

Donka Attila – Gyuricza László

Az állam szerepe az aktív turizmus fejlesztésében

The Role of the State in the Development of Active Tourism



Összefoglalás

Az elmúlt bő egy évtizedben a hazai turizmus forgalmának dinamikus emelkedésével, illetve az európai uniós csatlakozással számos ágazati stratégia készült az egyes aktív turisztikai termékekre vonatkozóan is, elsősorban az uniós tervezési időszakokhoz igazodva. Mivel jelenleg az aktív turisztikai tevékenységek, illetve termékek nagyobb részének alacsony a jövedelemtermelő képessége, azok lassan indulnak el növekedési pályán. A forgalom lassú felíveléséhez az erősen hiányos infrastruktúra is hozzájárul. Ezért különösen fontos, hogy az utóbbiak fejlesztéséhez központi források is kapcsolódjanak, akár a turistaházak, a kerékpárutak és más kerékpáros létesítmények, az ökoturizmus vagy a vízitúra-megállóhelyek terén. A kormányzati koncepcióban 2010-ben bekövetkezett változások is az ágazati és termékstratégiák újragondolását tették szükségessé. A tanulmány az egyes hazai, központi forrásból megvalósuló aktív turisztikai fejlesztések tartalmát és azok várható hatásait vizsgálja.

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: L83, O18

Kulcsszavak: aktív turizmus, turizmusfejlesztés, pályázatok, kerékpáros turizmus, víziturizmus

Summary

In the past approximately fifteen years, with the rapid rise in domestic tourism turnover and Hungary's accession to the European Union, numerous sector strate-

DONKA ATTILA főiskolai tanársegéd, Kodolányi János Főiskola, doktorjelölt, Pécsi Tudományegyetem Földtudományi Doktori Iskola (donkesz@gamma.ttk.pte.hu), DR. GYURICZA LÁSZLÓ egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézet (gyuricza@gamma.ttk.pte.hu).

gies were made for every product in active tourism. Due to the current low profitability of active tourism and the infrastructure gaps, growth is sluggish. For this reason, it is particularly important to contribute central funds for infrastructure development, whether for tourist lodges, cycle tracks, other cycling facilities, eco-tourism or riverside stops. The 2010 changes in the government's concept required the reconsideration of sectoral and product strategies. The paper examines the active tourism development projects implemented from public funds, and their expected effects.

Journal of Economic Literature (JEL) codes: L83, O18

Keywords: active tourism, tourism development, tenders, cycling tourism

BEVEZETÉS

Az aktív turizmushoz tartozó tevékenységek egyúttal szabadidős sporttevékenységek is lehetnek, attól függően, hogy az abban aktívan részt vevők ezt saját lakóhelyükön vagy lakóhelyüktől távol teszik. Egyes országokban, ahol az adottságok rendelkezésre állnak, és már felismerték az aktív turizmusból rejlő gazdasági potenciált is, az elméleti megalapozó tanulmányok mellett hasonlóan jelentős szerepük van a gyakorlati megvalósítás irányába tett lépéseknek.

Az aktív turizmus eddig végrehajtott és tervezett fejlesztései különös megvilágításba helyezik ezt a turisztikai terméket (termékcsoportot). Tekintettel arra, hogy az egyes aktivitások, mint valós vagy reménybeli turisztikai termékek, többsége viszonylag alacsony jövedelemtermelő képességgel rendelkezik, ha önmagában az ezekhez kapcsolódó vendégforgalomból származó bevételeket vizsgáljuk, csakhogy kérdéses a fejlesztések megtérülése. Ha azonban komplexebb módon, a teljes társadalmi-gazdasági hatásokat vesszük szemügyre (így a helyi lakosság életminőségéhez közvetlenül és közvetetten történő hozzájárulást is), akkor – bár nehezebben számszerűsíthető mértékben – bátrabban lehet a fejlesztések megtérülésére számítani.

