A Uniworld nem rendelkezik kerekesszékekkel megközelíthető kabinokkal. A Vantage hajóknak mozgássérült kabinja és akadálymentesített mellékhelyisége van. Nagyobb és kisebb szállodahajókat működtető társaságok speciális kabinokat és szolgáltatásokat kínálnak fogyatékosokkal élő, vagy kerekesszékes utasok számára, de kevés információ áll rendelkezésre arról, hogy az őket kísérők milyen ellátásban részesülnek.

Úgy tűnik, hogy minden szállodahajó szép és fényűző, de a fedélzetekről a képeken kívül kevés információ található. A szállodahajók reklámfotóin gyönyörű panorámás, erkélyes hajók láthatóak a leglátványosabb helyeken, a Rajna és a Duna menti, UNESCO által is elismert helyszíneken. Az európai sétahajózási utak történelmi és természeti helyekre, szőlőterületekre, múzeumlátogatásokra, helyi kulturális látnivalókhoz viszik a csoportokat, ahová a fogyatékosokkal élőknek nehezebb az eljutásuk. Különösen a Viking és az AmaWaterways minden nagyvárosban központi helyen köt ki és innen mini transzfereket biztosítva juttatják el akadálymentesen azokat az utasokat az adott programokra, akik ezt igénylik. Nem csak a mozgáskorlátozottak választják a kiadott programterv helyett a kávézás lehetőségét egy szép helyen, a vízparton, az akadálymentesítést nem igénylő utasok is előszeretettel választanak békés, nyugodt kisvárosi helyszínt, ahol gyönyörködhetnek a táj szépségében, esetleg bepillantást nyerhetnek a helyiek életébe. Lehetőség van arra is, hogy több időt töltsenek az utasok a hajó fedélzetén. Hosszabb, egész napos programok esetén gyakran autóbuszos utazást is igénybe kell venni. Az autóbuszok nem alkalmasak kerekesszékekkel való utasok szállítására hosszabb távon, de a személyzet tagjai, vagy más utasok szívesen segédkeznek és kezet nyújtanak a buszról, vagy hajóról való fel- és leszállásnál.

A fogyatékosokkal élő személyek szállodai ellátásáról végzett kutatások alapján feltételezhetünk hasonlóságokat a folyami hajózási turizmus vonatkozásában is. Mivel a fogyatékosokkal élő vendégek gyakran más kontinensekről érkeznek, néhány éjszakát a szállodában kell tölteniük, mielőtt hajóra szállnának, vagy elhagynák a hajóút végén az adott országot vagy kontinenst, végleges hazautazásuk előtt. Ami a Dunát illeti, a harmadik országokból érkezők hajózás előtt, vagy után néhány extra napot töltenek többnyire Prágában, vagy Budapesten. Tehát a fogyatékosokkal élők számára nyújtott szállodai szolgáltatásokat ebben az esetben is vizsgálni kell a szárazföldön is. A folyami

hajózási társaságok weboldalain azonban néhány információ áll csak rendelkezésre a hajózás előtti és utáni szállásokról, de a hajózás során igénybe vehető kabinokról is. A kabin méretét és felszereltségét elsősorban az árak szempontjából mutatják be. A folyami szállodahajók kabinjai sokkal kisebbek, mint a szállodai szobák, néhány módosított mellékhelyiség széles ajtókkal és felszereléssel áll rendelkezésre a fogyatékossgal élők számára.

A hajójáratok többsége előírja, hogy az utasoknak összecsukszható kerekesszékeket kell magukkal hozniuk. A hajók közel 20%-a rendelkezik lifttel, 5%-a akadálymentesített lifttel, a folyosók tekintetében a legtöbb hajó teljesen akadálymentes. Ha az akadálymentességet a teljes hajó fedélzetére vonatkoztatjuk, akkor nem csak a hajó közösségi tereire és a szobákra kell gondolnunk, hanem az egész hajótest bejárhatóságára a fedélzettel együtt. Egy-egy hajó kivételével a legtöbb esetben nem megoldható, hogy a földszintről a fedélzetre és a tetőteraszra eljussanak akadálymentesen a vendégek. A hajó fedélzetére lépcsők vezetnek, ami akkor is balesetveszélyes, amikor egy pontonhídra több hajó is kiköt egymás mellé és az utasoknak az egymás mellé parkoló hajókon keresztül kell átvérgődni a kikötő partjáiig, vagy onnan vissza. Az infrastruktúra még nem megoldott akadálymentesség szempontjából, az alternatív megoldások ellenére sem, amikor két matróz a karjaiban visz ki egy idős hölgyet a partra, hogy csatlakozzon a csoporthoz, hiszen ezt az utat egyedül nem lenne képes megtenni.

A fakultatív és a napi kirándulásokat részben a folyami hajózási részvételi díja, vagy a programcsomag tartalmazza, a fogyatékossgal élőknek ugyanakkor külön pénzt, vagy segítséget kell fizetniük, ha csatlakozni akarnak a hétköznapi utasok számára biztosított kirándulásokhoz. Azoknak, akik bottal vagy kerekesszékkal indulnak a szabadon választható programokra, fontos tudniuk, hogy milyen terepviszonyokra számíthatnak például Révbépusztán, Solton, vagy Lajosmizsén; hogy homokos talajjal, vagy kavicsos, esetleg sáros sétálóterrel találkozhatnak, amely megközelítése még a nem fogyatékossgal élők számára is nehéz. A kerekesszékes emberek egyik előnye, hogy az első VIP sorból láthatják a bemutatót, az első sorban a legkényelmesebb éttermi helyen terítnek nekik az étkezésekhez. Ha az idősebbek a nyári nagy hőség miatt, vagy a fogyatékossgal élők csupán hosszabb ideig akarnak tartózkodni egy adott helyen, a szervezők transzferbuszt üzemeltetnek számukra, pl. a Viking vagy AmaWaterways társaságok.

A turisztikai új kihívások között a legfontosabb a fogyatékossgal élők szállodahajós útjain az infrastruktúra, enélkül nem jöhetne létre az utazás. A fakultatív programok során alternatív technológiákat, vagy virtuális technikákat is alkalmazni kell. A Duna menti országokkal összehasonlítva a magyar ajánlatok között már nagyon jó példák és jó gyakorlatok vannak, még a természethez oly közel álló lovasbemutatók, kocsikázások, lovaglási programok esetében, de néhány borospince meglátogatása esetén is, például a Lázár Lovasparkban (Domonyvölgy).

Kihívást jelent a turisztikai szolgáltatók számára, hogy kielégítsék a fogyatékossgal élők és speciális turistacsoportok speciális igényeit. A közlekedés a fő korlátozó tényező a hajón és a hajóhoz való eljutásban is. Az Alsó-Duna térségében Magyarországtól délkeletre, de Magyarországon is megtalálhatóak olyan régi épületek, amelyek pénzügyi támogatás nélkül nem lesznek alkalmasak fogyatékossgal élők fogadására. A szállodák, vagy néhány posztkommunista épület akadálymentességét illetően tipikus hibák fordulhatnak elő, pl. rámpa vezet ugyan a bejárathoz, de dőlésszöge meghaladja a törvény által előírt 5%-ot, ezért túl meredek ahhoz, hogy a kerekesszéket használó személy egyedül használhassa. Valamikor már a bejárati ajtó infrastrukturális megoldása sem megfelelő egy fogyatékossgal élő személy számára. A szállodahajók a szabályok miatt nem tudnak nagyobb helyiségeket kialakítani, a szobákat és az erkélyeket viszont akadálymentesebbé, hozzáférhetőbbé lehet tenni, mivel egyes felületek nagyon csúszósak.

A csökkent mozgásképességű emberek gyakran szembesülnek azzal a helyszínen, hogy az akadálymentesnek hirdetett szolgáltatás nem akadálymentes. A mozgáskorlátozottak részére már megjelentek kézi vezérlésre átalakított autók vagy kerekesszékek kézi vezérlésre átalakítva. Egyes helyeken már van lehetőség autó, vagy csónak bérlésére mozgáskorlátozottak számára, emelőszerkezettel. A folyami körutazás-szolgáltatóknak akadálymentesítési stratégiákat kell kezdeményezniük a mozgássérült turisták közlekedésének, létesítményeinek és környezeti helyzetének kezelésében. Szakképzett személyzet segítséget nyújthatna a mozgássérült turisták számára a hajós utazás során.

A jövőbeli kutatásoknak kifejezetten tanulmányozniuk kellene a folyami szállodahajókon a fogyatékossgal élő személyek akadálymentességgel kapcsolatos problémáit, közlekedési akadályait a mobilitás növelése érdekében. Az idegenforgalmi szolgáltatóknak fel kell ismerniük annak fontosságát, hogy hozzanak létre olyan új

turisztikai csomagajánlatokat, amelyek nem csak az időseket szólítják meg, annak ellenére, hogy az idegenforgalommal és az akadálymentességgel való találkozás szempontjából ők a leginkább érintett célcsoport. A kereslet és a kínálat egyre összetettebb és változatosabb lesz, a szállodai és folyami hajótulajdonosok, az utazásszervezők mindig megpróbálnak megfelelőbb környezetet teremteni az új turisztikai élmények számára és nagyon változatos termékpallettákat kínálnak az utazók számára.

A hozzáférhető szolgáltatásokat igénybe vevő turisták száma folyamatosan növekszik, az akadálymentes megközelítés piaci előnyt jelenthet. Átlagosan minden második fogyatékossgal élő vendég útitárssal utazik. A főszezonon kívül az idősek és a fogyatékossgal élők utószezonban is utazhatnak, különösen, mivel ezek az időszakok kevésbé mozgalmasak, az utazók ilyenkor gyakran jobban hozzáférhetnek a szolgáltatásokhoz. A fogyatékossgal élők szállodai tapasztalatai alapján feltételezhetünk hasonlóságokat a folyami hajózás akadálymentesítési igényeiben. Akadálymentesség szempontjából a kerekesszékesekre, vagy mankót, botot használókra, a siketekre, gyengénlátókra is gondolni kell, akadálymentességet a szállodahajókon nem csak a nyugdíjas turisták igényelnek. Az akadálymentesség fogyatékossgal élő embertársaink alapvető joga, akik ugyanolyan jogokkal rendelkeznek az utazáshoz és a turizmus megtapasztalásához, mint nem fogyatékossgal élő embertársaik.

Számos kifejezést tisztázni kell angolul és magyarul is annak érdekében, hogy megfelelően megfogalmazzuk az idegenforgalmi szakma számára alkalmazott, vagy alkalmazandó kifejezéseket. Mivel megjelent az akadálymentesség és a turizmus összevonásával foglalkozó uniós szervezet (Tourism for All), így már elmondhatjuk, hogy EU szinten is kiemelt szerepe van e két terület összekapcsolásának.

## 6. A kutatás további irányai

A disszertáció célja a termék komplex rendszer szintű értelmezése volt. Így a részterületek aprólékos kidolgozása jelentheti a kutatás elsődleges további irányait. Még további kutatások lennének szükségesek a turisztikai vendégéjszakák fogalmának újraértelmezéséhez, tekintettel a hajón eltöltött, a mai vendégforgalmi statisztikákban nem szereplő éjszakák számára. Nagyon kevés tanulmány született az utazóközönség várakozásainak vizsgálatáról is. A szállodahajós turizmus első és második fejezetben bemutatott rendszerét és környezetét illetően érdemes lenne további kutatásokat folytatni az egyes elemek helyes értékeléséről, következtetéseket levonni, meghatározni, mely tényezők hátráltatják a szállodahajós turizmus működését. Kutatásokban ki lehetne térni arra, hogy a folyami szállodahajós turizmusban a folyó menti és a folyóval közvetlen nem érintkező desztinációknak milyen lehetőségeik vannak attrakcióik versenyképességének növelésére. Hiányzik a terület minden elemét tartalmazó nagy volumenű átfogó elméleti összefoglaló mű az óceánokon, tengereken és folyókon megjelenő szállodahajós turizmusról. Hiányoznak a szállodahajós turizmus monografikusan kidolgozott alap kutatásai, főleg magyar nyelven, konkrét témakörökről, például a konkrét szállodahajós desztinációkról. További vizsgálatok szükségesek Budapesten és a vidéki szállodahajós turizmus által érintett desztinációkban, ezek összefoglalására, összehasonlítására, további alap kutatásokra lenne szükség.

Nemzetközi statisztikákhoz és felmérésekhez hasonlóan több hazai felmérésre lenne szükség a várható tendenciák megalapozására. Tovább lehetne vizsgálni a szállodahajós turizmus által érintett desztinációk stratégiai terveit, a szomszédos országokkal való együttműködés lehetőségeit, elsősorban horvát és szerb partnerekkel, a közös nyelv ebben az esetben lehetne az angol.

A Duna vízminőségéről, a hajózás környezetszennyezéséről sok tanulmány írt, de arról még nem, hogy a szállodahajós turisták közvetlen és közvetetten milyen mértékben járulnak hozzá a környezetszennyezéshez. További vizsgálatok szükségesek az éghajlatváltozással (-válsággal) kapcsolatos egyre gyakoribb vízjárási anomáliák – extrém alacsony, illetve magas vízszint – okozta problémákról és azok kezeléséről.

## 7. Összefoglalás

Disszertációmban átfogóan bemutattam a dunai szállodahajós turizmust, a szakirodalom elemzése, illetve aktuális hazai és nemzetközi példák alapján. Kiemeltem az ágazat, mint különálló turisztikai termék jelentőségét több szempontból:

- a közvetlen és közvetett földrajzi környezetére gyakorolt hatásait,
- az új attrakciók és a szállodahajós turizmus által kedvelt elemek, desztinációk, kikötők fenntarthatóságát és fejlesztési lehetőségeit,
- a szolgáltatáskínálat hiányosságait, kihívásait.

Hazánkban identifikálható a szállodahajós turizmus. A kérdőíves felmérések, interjúk és statisztikák alapján bizonyított, hogy a termék létezik és működik. A termék Lengyel Márton rendszerét alapul véve önálló jegyeket mutatott, amikor rendszer szinten vizsgáltam. A termék környezeti keretfeltételeit megfigyelve egyértelműen látható, hogy saját megkülönböztető paramétereket kap. A termék felépítése eltér a többi termékétől. A turisztikai infrastruktúra és szuprastruktúra elemeit tartalmazva, a terméket alkotó szolgáltatások egyben jelennek meg, nem csak lokális, hanem országos vagy nemzetközi szinten is.

Végigtekintettem a szállodahajós turizmust a kínálattól a keresletig, elvi és gyakorlati példákon keresztül, mint terméket, azonosítva a működését. A kínálat, a termék felépülésének vizsgálatánál is alátámasztást nyert, hogy a termék önálló jellemzőket mutat. Igazolódott, hogy a folyami szállodahajós turizmus egy nagyon speciális, atipikus termék, amely egyben klasszikus üdülési forma, mint egy tengerparti üdülés, tömegturisztikai kínálat, amely iránt évről évre nő a kereslet. A teljes Duna folyam vonzerőleltára elemzésre került szakaszonként, az egyes vonzerők aránya és azok turisztikai intenzitása. A dolgozat vizsgálja a Duna teljes szakaszát, a Duna magyarországi szakaszait 3 részre felosztva (az osztrák-magyar határtól Budapestig, Budapest, és Budapesttől a magyar-horvát-szerb határig). Továbbá elemzi, hogy a bekapcsolódott szolgáltatások mennyire felelnek meg a turizmus keresleti és kínálati szempontjainak.

A kereslet vizsgálatánál bemutatásra kerültek azok a fogyasztói csoportok, amelyek nem analogikusak más termék fogyasztásával. A termék sajátos jellege megjelenik a

szállodahajós utasok fogyasztói attitűdjeiben, magatartásában. A dolgozat bemutat még nem publikált, Mohácsnál rögzített hiteles határstatisztikai adatokat az elmúlt harminc évről, 1990-től 2020-ig. Máshol a folyón nem készült ilyen statisztika. Aktív, tizenöt éves személyes szakmai tapasztalatom esszenciája is megjelenik a dolgozatban (volt, hogy egy nap három szállodahajós csoport idegenvezetője voltam), bepillantást nyerhettem a szállodahajós turizmus világába, a vendégek és a szolgáltatók oldaláról is.

Bemutatásra és alátámasztásra került, hogy az eddig megvalósult fejlesztésekhez még bőven találhatóak felzárkózási lehetőségek, amelyek alapján pozícionálható a magyar szállodahajós turizmus a nemzetközi turisztikai palettán. A fejlesztések további utat mutatnak a tekintetben, hogy merre lehetne javítani a terméket. Nemzetközi kitekintéssel, példákkal alátámasztva bemutattam a hazai szállodahajós turizmus működését, fejlődésének lehetőségeit Magyarországon belül, illetve országhatáron átnyúló együttműködésben.

Közel 20 éve az európai és amerikai szállodahajós turizmus felfedezte magának a Dunát és Európa keleti térségeit. A töretlen fejlődést a COVID-19 pandémia csak megállította (Holland, J. et al 2021; Pókó, N. 2022); az ágazat további fejlődése, terjeszkedése várható. A szállodahajós turizmus programja a Duna menti történelmi, természeti és kulturális értékekre tud építeni, a folyó heterogén gazdasági, kulturális múltját természetesen figyelembe véve. A szállodahajós turizmuson keresztül a Duna középső szakaszán, a magyarországi Duna-szakasz mentén és a Budapest-Vaskapu tengelyen láthatóak együttműködési lehetőségek. A térségi együttműködések elsősorban a harmadik országokbeli turisták minél nagyobb számú érkezése tudja a leggyorsabban elősegíteni.

Amennyiben a szállodahajós turizmus, mint turisztikai termék megfelelően kerül fejlesztésre, a fejlesztés nem csupán a termékre és annak turisztikai volumenére hat. Hat a szállodahajós turizmus által érintett magyar desztinációkra, azokat szinergikusan erősíti. A termék jelenlegi szintje jelentősen a benne lévő potenciál alatt realizálódik. Ez utóbbi két aspektus alapján elmondható, hogy a szállodahajós turizmusra irányuló fejlesztés nem csupán turisztikai, hanem indirekt módon területfejlesztési célokat is szolgálna.



## 8. Felhasznált irodalom

- Awkins, D. I. – Mothersbaugh, D. L.** (2012): Consumer Behaviour, McGrawHill Education, 416–418. Hristić, N. - D.Stefanović, N. - Milijić, S. (2020): Danube River Cruises as a Strategy for Representing Historical Heritage and Developing Cultural Tourism in Serbia. *Sustainability*, 12(24), 10297.
- A Pallas Nagy Lexikona** (1893): 5. kötet. Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, Budapest.
- Aubert A.** (2001): A turizmus és a területfejlesztés stratégiai kapcsolata Magyarországon. *Turizmus Bulletin*, 5(1), 44-49.
- Aubert A. - Jónás-Berki M. - Marton G. - Pálfi A.** (2015): Region specific characters of tourism in East-Central Europe. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 59(1), 21-33
- Back, K. – Parks, S. J.** (2003): A brand loyalty model involving cognitive, affective, and conative brand loyalty and customer satisfaction. In: *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 27, 419–435. p.  
DOI:<https://doi.org/10.1177/10963480030274003>
- Baker, D.** (2016): The Cruise Industry: Past, Present And Future. *Journal Of Tourism Research*, Vol. 14, Issue 1, 141-153.
- Bánhidi M.** (2013): Vízi és vizek menti turizmus alapjai 2. MSTT Sportturizmus Szakosztály, Győr-Budapest.
- Beluszky P.** (1999): Magyarország településföldrajza, Budapest: Dialóg Campus Kiadó.
- Berghauer, S. – SASS, E. – TARPAI, J. – TÓTH, A.** (2020): A helyi termékekben rejlő turisztikai erőforrások Kárpátalján. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 5(3) pp. 57-73., 17 p.
- Berlitz Cruising & Cruise Ships 2020** (Berlitz Cruise Guide with free eBook) (Berlitz Cruising Guides, 20) by Douglas Ward | 1 Oct 2019.
- Bert, K. - Moskowitz, H. – Rabino, S.** (2005): What Customers Want from a Cruise Vacation: Using Internet-Enabled Conjoint Analysis to Understand the Customer's Mind - *Journal of Hospitality & Leisure Marketing*, Vol. 13(1), page 83-111

- Bosnic, I.** (2012). River tourism in eastern Croatia: perspectives for development," *Economy of eastern Croatia yesterday, today, tomorrow*, Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Economics, Croatia, vol. 1, pages 216-222.
- Brida, J. G. – Zapata, S.** (2010): Cruises tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure Tourism Marketing*. 1(3). pp. 205–226. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>
- Butler, R. W.** (1980): The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer*. 24(1). pp. 5–12.  
DOI:10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x
- Brodarič, P. - Schiozzi, D. - Smojver, Ž.** (2017): Analysis of River Cruising with the main focus on Croatia. *Pomorski zbornik*, 53(1), 11-18.
- Charlier, J. - McCalla, R.** (2006): A geographical overview of the world cruise market and its seasonal complementarities. In Dowling, R.K. (Ed.). *Cruise ship tourism*. Wallingford: CABI, 18-30.
- Cheer, J. – Lew, A.** (2017): Sustainable tourism development: Towards resilience in tourism. *Interaction*. 45(1). pp. 10–15.
- Csapó J. – Darabos F.** (2010): Vízi közlekedés pp. 103-126. In: Veres, L; Veres, Lajos (szerk.) *Turizmus és közlekedés*, Pécs, Magyarország: Pécsi Tudományegyetem.
- Csapó J.** (2016): Az aktív turizmus keresletének vizsgálata a turizmus legújabb trendjeinek tükrében, *START* 1(2), pp. 13-23.
- Csapó J. et al.** (2018): Turizmus. A magyar lakosság turizmussal kapcsolatos beállítódása generációs szemléletű vizsgálattal. Kézirat. [Számítógép-fájl]. EFOP-3.6.1-16-2016-00004, Pécs, PTE KTK.
- Csapó J.- Gonda T.** (2019): A hazai lakosság utazási motivációinak és szokásainak elemzése az aktív turizmus és a fizikai aktivitás tekintetében. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 4(4).
- Csapó J. - Törőcsik M. - Nagy Á.** (2019): Nemturizmus és életstílus összefüggések. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 4(2).

- Csapó J. - Törőcsik, M.** (2021): A turizmus jövője, a nemzetközi és hazai turizmus legújabb trendjeinek elemzése elméleti és gyakorlati megközelítésben.
- Czére B.** (1997): Magyarország közlekedése a 19. században 1780-1914 29-154 p.  
Budapest, MÁV Rt. Vezérigazgatósága
- Czére B.** (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. 45 – 108 p.  
Budapest, MÁV Rt. Vezérigazgatósága
- Darcy, S.** (1998): Anxiety to Access: The Tourism Patterns and Experiences of New South Wales People with a Physical Disability. Sydney, Australia: Tourism New South Wales.
- Darcy, S.** (2010): Inherent complexity: Disability, accessible tourism and accommodation information preferences. *Tourism Management*, 31(6), 816 - 826.
- Darcy, S.** (2011): Towards strategic intent: Perceptions of disability service provision amongst hotel accommodation managers. *International Journal of Hospitality Management*, 30, 468 - 476.
- Dávid, L. et al.** (2009): Fenntartható horgász-, vadász- és víziturizmus, Budapest, *Turizmus Bulletin XIII. Évfolyam 4. Szám*, 39 p. Gyöngyös, Magyarország: Károly Róbert Főiskola (2009), 159 p.
- Donka A. – Huszti Zs.** (2011): Gondolatok a víziturizmus településföldrajzi aspektusairól pp. 88-93., 6 p. In: Huszti, Zsolt (szerk.) *A turizmus a vidéki területek fejlődésében Dunaújváros, Magyarország : Nemzeti Fejlesztési Alapítvány*
- Dragin, A. - Jovičić, D. - Bošković, D.** (2010): Economic Impact of Cruise Tourism along the Paneuropean Corridor VII, University of Novi Sad, University of Belgrade
- Dragin, A., Jovicic, D. & Lukić, T.** (2010): Cruising along the river Danube – Contemporary tourism trend in Serbia. *Geographica Pannonica* 14(3), pp. 98–108.
- Dragin, A.S., Djurdjev, B.S., Armenski, T., Javanovic, T., Pawic, D., Ivkov-Dzigurski, A., Kasic, K. & Favro, S.** (2014): Analysis of the labour force composition on cruisers: The Danube through Central and Southeast Europe. *Journal of Transport Geography* 39, pp. 62–72.

- Dragin, A. – Dragin, V. – Kosic, K. – Demirovic, D. – Ivkov-Dzigurski, A.** (2017): Tourists motives and residents attitude towards the cruisers. *Tourism in Southern and Eastern Europe*. 4. pp. 133-144.
- Dowling R. – Weeden, C.** (2006, 2017): *Cruise Ship Tourism* Cowan University, Joondalup Australia
- Dumbrovská, V. – Fialová, D.** (2014): Tourist intensity in capital cities in Central Europe: comparative analysis of tourism in Prague, Vienna and Budapest. *Czech Journal of Tourism*. 3(1). pp. 5–26.
- Emilova, I. - Misheva, M.** (2019): STATE AND DEVELOPMENT OF THE CRUISE INDUSTRY. In: *Tourism International Scientific Conference Vrnjačka Banja-TISC*. 2019. p. 739-757.
- Erdeji, I. & Dragin, A.** (2017): Is cruising along European rivers primarily intended for seniors and workers from Eastern Europe? *Geographica Pannonica* 21, 2, pp. 115–123.
- Enyedi Gy.** (1978): *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Erdősi F.** (2007): Van-e jövője a belvízi közlekedésnek Kelet-Európában? – Tér és Társadalom. 4. 39–56. o.
- Farrell, B. H. – Twining-Ward, L.** (2004): Reconceptualizing Tourism. *Annals of Tourism Research*. 31(2). pp. 274–295. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2003.12.002>
- Farrell, B. H. – Twining-Ward, L.** (2005): Seven Steps Towards Sustainability: Tourism in the Context of New Knowledge. *Journal of Sustainable Tourism*. 13(2). pp. 109–122. DOI: 10.1080/09669580508668481
- Felkai P.** (2021): Hogyan utazzunk a COVID járvány után? *Turizmus Bulletin*. 21(1). pp. 44– 48. <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2021v21n1.5>
- Fishbein, M. – Ajzen, I.** (1980): *Beliefs, Attitude, Intention, and Behavior, an Introduction to Theory and Research*. Reading MA: Addison–Wesley. 1975.
- Fishbein, M. – Ajzen, I.: *Predicting and Understanding Consumer Behavior: Attitude-Behavior Correspondence*. *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. 1980. 148–172.

- Fleischer T.** (2008): A távol-keleti kapcsolatok logisztikája és a Duna lehetséges szerepe. *Műhelytanulmányok* 78. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest.
- Fleischer T.** (2011): A folyami áruszállítás perspektívái Európa közepén pp. 291-305. In: Egri I., Földesi P., Szegedi Z. (szerk.) *Logisztikai Antológia 2010*. Budapest-Győr
- Folke, C.** (2006): Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. *Global Environmental Change*. 16(3). pp. 253–267.  
<https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2006.04.002>
- Gál Z.** (2013): Hardi Tamás: Duna-stratégia és területi fejlődés. *Tér és Társadalom*, 27(3), 144-149.
- Gál Z.** (2013): Hardi Tamás: Duna-stratégia és területi fejlődés. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2012. 294 p. *Földrajzi Közlemények*, 137(2), 214-217.
- Gonda T. - Spiegler P.** (2012): A turisztikai klaszterek szerepe a regionális marketingben. *Marketing & Menedzsment*, 46(1-2), 5-15.
- Gonda T.** (2014): A helyi termék turisztikai hasznosítása- a vidékfejlesztés új lehetősége: Potential use of local products in tourism – new ways for rural development. *A Falu* 29:(1), pp. 17-23.
- Gonda T. – Raffay Z. – Spiegler P.** (2016): Az ökoturizmus fejlesztési lehetőségei és irányai a Dél-Dunántúli Ökoturisztikai Klaszter eredményei tükrében  
TURISZTIKAI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI TANULMÁNYOK (ISSN: 2498-6984) 1:  
(1) pp. 4-18.
- Gonda T.** (2016): A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai. PTE, Kultúratudományi, Pedagógusképző és Vidékfejlesztési Kar, Szekszárd. 226 p. (ISBN: 9789634291084)
- Gonda T. – Kaposi Z. – Raffay Z. – Varga G.** (2020): A vendéglátás jövője. Pécs, Magyarország: PTE KTK Marketing és Turizmus Intézet (2020), 153 p.
- Gonda, T. – Angler, K. – Csóka, L.** (2021): The role of local products in tourism. *EUROPEAN COUNTRYSIDE* 13: 1 pp. 91-107. 17 p. (2021)
- Gonda T. – Raffay Z.** (2020): Az akadálymentes turizmus innovatív jó gyakorlata. *Modern Geográfia* 2020/IV. pp. 1-14. ISSN: 2062-1655 DOI: 10.15170/MG.

- Gonda T. - Raffay Z.** (2021a): Turisztikai fogyasztási szokások vizsgálata a fogyatékosággal élők körében. PTE KTK Műhelytanulmányok, 3(1).
- Gonda T. - Raffay Z.** (2021b): A FOGYATÉKOSSÁGGAL ÉLŐK UTAZÁSI SZOKÁSAI. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 6(1).
- Gonda T. – Raffay Z.** (2021c): Környezettudatosak-e a hazai turisták? = Are Hungarian tourists environmentally conscious?. Turizmus Bulletin, 21(2), 4-14.
- Gunderson, L. – Holling, C.** (2002): Panarchy: Understanding Transformations in Human and Natural Systems. Island Press
- Hawkins, D. I. – Mothersbaugh, D. L.** (2012): Consumer Behaviour, McGrawHill Education, 416–418.
- Hajdú Z.** (2002): A politikai térstruktúrák átalakulása a Duna menti országokban. – Glatz F. (szerk.) A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései I. Magyarország az ezredfordulón sorozat. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest. 55–69.o.
- Hardi T.** (2002): A Duna menti területek regionális különbségei, együttműködési lehetőségei. – Glatz F. (szerk.) A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései. I. kötet. Magyarország az ezredfordulón sorozat. MTA, Budapest. 99–118.o.
- Hardi T.** (2010): A Duna térség, mint fejlesztési nagytérség. *Tér és Társadalom*, 24(4), 125-141.doi: 10.17649/TET.24.4.1794.
- Hardi T.** (2011): Az egységes Duna térség politikai földrajzi megközelítésben. *Földrajzi Közlemények*,135(4).
- Hardi T.** (2016): Duna-stratégia és területi fejlődés. Akadémia Kiadó  
DOI:[10.1556/9789630598064](https://doi.org/10.1556/9789630598064)
- Herrero, A. – Gutiérrez, H. S. M. – Salmones, M. G. D. – Agudo, J. C.** (2016): Examining the Hierarchy of Destination Brands and the Chain of Effects Between Brand Equity and Dimensions. *Journal of Destination Marketing & Management*. 2016. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2016.05.001>
- Hill, C.** (2013): What's behind the river-cruise boom: Smaller ships, intimate itineraries woo more travellers. *The Wall Street Journal*, 2.

- Holland, J. – Mazzarol, T. – Soutar, G. N. – Tapsall, S. – Elliott, W. A. (2021):** Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 9. 100328.  
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100328>
- Holling, C. S. (1973):** Resilience and Stability of Ecological Systems. *Annual Review of Ecology and Systematic*. 4. pp. 1–23. DOI: 10.1146/ANNUREV.ES.04.110173.000245
- Horak, S. (2013).** Demand for nautical tourism in Europe-case study Croatia. *Nautical tourism*, 159-185.
- Huszár Z. (2021):** Pillantás a dunai gőzhajózás kezdeteibe és a DGT csúcsidejéig. *Tudásmenedzsment*, 22(1. különszám), 129-136.
- Irinicu, E. – Petrea, R. – Racz, N. – Bulzan, A. – Filimon, L. (2015):** Cruise Ship Tourism on the Danube River, Case Study: Capitalization of Deltaic Tourism Potential, University of Oradea
- Irimiás A. – Jászberényi M. – Michalkó G. (2019):** A turisztikai termékek innovatív fejlesztése. Akadémiai Kiadó, Budapest. <https://doi.org/10.1556/9789634544081>
- Jankó B. – László P. – Mihály S. (1968):** A magyar dunai gőzhajózás története 1817-1947. Gépipari Tudományos Egyesület.
- Jászberényi M. – Pálfalvi J. (szerk.), (2009):** Nemzetközi közlekedés és turizmus.
- Jászberényi M. (2013):** A közlekedés földrajza.
- Jászberényi M. (2014):** Kulturális turizmus, mint motiváció a folyami üdülőhajózásban [Culture as a Motivation for Holiday River Cruising]. *International Tourism Conference 2014*. ISBN 978-963-359-032-4
- Jászberényi M. (2018):** A turizmus a belvízi és tengeri hajózásban. In: Jászberényi M. – Munkácsy A. (szerk.): *Közlekedés, mobilitás, turizmus*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Jászberényi M. (2019):** Vízi turizmus és közlekedés: termékek, trendek, regionalitás. Akadémiai Kiadó, Budapest. DOI: 10.1556/9789634544067

- Jászberényi, M. – Miskolczi, M.** (2020): Danube cruise tourism as a niche product – An overview of the current supply and potential. *Sustainability*. 12(11). 4598. DOI: 10.3390/su12114598.
- Juhász N.** (2015): docplayer.hu Budapest 100, Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala Szemle 2005.10.110. évfolyam 5. szám, technikatörténet Végh László
- Kaloyanov, K.** (2016): Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube river. *Проблеми Географията* 2016, 3, 4.
- Katus L.** (2012): A Modern Magyarország születése: Magyarország Története 1711-1914, 161 – 163 p. Kronosz Kiadó, Pécs
- Katus L.** (2021): Sokszólamú Történelem, válogatott tanulmányok és cikkek, 134 – 142 p. Kronosz Kiadó, Pécs
- Kátay Á. - Michalkó G. - Rátz T.** (2019): Turizmus 3.0.
- Klein, N.** (2014): *This Changes Everything: Capitalism vs. the Climate*. Penguin Books, London.
- Kollarik, A.** (1992): A turizmus földrajzi alapjai. Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, Budapest.
- Kovačić, M. - Favro, S. - Gundić, A.** (2010): Issues of the development of nautical tourism on croatian rivers, *Naše more*, Vol. 57, No.5-6, pp. 247-259
- Kovačić, M. - Zekić, A. - Viočić, A.** (2017): Analysis of Cruise Tourism on Croatian Rivers. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 64(1 Supplement), 27-32.
- Kovačić, M., - Silveira, L.** (2020): Cruise tourism: Implications and impacts on the destinations of Croatia and Portugal. *Pomorstvo*, 34(1), 40-47.
- Lengyel M.** (2004): A turizmus általános elmélete. Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskolája.
- Lew, A. A. – Ng, P. T. – Ni, CH-CH. N. – Wu, T-CH. E.** (2016): Community sustainability and resilience: similarities, differences and indicators. *Tourism Geographies*. 18(1). pp. 18–27. DOI: 10.1080/14616688.2015.1122664



- Little, J.** (2012): Transformational Tourism, Nature and Wellbeing: New Perspectives on Fitness and the Body. *Sociologia Ruralis*, Journal of the European Society for Rural Sociology. 52(3). pp. 257–271. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2012.00566.x>
- Longmire, S.** (2020): Everything you need to know about wheelchair accessible cruising, Spin the Globe 2020, ISBN 1734511303, 9781734511307
- Lovins, L. H. – Cohen, B.** (2011): Climate Capitalism: Capitalism in the age of climate change. New York.
- Lowitt, E.** (2013): The Collaboration Economy: How to Meet Business, Social and Environmental Needs and Gain Competitive Advantage. Jossey Bass (A Wiley Brand), San Francisco.
- Majdán J.** (2014): A közlekedés Története Magyarországon (1700 – 2000) 16 -18 p., 32 -34 p. 53 – 55 p, 66 -70 p, 84 -87 p, 126 -129 p, 172-174 p, 198 – 203 p. Pro Pannonia, Pécs
- Malota E.** (2003a): Fogyasztói Etnocentrizmus – A sztereotípiák, az etnocentrizmus és az országeredet imázs hatása a hazai és a külföldi termékek megítélésére. BKÁE Ph.D. értekezés, Budapest. 13.
- Malota E.** (2003b): A fogyasztói etnocentrizmus. – Hunyady György-Székely Mózes (szerk.) *Gazdaságpszichológia*. Osiris Kiadó, Budapest. pp. 297-303.
- Marton G. – Raffay Z. – Prisztóka Gy. - Raffay Á. – Kiss R.** (2016): A Drávamente, mint határmenti, periférikus tér turizmusfejlesztésének problémái. *TURISZTIKAI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI TANULMÁNYOK* 1:(2) pp. 34-48.
- Maslow, A.** (2016): A lét pszichológiája felé. Ursus Libris, Budapest, saját szerkesztés
- Máté A. – Nagy E.** (2015): A turizmusfejlesztés szerepe és hatása a versenyképességre, a településimázsra és az arculatra = The role and effect of tourism development according to the competitiveness, the town image and brands. *TELEPÜLÉSFÖLDRAJZI TANULMÁNYOK* (ISSN: 2063-4315) 4: (2) pp. 94-107.
- Mckercher, B.** (1999): A Chaos Approach to Tourism. *Tourism Management*. 20(4). pp. 425– 434. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00008-4](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00008-4)

- Mckercher, B.** (2005): Destinations as Products? A Reflection on Butler's Life Cycle. *Tourism Recreation Research*. 30(3). pp. 97–102. DOI: 10.1080/02508281.2005.11081491
- Michalkó G.** (2005): A turisztikai milió földrajzi értelmezése. *Tér és társadalom*, 19(1), 43-63.
- Michalkó G.** (2007): *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Dialóg Campus.
- Michalkó G.** (2010): "Boldogító utazás." Budapest MTA Földrajztudományi Kutatóintézet.
- Michalkó G.** (2012): *Turizmológia – Elméleti alapok*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Michalkó G. – Fazekas I.** (2016): Jó helyek, jó gondolatok, jó cselekedetek: a turisztikai desztinációk szerepe az utazók inspirálásában.
- Michalkó G. – Balizs D. - Kiss É., Faragóné Huszár Sz. – Sik A. - Karácsonyi D.** (2017): A vidékiesség vonzásában: a nagyvárosi agglomerációk láthatatlan turizmusa Magyarországon. In: *Tér és Társadalom* 31. évf.: 3. szám 44-61.
- Michalkó G. – Irimiás A.** (2011): Csalódásmenedzsment a turizmusban: új szemlélet a turisztikai célterületek irányításában. *Marketing & Menedzsment*. 45(2). pp. 4–10.
- Michalkó G. – Vizi I.** (2003): A vízi turizmus fejlesztési lehetőségei (10. fejezet) In: Bánhidi, Miklós (szerk.) *A vízi és vizek menti turizmus alapjai Budapest, Magyarország: Budapesti Gazdasági Főiskola Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Főiskolai Kar*. pp. 156-166.
- Miskolczi, M. – Jászberényi, M. – Munkácsy, A. – Nagy, D.** (2020): Accessibility of major Central and Eastern European cities in Danube cruise tourism. *Deturope*. 12(3). pp. 133–150.
- Miskolczi M. – Jászberényi M.** (2021): Szállodahajó-turizmus a Dunán – trendek és DOI: 10.14267/TURBULL.2021v21n3.5 – *TURIZMUS BULLETIN XXI. évfolyam 3.szám (2021) 53 Műhely termékfejlesztési lehetőségek*. *Turizmus Bulletin*. 21(1). pp. 13–25.
- Nagy D.** (2016): A turizmus vidékfejlesztési hatásai a magyarországi Alsó-Dunavölgyben. *TURISZTIKAI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI TANULMÁNYOK* (ISSN: 2498-6984) 1: (3) pp. 43-59.

- Nagy D.** (2022): A biztonság és a környezeti fenntarthatóság szerepe a dunai szállodahajózásban.
- Nemes, A. – Kozma, B.** (1998): Magyarország turisztikai vonzerőinek számbavétele. In: Turizmus Bulletin. 1998/1. sz. pp. 8-11.
- Orchiston, C. – Prayag, G. – Brown, C.** (2016): Organizational resilience in the tourism sector”, Research Notes and Reports. Annals of Tourism Research. 56. pp. 145–148. DOI: 10.1016/j.annals.2015.11.002
- Ožbolt, V.Š. - Herak, I. - Herak, M.** (2016): Nautical tourism on rivers encouraging development of Eastern Croatia. Conference Proceedings, 5th International Scientific Symposium Economy of Eastern Croatia – Vision and Growth, Osijek 2016, pp. 318–326.
- Pap M.** (szerk.) (1964): Duna. Budapest: Panoráma.
- Pelles M.** (2016): Az Adria magyar Királyi tengerhajózási rt. szerepe fiume hajó-és áruforgalmában (1874–1914). Közgazdasági Szemle, 63(2), 188-208.
- Poletan Jugović, T. - Komadina, Ž. - Sirotić, M.** (2020): Affirmation of Passenger Traffic Flows on the Danube Corridor–Perspective of River Cruise Tourism. Pomorstvo, 34(1), 111-120.
- Pókó N.** (2018a): Rejtett turizmus Magyarországon: szállodahajó-turizmus a Dunán In: Munkácsy, András; Jászberényi, Melinda (szerk.) Utazás a tudományban: Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére: Konferenciakötet Budapest, Magyarország: Budapesti Corvinus Egyetem, (2018) pp. 35-38. , 4 p.
- Pókó, N.** (2018b): TOURISM AMONG THE DANUBE RIVER, EXAMPLES FROM THE BLACK FOREST TO THE BLACK SEA In: Kupi, Marcell; Printz-Markó, Erzsébet; Ivancsóné, Horváth Zsuzsanna (szerk.) „Út” a XXI. században : IX. Nemzetközi Turizmus Konferencia Tanulmányok Győr, Magyarország : Széchenyi István Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar (2018) 250 p. pp. 88-102. , 15 p.
- Pókó N. - Raffay Z.** (2018): Rejtett turizmus Magyarországon: szállodahajó turizmus a Dunán In: Csapó, János; Gerdesics, Viktória; Töröcsik, Mária (szerk.) Generációk a turizmusban. I. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia: Tanulmánykötet Pécs,

Magyarország: Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar (PTE KTK),  
(2018) pp. 313-322. 10 p.

**Pókö N.** (2019): Vízparti turizmus a Duna folyó mentén Magyarországon – egy  
kérdőíves felmérés alapján TURISZTIKAI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI  
TANULMÁNYOK 4 : 2 pp. 97-113. , 16 p.

**Pókö, N.** (2020): Accessibility in river cruise tourism: Disabled people’s opportunity in  
river cruise tourism on the Danube In: Gonda, Tibor; Schmidtchen, Roger  
(szerk.) Opportunities and challenges of barrier-free tourism in Hungary : Results  
and recommendations of a scientific workshop during the conference "European  
Peer-Counselor Training in Accessible Tourism - Peer-Act" on September 4, 2020  
in Orfű (Hungary) Bonn, Németország : Bundesinstitut für Berufsbildung (2020) 157  
p. pp. 133-145., 13 p.

**Pókö N.** (2021): Reziliencia a szállodahajó-turizmusban, TURIZMUS  
BULLETIN 21 : 3 pp. 44-53. , 10 p.

**Pókö, N.** (2022): Turizam bez prepreka u Mađarskoj i Hrvatskoj, Acta Economica Et  
Turistica 8 : 2 pp. 195-214., 20 p.; <https://doi.org/10.46672/aet.8.2.3>

**Popović, V. - Miljković, J.Ž.** (2012): Wine tourism and sustainable rural development  
in the Danube basin area in Serbia. In International Scientific Meeting, Sustainable  
Agriculture and Rural Development in Terms of the Republic of Serbia—Strategic  
Goals Realization within the Danube Region; Institute of Agricultural Economics:  
Belgrade, Serbia; pp. 1565–1584.

**Puczkó L. – Rácz T.** 2005: A turizmus hatásai. 4. átdolgozott kiadás. Aula, Budapest

**Puczkó L. – Rácz T.** (2011): Az attrakciótól az élményig – A látogatómenedzsment  
módszerei, 2., átdolgozott kiadás. Budapest, Magyarország: Akadémiai Kiadó, 341 p.

**Radić, A. – Law, R. – Lück, M. – Kang, H. – Ariza-Montes, A. – Arjona-Fuentes,  
JM. – Han, H.** (2020): Apocalypse Now or Overreaction to Coronavirus: The Global  
Cruise Tourism Industry Crisis 2020. Sustainability. 12(17). 6968.

<https://doi.org/10.3390/su12176968>

**Raffay Z.** (2014): Az ökoturizmus és a vallási turizmus lehetséges kapcsolódási pontjai.  
–NFA füzetek 3/1, pp. 52-60.

- Raffay, Z. – Törőcsik, M. – Gerdesics, V.** (2016): Fast and slow tourism: tourism planning on the basis of pace of life. In: Mašek Tonković A. (szerk.): 5th International Scientific Symposium "Economy of Eastern Croatia – Vision and Growth". Konferencia helye, ideje: Osijek, Horvátország, 2016.06.02-2016.06.04. Osijek: Ekonomski fakultet u Osijeku, pp. 288-297
- Raffay Z.** (2019): A magyar lakosság környezettudatossága utazásai során: generációs és egyéb különbségek. In: Veres, Zoltán; Sasné, Grósz Annamária; Liska, Fanny (szerk.) Ismerjük a vevőt?: A vásárlás pszichológiája: Az Egyesület a Marketingoktatásért és Kutatásért XXV. Országos konferenciájának előadásai. Veszprém, Magyarország : Pannon Egyetem, (2019) pp. 538-552. , 15 p
- Ray, H. P. – Anderson, S. R.** (2000): The Cultural Creatives. How 50 Million People Are Changing the World. Harmony Books, New York.
- Rátz T.** (2006): Az éghajlati és időjárási tényezők szerepe az utazási magatartás befolyásolásában. Turizmus Bulletin. 10. Különszám. pp. 42–53.
- Rechnitzer J.** (1998) Területi stratégiák. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Rechnitzer J.** (1999): Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. In: Nárai Márta – Rechnitzer János (szerk.): Elválaszt és összeköt – a határ. MTA RKK, Győr–Pécs, 9-72
- Rechnitzer J.** (szerk.) (2009) A Duna a magyar területfejlesztésben. MTA RKK–NFGM, Budapest–Győr.
- Remenyik B. – Szabó L. – Tóth G.** (2014): Közlekedésföldrajz és Turizmus Magyarországon, Dialóg Campus Kiadó Budapest
- Révai Nagy Lexikona** (1912): 6. kötet. Révai testvérek Irodalmi Intézet Részvénytársaság, Budapest; Hasonmás kiadás (1991) Szépirodalmi és Babits Könyvkiadó.
- Ruppert L.** (2000): Az átalakuló kelet-közép-európai közlekedés és a magyar közlekedés várható fejlődése. In: Magyarország az ezredfordulón – Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák. (Szerk: Glatz F). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. pp. 33-54.