Az átgondolt, tervezett, a gazdaság összefüggéseit figyelembe vevő beruházások fenntartható módon járulnak hozzá az egyes térségekben a bevételek és a munkahelyek növekedéséhez. A tervezés azonban – éppen a kölcsönös összefüggések komplexitása révén – nem egy-egy vállalkozás vagy projektgazda feladata, annál jóval szélesebb területre kell kiterjednie. A tervezés gazdája sem azonos egy vállalkozással, hanem az adott terület gazdasági-politikai döntéshozóinak a feladata, partnerként bevonva a társadalom és a gazdaság minél szélesebb rétegeit.

A kutatások alapját a stratégiák tartalmi vizsgálata és a megvalósulás értékelése képezte. Ennek keretében sor került az aktív turizmusból végbement vagy folyamatban lévő fejlesztések számbavételére, továbbá a turisztikai fejlesztések hatékonyságának mérésére irányuló kutatások tanulmányozására.

A FEJLESZTÉSEK HATÉKONYSÁGÁNAK VIZSGÁLATA

A vállalkozásokat, illetve más, a fejlesztésben részt vevő szervezeteket, például az önkormányzatokat vagy a nonprofit szervezeteket nemcsak a jogszabályi környezet, hanem az elfogadott fejlesztési dokumentumok is keretek közé szorítják, különösen azokban az esetekben, ha olyan elképzelést igyekeznek megvalósítani, amelyhez támogatást is igénybe vesznek.

A stratégiák kidolgozása egy korábbi időszakra, többnyire a 2007 és 2013 közötti évekre vonatkozóan történt, így az abban foglaltak felülvizsgálata esedékes. Tekintettel azonban arra, hogy sok esetben merész fejlesztési, fejlődési ütemmel terveztek, a kitűzött célok többségének megvalósulása még várta magára, így az újabb időszakokra vonatkozó elképzelésekben is meg kell jelenniük ugyanazon (újragondolt) céloknak.

Mivel jelenleg az aktív turisztikai tevékenységek, illetve termékek nagyobb részének alacsony a jövedelemtermelő képessége, azok lassan indulnak el a növekedési pályán. A forgalom lassú felíveléséhez az erősen hiányos infrastruktúra is hozzájárul. Ezért különösen fontos, hogy az utóbbiak fejlesztéséhez központi források is kapcsolódjanak, akár a turistaházak, a kerékpárutak és más kerékpáros létesítmények, az ökoturizmus vagy a vízitúra-megállóhelyek terén. A lovasturizmus kissé eltér az említett termékektől, mivel ott csak komoly nagyságrendű beruházással jelenhet meg egy szolgáltató, ugyanakkor ennek a terméknek a jövedelemtermelő képessége is magasabb.

A turizmus nemzetgazdasági jelentőségével számos tanulmány foglalkozott (Nemes, 2009; Kovács–Gerlach, 2007; GKI Gazdaságkutató Zrt., 2005; stb.). A tervezés eredményeként létrejövő fejlesztések hatásai széles terepet kínálnak a kutatóknak. Dávid (2007), valamint Raffay és szerzőtársai (Raffay et al., 2007) monitoringtevékenységet megalapozó tanulmányai útmutatóul szolgálnak az értékelésekhez. Az Állami Számvevőszék jelentése alapján készült tanulmányok (Mundruczó et al., 2010a; 2010b) mellett többen is foglalkoztak a turizmus elért eredményeivel. Ligeti (2006) és Braunné (2011) a turisztikai beruházások értékelésével, Aubert (2006) a turisztikai nagyberuházások hatásával, Budai (2001) a Széchenyi Terv kezdeti szakaszának, a Mundruczó–Szennyessy szerzőpáros (2005a; 2005b) pedig a további egészségturisztikai fejlesztések hatásaival foglalkozik.¹ Trón (2008) tanulmánya az uniós támogatások hatásának vizsgálatára terjed ki. A turizmus jövőjének speciálisabb, de egyre aktuálisabb kérdéskörével, a fejlesztések és a fenntarthatóság összefüggéseivel foglalkozik Vargáné (2005), Bajmócy és szerzőtársai (2012) gyűjteményes munkája, illetve Inskeep (2000).