- Ružić, D. - Kelić, I. - Čavar, V. (2017):** APPLICATION OF MARKETING STRATEGY FOR CREATION OF COMPETITIVE OFFER FOR RIVER CRUISE. *International journal of multidisciplinary in business and science*, 3(4), 10-17.
- Sassen, S. (2014):** Expulsions: Complexity and Brutality in Global Economy. Harvard University Press, London.
- Schiffman, L. G. – Wisenblit, J. (2015):** Consumer Behavior. 11 th Global Edition. Pearson. Boston. 2015. Sharma, P.: Consumer Ethnocentrism: Reconceptualization and Cross-Cultural Validation. *Journal of International Business Studies* 46 381–389. DOI: <https://doi.org/10.1057/jibs.2014.42> S
- Sharma, P. (2015):** Consumer ethnocentrism: Reconceptualization and crosscultural validation. In: *Journal of International Business Studies*, 46, 381-389. p. DOI: 10.1057/jibs.2014.42
- Sharma, D. – Bouchaud, J.-P. – Gualdi, S. – Tarzia, M. – Zamponi, F. (2021):** V-, U-, Lor W-shaped economic recovery after Covid-19: Insights from an Agent Based Model. *PLoS ONE*. 16(3). e0247823. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0247823>
- Sharmer, O. – Katrin, K. (2013):** Leading from the Emerging Future: From Ego-system to Ecosystem Economies. Berrett-Koehler Publishers, San Francisco.
- Skrzeszewska, K. - Lukovic, T. - Marusic, Z. et al. (2016):** National strategic documents for the development by 2020 as the development factors in Eastern Croatia: case study of river cruising. *Conference Proceedings, 5th International Scientific Symposium Economy of Eastern Croatia – Vision and Growth, Osijek 2016*, pp. 982–990.
- Szabó Sz. (2008):** A közlekedés földrajza, A közúti közlekedés, A vízi közlekedés, A légi közlekedés, A nagyvárosi közlekedés. In.: *Fejezetek az ipar- és közlekedésföldrajzból (szerk.: Vidéki I.)*. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest
- Stagl, J. C., – Hattermann, F. F. (2016):** Impacts of climate change on riverine ecosystems: alterations of ecologically relevant flow dynamics in the Danube River and its major tributaries. *Water*, 8(12), 566. DOI: 10.3390/w8120566

- Steffen, W. – Crutzen, P. J. – Mceill, J.** (2007): The Anthropocene: Are Humans now Overwhelming the Great Forces of Nature. *AMBIO*. 36(8). pp. 614–621. DOI: 10.1579/0044-7447(2007)36[614:TAAHNO]2.0.CO;2
- Ștefan, P., Burcea, M., Cretu, R. C.** (2015): Study concerning the cruises on the Danube River. *Scientific Papers: Management, Economic Engineering in Agriculture & Rural Development*, 15(4). pp 329-333
- Štetic, S.** (2012): Valorization of Serbian waterways and possibilities for regional cooperation in the development of the Danube region tourism. In *Danube Strategy—Strategic Significance for Serbia*; Šarčević, N.J., Karanović, E.S., Eds.; The Institute of International Politics and Economics: Belgrade, Serbia; pp. 290–303. ISBN 978-86-7067-167-6.
- Szabó J.** (1993): A víz földrajza pp. 124-250, Tömegmozgások pp. 269-292, A társadalom hatása a földfelszínre pp. 500-518. In: *Általános természeti földrajz*. Szerk. Borsy Z. Egyetemi tankönyv. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Đurić, G. - Tomka, G.** (2012): Thematic cultural tourist routes of Danube region—Local cultural goods as a global attraction. In *Danube Strategy—Strategic Significance for Serbia*; Šarčević, N.J., Karanović, E.S., Eds.; The Institute of International Politics and Economics: Belgrade, Serbia, 2012; pp. 259–273. ISBN 978-86-7067-167-6.
- Törőcsik M. – Csapó J.** (2018): Fogyasztói trendek hatása a turizmusra. In: Csapó J. – Gerdesics V. – Törőcsik M. (szerk.): *Generációk a turizmusban. I. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia, Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Tanulmánykötet*. Pécs. pp. 8-22
- Ujvári K. – Füstös G. – Dávid L. – Bujdosó Z.** 2009: A vízi turizmus definíciója és tipizálása In: Dávid, Lóránt (szerk.) *Fenntartható horgász-, vadász- és víziturizmus* Gyöngyös, Magyarország: Károly Róbert Főiskola, pp. 19-24., 6 p.
- Ulicska F.** (2011): A kikötők és intermodális csomópontok fejlesztésének vizsgálata. Tanulmány, Budapest, VITUKI konzorcium felkérésére "a tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról" szóló EU- TEN-T projekt keretében.

**Vuksanović, N.– Pivac, T. – Dragin, A.** (2013): Contemporary trends in nautical tourism on the example of European river cruising companies. *Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management*. 42. pp. 122–138.

**Walker, B. – Holling, C. S. – Carpenter, S. R. – Kinzig, A.** (2004): Resilience, Adaptability and Transformability in Social–ecological, Systems. *Ecology and Society*. 9(2). 5. pp. 1–9.

**Yu, J.** (2019): Verification of the Role of the Experiential Value of Luxury Cruises in Terms of Price Premium. *Sustainability*. 11(11). 3219. doi: 10.3390/su11113219

### **Stratégiák, fejlesztési tervek:**

Nemzeti Fejlesztési Terv 2004 – 2006, Turizmus pp. 40 – 43

Nemzeti Fejlesztési Terv 2004 – 2006, A Dunai-Viziút folyosó fejlesztése pp. 56 – 57.

Kulturális Turizmus Fejlesztési Stratégia 2009

II. Nemzeti fejlesztési Terv: Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007 – 2013

Gazdaságfejlesztési Operatív Program,

Környezet és Energia Operatív Program, Közlekedés Operatív Program,

Dél-dunántúli Operatív Program

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2005 - 2013

Nemzeti Turizmus Konceptió 2014 – 2024

A versenyképes turizmus koncepciója 2014 – 2024

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030

Interreg Danube Transational Programme, Conduct of case studies of priority Area 3 of the EU Danube Region Strategy: Lot No 1 Study of the Festivals in the general context of the tourist development of the Danube Region: Lot 2 Study of the development of the cruise tourism in the Danube Region, Final Report 2019.

Danube Strategy Action Plan, European Commission Brussels, 6.4.2020 SWD(2020) 59 final p 12 „No new EU funds, no new EU legislation, no new EU Structures”

Danube Strategy Action Plan, European Commission Brussels, 8.12.2010 COM(2010) 715 final



The Danube River Basin Management Plan ICPDR 2015; 2021

<http://www.icpdr.org/main/publications/management-plans>

Austria and the 2030 Agenda Voluntary National Review – Report on the Implementation of the Sustainable Development Goals

Long-Term Strategy 2050 - Austria Period through to 2050

Danube Navigation in Austria 2014 and Strategy of Development of Water Transport in Republic of Serbia 2010–2025

Transport Development Strategy of the Republic of Croatia 2017 – 2030

National Development Programme BULGARIA 2030

Romania’s SUSTAINABLE DEVELOPMENT Strategy 2030

**Elektronikus források:**

**ANGHELUȚĂ, C. M. – PERIJOC, S. – PRESURA, A.** (2019): Retrofitting of Danube vessels for a green and efficient fleet. Annals of ”Dunarea de Jos” University of Galati. Fascicle XI Shipbuilding, 8 p.

<http://www.gup.ugal.ro/ugaljournals/index.php/fanship/article/view/2506> 29/5/2020) (2022.05.10.)

**CCNR** (2021): Annual Report 2021, Inland Navigation in Europe, Market Observation, Strasbourg, 136 p. [https://www.ccnr.eu/files/documents/om/om21\\_II\\_en.pdf](https://www.ccnr.eu/files/documents/om/om21_II_en.pdf)., (2023.05.30.)

**CLIA** (2019a): CLIA Releases 2019 Environmental Technologies and Practices Report (Global). <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2019/september/clia-releases-2019-environmental-technologies-and-practicesreport>, (2022.05.10.)

**CLIA** (2019b): State of the Cruise Industry Outlook 2020. <https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx>, (2022.05.10.)

**CLIA** (2020a): CLIA Releases 2020 Environmental Technologies and Practices Report (Global). <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/pressroom/2020/september/clia-releases-2020-environmental-technologies-and-practicesreport>, (2022.05.10.)

- CLIA** (2020b): Cruise Industry COVID-19 Facts and Resources. <https://cruising.org/en-gb/cruiseindustry-covid-19-facts-and-resources>, (2022.05.10.)
- CLIA** (2020c): State of the Cruise Industry Outlook 2021. [https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/2021-state-of-the-cruiseindustry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/2021-state-of-the-cruiseindustry_optimized.ashx), (2022.05.10.)
- FOX, J. A.** (2020): Comparison of Violent Crime Rates at Sea and on Shore, 2016-2019. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-crime-report-2016-2019-sept-2020.ashx> (2022.05.10.)
- CLIA Crime Report** 2016-2019 <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-crime-report2016-2019-sept-2020.ashx>, (2022.05.10.)
- CLIA** (2022a): Global Market Report 2022. <https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2023/2022-1r-clia-001-overview-global-final.ashx>, (2022.12.10.)
- CLIA** (2022b): State of the Cruise Industry Outlook, <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2022/january/state-of-the-cruise-industry-outlook-2022> (2022.12.10.)
- CLIA** (2023): State of the Cruise Industry 2023. [https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report\\_low-res.ashx](https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx) (2023.06.30.)
- IMF** (2020): World Economic Outlook 2020. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/01/20/weo-update-january2020>, (2022.12.10.)
- INFOSTART.HU:** <https://infostart.hu/belfold/2020/05/29/hableany-katasztrofa-egy-eve-nyugtalan-a-duna> (2022.05.10.)
- HAJOZAS.HU:** <https://hajozas.hu/magazin/kulfold/ma-5-eve-hogy-zatonyra-futott-costa-concordia-utasszallito-hajo/> (2022.05.10.)
- Hardi T.** (2012). A Duna régió gazdasági fejlődésének geopolitikai háttere. T Hardi - 2012 - [regscience.hu](http://regscience.hu) (2022.12.10.)
- Hardi T.** (2019). Történelem és geopolitika a dunai fejlesztések háttérében: Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez. T Hardi - 2019 - [open-archive.rkk.hu](http://open-archive.rkk.hu) (2022.12.10.)

**Magyar Turizmus Zrt. Kutatási Iroda** (2014; 2015): A dunai hajózáson részt vevők jellemzői A Viking River Cruises vendégei körében végzett felmérés eredményei <https://docplayer.hu/17481025-A-dunai-hajozason-reszt-vevok-jellemzoi-a-viking-river-cruises-vendegei-koreben-vegzett-felmeres-eredmenyei.html> (2022.05.10.)

**Magyar Turizmus Zrt. Kutatási Iroda** (2015): A MINTEL „RIVER CRUISING” című kiadványának összefoglalója <https://turizmusonline.hu/kereses.php?searchString=MINTEL&search=1> (2022.05.10.)

**Magyar Turizmus Zrt. Társasági Kommunikációs Iroda** (2015): Hiánypótló kutatás a szállodahajók vendégeiről: A legjobb élmények Budapesthez kötődnek <https://www.amdala.hu/tag/halassy-emoke/> (2022.05.10.)

**ORIGO.HU:** <https://www.origo.hu/itthon/20210510-hableany-katasztrofa-soha-ekkora-karteritest-magyarorszagon-meg-nem-kertek.html> (2022.05.10.)

**ORIGO.HU:** <https://www.origo.hu/itthon/20210603-megdobbento-reszletek-az-egyik-legsulyosabb-dunai-katasztrofarol-meg-ma-is-latom-a-no-arc-at-akit.html> (2022.05.10.)

**ORIGO.HU:** <https://www.origo.hu/foto/20170113-ot-eve-futott-zatonyra-olaszorszagan-a-costa-concordia-udulohajo.html> (2022.05.10.)

**OXFORD ECONOMICS** (2021): <https://www.oxfordeconomics.com/coronavirus>, (2022.12.10.)

**Pollock, A.** (2015): Conscious travel: attracting, supporting and engaging the conscious traveller (online). Available at: <https://www.conscious.travel/>, 27-01-2015. (2022.05.10.)

**Tenczer Gábor** (2011): Szállodahajóboom Budapesten. Index.hu, [http://index.hu/belfold/budapest/2011/08/15/szallodahajoboom\\_budapesten](http://index.hu/belfold/budapest/2011/08/15/szallodahajoboom_budapesten)

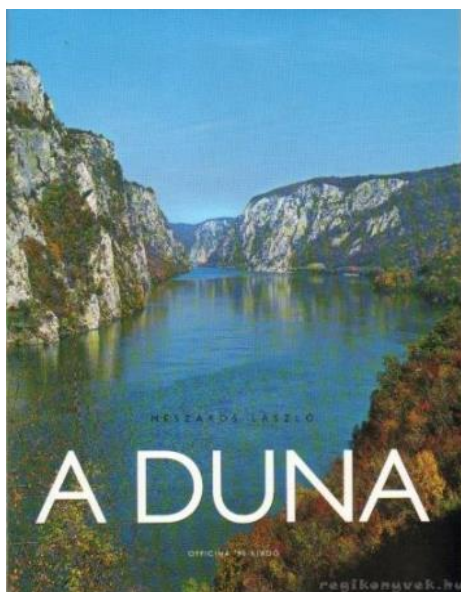
**Tenczer Gábor** (2012): Gigakáosz készül a dunai kikötőkben. Index.hu, [http://index.hu/belfold/budapest/2012/08/10/kitiltottak\\_a\\_szallodahajokat\\_az\\_i\\_keruletbol/](http://index.hu/belfold/budapest/2012/08/10/kitiltottak_a_szallodahajokat_az_i_keruletbol/) (2022.05.10.)

**UNWTO** (2021): UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, March 2021. <https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2021.19.1.2>, (2022.05.10.)

**WTTC** (2020): <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>, (2022.05.10.)

## **9. Mellékletek**

**1. melléklet: A DUNA – Mészáros László-Szár az Miklós György, Officina, Budapest 2005.**

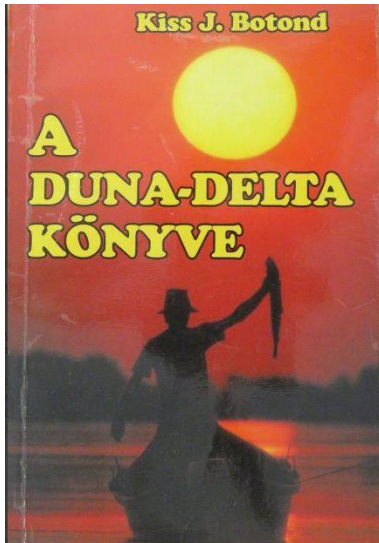


Kiadó:	Officina '96 Kiadó
Kiadás éve:	2005
Kiadás helye:	Budapest
Nyomda:	Dürer Nyomda
ISBN:	9639464678
Kötés típusa:	egészvász on kiadói borítóban
Terjedelem:	250 oldal
Nyelv:	magyar
Méret:	Szélesség: 25.00cm, Magasság: 33.00cm
Súly:	2.00kg
Kategória:	Történelem • helytörténet, honismeret Útikönyvek, útleírások • Európa Természettudomány • földrajz

<https://www.regikonyvek.hu/kiadas/a-duna-1-2005-officina-96-kiado>

A Duna című színes fotóalbum a folyás irányában haladva a forrástól a deltáig, a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig kilenc fejezetre osztva mesél a víz körül állandóan változó tájról, emberről és történelemről. Miért olyan izgalmas ez a folyó, hogy ismét könyvet kell készíteni róla? Mert izgalmas, az nem vitás. A "mi" Dunánk, mondja a magyar. És mondja a német, az osztrák, a szlovák, a szerb, a bolgár és a román is. A mi Dunánk, mondjuk, de mindannyian másképpen gondolunk rá, mindannyiunknak más képet idéz. Németországnak csak egyik, bár tagadhatatlanul mitikus folyója, az osztrákok legendává növesztették, nekünk, magyaroknak a legnagyobb folyamunk, a bolgárok, a románok a hőmpölygő, bölcs öreg folyóra gondolnak. A Duna című fotóalbum a folyás irányában haladva a forrástól a deltáig, a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig kilenc fejezetre osztva mesél a víz körül állandóan változó tájról, emberről és történelemről. Mészáros László sokévi munkájának egy töredékét, a legszebb felvételeket lehet itt látni, Szár az Miklós György a közép-európai népek történelméhez oly szorosan kötődő folyóról szól, de nem csak a vízről. Ókori történészek, gondolkodók, ismert nagy utazók, írók, filozófusok, költők megfigyeléseit, érveit veti össze, ütközteti, elbizonytalanít és meggyőz, észrevétlenül oktat és közelebb hozza mindazt, ami neki, nekünk a Duna: a római limes mentén, a castellumokban és burgusokban élő, a kolostorokba húzódó, halálukat a folyóban lelő, a partjain nehezen élő emberek, a part, szikla, holtág, hajó, erdő, hal, háló, nád, sziget és ember közeget. Mert a Duna mindez. Mindannyiunké és egyikünké sem egészen. Ennek megismerésében és felismerésében segít ez a könyv.

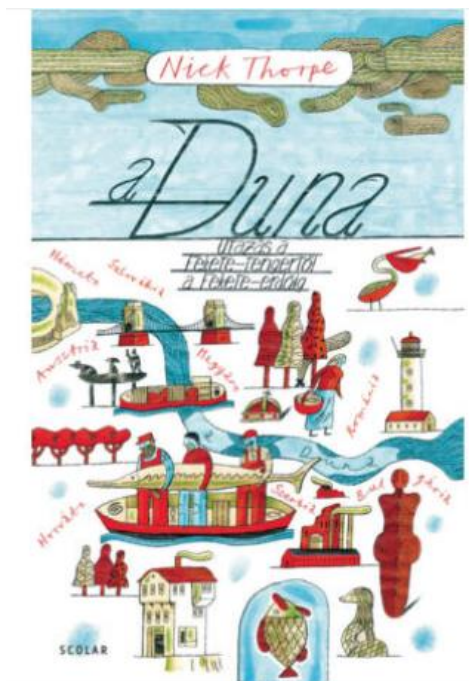
2. melléklet: A DUNA-DELTA KÖNYVE, Kiss J. Botond (1999): HUBERTUS Vadkereskedelmi Kft.



*FÜLSZÖVEG*

Rohanásra késztető világunkban egyre-másra kezdjük felfedezni a Természetet! A nyugalom meg a szépség kiapadhatatlan csodaforrását véljük benne megtalálni. vágyakozunk a békére, kikapcsolódásra, a vonuló felhők, a vizek, az erdők fölfoghatatlan harmóniájában keressük a megismerések örömét, vagy talán csak önmagunkat...? A természetjárás manapság reneszánszát éli, történjék az vadászfegyver, horgászbót, mindenre kíváncsi messzelátónk, vagy egyszerűen csak a békés megpihenni vágyások ösztönzésére. Ilyen igényeink folyvást nőnek, terebélyesednek. ugyanakkor azonban éppúgy zsugorodnak a hozzájuk vezető lehetőségeink! Az emberi térfoglalás kíméletlenül hasznosít minden talpalatnyi területet, a szabadba kívánczók kénytelenek ezért mind megalkuvóbban alkalmazkodni.

**3. melléklet: A Duna - Utazás a Fekete-tengertől a Fekete-erdőig - Nick Thorpe, Scholar Kiadó, 2015.**



**KÖNYV PARAMÉTEREI**

Kiadás éve	2015
Fordította	Gebula Judit
Szerkesztette	Kis Kós Antal
Méret	150 × 230 mm
Kötés típusa	kemény
Oldalszám	352
ISBN	9789632445984

A könyv bemutatója, szinopszisa:

„A keletről nyugatról tartó dunai utazásom célja a folyó mentén élő emberek életének és gondolkodásának a megismerése és bemutatása – 2011 márciusában indultam útnak a romániai Duna-deltából, és utamat többször megszakítva, 2012 márciusában értem el a folyam németországi forrásvidékét. Az utazások között vissza-visszatértem Budapestre, hogy tudósítóként keressem a kenyeremet, és némi időt töltsék a családommal. Többnyire autóval keltem útra, de gyalogoltam, bicikliztem, utaztam hajóval, vonattal, repülővel és egyszer, a szerbiai Kladvóban, Matthew fiam gördeszkáján is. Minden létező alkalommal úsztam a folyóban, főként nyáron, kora reggelenként, időnként alig haladva az erős, hat kilométer per órás sodrásban, de volt, hogy a gátak közelében megbúvó tavakban vagy a holtágakban mártóztam meg ... Szeretném hinni, hogy egyszerre vagyok nyugati utazó, aki újra felfedezi a Keletet, és keleti utazó, aki újra felfedezi a Nyugatot.” A „kék Duna” egyszerre választja el és köti össze Európa két felét. A BBC tudósítója, Nick Thorpe keletről nyugatra tartó, egyéves utazásán keresztül új fényben láttatja a mai Európát. Könnyed és személyes hangvétellű, vicces és egyedülálló leírásában pontos képet fest az itteni emberekről, a történelemről és a lenyűgöző tájakról. Mi többet várhatnánk egy rendhagyó útikönyvtől?

*Forrás: <https://www.scolar.hu/a-duna-utazas-a-fekete-tengertol-a-fekete-erdoig-1851>*

*(2021.12.24.)*

4. melléklet: Berlitz River Cruising in Europe & in te USA, Berlitz publishing, 2018.; Lonely PPlanet Cruise Ports European Rivers, Publisher: Lonely Planet, 2019.



Forrás: Berlitz River Cruising in Europe & the USA, 2018, by Berlitz Publishing, Lonely Planet Cruise Ports European Rivers, Publisher: Lonely Planet, 2019



Forrás: Berlitz River Cruising in Europe & the USA, 2018, by Berlitz Publishing



A River Cruising Európában és az USA-ban. A folyami hajózás kétségtelenül a legcivilizáltabb módja annak, hogy egy régió legszebb tájait megtekintsék; pihenhet egy hajó kényelmében, miközben gyönyörű városokon és látványos tájakon keresztül suhan. De hogyan válasszuk ki, a körutazást, társaságot, milyen folyami hajót és hova menjünk? A River Cruising in Europe & the USA új kiadása mindent elmond, amit tudnia kell arról, hogy Európa és – most először – az USA folyóin és vízi útjain hajókézzon. Douglas Ward körutazás-szakértő által írt útmutató elfogulatlan tanácsokat ad a különféle folyami hajókról és az általuk kínált lehetőségekről, így segít a tájékozott választásban. Utazunk Európa folyói és vízi útjai mentén, és leírjuk az út legfontosabb pontjait - a történelmi városokat és a Duna felső tájait, a romantikus Rajna várait és még sok más. Ezt követi egy vadonatúj rész az USA folyóin való utazásról a Mississippitől, Kolumbiáig és a Snake-ig, részletes információkkal a gőzhajókról és az amerikai folyami cirkálás egyedi vonatkozásairól. Ezen kívül több mint 300 folyami hajó listája is megtalálható, amelyek pártatlan minősítéssel rendelkeznek, így könnyen összehasonlíthatja a hajókat. - Egyedülálló termék - ez az egyetlen elérhető színes útmutató az európai és amerikai folyami hajózáshoz - Több mint 300 folyami hajó részletes listája - Színes fényképekkel és térképekkel a Berlitzről: A Berlitz több éves utazási és nyelvi szakértelmére támaszkodik, beleértve az útikönyveket, térképeket, kifejezéstárakat, nyelvtanulási tanfolyamokat, szótárakat és gyerekeknek szóló nyelvi termékeket.

218 EUROPEAN RIVERSHIPS
EUROPEAN RIVERSHIPS 219

### ROTTERDAM \*\*


THIS SMALL, OLDER RIVERSHIP IS POSSIBLE FOR A NO-FRILLS CRUISE EXPERIENCE.

Operator	Star Line Holidays
Year built	1969
Length (m)	75.7
Number of decks (excluding sun deck)	3
Passes per berth	120
Stil outside in sun deck	No
Forward open-air balcony	No
Approximate cabin size (sq. m)	11.2 x 4.2
Lift (stateroom)	No
Hours on foot	Wijk, Maas, Gorinchem

BERLITZ'S RATINGS	
Feature	Rating
Staterooms	10
Accessibility	10
Cabin	10
Deck	10
Restrooms	10

**OVERALL SCORE: 77 (percent of 100)**

Attention to a much-needed high-density vessel, with limited facilities - basically just a lounge, whose interior decor is warm and welcoming. The cabin are kind, but tiny and dimly lit, although lighting and soundproofing are quite good. The cabin has two sets of bunks, but only one can be opened. There are three sets of jump-up stairs. Unusually fast on the night, there are cabins between the galley, bar and the restaurant. The rear is a nice area to sit, but the chairs are not very comfortable, and the view is not very good on any night.



### ROUSSE PRESTIGE \*\*\*


FOR A LOW-BUDGET BUT GOOD-VALUE CRUISE ABOARD A COMFORT RIVERSHIP.

Operator	Various tour operators
Year built	2004
Length (m)	110.0
Number of decks (excluding sun deck)	3
Passes per berth	120
Stil outside in sun deck	No
Forward open-air balcony	No
Approximate cabin size (sq. m)	11.2 x 4.2
Lift (stateroom)	No
Hours on foot	Wijk, Maas, Gorinchem

BERLITZ'S RATINGS	
Feature	Rating
Staterooms	10
Accessibility	10
Cabin	10
Deck	10
Restrooms	10

**OVERALL SCORE: 91 (percent of 100)**

Rousse Prestige is well proportioned, although it is a little dated and the deck is not very comfortable. The food is good and the service is friendly. The cabin are kind, but tiny and dimly lit, although lighting and soundproofing are quite good. The cabin has two sets of bunks, but only one can be opened. There are three sets of jump-up stairs. Unusually fast on the night, there are cabins between the galley, bar and the restaurant. The rear is a nice area to sit, but the chairs are not very comfortable, and the view is not very good on any night.



### ROUSSE \*\*


THIS HIGH-DENSITY VESSEL IS ONLY FOR A BASIC LOW-BUDGET, NO-FRILLS CRUISE.

Operator	Star Line Holidays
Year built	1969
Length (m)	75.7
Number of decks (excluding sun deck)	3
Passes per berth	120
Stil outside in sun deck	No
Forward open-air balcony	No
Approximate cabin size (sq. m)	11.2 x 4.2
Lift (stateroom)	No
Hours on foot	Wijk, Maas, Gorinchem

BERLITZ'S RATINGS	
Feature	Rating
Staterooms	10
Accessibility	10
Cabin	10
Deck	10
Restrooms	10

**OVERALL SCORE: 77 (percent of 100)**

This old-style vessel has fairly decent interior decor, but the observation lounge is really cramped when full. The cabin are kind, but tiny and dimly lit, although lighting and soundproofing are quite good. The cabin has two sets of bunks, but only one can be opened. There are three sets of jump-up stairs. Unusually fast on the night, there are cabins between the galley, bar and the restaurant. The rear is a nice area to sit, but the chairs are not very comfortable, and the view is not very good on any night.