A TERMÉSZETJÁRÁS HELYZETÉRTÉKELÉSE

A kormányzati koncepcióban 2010-ben bekövetkezett változások is az ágazati és termékstratégiák újragondolását tették szükségessé. Az aktív turizmushoz kapcsolódóan bekövetkeztek továbbá olyan változások, amelyek meghatározók lehetnek a következő években a turisztikai termékek forgalmának alakulásában. A tanulmány az egyes hazai, központi forrásból megvalósuló aktív turisztikai fejlesztések tartalmát és azok várható hatásait vizsgálja. A legjelentősebb változások a következők.

Az Új Széchenyi Terv meghirdetése: Az Új Széchenyi Terv leginkább kiemelt eleme az egészségturizmus fejlesztése, és ez alatt nemcsak annak klasszikus területeit kell érteni, hanem az egészség megőrzése érdekében a szabadidősport-tevékenységeket is, ideértve az aktív turizmus keretében végzett sportolást is, mint a megelőzés, az egészség megőrzésének leginkább hatékony módját. Különleges jelentősége van annak, hogy az első pályázati kiírások egyike, a 2012-ben meghirdetett szálláshelyfejlesztési pályázatok során a feltételek között szerepelt, hogy minden támogatásban részesülő szálláshelynek valamilyen kerékpáros szolgáltatást is ki kell alakítania (kölcsonzás vagy szerviz). Ez nagymértékben hozzájárult a kerékpáros infrastruktúra fejlődéséhez.

Átalakult a Magyar Természetbarát Szövetség: A Magyar Természetbarát Szövetség 2012-től új néven (Magyar Természetjáró Szövetség) folytatta munkáját, mellyel egyidejűleg a feladatai is átalakultak. A sportmozgalmi jelleget meghagyták, más területek azonban más szervezetekhez kerültek. Sokat elárul a szervezet által képviselt értékekkel kapcsolatos kormányzati szándékokról, hogy a szervezet új vezetőjének a természetjáró és kerékpáros turizmus fejlesztéséért felelős miniszterelnöki megbízotat választották.

A vízitúrázással kapcsolatos számos feladat átkerült a Magyar Kajak-Kenu Szövetséghez: A sport, ezen belül is a szabadidősport mint feladatkör a Magyar Természetjáró Szövetségtől átkerült a Magyar Kajak-Kenu Szövetséghez, ideértve a turisztikai kapcsolódásokat is. Bár a szövetség elsődleges tevékenységei továbbra is a versenysporthoz kapcsolódnak, az új kihívásoknak is igyekeznek megfelelni, de a két terület élesebb elhatárolása még csak ezt követően történik meg. A szervezet igyekezett minden bevált, vízitúrázással kapcsolatos elemet átvenni a természetjáróktól, ezek közé tartozik a túrázással kapcsolatos arculat és a jelzésrendszer is, melyben a vízitúrázás komoly lemaradásban van, mind más természetjáró ágazathoz, mind pedig külföldi térségekhez képest.

A Nemzeti Turistaház-fejlesztési Program meghirdetése: A gyalogos természetjárás széles körben elterjedt aktív turisztikai forma, egyike a legnépszerűbb szabadidő-eltöltési lehetőségeknek, amelyet az ország szinte bármely területén lehet végezni (Sulyok–Magyar, 2014). Részben ennek a népszerűségnek köszönhető, hogy az aktív turizmust érintő fejlesztések első szakaszában a főleg a gyalogtúrázáshoz kapcsolódó infrastruktúra-fejlesztésre került sor. A program első szakaszában, elsősorban a belföldi aktív turizmus fellendítése érdekében, az ország 220 turistaháza közül 30-nak a felújítását határozták el.² Az első körben helyet kapó létesítmények kiválasztására nem a turisztikai, forgalmi helyzet alapján került sor, az elsődleges szempont a rendezett (állami) tulajdonviszonyok megléte volt.