### ROYAL CROWN \*\*\*


THIS SMALL, GRAND HOTEL-STYLE RIVERSHIP EVOKES THE PAST WITH ABUNDANT FLAIR.

Operator	Various tour operators
Year built	1976
Length (m)	110.0
Number of decks (excluding sun deck)	3
Passes per berth	120
Stil outside in sun deck	No
Forward open-air balcony	No
Approximate cabin size (sq. m)	11.2 x 4.2
Lift (stateroom)	No
Hours on foot	Wijk, Maas, Gorinchem

BERLITZ'S RATINGS	
Feature	Rating
Staterooms	10
Accessibility	10
Cabin	10
Deck	10
Restrooms	10

**OVERALL SCORE: 91 (percent of 100)**

This small, lovely grand hotel-style interior does not resemble the 1970s, with its wood-rich, elegant public rooms, old marble finishes and high-quality soft furnishings. The cabin are kind, but tiny and dimly lit, although lighting and soundproofing are quite good. The cabin has two sets of bunks, but only one can be opened. There are three sets of jump-up stairs. Unusually fast on the night, there are cabins between the galley, bar and the restaurant. The rear is a nice area to sit, but the chairs are not very comfortable, and the view is not very good on any night.



Forrás: <https://www.amazon.com/Berlitz-River-Cruising-Europe-Cruise/dp/1785730606>

## 5. melléklet: A Viking hajóstársaság óceánjáró flottája térképen



Forrás: <https://www.vikingcruises.com/oceans/ships/index.html> (2021.12.21.)

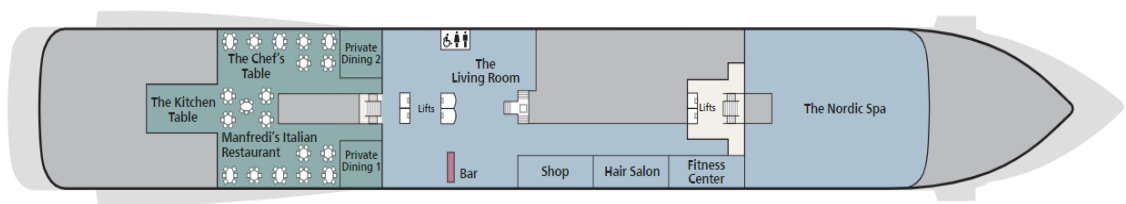
## 6. melléklet: A Viking Sky óceánjáró hajó és fedélzete (Deck Plan), kabinok felszereltsége



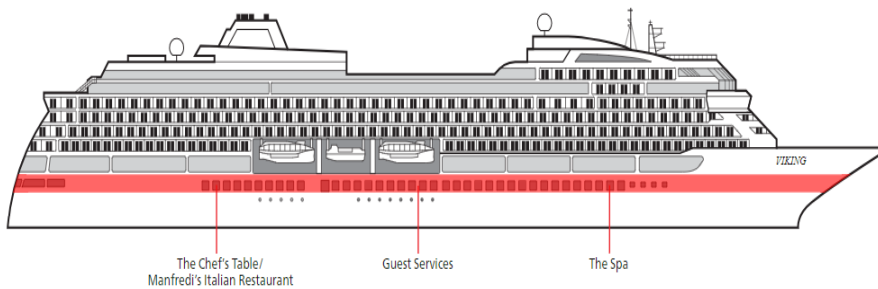
### Interactive Deck Plan

Hover and click on the deck plan to explore the ship. See a PDF version of the deck plan.

SELECT A DECK: Deck 1



■ Fitness Center ■ Hair Salon ■ Manfredi's® Italian Restaurant ■ Shops ■ The Bar ■ The Chef's Table ■ The Kitchen Table ■ The Living Room ■ The Nordic Spa



#### Deck 1 Features

- The Kitchen Table
- The Chef's Table
- Manfredi's Italian Restaurant
- The Living Room
- Guest Services
- The Bar
- Fitness Center
- The Nordic Spa

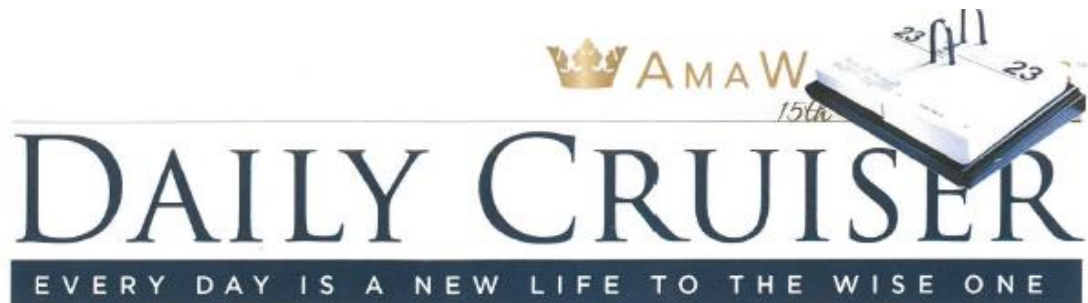


Forrás: <https://www.vikingcruises.com/oceans/ships/viking-sky.html> (2021.12.30)

### **Penthouse Veranda Stateroom (PV)**

- Stateroom size: 338 sq ft (includes private veranda)
- Ocean-view stateroom with floor-to-ceiling sliding glass door opening to full-size veranda
- 11 AM Embarkation
- 1 PM stateroom access
- Priority shore excursion reservations 70 days prior to departure
- 2 guaranteed priority reservations at each alternative restaurant 70 days prior to departure
- Priority spa treatment bookings 70 days prior to departure
- King-size Viking Explorer Bed (optional twin-bed configuration) with luxury linens & pillows
- Free Wi-Fi (connection speed may vary)
- 42" flat-screen TV featuring CNN, CBC, MBC2, BEIN Sport
- 110/220 volt outlets & USB ports
- Large private bathroom with spacious glass-enclosed shower, heated floor, anti-fog mirror & hair dryer
  - Premium Freyja® toiletries
- Plush robes & slippers
- Direct-dial satellite phone & cell service
- Security safe
- Individual climate control
- Purified water refilled daily
- Welcome bottle of champagne
- Mini-bar with alcoholic beverages, soft drinks, water & snacks (replenished once daily)
- Binoculars
- Traditional Norwegian Marius-weave blanket
- Personal coffee machine with premium coffee & tea selections
- Stateroom steward & twice-daily housekeeping
- 24-hour room service
- Complimentary pressing & shoe shine services
- Under-bed suitcase storage space
- Spacious drawers & closet with wooden hangers
- View the Penthouse Veranda Stateroom (PV) in our 360° Tour

7. melléklet: A szállodahajók fedélzeti tájékoztatói, AmaWaterways Daily Cruiser, Avalon Puzzle Page, CroisiEurope France-Actualités



Monday, May 8<sup>th</sup>  
to  
Wednesday, May  
10<sup>th</sup>, 2017

Post Extension

**BUDAPEST**



**Sunset & Sunrise**

Today's information

Sunrise:

Sunset:

**Weather Forecast**

Partly cloudy

Minimum:

Maximum:

Welcome to Hungary and its magical capital – Budapest!

This morning we leave our ship for the Pusztá Tour where you will be amazed by the Hungarian horsemanship while enjoying a traditional lunch served with Goulash, before checking-in at the hotel in the afternoon. From our hotel on the bank of the Danube you can discover the city comfortably on foot on your own. Within a few minutes walking, you can find many nice restaurants, cafés and monuments.

Tomorrow morning our local guides will take you on an included city tour of Budapest; you will be able to admire the historical and architectural heritage of this old city before departing the next day.

**IMPORTANT INFORMATION**



Hotel address:



Local Host Phone:

*Laszlo*

0036

Hotel Reception Phone:

0036

## Your program in Budapest...

<b>Monday, May 8<sup>th</sup> – Disembarkation &amp; Puszta tour</b>	
<b>9:00 AM</b>	Please have your luggage ready in front of your cabin for pick up with color tags having your cabin number, name and departure time from the ship (10:00 AM)
<b>9:45 AM</b>	Please identify your suitcases in front of the ship before they are loaded on the bus. Just show us your luggage and we will mark it as "checked"
<b>10:00 AM</b>	Buses depart for <b>Puszta Tour</b> with included lunch
<b>4:00 PM</b>	Arrival at Sofitel Budapest and check in.
4:00 – 6:00 PM	Hospitality desk hours Your Local Host Laszlo is available in the Lobby to answer your questions concerning Budapest and can give you some excellent dinner suggestions.

<b>Tuesday, May 9<sup>th</sup> – morning city tour and free afternoon</b>	
6:30 – 10:30 AM	Included Breakfast is served in the Restaurant
8:30 – 9:30 AM	Hospitality Desk with your Local Host Laszlo
<b>9:30 AM – 1:30 PM</b>	<b>Budapest City Tour:</b> Please be in the lobby area at least 5-10 minutes before scheduled tour departure; you will be given an audio device for this tour. We assume guests who are not present by departure time have decided to enjoy Budapest on their own.
<b>Budapest City Tour:</b> Your morning excursion includes sightseeing in Buda & Pest. In 1873, the independent cities of Buda and Pest were officially merged creating the new metropolis of Budapest. Cited as one of the most beautiful cities in Europe, your tour through this extensive World Heritage Site offers splendid views from historic Buda Castle of the twin cities spread over both banks of the River. Your tour also features a visit to the distinctive Fisherman's Bastion.	
After the tour	Afternoon at your leisure. Please, return the audio devices to Laszlo your Local Host. Thank you!
1:30 – 5:00 PM	Hospitality Desk hours. Your Local Host Laszlo is available at the AmaWaterways desk to answer your questions about your departure tomorrow.

<b>Wednesday, May 10<sup>th</sup> – Departures</b>	
6:30 – 10:30 AM	Included Breakfast is served in the Restaurant, on the first floor of the hotel
<b>Luggage out and departure time for all guests who have an included transfer with us to the Budapest airport. Please find all departure information at the hospitality desk.</b> <b>If you do not have any included departure transfer with us, the easiest is getting a hotel taxi; they are reliable.</b>	

**Have a lovely time in Budapest!**



### GETTING AROUND IN BUDAPEST

The Sofitel Budapest Chain Bridge, set in the heart of Budapest, enjoys an excellent location on the bank of the Danube. It is only a few steps away from the major shopping and business districts of the city. Offering world-class facilities, the hotel combines comfort and elegance with the latest technology.

#### Public Transportation

- All three metro lines  
(M1 – Millennium Metro - Vörösmarty Square, M2 and M3 from Déak Square.)
- Buses to the Castle Hill
- Hop-On Hop-Off Buses
- Trams to the museums, the Market Hall
- The main shopping street Vaci utca and famous Café Gerbeaud (open 9 am – 9 pm)

Budapest has a very efficient public transport network which is safe and inexpensive. Tickets can be purchased at most shops selling newspapers, cigarettes, and even at the hotel! Make sure you buy a ticket and stamp it when entering the transport. The fines are high and the inspectors are everywhere.

### PREVENT LOSSES

Budapest is a place that welcomes millions of travelers from around the world every year. As tourists flock in, others flourish. Among them, **the pickpockets, thieves and rip-off experts**. Please, keep in mind that pickpockets operate with a degree of success in the Budapest public

transport system and at all the places of great interest for tourists.

#### Limit your losses even before these may occur.

- Take only one credit or ATM card and a very small amount of cash with you.
- Make sure that ALL your documents and other personal items remain safely locked in your hotel room's safe. A Xerox copy of the picture page of your passport will see through while in town. Please do not carry any original ID with you.
- If you carry a handbag, please keep the zip closed and carry it in front of you
- Do not have wallets etc. in your back pockets
- If someone asks you if the ring they hold belongs to you, just say NO and turn around. Very common in Budapest!

Budapest is not known for huge criminal activities, but as in any other big city of the world you should follow these rules above and prevent your trip being spoiled.

### MONEY

As you already know, the currency in Hungary is the Hungarian Forint (HUF). The closest place to exchange them would be the hotel. Ideal is to use ATMs. Use credit cards where you can. We do not recommend changing money in the street. Some places will take Euros.

#### Exchange Rates:

1 USD = 290,62 HUF 1 CAD = 221,62 HUF  
 1 AUD = 219,47 HUF 1 EUR = 310,90 HUF  
 1 GBP = 362,87 HUF

**SHOPPING**

Budapest offers plenty of options and venues for shopping. Since the early 1990-s, large shopping malls have popped up and a lot of new shops opened, not only in the malls but the existing shopping streets too. Certain vendors, such as antique dealers, have clustered around specific areas of the city.

**Gift ideas from Hungary:**

Hungarian products make great gifts. You can find a lot of Hungarian specialties, such as foodstuffs (goose liver, paprika, and wine), porcelain (world famous brands Herend and Zsolnay) and folk art (handmade embroidery, tablecloths). Also, keep an eye out for older Hungarian women, dressed in traditional folk clothes and with kerchiefs around their heads.

They travel to Budapest from their country homes every morning to sell their wares to the tourists, and chances are that you'll get a better price than in the shops - and no chance that you'll end up with anything made in Taiwan.

**ARTS & ARCHITECTURE:**

The UNESCO World Heritage Committee listed the view of the Danube embankments and the Buda Castle District - which is one of the most beautiful and romantic parts of the city of Budapest - as a World Heritage site on the 11th of December 1987. The latter is an ancient town district, giving home to some of the most important historical monuments



in Hungary. While nearly 800 years passed since it has been originally founded, its beauty still stands unparalleled, despite earthquakes, fires, sieges and world wars. The buildings themselves in Budapest bear telltale signs of recent and ancient history.

**Some other sights you might want to visit:**

**St- Stephen's Basilica**

Budapest's largest church can be spotted from almost anywhere in the city. Built in the mid 1800 in the neoclassical style is worth a visit and only a few blocks from your hotel!

**The Jewish Museum and the Synagogue**

The largest synagogue in Europe is one the city's main attractions. Built 150 years ago, it combines the Byzantine – Moorish like no other building in town. The museum hosts an unequalled collection of Jewish-related items from the roman period to the 20th century.

**The Andrassy boulevard**

Or the "Cultural Avenue" is not only famous for its many museums but also for the many fancy shops, cafés and private residences. Here you will find the...

**State Opera**

Visit one of the most famous and beautiful buildings of Budapest.

**House of terror Museum**

One of the most interesting and controversial museums in the city is the House of Terror Museum.





# Puzzle Page



KVH Media Group | NEWSlink

**CROSSWORD No. 21**

1	2	3	4	5	6	7			
8			9						
10		11			12	13			
15				14					
16				17					
19	20					21			
22					23				

- ACROSS**
1. Repugnant (6)
  5. Spam (6)
  8. Russian emperor (4)
  9. Clarity (8)
  10. Little - -, nursery rhyme (2,4)
  12. Barred cell (4)
  15. Reach main assertion (3,2,3,5)
  16. Pierce (4)
  17. Not certain (6)
  19. Mishap (8)
  21. Silent (4)
  22. At high temperature (3,3)
  23. Sumptuous living (6)

- DOWN**
2. Fraudulent (9)
  3. Belonging to us (3)
  4. Egotistical sorrow (4,4)
  5. Shake (4)
  6. With good judgement (9)
  7. Baby bed (3)
  11. Set up (9)
  13. Power producer (9)
  14. Refutation (8)
  18. Crooked (4)
  20. Billiard stick (3)
  21. Mingle (3)

ACROSS: 1. Odious; 5. Regret; 8. Tsar; 9. Loquidly; 10. Be Feep; 12. Cage; 15. Get to the point; 16. Siah; 17. Unsett; 19. Accident; 21. Mute; 22. Red hot; 23. Luxury. DOWN: 2. Dishonest; 3. Our; 4. Self pity; 5. Rock; 6. Judicious; 7. Cor; 11. Establish; 13. Generator; 14. Rebuttal; 18. Bent; 20. Cue; 21. Mite.

**SUDOKU**

3	5					7	1	
				5	9	4	6	
			1	8	5			
		2	3		6		9	
	9						2	
2		3		5	1			
		1	5	2				
6	4	7	1					
5	8						1	4

**RULES & SOLUTION**  
 The object is to fill in the squares so that each row, column & box contains the numbers 1-9. Numbers may not be repeated in the same column & row.

4	1	3	6	9	7	2	8	5
5	6	2	3	8	1	4	9	7
8	9	4	7	2	5	1	3	6
2	8	7	1	5	6	3	9	4
3	2	1	9	8	5	6	7	4
6	5	9	7	3	2	4	1	8
7	3	5	8	1	9	6	2	7
9	4	6	5	7	3	8	2	1
1	7	8	2	6	4	9	5	3

**DO YOU KNOW?**

- MUSIC:** Who was the first person to sing a James Bond theme?  
**PLACES:** Which famous landmark can be seen on Bedloe's Island?  
**PEOPLE:** What is the name of the official fan club of Laurel and Hardy, named after one of their films?

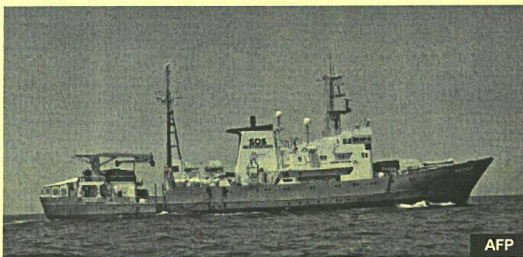
MUSIC: Mure Murray was the first person to sing a James Bond theme ("From Russia With Love").  
 PLACES: The Statue of Liberty can be seen on Bedloe's Island.  
 PEOPLE: Laurel and Hardy's official fan club is called the Sons of the Desert.

# France-Actualités



KVH Media Group | NEWSlink

## Aquarius: Rome annule une rencontre et veut des excuses de la France



AFP

ROME - La crise entre la France et l'Italie sur les migrants de l'Aquarius s'est aggravée mercredi, avec l'annulation d'un rendez-vous ministériel prévu à Paris, Rome exigeant des excuses de la France après des propos jugés "inadmissibles" et menaçant d'annuler une rencontre entre les dirigeants des deux pays vendredi.

Le ministre italien des Finances Giovanni Tria a préféré rester à Rome plutôt que de rencontrer comme prévu mercredi son homologue français Bruno Le Maire, qui a dit "regretter"

cette décision.

Objet de cette annulation au pied levé: la polémique déclenchée entre les deux pays après des déclarations du président Emmanuel Macron, déplorant le refus italien d'accueillir les 629 migrants embarqués sur le navire humanitaire Aquarius.

Après 72 heures de crise en pleine Méditerranée, l'Aquarius a commencé sa longue traversée mardi soir vers l'Espagne, qui a accepté de lui ouvrir le port de Valence, où il devrait arriver en fin de semaine.

Devant le refus de l'Italie de lui

ouvrir ses ports, le président Macron avait dénoncé mardi "la part de cynisme et d'irresponsabilité du gouvernement italien". Des propos très mal reçus à Rome: homme fort du gouvernement italien et patron de la Ligue (extrême droite), le ministre de l'Intérieur Matteo Salvini a immédiatement réclamé des excuses de la France.

Faute de quoi, a-t-il menacé, il vaudra mieux annuler, aussi, la rencontre prévue vendredi à Paris entre Emmanuel Macron et le chef du gouvernement italien Giuseppe Conte: "Si les excuses officielles n'arrivent pas, le Premier ministre Conte fera une bonne chose en n'allant pas en France".

Presque au même moment, la numéro deux de l'ambassade de France à Rome Claire Anne Raulin était convoquée au ministère italien des Affaires étrangères, en lieu et place de l'ambassadeur Christian Masset, absent. C'est la deuxième convocation de ce genre, un événement inédit dans les relations de pays pourtant très proches, après un incident fin mars déjà lié à la crise migratoire.

### Dans cette édition

#### Macron esquisse sa 'révolution'

Emmanuel Macron a prôné "une révolution" de la protection sociale, jugeant que "la solution n'est pas de dépenser toujours plus d'argent", lors d'un discours à Montpellier.



#### Hierro nommé sélectionneur d'Espagne

Fernando Hierro a été bombardé sélectionneur à deux jours des débuts de la Roja au Mondial-2018, après Julien Lopetegui à été renvoyé.

€/\$  $\epsilon 1 = \$1.1776$   
(+0,02%)

CAC 40  
5.452,73  
-0,01%

Paris  
Min 13°C Max 21°C

#### Les pubs Wetherspoons renoncent au champagne

LONDRES - La chaîne de pubs britannique Wetherspoons a annoncé mercredi renoncer à vendre du champagne dans ses établissements, afin de privilégier les boissons fabriquées au Royaume-Uni et en dehors de l'UE, Brexit oblige.

Le groupe, dont le président Tim Martin est un défenseur virulent de la sortie de l'UE, explique dans un communiqué qu'à partir du 9 juillet il ne sera plus possible de commander un verre ou une bouteille du célèbre vin blanc pétillant français, ni de bières blanches en provenance de France et d'Allemagne.

Wetherspoons, qui possède 880 pubs dans le pays, va remplacer le champagne par des vins pétillants britanniques et va servir des bières blanches brassées dans le pays ou aux États-Unis.

## Anticor veut une enquête sur les comptes de campagne

PARIS - L'association anticorruption Anticor a demandé mercredi au parquet de Paris d'ouvrir une enquête sur les comptes de campagne présidentielle d'Emmanuel Macron, Benoît Hamon, Jean-Luc Mélenchon et Marine Le Pen, au coeur d'un vif débat politico-médiatique depuis plusieurs semaines.

L'association accuse notamment le leader de la France insoumise et la présidente de l'ex-FN d'avoir "tenté de détourner de l'argent public au moyen de remboursements par l'État de frais de campagne qui n'avaient d'autre but que de servir leur intérêt ou l'intérêt de leurs proches", selon la plainte qui doit être déposée dans la journée.

Anticor reproche par ailleurs au président "Emmanuel Macron et de manière moins importante à Benoît

Hamon d'avoir profité de ristournes, remises, rabais, venant minorer leurs dépenses de campagne", en violation du principe d'égalité entre les candidats. Des rabais qui pourraient être constitutifs d'"abus de biens sociaux" pour les prestataires qui les ont accordés, estime Anticor.

Enfin, l'association demande de vérifier la "responsabilité" des membres de la Commission nationale des comptes de campagne (CNCCFP). En cause: l'acceptation de frais qui n'auraient pas dû l'être, comme l'a affirmé un rapporteur démissionnaire, et la validation de remises qui constituent potentiellement, pour Anticor, un financement par des entreprises, ce qui est illégal.

"Les comptes ont déjà été vérifiés. Il n'y a pas de raison de penser qu'elle

a mal fait son travail", a estimé sur France Inter la ministre de la Justice Nicole Belloubet, interrogée sur cette action judiciaire.

Cette plainte fait suite aux enquêtes de médias, dont Mediapart, Le Monde et Radio France, accusant notamment la campagne de l'actuel président d'avoir bénéficié de "prix cassés" et de "ristournes cachées".

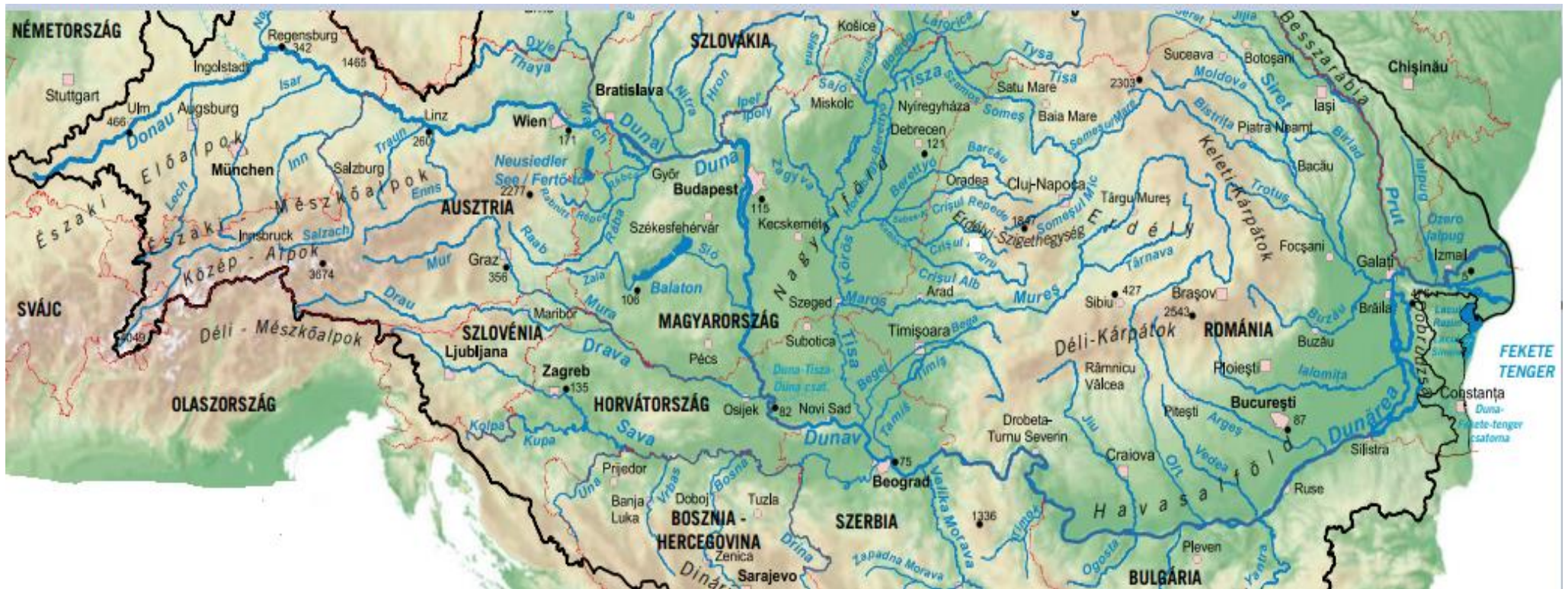
"L'objectif est de réaliser une analyse systémique des pratiques des partis qui utilisent le financement politique parfois pour des motivations étrangères à la campagne mais aussi de pointer du doigt le mauvais fonctionnement de la CNCCFP. L'ensemble de ces dysfonctionnements affecte la démocratie", a déclaré Jérôme Karsenti, l'avocat d'Anticor.

**8. melléklet: A Duna 10 országon halad keresztül, a folyó szakaszai folyamkilométerrel országonként (jobb és bal part)**

ország	jobb part			bal part		
	Folyamkilométer		hossz	Folyamkilométer		hossz
Németország	2888,77 -	2223,2	659 km	2888,77 -	2201,77	687 km
Ausztria	2223,20 -	1872,7	351 km	2201,77 -	1880,26	322 km
Szlovákia	1872,70 -	1850,2	22 km	1880,26 -	1708,2	172 km
Magyarország	185,20 -	1433	417 km	1708,20 -	1433	275 km
Horvátország	1433 -	1295,5	138 km	nincs		nincs
Szerbia	1295,50 -	845,65	450 km	1433 -	1075	358 km
Románia	374,10 -	0	374 km	1075 -	134,14	
				79,63 -	0	1020 km
Bulgária	845,65 -	374,1	472 km		nincs	nincs
Moldova		nincs		134,14 -	133,57	0,6 km
Ukrajna		nincs		133,57 -	79,63	54 km

Forrás: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Duna>; Danube Commission 2004 (2021.12.01.)

9. melléklet: A Duna, térkép a forrásától a torkolatig



Forrás: <https://www.danubebox.org/files/dbox/download/Domborzat.pdf> (2021.12.21.)

## 10. melléklet: A Galambóci vár (Golubac, Szerbia)



Forrás: [https://www.balkanutazo.com/golubac-galambc-vra?lightbox=image\\_dqa](https://www.balkanutazo.com/golubac-galambc-vra?lightbox=image_dqa)

(2021.12.21.)

## 12. melléklet: Szervezett út hirdetése a Duna bejárására a Fekete-erdőtől Mohácsig

**DUNA**

Kövessük a **Duna** útját a Fekete-erdőtől Mohácsig!

Utunk során végigkísérjük a Dunát, és megismerkedünk a legszebb ékköveivel, felkeressük a magyar vonatkozású események helyszíneit.

**A 7 nap alatt a legszebb panorámákat a Dunáról csodáljuk meg!**

**2018. július 22-28. között.**

**Jelentkezési határidő:**  
amíg van szabad hely!

**Részvételi díj:**  
mely minden szükséges kiadást tartalmaz.

**Ilyen alkalom egy ember életében lehet, hogy csak egyszer adódik!**

**Látni a Duna születését (forrás), növekedését és elmúlását (Fekete-tenger, Duna-delta).**

**A részvételi díj tartalmazza:**

- utazást 5 különböző hajótípussal
- szállást 2 ágyas, fürdőszobás szobákban
- buszos utazási költséget
- 17 étkezést
- az idegenvezetést
- utasbiztosítást
- belépők, városnézések díját
- rádiós fülhallgató rendszer használatát és még számos érdekes programot!

Bővebben [redacted] a Családok Kulturális és Szabadidősport Egyesületének elnökétől.



## 11. melléklet: Duna-delta térképe



Forrás: [https://www.szekelyfoldiinfo.ro/Menu/duna\\_delta-prezentacio\\_kepekben-turisztikai\\_attrakciok-szallas-helyek-terkep-a\\_kornyek\\_turisztikai\\_latvanyossagai-szallasai-duna\\_delta.html](https://www.szekelyfoldiinfo.ro/Menu/duna_delta-prezentacio_kepekben-turisztikai_attrakciok-szallas-helyek-terkep-a_kornyek_turisztikai_latvanyossagai-szallasai-duna_delta.html)

(2021.12.18.)

**13. melléklet: Kérdőív a szállodahajós turisták számára 2017-ben**

**KÉRDŐÍV 2017-ben**

1. Az Ön neme                                      nő                                       férfi
2. Életkora -                      30-40     40-50     50-60     60-70     70-80     80-
3. Az Ön lakóhelye régió/állam: .....
4. Járt Magyarországon korábban?    igen                                       nem
5. Ha igen mikor és hány alkalommal?  
.....
6. Ha először jár itt, honnan szerzett információt az országról? barátok, ismerősök;  
nyomtatott sajtó; rádió; televízió; internet; utazási iroda; e-mail; egyéb, éspedig:  
.....
7. Kivel érkezett?:                      házastárs                                       család                                       barátok   
  
szervezett csoport                                                            egyedül
8. Mi tetszett legjobban Magyarországon? Pécsset? Mohácson/Kalocsán?  
.....
9. Szívesen hallana többet Magyarországról, a látnivalókról, kultúráról, történelemről a hajón?  
                    igen                                      nem
10. Ha a Duna Limes elnyerné az UNESCO világörökségi címet, Ön emiatt több időt  
töltene el a régióban?  
                    igen                                      nem
11. Ha a Duna Limes elnyerné az UNESCO világörökségi címet, az az Ön véleménye  
szerint motiválná barátait, ismerőseit, hogy a dél-magyarországi régióba látogassanak?  
                    igen                                      nem
12. Maradna-e több időt Pécsset, ha a hajó programja engedné?  
                    igen                                      nem
13. Ha Mohácson lenne szervezett városnézés, részt venne rajta?  
                    igen                                            nem                        
  
Ha igen, mennyi időt szánna rá?    1 órát     2 órát     3 órát

14. A Mohács- Pécs útvonalon, a buszon szívesen nézne bemutató rövidfilmeket a helyi látnivalókról?

igen  nem   
Ha igen, akkor milyen terjedelemben? 5 perc  10 perc  15 perc  20 perc

15. Igényli-e, hogy végig beszéljen az idegenvezető?

Mohács/Kalocsa – Pécs oda út	igen <input type="radio"/>	nem <input type="radio"/>
csak 30 percet	igen <input type="radio"/>	nem <input type="radio"/>
Pécs – Mohács/Kalocsa visszaút	igen <input type="radio"/>	nem <input type="radio"/>
csak 30 percet	igen <input type="radio"/>	nem <input type="radio"/>

16. Mi az, ami itt különösen tetszett Önnek?

.....

17. Mi az, ami itt kifejezetten NEM tetszett Önnek?

.....

18. Amit máshol ritkábban lát, de ITT megvan?

.....

19. Hiányolt-e valamit a program során?

igen  nem

Ha igen, mi volt az?

.....  
.....

20. Mi az, amit hazaérkezése után mindenképpen elmond barátainak, rokonainak, ismerőseinek erről a magyarországi az utazásról?

.....  
.....

21. Ajánlaná-e másnak Magyarországot, mint úti célt? Ha igen, miért? Ha nem, miért nem?

igen  nem

Miért ?

.....  
.....

Köszönöm válaszait!



## 14. melléklet: Kérdőív a belföldi vízparti látogatottság vizsgálatához

Tisztelt Válaszadó!

Jelen kérdőív a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán tevékenykedő doktorandusz hallgatók kutatási tevékenységét segíti több témakör vizsgálatával. A kérdőív kitöltése anonim módon történik, és legfeljebb 15 percet vesz majd igénybe.

Köszönjük a válaszokat!

### 1. A válaszadó neme:

- férfi
- nő

### 2. Családi állapota:

- Egyedülálló
- Kapcsolatban
- Házas
- Elvált
- Özvegy

### 3. Az Ön születésének éve:

### 4. Iskolai végzettsége:

1. legfeljebb 8 általános
2. szakmunkásképző
3. szakközépiskolai érettségi
4. gimnáziumi érettségi
5. felsőfokú technikum
6. főiskolai diploma
7. egyetemi diploma

### 5. Rendelkezik gazdasági végzettséggel? (A legmagasabb végzettségi szintet jelölje be)

- Nem rendelkezem gazdasági végzettséggel
- Igen, közgazdasági szakközépiskolát végeztem el
- Igen, FOKSZ/FSZ/OKJ-s végzettségem van
- Igen, főiskolai diplomám van
- Igen, BA szintű egyetemi diplomám van
- Igen, MA szintű egyetemi diplomám van
- Igen, doktori fokozattal rendelkezem

### 6. Állampolgársága:

### 7. Hova sorolná magát gazdasági aktivitása, jelenlegi munkája alapján?

1. 1 – aktív fizikai dolgozó

2. 2 – aktív szellemi dolgozó
3. 3 – GYES-en, GYED-en
4. 4 – háztartásbeli
5. 5 – tanuló
6. 6 – nyugdíjas
7. 7 – munkanélküli
8. 8 – egyéb inaktív kereső
9. 9 – egyéb eltartott
10. 99 – NT/NV

8. Milyen a háztartásának a jövedelmi helyzete?

1. jelentősen az átlag alatti
2. átlag alatti
3. átlagos
4. átlag feletti
5. jelentősen az átlag feletti
6. nem tudom/nem kívánok válaszolni

9. Hol lakik Ön jelenleg?

1. fővárosban
2. megyei jogú városban, megyeszékhelyen
3. egyéb városban
4. faluban, községben

10. Utazási szokások:

- Milyen gyakran szokott Ön utazni? Évente átlagosan hány alkalommal utazik el úgy pihenési céllal, hogy legalább egy éjszakát távol tölt az otthonától?
- Ha igen, mely országokat látogatja a legszívesebben?

Legkedveltebb ..... ország(ok),  
desztináció(k):.....

11. Amennyiben nem utazik Ön, miért nem? Az alábbiak közül többet is megjelölhet!

1. időhiány
2. nem szeretek utazni
3. pénzhiány
4. társaság hiánya
5. körülményesnek tartom az oda- és visszautat
6. tartok az új helyzetektől
7. félek idegen helyekre utazni
8. nem tudok tétlenkedni
9. nyelvtudás hiánya
10. egyéb,

éspedig:

.....

12. Mi a leggyakoribb célja az utazásnak?

- Magáncélú (pihenés, rekreáció, szórakozás, stb.)
- Üzleti (hivatás miatt)

13. Hogyan választja ki a meglátogatni kívánt desztinációt?

- Utazási iroda / közvetítő hirdetései alapján
- Interneten, vélemények, feedbackek alapján
- Barátok, ismerősök javaslata alapján
- Saját korábbi tapasztalat
- Egyéb,  
éspedig:.....  
.....

14. Melyek az elsődleges motivációk, mely alapján dönt (Kérem, pontozza 1-5-ig, 5-ös a legfontosabb, 1-es a legkevésbé fontos)?

- Ár: .....
- Távolság: .....
- Megközelíthetőség / Infrastruktúra színvonala: .....
- Kapcsolódó (elérhető) szolgáltatások színvonala: .....
- Időjárás:.....
- Család befolyása: .....
- Barátok befolyása: .....
- Offline / Online hirdetések, akciók:.....

15. Az utazása alkalmával, mely szolgáltatásokat részesíti inkább előnyben?

- Aktív pihenés (kirándulás, squash, aerobic, stb.)
- Passzív pihenés (rekreáció, wellness, masszázs, stb.)

16. Milyen gyakran látogatja a vízpartokat belföldön? Vagy még inkább évente hány alkalommal...?

- Hetente
- Havonta
- Évente többször
- Évente
- Ritkábban, mint évente
- Nem látogatja

17. Mely vízpartokat látogatta meg az múlt évben (vagyis 2017-ben)?

- Fertő-tó
- Balaton
- Duna vízpart
- Tisza vízpart
- Tisza-tó
- Velencei-tó
- Egyéb, éspedig:.....

18. Ha a Duna vízpartot látogatja, akkor pontosan hol?

- Dunakanyar
- Budapest
- Dunaújvárosi szakasz
- Kalocsa
- Baja és környéke-Gemenc
- Mohács

19. Mely vízpartokat tervezi meglátogatni a 2018. évben?

- Fertő-tó
- Balaton
- Duna vízpart
  - Dunakanyar
  - Budapest, Dunaújvárosi szakasz, Dunakanyar
  - Budapest
  - Dunaújvárosi szakasz
  - Kalocsa
  - Baja és környéke-Gemenc
- Tisza vízpart (pontosan hol?):.....
- Tisza-tó
- Velencei-tó
- Egyéb, éspedig:.....

20. Kivel látogatja a vízpartokat?

- Barát
- Család
- Egyedül

21. Milyen céllal látogatja a vízpartokat?

- Horgászat
- Kirándulás
- Vízi sportok üzése
- Pihenés
- egyéb, éspedig:  
.....

22. Igénybe venné-e az alábbi szolgáltatásokat?

- fél napos és/vagy 1 napos hajózás a Dunán Budapeستől Mohácsig igen, nem
- menetrend szerinti hajózás nyáron főszezonban igen, nem

23. Milyen szolgáltatásokat venne igénybe a vízparton?

- szállás 2-3-4 csillagos hotelben
- wellness

- hajózás
- evezés
- családi programok
- természetjárás
- kulturális programok
- fesztiválok
- gasztronómia
- egyéb,

éspedig:

.....

24. Mennyit lenne hajlandó költeni szolgáltatásokra fejenként és naponta?

- kevesebb, mint 3 000 Ft-ot
- 3 000 és 5 000 Ft között
- 5 000 és 10 000 Ft között
- 10 000 és 15 000 Ft között
- 15 000 Ft-nál többet

25. Kérem, fejtse ki személyes véleményét, észrevételeit, javaslatait a magyarországi turisztikai (és kapcsolódó) szolgáltatások minőségével kapcsolatban. Ön mit tart a legfontosabbnak, min javítana?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Újra kiemeljük, hogy a kutatási eredményeket tudományos célra használjuk fel, az adatokat összesítve dolgozzuk majd fel, a válaszadók beazonosítása nem lehetséges.

Köszönjük válaszait!

A kérdőíves felmérés az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 „Tehetségből fiatal kutató – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban” című pályázat (a továbbiakban: Projekt) keretében valósult meg 2018 tavaszán. Az adatfelvétel 1000 fős mintavétellel omnibusz kutatás keretében zajlott, online, országos reprezentativitást figyelembe véve, 18 – 65 éves lakosságra (nem, életkor és lakóhely településtípusa szerinti reprezentatív mintán).

## 15. melléklet: Kérdőív idegenvezetők számára

### Kérdőív idegenvezetők részére

<https://online-kerdoiv.com/index/q/h/ab1f085ac35c63354f023d6adca07c4f>

1. Kérem, jelölje be a nemét!  
fi – nő
4. Kérem, jelölje be a korát!  
20-30    30-40    40-50    50-60    60- év
5. Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége?
  - 1 – legfeljebb 8 általános
  - 2 – szakmunkásképző
  - 3 – szakközépiskolai érettségi
  - 4 – gimnáziumi érettségi
  - 5 – felsőfokú technikum
  - 6 – főiskolai diploma
  - 7 – egyetemi diploma
  - 0 – Nem válaszolt
4. Rendelkezik gazdasági végzettséggel? (A legmagasabb végzettségi szintet jelölje be!)  
igen – nem
5. Állampolgársága:
6. Gazdasági aktivitás alapján hova sorolná magát?  
főállású idegenvezető  
főállás, nyugdíj, egyéb mellett, nem főállású idegenvezető  
vendéglátó, turisztikai szolgáltató (pl. buszbérlés, utazási iroda,  
nonprofit szervezet, önkormányzat, kulturális intézmény munkatársa  
  
ha az utóbbi 2 valamelyike, akkor ne töltsse ki azokat a kérdéseket, amelyek nem  
relevánsak
7. Lakóhelyének a településtípusa?
  - 1 – főváros
  - 2 – megyeszékhely város
  - 3 – nem megyeszékhely középváros (30 000 lakos felett)
  - 4 – kisváros (30 000 lakos alatt)
  - 5 – falu
- 9 Melyik megyében él?  
[Bács-Kiskun megye](#) · [Baranya megye](#) · [Békés megye](#) · [Borsod-Abaúj-Zemplén megye](#) · [Csongrád-Csanád megye](#) · [Fejér megye](#) · [Győr-Moson-Sopron megye](#) · [Hajdú-Bihar megye](#) · [Heves megye](#) · [Jász-Nagykun-Szolnok megye](#) · [Komárom-Esztergom megye](#) · [Nógrád megye](#) · [Pest megye](#) · [Somogy megye](#) · [Szabolcs-Szatmár-Bereg megye](#) · [Tolna megye](#) · [Vas megye](#) · [Veszprém megye](#) · [Zala megye](#)
- 10 Melyik területen dolgozik:  
csak Budapest és vonzáskörzete, pl. Gödöllő, Dunakanyar  
Budapesten kívül, pl. Lajosmizse, Kalocsa, Pécs, Mohács

Budapesten és országosan is

11 Hány idegen nyelven vállal vezetést?

a, 1, 2, 3, 4,

Mely idegen nyelven vállal vezetést?

b, angol, német, francia, spanyol, olasz, orosz, lengyel, cseh, szlovák, horvát, szerb, egyéb

12 Mióta idegenvezető?

-30, -20, -10, -5 éve

13 2020-ig a magyar és külföldi csoportokat milyen arányban vállalt?

főleg magyar, főleg külföldi, kb. 50-50 kb. 2/3 külföldi 1/3 magyar

14 Az Ön által vállalt külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2019-ben?

20 40 60 80 100 nem tudom megítélni

15 Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezett a szállodahajós turizmusból 2021-ben?

20 40 60 80 100 nem tudom megítélni

16 Ön szerint a külföldi csoportok hány %-a érkezik a szállodahajós turizmusból 2022-ben?

20 40 60 80 100 nem tudom megítélni

15 Kérem, jelölje mennyire ért egyet az alábbi állításokkal? (1, ha az adott állítással egyáltalán nem ért egyet, míg 5, ha teljes mértékben egyetért!

17 A pandémia következtében turizmusból származó bevételeim hiánya miatt életfenntartásom veszélybe került, más munkát kellett vállalnom. igen – nem

18 A pandémia után újra folytatja tevékenységét, amint lehet? igen – nem

19 Már nem tervez visszatérni a turizmus szektorba? igen - nem

20 Ön szerint mivel lenne sikeresebb a budapesti idegenvezető városnézés, min lehetne változtatni a pandémia után (keresleti, illetve kínálati oldalon)?

-----  
--

21 Ön szerint mivel lenne sikeresebb a Budapesten kívüli idegenvezető városnézés, min lehetne változtatni a pandémia után (keresleti, illetve kínálati oldalon)?

-----  
--

22 Kérem, fejtse ki személyes véleményét, észrevételeit, javaslatait a magyarországi turisztikai (és kapcsolódó) szolgáltatásokkal kapcsolatban. Ön mit tart a legfontosabbnak, min javítana (keresleti, illetve kínálati oldalon)?

szolgáltatások ár-érték arányának növelése

árak emelése

szolgáltatások minőségének növelése (szálloda, vendéglátás,

egészséges életmód szemléletének beemelése a programokba  
több figyelmet kellene fordítani a külföldi vendégek igényeire  
több figyelmet kellene fordítani a belföldi vendégek igényeire  
több figyelmet kellene fordítani a fogyatékkal élő vendégek igényeire  
egyéb:

---

23 Kérem, fejtse ki személyes véleményét, észrevételeit, javaslatait a szállodahajó  
turizmus magyarországi turisztikai (és kapcsolódó) szolgáltatásokkal kapcsolatban. Ön  
mit tart a legfontosabbnak, min javítana?

szolgáltatások ár-érték arányának növelése

árak emelése

szolgáltatások minőségének növelése (szálloda, vendéglátás,  
egészséges életmód szemléletének beemelése a programokba (alapanyagok,  
környezetvédelem, természetközelség...)

több figyelmet kellene fordítani a külföldi vendégek igényeire

több figyelmet kellene fordítani a belföldi vendégek igényeire, akik a szállodahajós

turizmus által használt szolgáltatásokat ugyanúgy igénybe vehetik

több figyelmet kellene fordítani a fogyatékkal élő vendégek igényeire

egyéb:

---

Köszönöm segítségét!



## 16. melléklet: Interjúk összefoglalója

Akikkel az interjú készült:

1 – Pécs	Hábel János
2- Pécs	Szilágyi Zsuzsanna
3- Pécs	Reinerné Udvari Mónika
4-5 Kalocsa	Kalocsa Korona Tours és munkatársai, Ondré Diána, Bíró Csaba
6-7 Kalocsa	Kalocsa Gold Tours és Golden Audit Kft. munkatársai, Madár Krisztina és az irodavezető Márkus Kata
8-Budapest:	Farkas Marianna – Magyar Idegenvezetők Egyesületének alapító tagja
9-Budapest	Pfauer Tours vezetője, Páva Enikő
10-Budapest	Benkő Katalin
11-Budapest	Dudás Hédi
12- Budapest	Papp Gergely

Az interjú alanyok kiválasztásánál szempont volt, hogy több évtizedes tapasztalat és aktív utazásszervezői és idegenvezetői háttérrel tudjanak válaszolni a kérdésekre. Idegenvezetői tapasztalatokkal 9 fő, utazásszervezői tapasztalatokkal 7 fő járult hozzá a válaszokhoz. A Duna magyarországi szakaszának lefedettsége is fontos volt, ezért pécsi és kalocsai idegenvezetőkkel beszéltem, akik járnak Pécsre, Kalocsára, Mohácsra, Szekszárdra, azokra a szállodahajós vendégek által látogatott helyszínekre, amelyek kalocsai vagy mohácsi kikötéssel érhetőek el. A budapesti idegenvezetők közül négyen még most is utazásszervezési tevékenységgel foglalkoznak, kapcsolatban voltak és vannak ma is a szállodahajós turisták miatt szolgáltatókkal, turisztikai érdekképviseleti egyesületekkel. Az öt megkérdezett budapesti idegenvezetőből három jól ismeri a pozsonyi és a Pozsony és Budapest közötti Duna szakasz szállodahajós programjait, a Dunakanyar és az esztergomi szállodahajós utasoknak kínált szolgáltatásokat, az utasok visszajelzéseit. A budapesti idegenvezetők inkább Budapesten és az onnan induló fél napos buszos kirándulásokra kísérik a szállodahajós utasokat (például Lajosmizse, Gödöllő) míg a nem budapesti idegenvezetők jobban ismerik a kalocsai és mohácsi kikötőből induló programokat, sok hasonlóságot országos viszonylatban (buszparkolók hiánya) említettek. Az eltérő problémák úgy is elkülöníthetők, hogy bizonyos részük inkább vidéken, másik részük jellemzően Budapest környékén jelennek meg.