A rendelkezésre bocsátott kétmilliárd forint keretösszegeből átlagosan hatvanmillió forint jut egy létesítmény modernizálására, bár egyes helyszíneken – a különleges adottságokból adódóan – ennek többszörösét fordították az építkezésekre. Az eddig elkészült felújítások költsége 25 és 90 millió forint között mozgott, illetve a galyatetői turistacentrum esetén hetvenmillió forintos költséggel épülhet meg a kilátó, és további 460 millió forintból maga a turistaház. A kiválasztási szempontok következtében, az első szakaszban eddig felújított szálláshelyek területi megoszlása egyenlőtlen. Míg

a Pilisben és a Visegrádi-hegységben 7, a Mátrában 5, addig a Bakonyban csak 2, a Börzsönyben, a Bükkben pedig csak egy-egy házat újítottak fel.

A természetjárás kiemelt szerepét jelzi, hogy még a program meghirdetése előtt miniszterelnöki megbízottat neveztek ki a terület koordinálására, továbbá magát a programot nemzetgazdasági szempontból kiemelt programmá minősítették. Ennek részeként az érintett szálláshelyeket a Nemzeti Sportközpontok vagyongazdálkodásába adták, a hasznosító pedig a Magyar Természetjáró Szövetség.

A természetjárás turisztikai termékként történő fejlesztésének a következő lépése az elmúlt években – a speciális szálláshelyek mint alapvető infrastrukturális feltételek fejlesztését követően – az útvonalak felújítása volt. Annak ellenére, hogy az országban (a Magyar Természetjáró Szövetség adatai szerint) hozzávetőlegesen 24 ezer km jelzett turistaút van, a legnagyobb figyelem általában az Országos Kéktúra útvonalára irányul. A központi forrásból megvalósult fejlesztés során, 2013 és 2015 között hárommilliárd forint költséggel újították fel a túra 1160 km-es útvonalát.³ Ez nem csupán az útvonal infrastruktúráját (jelzéseket, pihenőket) érintette, hanem kerékpárral is igénybe vehető szakaszokat is kialakítottak, továbbá különböző kedvezmények igénybevételeire is alkalmas természetjáró kártyarendszert dolgoztak ki, valamint mobiltelefonos applikációt, online erdei szálláskeresőt és a Természetjárók Térinformatikai Rendszerét (www.ttrmap.hu). Egyelőre ugyan utóbbiak kevés tartalommal működnek, és a népszerűsítésük sem kezdődött meg, de a technikai feltételek már adták ahhoz, hogy az aktív turizmus valódi kínálati elemeivé váljanak.

Bejárható Magyarország Program meghirdetése: Az ismertetett kezdeti fejlesztések szintje kizárólag a gyalogos természetjárásra terjedtek ki. A tervezett, illetve részben már megkezdett folyamatban azonban már más aktivitási formák fejlesztése is megkezdődött. A Bejárható Magyarország Keretprogram a Svájcban alkalmazott Switzerland Mobility rendszer hazai adaptációján alapul. A hazai rendszer öt turisztikai közlekedési módot (ún. jármódot) fog össze: lovaglás, vízitúrázás, gyalogtúrázás, kerékpározás és vitorlázás. A program célja egyrészt a belföldi turizmus erősítése, másrészt az egészség- és környezettudatos szemléletmód kialakítása. Ennek keretében – állami közreműködéssel – termékfejlesztési feladatokat vállalt fel, továbbá alapfokú tananyagok összeállításával és az oktatók motiválásával már gyermekkorban igyekszik kialakítani ezt a szemléletmódot.⁴