A folyami szállodahajós turizmus vonzereje első sorban az, hogy kényelmes utazási forma és teljes ellátás biztosított a hajón. A hajózás, a folyó közelsége, a természet közelsége miatt választják sokan ezt az utazási formát. A 4-8 napos utakon kevesebb lehetőség van a táj és a helyi kultúra megismerésére, mint a 10-12-17 napos utaknál, amikor a tájból is többet lát az utas. A hajó az út során többször kiköt a látnivalók és programok miatt, a vendégeknek mégsem kell költözniük egyik szálláshelyről a másikra. Ugyanott ébrednek minden nap, ugyanaz a személyzet gondoskodik róluk az út során. Akár 10 országon át haladnak a tervezett útvonalon a hajóval, sok helyszínt látogatnak meg. Olyan városokat látogatnak meg, amelyeket más szervezésben, vagy egyénileg nem kerestek volna fel. Az eltérő hosszúságú útvonalaknál az is vonzó az utasok számára, hogy gyorsan, belekóstolás szerűen több helyszínre jutnak el, egy út során teljesebb képet kapnak egy-egy ország látnivalóiról, hagyományairól. A látnivalók eléjük jönnek, nem ők állítják össze a csomagban szereplő programokat. A programokon kívül szabadidőben és utazás közben a kabinjukból, vagy a fedélzeti teraszról is ismerkedhetnek a látnivalókkal, vagy csak épp a kikötőben sétálnak egyet. Az úszó szállodák kényelmesekek, komfortosak, elegáns környezetben nyújtanak szállást, éttermi és egyéb szállodai szolgáltatásokat. Mivel főleg a nyugdíjas korosztály vesz részt ezeken az utazásokon, az ő igényeikhez igazítják a hajón megtalálható szolgáltatásokat. Aki egyedül utazik, ő sincs egyedül, ismerkedik a többi utassal. Aki egyedülálló, szívesen választja ezt az utazási formát, mert, önállóan, saját szervezésben már nem vállalkozna ilyen nagy útra. Van, akit az is vonz a hajós szállodahajós turizmusban, hogy új szociális kapcsolatokat alakíthat ki a kirándulásokon, a programok alatt, este a vacsoránál vagy a hajó

bárjában. A kiszolgáló személyzet szakképzett, nagy létszámú, gyakran orvos is utazik a hajón. A kiszolgáló és vendéglátó személyzet az utasok igényeihez, egészségi állapotához is igazodik, az utasok anyanyelvén beszélnek velük.

Az út hossza és céljától függetlenül a Dunakanyar és Budapest, minden dunai útvonal része. Budapest panorámája egyedi és kiemelkedő, eltérő, hogy a kikötőből kiszállva rögtön indul az utas a programra, vagy akár még egy órás buszozásra is szükség van ahhoz, hogy eljusson a programok helyszínére. A magyar programok különlegessége a lovas programok, és a néptánchoz kapcsolódó programok. A programok kizárólag félnaposak, mert az étkezésekre visszatérnek a vendégek a hajókra, és a hajónak tovább is kell indulnia a sűrű menetrend miatt. Esztergom csak egy rövid megálló, kisvonatozáson és a rövid időn keresztül nem reális képet kap az utas a helyszínen. „A szervező határozza meg, mit lát a turista a rövid idő alatt, kisvontat mondja meg az indulást, nem akar mindenki templomba menni, nem akar mindenki borozni.” Valamilyen jármű mindenképpen kell a fél napos programokhoz, kisvontat, busz, akár taxi. A szabadidő mindenhol kevés, az utasok több szabadidőt szeretnének, hogy többet lássanak, az idegenvezetők a túl sok program betartása miatt hajtják az utasokat. Ahhoz hogy minden a programban leírt elem teljesüljön, kevés az idő így a szabadidőre amúgy sem szokott sok idő jutni. A kikötő Solton, a magyarországi kikötők szégyene, szégyenkezik az idegenvezető, hogy lepusztult körülményeknél fogadják az utast, ez az első képe országunkkal. A buszsofőrök a kikötői rossz minőségű út miatt nehezen tudnak behajtani, sötétben, vagy esős időjárásnál katasztrofális helyzet alakul ki. WC, pad, minden kikötőből hiányzik országos szinten. A mohácsi határőrség miatt kiszámíthatatlan a mohácsi várakozási idő, ezzel időben is eltolódnak a programok. Kalocsán Foktónél a kikötőben van ajándékbolt, sokan a kalocsai utat azért várják, mert tudják, hogy a programban helyben van vásárlási lehetőség.

A Hortobágy és Kalocsa egy legenda, a német vendégek még mindig az „Ich denke oft an Piroshka” című 1955-ös filmet emlegetik, lovaskocsikázásra jönnek, paprikát látni a földeken. A német vendégeknek a római emlékek, a római kor óta kialakult kultúrák egymásra épülése érdekes, tudják kötni a lakóhelyükhöz közeli római kori emlékekkel és az azóta történetekkel. Az utasok nagy része nagy utazási tapasztalattal rendelkezik, ha most utazik a Dunán először szállodahajón, mégis világismerettel érkezik, járt több kontinensen, jellemző rájuk a fogékonyság, érdeklődés, felfedezés vágya.

A Duna magyarországi szakasza középfolyami szakasz jellegű, ezért kevesebb a megállási lehetőség. Több program ki lett ajánlva a szállodahajóknak az elmúlt évtizedek alatt, de mára az osztrák határtól nézve, az első magyarországi látnivaló Esztergom, Dunakanyar és Budapest. Győr és Pannonhalma ki lett ajánlva, de a hajósok nem éltek vele egy-két alkalmon kívül. Győr – Tata, Neszmély és Esztergom, Bábolna lovas program javaslatokat kaptak a hajós társaságok, a Viking hajós társaság Dunaalmánál szállította ki az utasokat helyi rétes kóstolásra. A 12 interjúból 6-an említették Győrt, hogy érdemes lenne beemelni a hajós utak programjába. Az interjúk során kiderült, hogy az idegenvezetők az utasoktól is gyakran értesülnek arról, hogy Bécsben is sokat kell buszozniuk, mert a kikötőtől messze van a belváros, de szeretik Pozsonyban a kikötőt, amely rögtön a sétáló utca végén található, szívesen ülnek ki ott egy kávéra, frissítőre. Azon hajók utasai, akik lentről (a Delta irányából) jönnek a folyón felfelé, nagyon tisztának és szépnek látják a magyarországi helyszíneket, „Balkán kapujának” hívják és meglepődnek, hogy a bolgár és romániai tapasztalatok után milyen látvány fogadja őket. A helyi programok egymás versenytársai is, mert van olyan hajós társaság, akik a Covid19-es pandémia utáni újrainvitáskor a Pécs-Villány programot Szekszárdi városnézésre és borkóstolóra cserélte. A vízállás ingadozása és a zsilipek problémái miatt jobban fel kellene készülnie a szervezőknek, hogy ilyen esetekben is tudjanak alternatívákat ajánlani. Például, ha a hajó már Komáromnál elakad, győri, vagy komáromi belvárosi sétát lehetne felajánlani. 10 éve a Croisi Europe, francia utasai és más szervezésben holland és flamand utasok 100 - 150 fős vagy annál kisebb létszámú csoportokat vittek kishajókon a Tiszán, kirándultak Tokajba, a Hortobágyra, borkóstoló és helyi folklór műsor egészítette ki a programot.

Az interjú résztvevők fele nem tudott jó gyakorlatra példát mondani. Akik javaslatokat tettek a több szabadidőt említették. Például Szilágyi Zsuzsanna pécsi idegvezető 10- éve háziasszony volt a Mohácsról Kalocsára haladó szállodahajón, táncosok, Zsolnay porcelánfestők, marcipán gyurma készítő, busómaszk faragók, mohácsi szőttes szövők munkájába kapcsolódhattak be az utasok. A sok szervezési munka nem térült meg, mert köztes program lévén Mohács-Kalocsa között, ebéd után rossz volt az időzítés, az utasok inkább pihentek, akik részt vettek a programban ők nagyon pozitív visszajelzéseket adtak. A kikötés és vám eljárás alatt nem lehet semmit szervezni az utasok számára, sem felvinni előadót a hajóra, ez bizonyos esetekben több óra is lehet. Bécsben is sokat busoznak a szállodahajós utasok, távol van a kiszállítás és a parkoló a belvárostól. Lovas program nincs Magyarországon kívül a többi országban (templomok, borkóstoló van mindenhol). Mohácsnál a vám eljárás egyedi az egész dunai út során, az utasok nem tudják, mire számíthatnak. Akár éjjel felébresztik az utasokat ha kell, az utasok ezt szolgáltatásnak tekintik, amit ők nem kértek. Erre nincsen jó gyakorlat, a vámoltatás kötelező, de ha több órát csúszik emiatt egy lefoglalt program, sőt elmarad, az a helyi szolgáltatóknak és az utasoknak bosszúságot okoz.

Az interjúk során a tipikus szállodahajós turista jellemzői a következők:

- kora 60+, nyugdíjas, ha szükséges, akkor bottal (egyéb közlekedést segítő eszközzel), de ennek ellenére jönnek a programokra,
- szükséges egy bizonyos egészségi állapot, amely az átlag magyar nyugdíjasétól sokkal jobb, a magyar nyugdíjasokhoz képest magasabb jövedelemmel rendelkeznek
- a nagy árverseny miatt korábban azok jöttek, akik a drágább utakat megengedhették maguknak, ma már a középosztály alsóbb része is el tud jutni hajózni és el tudja mondani, magáról, hogy részt vett ilyen utazáson, a látvány és a szabadidő érdekli
- a fiatalabb korosztály nem érzi jól magát az idősebbek között, családtagként gyerekek, unokák, három generáció szokott együtt utazni
- küldő országtól függ az igényük, mentalitásuk: az amerikai utas tudja hova akar menni, lelkes, neki jár ez a szolgáltatás, a Covid19 pandémia után türelmetlenebb, alacsonyabb az ingerküszöb, intoleránsabbak egymással szemben, egymással is vitatkoznak, szeretnek vásárolni, kávézni, az ausztrálok nem szeretnek költeni feleslegesen, túl sok információt sem szeretnek, inkább a szabadidőt, az amerikaiak szívesen keresik fel a zsidó valláshoz kapcsolódó emlékeket; a németeket és osztrákokat a puszta, paprika érdekli különösen, a befizetett pénzért mindent végig hallgat, érdeklődő, a kényelem fontos számára, a kelet német sokat nem költ; a franciákat inkább a szecessziós emlékek, római kultúra, borok, lovasok, zene érdekli; az amerikaiak lazán viselkednek, igényes szolgáltatást várnak el a pénzükért, megkövetelik a minőséget, hiányos az európai történelmi tudásuk, kevés háttér információval rendelkeznek, lebutított információkkal találkoznak, mert nincs is idejük sok információt befogadni.
- általánosságban elmondható, hogy a Covid19 pandémia után jobban igénylik az utasok a fokozott tisztaságot, kisebb létszámú csoportokat, naprakész egészségügyi tájékoztatást
- 20 éve nem változott az igény, hogy valaki mindig szóvá teszi, miért mennek templomba adott helyszínen, vagy valaki épp azt sokallja, hogy mindenhol templomba „kell” menni, ő inkább szabadidőre menne.

A mai szállodahajós utasnak az egészség és biztonság hangsúlyozása a legfontosabb. Az utasoknak vannak alapbetegségeik, ha probléma merül fel, az orvos mikor dönt úgy, hogy folytathatja az utas az utat a csoporttal, és mikor nem.

A szállodahajós turisták költését erőteljesen befolyásolja, hogy a szervezett programok keretében kevés idejük van vásárlásra. A hajón teljes ellátást kapnak, a hajón is vannak üzletek. Budapesten kevés a szabadidő, a városnézés alatt nincs idő vásárlásra. Kalocsát sokan azért választják, mert tudják, hogy a helyszínen tudnak vásárolni, azért is mennek oda, hogy ott vásároljanak paprikát. Minden helyszínen

előfordul, hogy az utasok megkérlik az idegenvezetőt, hogy a városnézés közben, vagy rövid szabadidő alatt keressenek gyógyszertárat, postát, segítkezzen az idegenvezető a tolmácsolásban. Az elmúlt 10 évben hasonlóak az utasok igényei, „*van nyugdíjas utánpótlás*”. Mivel a frissítő benne van a program árában, a nagy meleg ellenére üdítőt, vagy fagyit is alig szoktak vásárolni. Ajándékboltokba szívesen mennek nézelődni, ha a közelben vannak. Fél óra szabadidőben vagy egy rövid séta, vagy frissítő fér az időbe, aki beszélgetésre vágyik, annak nem fér bele vásárlás. A helyi vendéglátóknak, szolgáltatóknak a főszezonban egyszerre érkező 4-5 szállodahajó utasai munkát adnak, megtöltik például a pécsi Király utca teraszait, vagy a kalocsai tribün lelátóit, de mindez időszakos. Budapesten a vásárcsarnok látogatása külön program, választani lehet/kell a klasszikus városnézés és a vásárlás között. A kevés parkoló, a pénzváltók hiánya, EUR – HUF árfolyam különbségek és azok feltüntetése sok problémát generált. Új kereslet jelent meg a budapesti biciklis guide –ok iránt. Azok az utasok, akik repülővel jönnek, minimális ajándékot tudnak venni, kevés a szabadidő vásárlásra, otthon megvan mindenük, pl Floridában meleg van, nem vesz pécsi kesztyűt. Nem veszik igénybe a helyi hotelek szolgáltatásait, az éttermekét minimálisan. A nagy számú program miatt a turisztikai szektoron keresztül a gazdaságra gyakorolt hatásuk jelentős, nagy számú buszra, sofőrre, idegenvezetőre és egyéb helyi kiszolgáló személyzetre, szolgáltatásra van szükség. Az utak alapárában néhány program szerepel a többi fakultatív. A megállók során a hajók üzemanyagot vesznek fel, szemetet adnak le, áru-le és felpakolás történik, a kikötői díjak a kikötő társaságok és tulajdonosok bevételét növelik.

A magyarországi Duna part és a teljes Duna folyó legkeresettebb nevezetessége a Budapest by night, az esti város két partja kivilágítva. A 12 interjú során is egyértelműen a legkifizetődőbb a budapesti éjszakai városnézés, vacsorával, esti műsorral és a klasszikus városnéző programmal a várnegyedbe és a pesti oldalra. Budapest látványos, a hajós turisták számára egyedi lehetőség, mert megkapják a klasszikus városnézést, all inclusive ellátást is. Budapest miatt választja és kínálja magas árszínvonalon a programokat a Viking, a Tauck, vagy az AmaWaterways. Budapestnél az északi irányból jövő hajók nagy része visszafordul. Kalocsai helyi lobbierő és a látványos lovasprogramok eredménye, hogy Kalocsai programmal, plusz egy nappal meghosszabbítják a német és amerikai hajók az útjukat, hogy az utasok láthassák a pusztát, a csikósokat, autentikus természetközeli, hagyományos élményekkel gazdagodjanak. Pécssett múzeumokba, a Bazilikába, a Magtárba, a világörökségi helyszínekre a hajón befizetett csoportos részvételi díj részeként tudnak bemenni, csoportos városnézés keretében. A belépők tekintetében rentábilisak ezek a programok, mert ezeknek a létesítményeknek van más funkciójuk is, máshonnan is van bevételük, de a szállodahajós turizmusból is jelentős bevételük van.

Az interjúk során több megközelítés alakult ki a Duna szakaszainak kijelölésére. A válaszadók fele Budapest „alatti és feletti” szakaszra osztaná. A magyarországi szakaszokat a látnivalók és a jelenlegi megállók alapján osztanák be a Dunakanyarig, onnan Budapestig, onnan Kalocsáig, onnan Mohácsig, legalább 4 részre. Az első szemléletet a 4-7-8 napos Passau-Bécs-Pozsony-Budapest útvonal támassza alá, a másik felosztás szerint a 8 -10-12-17-22 napos utak, amelyek a deltáig mennek, vagy onnan indulnak a folyón felfelé, az épített és természeti látnivalók alapján osztanák fel a szakaszokat. Az amerikai hajók a 2022-ben kialakult ukrainai háborús helyzet miatt Belgrádig sem mennek, a Duna-deltába szintén nem.

Az interjúk során a magyarországi tapasztalatok, az utasok által az idegenvezetőknél elmondottak, a hajós utazásszervezők minimális visszajelzése alapján elmondható, hogy a magyarországi kínálat és az idegenvezetővel megvalósult programok színvonalasak, nincsenek elmaradva a többi Duna menti ország kínálatától. Az utazás közvetítők kevesebbet akarnak fizetni a magyarországi programokért és idegenvezetőikért, hiába dicsérik meg őket, hogy szebben beszélnek angolul, mint a bécsi vagy a pozsonyi idegenvezetők. Befolyásolják a szervezőket a sajtóban megjelentek, az ukrainai földrajzi közelség, a biztos üzlet reményében inkább nyugat-európai utakat ajánlanak ki. A magyarországi programok javításán az utasokkal való rugalmasság, több alternatív program, a választás lehetőségének biztosítása, kisebb létszámú csoportok, tematikus utak (pl főzés, éneklés-zene) segíthet. Az elmúlt 10 évben nem javult problémákra, a megoldás a magyarországi helyszínek jóhírére erősítenék,

ha a hatóságok, önkormányzatok részéről hivatalos ügyekben nagyobb lenne rugalmatlanság, szervezettség, több lenne az idegennyelvet beszélő kollégák száma, több és pontosabb tájékoztatást kapnának az utazásszervezők és idegenvezetők az útlezárásokról, elterelésekről. Még mindig hiányoznak alapvető útjelző táblák, várakozásra kijelölt buszparkolók, alapvető higiéniai feltételek wc-k vagy éttermek kávézók, ahol nagyobb csoportok egyszerre mosdó szünetet tarthatnának (arról nem is beszélve, hogy több technikai probléma is felmerülhet, például, ha nem fogad el eurót a wc automata). Ahol infrastruktúra fejlesztés volt azok a lehetőségek pedig nem vehetőek igénybe, például a mozgólépcsők a Várkert Bazárban, vagy a liftek a Esztergomban, vagy a pesti rakparton (még mindig előre be kell jelenteni, kulcsot kérni, lejelentés esetén is a kért időpontban nincs senki aki kinyissa a liftet). A fővárosi és a vidéki (első sorban Solt) kikötői és hajóállomásai balesetveszélyesek. Negatív üzenete van, ha a belépők árát szezon közben többször is emelik és a korábban kialakított árat nem tartják a szolgáltatók, így nehéz árajánlatot adni tervezni. Nehéz tervezni a nyitva tartásokkal, a helyi szolgáltatók rugalmassága például, hogy a pécsi Zsolnay negyed, és a Cella Septichora bejelentés esetén hétfőn is kinyit, de a Mohácsi Tourinform hétköznap 8-4-ig van nyitva, bent a városközpontban, negyed óra sétára a kikötőtől, hétvégén nincs is nyitva. A Gólya Múzeum Kölkeden zárva van vasárnap, kevés a nyitva tartási rend miatt elérhető attrakció. A helyi várostérképek is mindig hiányoznak, a hajó nem fénymásol az utasoknak, helyben az információs pontoknak is kevés nyomtatott térképük van. Nem szükséges új attrakciókat kitalálni, a meglévőket kell javítani. A programok minőségét javítja, ha helyi idegenvezető mutatja be az adott környéket, kerülendő eset, hogy pozsonyi idegenvezető tart városnézést Bécsben, ukrán hajón, német vendégeknek. A helyi idegenvezetőknek kell megvenni a jegyet a Halászbástyára és a Mátyás templomba, ami szintén a városnézésből vesz el időt, külön – külön automatában lehet csoportos jegyet is venni, előre nem lehet megvenni sem a Bazilikánál sem a Parlamentnél. Az is segítség lenne, ha ezt egy a hajóról érkező kísérő megoldaná. Hiányoznak a látványos, interaktív megoldások, például videó arról, hogy a magból hogyan nő ki a paprika, abból virág és végül a paprika gyümölcs. A kereslet növelésére nem mondtak az interjúk során a válaszadók kiemelt ötleteket, a meglévő szolgáltatások erősítését, a régóta megjelenő hiányosságok pótlását tartják fontosnak, amellyel a kereslet növekedne, hiszen az utasok jó hírét vinnék az itt tapasztalt szolgáltatásoknak.

Az infrastruktúra tekintetében Budapesten, Kalocsán és Mohácson is hiányolták a válaszadók a kikötők fejlesztését, egyhangúan kijelentették, hogy a „kikötő Solton a magyarországi szállodahajós kikötők szegénye”, nem szívesen visznek oda utasokat, de ha a hajó ott áll meg, nem tudnak tenni ellene. A magyarországi kikötőkben nem megoldott a mozgáskorlátozottak számára a buszok megközelítése, amellyel a programokra indulnak tovább. A kikötőt is nehéz megközelíteni a 4 egymás mellett várakozó hajóról (Covid 19-es pandémia során a hajók fedélzetére nem volt szabad ilyen esetekben áthaladni, ezért a napozóteraszokon keresztül másztak át az utasok, a legénység segítségével egyik hajóról a másikra). A MAHART már tud vízvételi lehetőséget biztosítani, pesti oldalon van személtelhelyezési lehetőség, sok szállodahajó a hajón található textilek, ágyneműk tisztítását Budapesten vagy Kalocsán keresztül végezteti el, mert itt olcsóbb és van rá infrastruktúra. Alternatíva lenne budapesti kikötőkre a Bálna, Csepel-sziget. Hétvégéken lezárják a rakpartot, a buszokat 15 éve bünteti a rendőr a megállásért, lefoglalják a fél sávot, alternatíva nincsen felajánlva hol parkolhatnak, csak az van megadva hol tilos a parkolás, jobban elkerülhető lenne a helyiekkel a konfrontáció. Az utasoknak az úttárlás veszélyes, horgonykötelek, lépcsők, nehezen láthatóak, a nagy forgalom miatt nehéz a kikötőnél az úton való átkelés. A belvárosi kikötés előnye és hátránya is egyben az innen induló városnézéseknek. (Például Bécsnél, Nussdorf 10 km-re található a központtól, a „semmi közepén”, itt várják a buszok a hajós utasokat).

Akadálymentesség szempontjából sok hiányosságot kell pótolni a szállodahajós turizmussal kapcsolatban. A kikötőkben sok a lépcső, új építésűeknél van megoldás, de az semennyire sem felel meg az akadálymenteségnek (az utasok egymásba belekarolnak, matrózok hozzák le őket a hajóról, az utasoknak megerőltető többször ki-be szállni). A hajón külön figyelmeztetik az utasokat a „gentle walker” lehetőségre, kis csoportban nekik külön programkét, kevesebb gyaloglással (például

kisvonatozással) ajánlanak városnézést. Budapesten a várban van a legnagyobb probléma, mert nem maradhat a busz, csak a kiszállítás idejére, 2022. szeptember 30.-ig lezárták a várat a buszos turisták előtt. Van múzeum, ahol van lift, csak az épület nem megközelíthető akadálymentesen, például Kalocsán, vagy Esztergomban. Pont annak a szegmensnek lenne szüksége az akadálymentességre, aki a szállodahajókon utazik, a kiemelt hajóstársaságoknál a programcsomag az alapján, az információ alapján van összeállítva, hogy mennyi lépcső van a programban, mennyi ideig tart a gyalogos séta. A környezetvédelmi szempontok többnyire érvényesülnek a programok során. A rakpartokon vannak szemégyűjtő konténerek, amelyeket a hajók rendelnek meg, és fizetnek. Budapesten és Kalocsán van kikötőfelelős, nála rendelhetők a konténerek, a két kikötő alkalmas vízfelvételekre is. Amit a turista lát a szállodahajó tekintetében, a buszok, a helyszínek tiszták, karbantartottak. A legszennyezőbb tényező az interjú alanyok szerint a hajó üzemanyaga és a hajós utakhoz kapcsolódó buszozások. A buszok nyáron a légkondicionálók miatt is járják a motort a 2-3 óras csoportra várakozás ideje alatt, hangos és útban van a parkolóhoz közel lakóknak. Ha plusz köröket tesznek a buszok, mert nem tudnak parkolni, akkor, pedig azért szennyezik a környezetet. Környezetvédelmi okokból sem állhatnak Budapesten egy kikötőben órákat a hajók, ezért időnként átállnak máshova, így kijátszák a szabályt. Ha Csepel szigeten lenne egy központi szállodahajós kikötő, onnan kishajókkal a Várkert Bazárnál, vagy a vígadónál lehetne kiszállítani az utasokat, vagy más útitervvel, de kishajóról kishajóra szállva a turisták elkerülhetnék a sok buszozást, forgalmi dugót. A szállodahajós turisták jellemzően nem szemetelnek, mert otthon sem szemetelnek, ahonnan jönnek, így szokták meg, de a turisták egymást is figyelik és figyelmeztetik.

Az utazásszervezők és közvetítők foglalásait tekintve a főváros és vidék tekintetében hasonlóságok, de jelentős eltérések is tapasztalhatók. A hajóstársaságok éves csomagokat vagy hajót árulnak, amelyet már az utazást megelőző előző év decemberében lekötnek (így van ez most a Covid19 pandémia után is). A szervezők, közvetítők érdeke, hogy azt adják el, amire leszerződtek 2-3 évvel előbbre kötötték a szerződések a Covid19 pandémia előtt, volt olyan 2015-ben leszerződött kalocsai program, amely 2022-ben valósult meg. A Covid19 visszavetette a foglalásokat, az ukrajnai háborús helyzet miatt Kelet-Európa helyett, Nyugat-Európa folyói felé mennek az utasok, a szervezők ezeket az utakat ajánlják jobban nekik. A magyarországi utazásszervező irodák képviselői szerint (12 interjú alanyból 5 fő) a hajók töltöttsége 50%-os, a rentabilitás határát súrolja, az árres terhére megy a szolgáltatás fenntartása, kiélezett helyzet, aki nem elég erős, nem marad talpon. Átlagosan 10-12%-os áremelkedésre lenne szükség ahhoz, hogy a helyi szolgáltatók (a benzin ár és egyéb áremelkedések) rentábilisan tudják működtetni a szolgáltatásokat. A hajós társaságoknak olcsóbb megoldás, ha az utas a programot fizeti be, vagy ha több programra fizet egyben, és nem all inclusive kap minden programot a hajón. Mindig a hajón van az étkezés (hiába lehetne a parton olcsóbban azonos minőség mellett, helyi ételekkel megoldani), sietni kell, vannak esetek, amikor az étkeztetést két kikötés között bonyolítják le a hajón, így ha az utas szeretne, akkor sem tud pihenni, vagy nézelődni. A Covid19 következtében még hektikusabbak a foglalások, a last minute foglalások miatt főleg a nem fővárosi programokat az utolsó pillanatban, a program előtti nap rendelik meg, vagy mondják le. A Covid19 pandémia következtében a tengerentúli repülőutak lemondása miatt, nem tudtak megfelelően előre tervezni az utazásszervezők. Nehezen tervezhető, hogy a gazdasági válság miatt mennyi pénze marad a turistának arra, hogy utazzon és ebből mennyien döntenek a szállodahajós utazás mellett. A brit és amerikai vendégek kizárólag közvetítőn keresztül foglalnak, hogy biztonságban érezzék magukat, sokat adnak a személyes kapcsolatokra, barátok ismerősök mit mondanak, merjék-e bevállalni az utazást. Az utazás ára nőtt, az áremelkedéshez hozzájárult az infláció, hajók üzemanyag költsége, buszok költsége, a benzin árának emelkedése. A közvetítő az ismeretlen terepet nehezen méri fel, az árat és a kínálatot, jobban kellene használnia a propagandát. Érdek alapú az értékesítés (nincs megfelelő érdekvédelmi szövetség pl kamarákon keresztül), a tour operator a lekötött csomagot adja el, nem érdeke tovább fejleszteni, több programot, alternatívát beemelni a programba. Egy konkrét programon résztvevők száma nagyban függ attól, hogy a hajón lévő utazásszervező képviselője mennyire motivált, fáradtság-e neki reklámozni a hajón, akár saját élményei alapján az adott programot. Az utak foglalása akár 1 évvel korábban is megtörténik, népszerűek, a létszám korlátozott. A fakultatív programokat többnyire

előre lefoglalják a külföldi utazásszervezőnél. Az egyéni megrendelés kevés ezzel az utazásszervezők nem foglalkoznak (például opera jegy, látogatás a Parlamentbe). Az utazási iroda vagy közvetítő rendeli meg az idegenvezetőt, főleg a vidéki csoportok esetében fordul elő gyakrabban, hogy a program előtti nap este szólnak nekik, hogy kell menniük vagy sem. Nem tudnak előre tervezni a helyi szervezők, nehéz utolsó pillanatban szervezni több buszt és idegenvezetőt egy időpontra. A pandémia miatt még nehezebb buszt és idegenvezetőt találni, akik nem hagyták el az elmúlt két évben a szakmájukat. A fővárosi és vidéki programok esetében is több szabadidőt tennének be a magyarországi társszervezők a programba, néha a kevesebb program mégis több élményt nyújt. Fontos, hogy a választható programokról milyen módon értesül az utas, a fakultatív programokra való jelentkezés előtt milyen információkat és milyen módon osztanak meg velük. Ekkor derül ki, hogy egy hajóról érkező vendégeknek elég lesz egy busz, vagy 3 buszra is szükség lesz. A lemondásoknál a hajó fizessen a szervezésért, az elmaradt utasokért nem tud. A helyi szervezők gyakran kockáztatnak és inkább több beszállítót szerveznek, vállalják, hogy nekik kell visszamondani kollégákat, de ha nem készülnek fel, utolsó pillanatban nem tudnak megfelelő létszámú személyzetet előállítani. A turizmus területén megszokott gyakorlat a fizetés valamely formája lemondás esetén, ezt a jogos követelésüket valamilyen módon a szállodahajós beszállítóknak is érvényesíteniük kell. A pandémia óta a régi hajós munkakapcsolatok megszűntek, változik a személyzet, a fedélzeti menedzser, néhány menedzsernek volt ötlete a változtatásra, de a pandémia után ők már nem tértek vissza a szektorba, hogy befejezhessék a terveiket. A hajón a menedzser hatása erősen befolyásolja az utasok döntését, hogy várost nézni menjen a vagy biciklizni, vagy inkább ne menjen sehova, pihenjen a hajón. Ha ezek a személyek túl vannak terhelve, nem érdekük, hogy több vendéget motiváljanak a fakultatív programokra. Sem ők, sem a tour operator cégek központjában dolgozó utazásszervezők nem látták, nem ismerik, mit adnak el pontosan. Jellemzően rossz, vagy téves információkat adnak át az utasoknak, amit akár a helyi idegenvezetőknek kell eltusolni. *Erre egy pandémiát évekkel megelőző, valódi, megtörtént eset is figyelmeztet. Pécs városáról az egyik kanadai útikönyvben Vasarely és Zsolnay múzeumról volt leírás, a Székesegyházról nem. Amikor az utazásszervező eljött az első általa szervezett programra a csoporttal, helyben látta, hogy van egy hatalmas épület, négy tornyú, amit ő kihagyott a leírásból. A tévedése miatt egy évig úgy kellett szervezni a városnéző programokat, hogy a belvárosból és a buszból se lehessen látni a négy tornyot, hiszen nem volt róla tájékoztató, hogy mi az. A Zsolnay múzeumban az idegenvezetőknek be kellett húzni a bazilikára néző függönyöket, hogy a turisták ne lássák annak tornyait. A study tourok szervezését nem tartják már fontosnak az utazásszervezők, pedig a szervezőknek fontos látni mit népszerűsítene, a helyi szolgáltatók számára is fontos a visszajelzés, minden évben változások vannak (útépítés, felújítások, átépítés), cruise menedzserek nézzék meg a helyszíneket, legyenek személyes élményeik, előítéletek helyett. A helyi programok lebonyolítóknak alig van beleszólása a hajós prospektusok tartalmi és képi megjelenésébe, hogy azok mennyire kedvcsinálók. Fontos a korrekt tájékoztatás legyen szó történelemtől, vagy árákról, belépőkről, többet bírnak az utasok is, ha tudják mire számítsanak. Ne a minél olcsóbban minél többet elv érvényesüljön, vagy az érv, hogy régen is így volt, most miért változtatni.*

A magyar utazásszervezők, idegenvezetők, beszállítók javaslatait, az interjúk során kapott válaszokból az alábbiakban lehet összefoglalni:

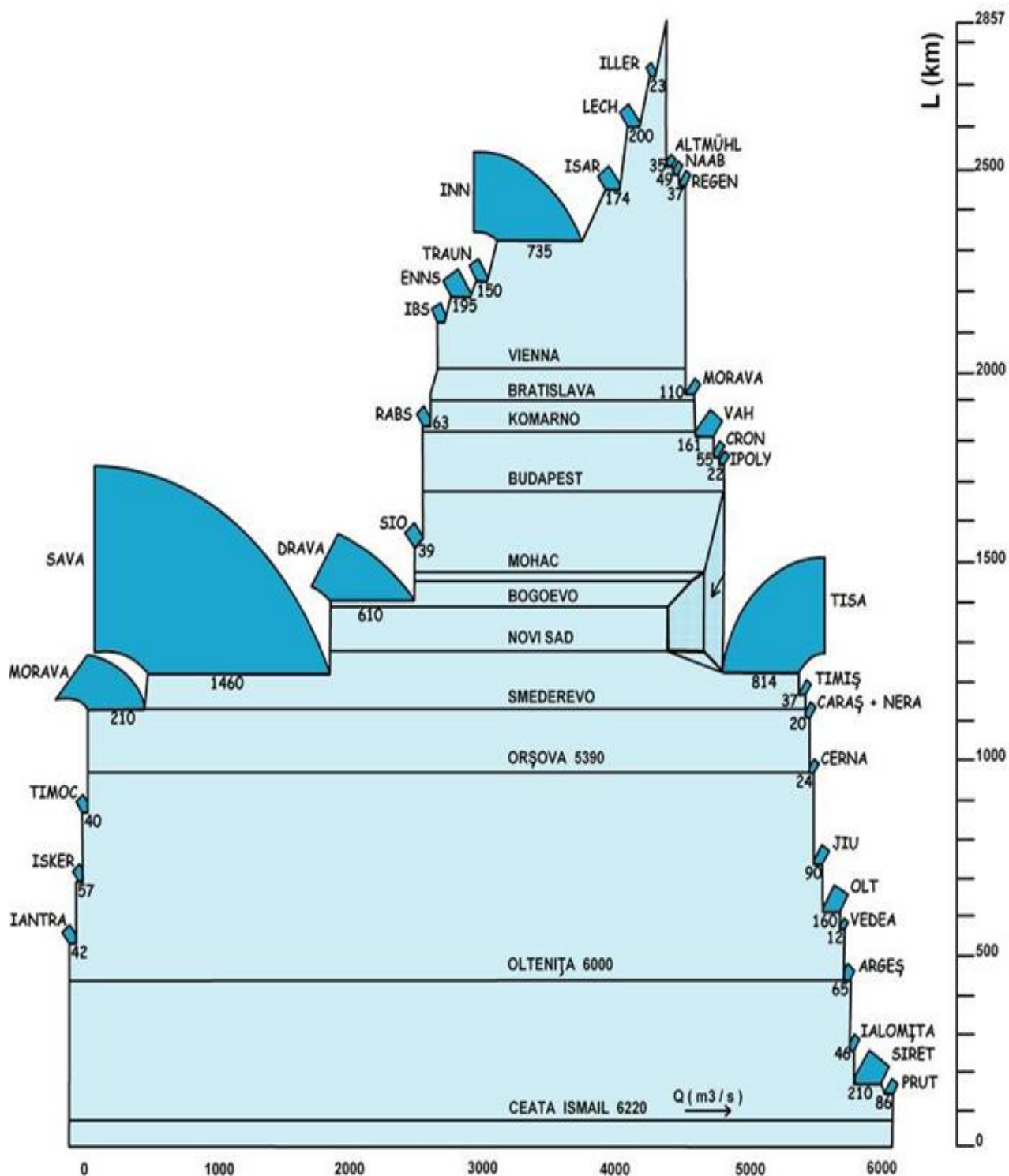
1. Ahhoz, hogy a helyi termékek jobban érvényesüljenek, a hajónak le kell mondania egy hajós étkeztetésről, cserében egy egész napos program valósulhatna meg több szabadidővel, helyi ízekkel, ételekkel, vásárlási lehetőséggel, az utasok számára (amit régóta kérnek).
2. A kikötők és a helyi infrastruktúra színvonalas alkalmazhatósága, amely rentábilis lenne, mivel fizetnének érte a hajós társaságok (buszparkolók, higiénikus pihenők, WC-k, tájékoztató táblák, térképek).
3. A szállodahajós utasok igénybe vennének helyi szolgáltatásokat, de vagy nem tudnak rólok, vagy szabadidő hiány, vagy a helyi rugalmatlanság és nyitvatartási problémák miatt ez nem valósulhat meg. Megvalósultak fejlesztések, de a turisztikai és a fenntarthatóság, az akadálymentesség szemlélete nem érvényesül megfelelően ezeknél az új beruházásoknál

(például Budapesten kiszállítás a budai és pesti rakparton, Kalocsán a főtér, Mohácson a selyemgyári kikötő).

4. Nem teljesen új programokat kellene kitalálni, hanem a meglévőkről megfelelő tájékoztatást adni, azokat kiegészíteni. A puszta programra szükség van, egyedi, attraktív, múlt, tradíció, természet találkozására. Budapest by night örök klasszikus program, ez sokszor a hívó szó a teljes dunai hajózásra. A megszokott programokat közös főző tanfolyam, kóstolás, több tematikus és interaktív program egészíthetné ki.



17. melléklet: A Duna vízhozama és mellékfolyói



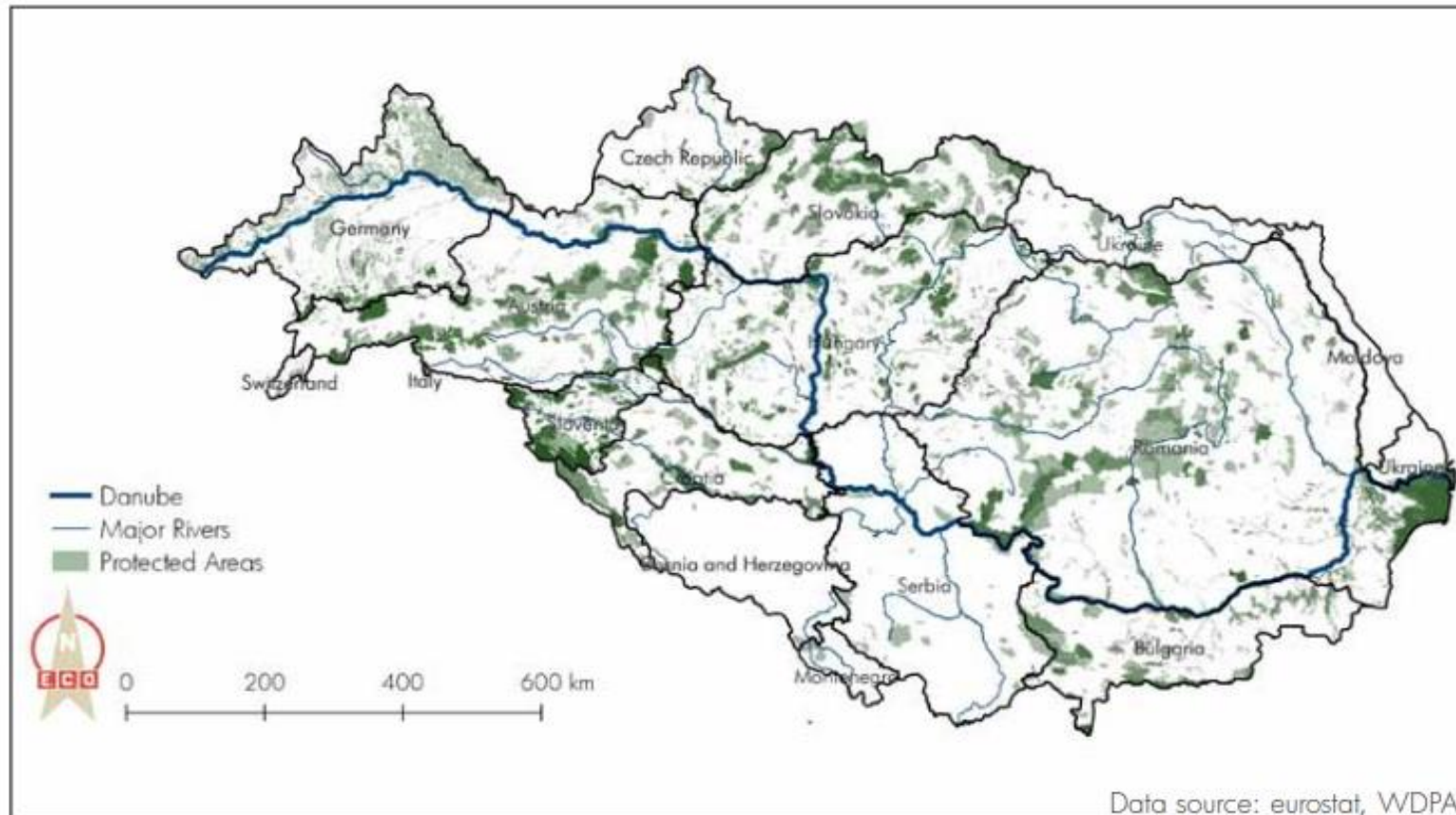
Forrás: <http://www.cimec.ro/muzee/muzeulregiuniiportilordefier/2SectiaStiinteleNaturii/English/Index.htm>  
 m (2021.12.18.)

## 18. melléklet: Ökológiai folyosók a Duna mentén

20

## II. Ecological Corridors in the Danube River Basin

**Map 3:** Protected Area Network of the Danube River Basin.



Forrás: [https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/38/f13b76e9c045bbd128b19ab988cff27d5bb4428b.pdf](https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/38/f13b76e9c045bbd128b19ab988cff27d5bb4428b.pdf)  
(2022.06.30.)

## 19. melléklet: Klimatikus és környezetvédelmi problémák a Dunán

Természeti jelenség	Javítandó probléma	Megoldási javaslat
árvíz (zöldár, jegesár)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- magas vízszint előnti a mezőgazdasági területeket,</li> <li>- akadályozza a folyami közlekedést,</li> <li>- a mezőgazdasági területekről szennyező anyagokat visz a folyóvízbe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gátak (állandó vagy rugalmas), homoktorlaszok,</li> <li>- ártéri élőhelyek kiterjesztése, vízviasszatartó kapacitás növelése,</li> <li>- kritikus pontok térképe, radar és navigációs rendszerek fejlesztése, megelőzés, előrejelzések</li> </ul>
alacsony vízszint	<ul style="list-style-type: none"> <li>- akadályozza a közlekedést,</li> <li>- veszélyezteti a természetes ökológiai rendszert,</li> <li>- veszélyezteti a környező települések ivóvízkészletét, aszálykár</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a folyó duzzasztása lenne, de beláthatatlan ökológiai veszteségekkel járna,</li> <li>- kritikus pontok térképe, navigációs rendszerek fejlesztése,</li> <li>- előrejelzések</li> </ul>
vízlépcsők, hordalék- viasszatartó hatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nagy mennyiségű kavicskotrás,</li> <li>- a mellékágak feltöltődnek/kiszáradnak,</li> <li>- környező területek talajvízszintje csökken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ökológiai és hagyományos gazdálkodási módok az intenzív mezőgazdaság helyett,</li> <li>- hajók emelése, emelőszervezetek helyett úszó dokkokkal, vagy lebegő párnákkal,</li> <li>- környezetkímélő mederkarbantartás</li> </ul>
növekvő hajóforgalom (sebesség és merülés)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a halak szaporodási időszakát veszélyezteti,</li> <li>- lelassított folyó áramlást okoz,</li> <li>- természetes szűrőréteg károsodása,</li> <li>- vízszennyezés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a folyó öntisztuló képességének elősegítése (kevés duzzasztás, kevés gát, gyorsabb áramlás segítése),</li> <li>- nemzetközi egyezmények, ajánlások, egységes költségvetés és szabályok betartása</li> </ul>
szabadfolyású folyamszakaszokon hajózási szűk keresztmetszetek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- olajos fenékvíz kieresztése,</li> <li>- egyéb víz szennyezések,</li> <li>- szerencsétlenség (havária)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- közös adatbázisok (forgalom adatok, a hajók kibocsátási mutatói)</li> <li>- jelzőrendszerek, a kikötők eléréséhez szükséges infrastruktúra kiépítése (magas és alacsony vízszinthez),</li> <li>- több kisebb hajó forgalomba állítása (85 m hosszúságig)</li> </ul>

*Forrás: ICPDR2015; 2021., saját szerkesztés*

**20. melléklet: Az óceánjárók, tengerjárók és tömegturizmus példái képekben**



*Forrás: <https://www.responsibletravel.com/copy/overtourism-in-venice> (2021.12.21.)*



*Forrás: <https://www.theguardian.com/environment/2017/sep/05/cruise-ships-showed-contempt-for-customers-by-breaking-clean-air-pledge-report-says> (2021.12.21.)*

## 21.melléklet: A Duna stratégia területe és a vízgyűjtő viszonya

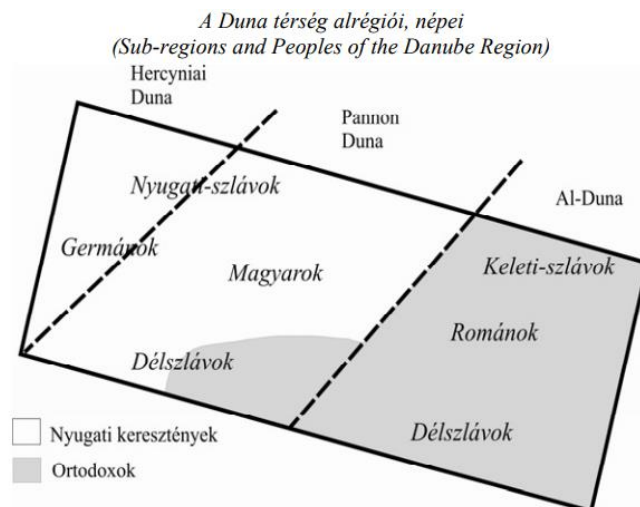
*A Duna stratégia területe és a vízgyűjtő viszonya, a vízgyűjtőben érintett államok  
(Relation of the Territory of the Danube Strategy and the Water Catchment Area  
of the River, and States Involved in the Water Catchment Area)*



Jelmagyarázat: MNG= Montenegro; KO= Koszovó

*Forrás: Hardi, T. (2010): A Duna térség, mint fejlesztési nagytérség. Tér és Társadalom, 24(4), 126 p.  
doi: 10.17649/TET.24.4.1794.*

## 22. melléklet: A Duna térség kulturális-Civilizációs felosztása



*Forrás: Hardi, T. (2010): A Duna térség, mint fejlesztési nagytérség. Tér és Társadalom, 24(4), 132 p.  
doi: 10.17649/TET.24.4.1794.*

**23. melléklet: Mohács Folyami Határátkelőhely határforgalmi adatai 1990-2016 között, az RSOE 2016 évi személyhajó statisztikája**

Mohács Folyami Határátkelőhely határforgalmi adatai 1990-2016 között:

1990 és 2009 évi idő intervallum között átléptetett összes személyhajó darabszámot és átléptetett összes személyforgalmat állt módomban csak kigyűjteni:

ÉV:	SZEMÉLY	
	SZH DB:	FŐ:
1990	28	34 693
1991	17	28 115
1992	9	40 565
1993	11	15 463
1994	4	15 265
1995	4	24 610
1996	34	32 770
1997	44	39 898
1998	0	8 069
1999	0	4 556
2000	8	12 698
2001	13	23 185
2002	12	37 663
2003	139	71 879
2004	246	85 972
2005	442	92 005
2006	483	99 187
2007	558	107 910
2008	564	108 427
2009	564	112 096

2010 és 2016 éves idő intervallum közötti belépő, kilépő és összesen átléptetett személyhajó darabszám:

ÉV	SZH		
	BE	KI	ÖSSZ
2010	279	235	514
2011	320	320	640
2012	338	337	675
2013	343	339	682
2014	361	357	718
2015	334	332	666
2016	349	345	694

Jellemző állampolgársági kategóriák belépő, kilépő, valamint az átléptetett összes személyforgalom 2010-2016. évben:

2010. ÉV	BELÉPŐ	KILÉPŐ	ÖSSZ.
USA	4 823	4 259	9 082
BGR	3 498	3 352	6 850
HUN	3 123	3 352	6 475
GER	18 133	18 509	36 642
ROM	4 308	4 358	8 666
SRB	1 645	1 631	3 276
UKR	4 702	4 962	9 664
SZEMÉLY			109 554

2011. ÉV	BELÉPŐ	KILÉPŐ	ÖSSZ.
USA	5 022	5 394	10 416
BGR	3 677	3 573	7 250
HUN	3 615	3 937	7 552
GER	22 389	22 518	44 907
ROM	4 807	4 808	9 615
SRB	1 800	1 871	3 671
UKR	3 863	3 778	7 641
SZEMÉLY			124 939

2012. ÉV	BELÉPŐ	KILÉPŐ	ÖSSZ.
USA	6 087	6 805	12 892
BGR	3 482	3 533	7 015
HUN	3 199	3 538	6 737
GER	22 869	22 843	45 712
ROM	4 923	4 920	9 843
SRB	1 994	2 086	4 080
UKR	4 372	4 327	8 699
SZEMÉLY			127 778

2013. ÉV	BELÉPŐ	KILÉPŐ	ÖSSZ.
USA	5 658	5 962	11 620
BGR	3 129	3 172	6 301
HUN	3 065	3 333	6 398
GER	22 668	23 170	45 838
ROM	4 746	4 791	9 537
SRB	2 046	2 053	4 099
UKR	4 705	4 634	9 339
SZEMÉLY			125 510

## Szállodahajó forgalom 2014. március-november

A 2014-es évben, a szállodahajón utazó személyek forgalmát, 74 személyhajó bonyolította le.

### Forgalom irányonkénti megoszlása. (március-november)

	Belépő irány	Kilépő irány	Összesen
Átlépések száma	355	359	714
Személyek száma (fő)	58525	60345	118870

Szállodahajóval szeptember végéig 118870 fő lépte át az államhatárt, 84 állampolgársági kategóriában.

Állampolgárok megoszlása.

- 72,4% kedvezményezett állampolgár pl: magyar, román, német, osztrák, svájci, francia, brit, bolgár, szlovák állampolgárok
- 19,6% 3.ország állampolgárai pl: amerikai, kanadai, ausztrál, szerb
- 8,0% vízumkötelezett állampolgár pl: ukrán, indonéz, Fülöp-szigeteki, orosz, török  
(a példaként felsorolt állampolgárok fordultak meg legnagyobb számban)

### Személyforgalom utaskategóriák szerinti megoszlása

	Kedvezményezett állampolgárok (fő)	3. ország állampolgárai (fő)	Vízum kötelezett (fő)	Összesen (fő)
<b>Belépő</b>	41967	11833	4725	58525
<b>Kilépő</b>	44049	11520	4776	60345
<b>Összesen</b>	86016	23353	9501	118870

A szeptemberi hajó forgalmat vizsgálva már a hajók 91,1% megküldte az utaslistákat. A hajóforgalom csökkenésével (az októberi, novemberi hónapokban) ez az arány visszaesést mutat 86,2%.

	Március-november		Szeptember hó		Október, november hó	
<b>Közlekedő személyhajók össz.</b>	<b>74 hajó</b>	<b>100%</b>	<b>45 hajó</b>	<b>100%</b>	<b>29 hajó</b>	<b>100%</b>
<b>RSOE</b>	25 hajó	33,8%	20 hajó	44,4%	12 hajó	41,4%
<b>E-mail címre</b>	30 hajó	40,5%	21 hajó	46,7%	13 hajó	44,8%
<b>Utaslistát küldő hajók össz.</b>	<b>55 hajó</b>	<b>74,3%</b>	<b>41 hajó</b>	<b>91,1%</b>	<b>25 hajó</b>	<b>86,2%</b>
<b>Nem küldő hajók száma</b>	19 hajó	25,7%	4 hajó	8,9%	4 hajó	13,8%



## Szállodahajó forgalom 2015. Szeptember

Szeptemberben a szállodahajón utazó személyek forgalmát, 40 személyhajó bonyolította le.

### Forgalom irányonkénti megoszlása.

	Belépő irány	Kilépő irány	Összesen
<b>Átlépések száma</b>	53	47	100
<b>Személyek száma (fő)</b>	8839	8419	17258

Szállodahajóval szeptember folyamán 17258 fő lépte át az államhatárt, 57 állampolgársági kategóriában.

Állampolgárok megoszlása.

- 78,8% kedvezményezett állampolgár pl.: magyar, román, német, osztrák, svájci, francia, brit állampolgárok
- 17,0% 3.ország állampolgárai pl.: amerikai, kanadai, ausztrál, szerb
- 4,2 % vízumkötelezett állampolgár pl.: ukrán, indonéz, Fülöp-szigeteki, orosz, török (a példaként felsorolt állampolgárok fordultak meg legnagyobb számban)

### Személyforgalom utaskategóriák szerinti megoszlása

	Kedvezményezett állampolgárok (fő)	3. ország állampolgárai (fő)	Vízum kötelezett (fő)	Összesen (fő)
<b>Belépő</b>	7001	1434	404	<b>8839</b>
<b>Kilépő</b>	6597	1502	<b>320</b>	<b>8419</b>
<b>Összesen</b>	13598	2936	724	17258

## Szállodahajó forgalom

2016

A 2016-os évben, a szállodahajón utazó személyek forgalmát, 88 személyhajó bonyolította le.

**Forgalom iránymenkénti megoszlása.**

	Belépő irány	Kilépő irány	Összesen
Átlépések száma	408	394	802
Személyek száma (fő)	56626	58362	114988

A tavalyi évhez viszonyítva az átlépések száma 20,2%-al, a személyforgalom 4,7%-al nőtt.

**Személyforgalom utas kategóriák szerinti megoszlása**

	Kedvezményezett állampolgárok (fő)	3. ország állampolgárai (fő)	Vízum kötelezett (fő)	Összesen (fő)
Belépő	43225	10179	3222	56626
Kilépő	44039	11077	3246	58362
Összesen	87264	21256	6468	114988

A személyforgalomban a kedvezményezett állampolgárok száma növekedett.

Szállodahajókkal a 2016-s évben 114988 fő lépte át az államhatárt, 107 állampolgársági kategóriában.

**Állampolgárok megoszlása.**

- **75,9 %** kedvezményezett állampolgár pl.: német, osztrák, brit, svájci, román, magyar, bolgár, francia,.. állampolgárok
  - **18,5 %** 3.ország állampolgárai pl.: amerikai, kanadai, szerb, ausztrál,...
  - **5,6%** vízumkötelezett állampolgár pl.: indonéz, ukrán, filippínó, török,...
- (a példaként felsorolt állampolgárok fordultak meg legnagyobb számban)

**Személyforgalomban nagyobb számban előforduló, állampolgárságok megoszlása az összforgalomhoz viszonyítva.**

Kedvezményezett állampolgárok 87264fő/75,9%			
	állampolgárság	fő	%
1.	német	34657	30,1
2.	osztrák	8081	7,0
3.	brit	7284	6,3
4.	svájci	6629	5,9
5.	román	5647	4,9
6.	magyar	4839	4,2
7.	bolgár	4547	4,0
8.	francia	3784	3,3
9.	szlovák	1968	1,7
10.	egyéb	9828	8,5



## 2016. éves személyhajó statisztika:

### Összesített statisztika

Kezdő dátum: 2016-01-01  
Végző dátum: 2016-12-31

Hajók száma: 4300 db  
Személyzet száma: 186540 fő  
Utassok száma: 581131 fő  
Összes személy: 767671 fő

### Hegymeneti statisztika

Hajók száma: 2108  
Személyzet száma: 91074  
Utassok száma: 281773  
Mindösszesen: 372847

### Völgymeneti statisztika

Hajók száma: 2192  
Személyzet száma: 95466  
Utassok száma: 299358  
Mindösszesen: 394824



cím: H-1089 Budapest, Einök utca 1.  
tel: +38 1 303 0168  
fax: +38 1 477 0549  
emlil: info@rsoe.hu  
web: www.rsoe.hu



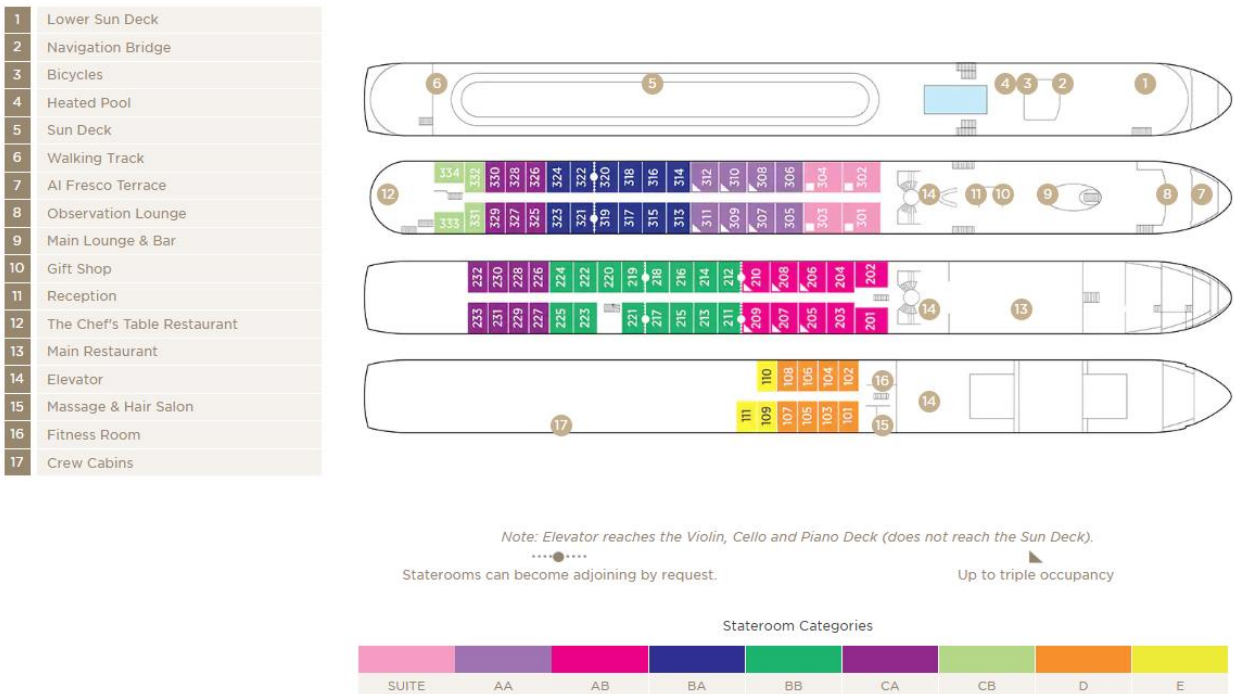
## 24. melléklet: AmaLucia folyami szállodahajó és fedélzete (Deck Plan), *Romantic Danube* 8nap/ 7 éjszaka a hajón, program



Forrás: <https://www.amawaterways.eu/ships/amalucia-river-cruise-ship> (2022.06.30.)

### AmaLucia DECK PLAN

ENLARGE DECK PLAN



Forrás: <https://www.cruisemapper.com/deckplans/AmaLucia-1803> (2022.06.30.)



AmaLucia deck plans are property of APT River Cruises (AmaWaterways). All deck layouts are for informational purposes only and CruiseMapper is not responsible for their accuracy.

Forrás: <https://www.cruisemapper.com/deckplans/AmaLucia-1803> (2022.06.30.)

Choose your Itinerary:

- 7- Night Cruise
- 7- Night Cruise With 2 Nights Munich Pre-Cruise
- 7- Night Cruise With 3 Nights Prague Pre-Cruise

REQUEST A QUOTE

DOWNLOAD PDF

PRINT ITINERARY

## 7- Night Cruise

**CRUISE FROM : VILSHOFEN TO BUDAPEST**

Those longing for the romance of Old World Europe will get to travel into the very heart of the continent, where empires were built, kings and queens were crowned and some of the world's greatest music was composed and performed by the likes of Mozart and Beethoven. Grand European cities like Vienna, Bratislava and Budapest forever remain timeless. Admire the beauty of Salzburg and the Czech Republic's charming mountain town, Český Krumlov. From grand abbeys and fortresses perched high above the Danube to plentiful iconic UNESCO World Heritage Sites, be romanced by the Danube with all her regal and romantic splendor.

**COUNTRIES:** AUSTRIA, GERMANY, HUNGARY, SLOVAKIA  
**RIVERS:** DANUBE



### VILSHOFEN TO BUDAPEST

EXPAND ALL

<b>DAY 1</b>	Vilshofen	<b>EMBARKATION</b> Exclusive Oktoberfest	▼
<b>DAY 2</b>	Vilshofen Passau	Free Time "City of Three Rivers" walking tour OR Passau Castle hike OR River Inn Bike Tour	▼
<b>DAY 3</b>	Linz	Full-day Salzburg excursion OR Full-day Český Krumlov excursion OR "UNESCO City of Media Arts" walking tour OR "Cultural Mile" bike tour	▼
<b>DAY 4</b>	Scenic Cruising Weissenkirchen	Scenic cruising through Strudengau and UNESCO Wachau Valley Dürnstein walking tour and Melk Benedictine Abbey OR Apricots and sweets tasting OR Dürnstein Fortress hike OR Wachau Valley bike tour Evening wine tasting at local winery	▼
<b>DAY 5</b>	Vienna	"Imperial Vienna" tour OR Vienna bike tour Free time	▼
<b>DAY 6</b>	Bratislava	"Coronation City" walking tour OR Tastes of Slovakia OR Bratislava Castle hike	▼
<b>DAY 7</b>	Budapest	"Queen of the Danube" tour OR Castle Hill hike	▼
<b>DAY 8</b>	Budapest	<b>DISEMBARKATION</b>	▼

Forrás: <https://www.cruisemapper.com/deckplans/AmaLucia-1803> (2022.06.30.)

**25. melléklet: A beföldi vízpartok látogatottsága, Vízparti turizmus a Duna folyó mentén Magyarországon 2019.**

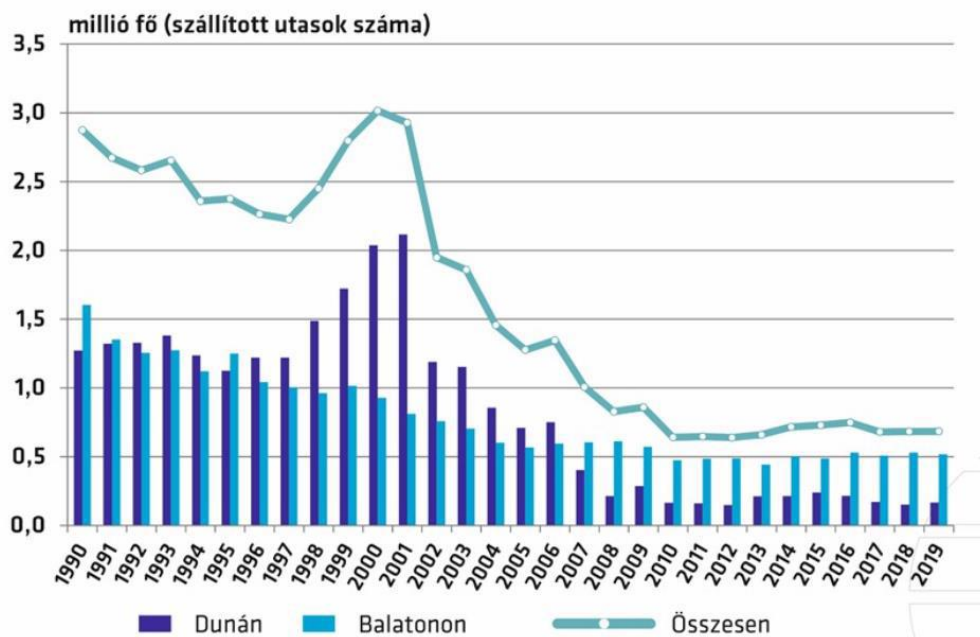


Forrás: <http://www.aquadocinter.hu/>, EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007  
 Jelmagyarázat: a körök nagysága egyenesen arányos a leglátogatottabb vízparti térségekkel

**26. melléklet: Vízi személyszállítási teljesítmények Magyarországon (KTI)**



**Vízi személyszállítási teljesítmények Magyarországon (fő)**



Forrás: <http://www.kti.hu/trendek/szemelyszallitas/> (2021.12.21.)

**27. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmának adatai Mohácsnál 1990-2009-ig, 2002-től a horvátországi kikötőkben regisztrált érkezésekkel**

ÉV/YEAR/személy/PERSON	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Összesen /TOTAL
Mohács, személy/person	34693	28115	40565	15463	15265	24610	32770	39898	8069	4556	12698	23185	37663	71879	85972	92005	99187	107910	108427	112096	995026
Mohács, személyhajó/ship	28	17	9	11	4	4	34	44	0	0	8	13	12	139	246	442	483	558	564	564	3180
Horvátország/Croatia, person													400	947	8642	14281	17877	18692	19770	16795	97404
Szerbia/Serbia Belgrade													no data	no data	no data	no data	no data	no data	no data	no data	

*Forrás: Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztály, Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure and Port Authority Osijek, Port Authority of Vukovar, Port Governance Agency (PGA) Serbia; [https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR\\_Report\\_ENG.pdf](https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/01/Cruise-Tourism-in-the-DR_Report_ENG.pdf); <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2017/>, (2021.12.21) alapján saját szerkesztés, Jelmagyarázat: a pirossal jelölt számok becsült értékek*

## 28. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmi adatai Mohácsnál 2010-től 2020-ig

Szállodahajós utasok forgalmának adatai 2010-től 2020-ig Mohácsnál

év/személyforgalom	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
személy BE			53386	52407		54416	56626	59335	65512	88187	3580
személy KI			53224	47889		55415	58362	61323	66506	87411	3523
Mohács összesen/Total	100000	100000	106610	100296	118975	109831	114988	120658	132018	175598	7103

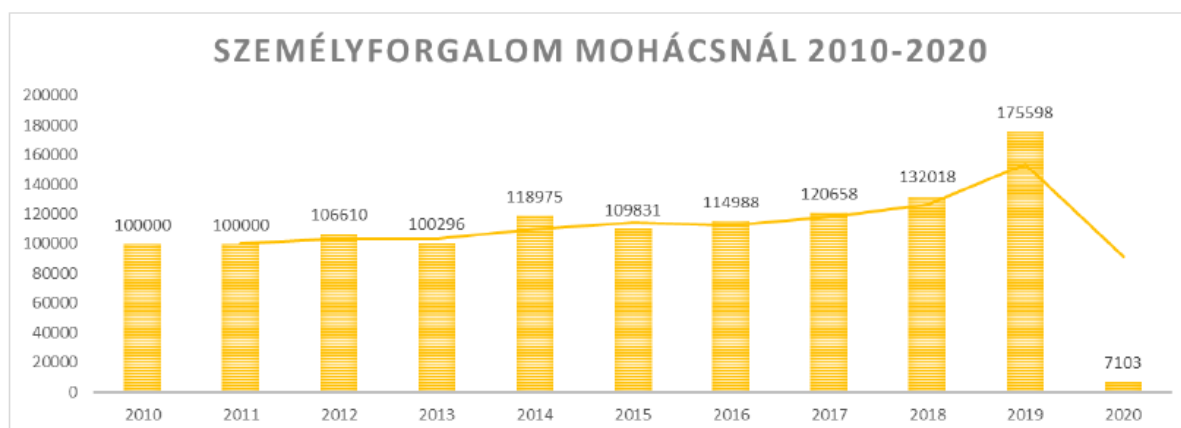
Szállodahajós utasok és szállodahajók száma 2010-től 2020-ig Mohácsnál

év	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
személy BE			53386	52407		54416	56626	59335	65512	88187	3580
személy KI			53224	47889		55415	58362	61323	66506	87411	3523
összesen	0	0	106610	100296	0	109831	114988	120658	132018	175598	7103
személyhajó BE	279	320	338	343	361	334	349				
személyhajó KI	235	320	337	339	357	332	345				
összesen	514	640	675	682	718	666	694				

Szállodahajós utasok nemzetisége 2010-től 2020-ig Mohácsnál

év/nemzetiség	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
USA	9082	10416	12892	11620	16222	15094	13978	12693	14817	24024	6
BGR	6850	7250	7015	6301	6176	5893	6393	4636	5112	6713	572
HUN	6745	7552	6737	6398	6110	6506	5515	4126	4056	5194	230
GER	36642	44907	45712	45838	42367	33521	34539	39889	43998	55481	4705
ROM	8666	9615	9843	9537	8948	10574	9811	6280	6764	8831	378
SRB	3276	3671	4080	4099	4737	4937	5317	2401	3179	4426	202
UKR	9664	7641	8699	9339	8883	5794	5236	2089	2177	2408	83
FR				2446	2361	3975	3784	4454	4230	3952	17
összesen	109554	124939	127778	125510	134321	125236	130341	76568	84333	111029	6193
szállodahajós utas összesen			106610	100296	118975	109831	114988	120658	132018	171941	7103

Szállodahajós személyforgalom növekedése Mohácsnál 2010 és 2020 között





**29. melléklet: Szállodahajós utasok forgalmának adatai Mohácsnál, a szállodahajós utasok nemzetisége**

	Német	Osztrák	Svájc	Svéd	Dán	Francia	Fin	Norvég	Angol	Holland	Spanyol	Olasz	Lengyel	Let	Portugál	Belga	Görög	Ausztrál	USA	Kanada	Izrael	Új Zéland	Japán	Mexiko
2020 be	2347	25	9	0	1	9	0	0	9	19	3	14	7	1	6	3	1	0	3	1	6	0	0	0
2020 ki	2358	22	9	0	1	8	0	0	8	19	3	10	6	1	6	3	1	0	3	1	6	0	0	0
2019 be	28491	3551	4175	365	964	1841	35	1014	7607	838	259	686	223	23	126	513	26	1591	1198 1	1842	187	294	86	98
2019 ki	26990	4093	4163	561	985	2111	465	871	7503	778	235	688	221	19	112	395	25	1370	1204 3	1686	236	269	50	82
2018 be	22322	3075	2633	281	813	1928	97	863	5433	566	111	654	185	35	109	475	14	979	6872	1088	350	215	60	26
2018 ki	21676	3866	2734	357	929	2302	367	689	5572	556	156	433	171	26	135	406	15	818	7945	968	308	143	44	37
2015 be	16687	2836	3418	242	639	1875	61	544	2735	550	167	448	99	33	51	424	15	864	7213	1134	99	157	49	34
2015 ki	16248	3324	3556	183	1091	2100	71	209	3205	558	183	516	96	31	66	446	16	909	7789	1223	68	149	40	52
2012 be	21508	2622	1686	315	610	1632	6	437	2005	235	73	267	32	20	23	349	2	591	6064	1024	13	144	60	20
2012 ki	21601	2930	1571	206	314	2055	28	246	1750	216	48	579	32	30	27	399	6	647	6316	1002	6	131	17	28

	Szingapur	Brazília	Chile	Tajvan	Honduras	Argentína	Venezuela	Dél-Korea	Hongkong	Mauritius	Bahama	Albán	Barbados	Panama	Trinidad és Tobago	Uruguay	Antigua & Barbuda	Marokkó	Mauritánia	Tunézia	Algéria	Irán	Bahrein	Belorusz
2020 be	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3
2020 ki	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3
2019 be	102	76	10	186	3	12	1	3	43	60	0	0	2	0	3	1	1	5	0	32	0	3	0	0
2019 ki	65	29	31	169	0	17	1	1	60	72	0	0	0	0	3	1	0	5	6	34	0	3	0	5
2018 be	66	89	23	16	4	6	0	9	65	116	0	0	0	2	1	82	0	3	0	27	1	0	1	1
2018 ki	41	67	26	35	3	3	0	1	28	112	0	0	0	0	0	0	0	0	2	26	0	0	0	1
2015 be	19	47	15	27	1	12	0	39	11	0	0	11	2	15	0	0	0	1	0	3	0	0	0	4
2015 ki	28	321	7	45	0	18	0	7	36	0	0	10	0	10	0	0	0	4	1	3	0	0	0	0
2012 be	3	149	0	6	2	1	1	0	4	0	1	0	0	1	1	2	0	1	0	3	0	0	0	1
2012 ki	5	44	14	4	3	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0

Saját szerkesztés

### 30. melléklet: A Duna turisztikai térképe, Római császárok útja és Dunai borutak



Forrás: <https://romanemperorsroute.org/> (2021.12.21.)

**31. melléklet: A kérdőívet kitöltő idegenvezetők megyei szintű eloszlása**

Magyarországi megyék	Idegenvezetők aránya megyénként %
Bács-Kiskun megye	5,3
Baranya megye	10,5
Békés megye	0
Borsod-Abaúj-Zemplén megye	0,9
Csongrád-Csanád megye	0,9
Fejér megye	0,9
Győr-Moson-Sopron megye	0
Hajdú-Bihar megye	0
Heves megye	1,8
Jász-Nagykun-Szolnok megye	0
Komárom-Esztergom megye	2,6
Nógrád megye	0
Pest megye	68,4
Somogy megye	2,6
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	0,9
Tolna megye	0,9
Vas megye	0,9
Veszprém megye	1,8
Zala megye	1,8

*Forrás: 16. melléklet*

## 32. melléklet: A szállodahajós turizmus vesztesége 2020-ban

### A szállodahajós turizmus vesztesége 2020-ban

Térség	Bevétel	Munkahely	Minden 1%-nyi veszteséggel megszűnő munkahelyek száma	Munkahelyvesztés naponta, ameddig a szállodahajók közlekedése fel van függesztve	2020 március közepétől szeptemberig megszűnt munkahely és ki nem fizetett bér
Európa	53 milliárd EUR	435 000	3 500	1000	215 800 megszűnt munkahely, 7 milliárd EUR ki nem fizetett bér
Kanada	4,1 milliárd CAD	29 000	300	100	20 500 megszűnt munkahely, 1,09 milliárd CAD ki nem fizetett bér
Egyesült Államok	53 milliárd USD	421 000	minden 30-ik amerikai kikötőből induló szállodahajó 1 munkahelyet teremt	800	163 700 megszűnt munkahely, 8,6 milliárd USD ki nem fizetett bér
Világszerte	150 milliárd USD	2 millió	9100	2500	334 000 megszűnt munkahely, 15 milliárd USD ki nem fizetett bér

Forrás: CLIA, saját szerkesztés

### Szállodahajós utasok, a szektor 2020-as vesztesége idején



Forrás: [www.nationalgeographic.com](http://www.nationalgeographic.com); fotó: Davide Bertuccio (2021.03.20.)