A Bejárható Magyarország Keretprogram céljai között megjelent a fogadóterületek helyi közösségeinek fejlődése is. A program fontos részét képezi a marketingtevékenység, melynek keretében felhívják a belföldi lakosság figyelmét a hazai természeti értékekre. Az eszközök közül kiemelkedik az infrastruktúra – különösen a jelzésrendszerek –, a szolgáltatások és az attrakciók fejlesztése (például turistaházak, kerékpárutak, vízitúra-megállóhelyek, adatbázisok és kedvezményrendszerek kialakítása stb.).⁵ A program keretében kidolgozott képzési anyagok azonban egyelőre jellemzően leíró jellegűek, így kevésbé teszik lehetővé a résztvevők számára a folyamatok és a tudományos kapcsolódások (így a turizmus rendszerének) megértését. A program társadalmi céljainak megfelelően ismeretterjesztő jellegű, annak tartalmi elemeiben a mozgalmi jelleg dominál.

A központi fejlesztések során, az abban részt vevő partnerek a Magyar Természetjáró Szövetség mellett a civil szervezetek, az érintett önkormányzatok, az erdészetek, továbbá az egyházak lehetnek. Figyelemre méltó, hogy a turisztikai szolgáltatókat nem jelölték meg a partnerek között, holott azoknál is rendelkezésre áll a megfelelő szak tudás, bizonyos mértékig tőke is, illetve a többi szereplőtől eltérően, elsődlegesen közgazdasági szempontok vezérlik a döntéseiket és tevékenységüket, ami alapvető feltétele annak, hogy a fejlesztésre kerülő turisztikai termékek ne csak a lakossági alapellátás részei legyenek, hanem valóban (növekvő) jövedelemtermelő képességgel rendelkező tevékenységgé váljanak. Egy túraútvonalakkal foglalkozó korábbi tanulmány (Magosfa Alapítvány, 2010) már részletesen megfogalmazta, a helyi szolgáltatási hálózat kialakítása során jelentős szerepet kell kapniuk a helyi turisztikai vállalkozásoknak is.

A turisztikai fejlesztések hatásának vizsgálata igen összetett kérdés. A fejlesztések folyamatossága megköveteli mind a legújabb fejlesztési elképzelések megalapozottságának, illetve azok megvalósítható stratégiai dokumentummá alakulásának (Aubert et al., 2007), mind pedig a várható, illetve a bekövetkező hatásoknak a tudományos értékelését.

MINŐSÍTÉSI RENDSZER A VÍZITÚRÁZÁSBAN

A feladatok megosztását követően a Magyar Kajak-Kenu Szövetség más hangsúlyokkal kezdett el foglalkozni az evezés és a vízitúrázás kérdésével. Ennek keretében a mozgalmi jellegről áthelyeződött a hangsúly a sportra. A szervezet tevékenységei az alábbiak szerint csoportosulnak: gyorsasági evezés (a klasszikus kajak-kenu versenyszámok), maratoni evezés (hosszú távú versenyzés), parakenu (fogytékossággal élők sportja), sárkányhajózás (szintén versenyzés) és túrázás (összevonva a szelídvízi túrázást az idehaza alig elérhető, tehát a belföldi turizmust nem szolgáló vadvízi evezéssel, továbbá a szűk réteget érintő kajakpólóval). Jól látható, hogy egyelőre igen kis szerep jut a szabadidősportnak, illetve a túrázásnak, vélhetően a szervezet több évtizedes hagyományaiából fakadóan.⁶ A turisztikai szakmai szempontok sporttal szemben történő háttérbe szorulásának jele az is, hogy a kialakításra kerülő, színvonalas szolgáltatásokat kínáló vízitúra-megállóhelyeket az előzetes bejelentések szerint kajak-kenu pontoknak fogják hívni.

Az elmúlt évben nagyszabású kampányt indított a szervezet a vízitúrázás (és a Bejárható Magyarország Program) népszerűsítése érdekében, azonban ennek is a sporttevékenység állt a fókuszában, jóval kevésbé a turizmus. A kampányelemek között jól megválasztott szlogenekkel sikeresen szólították meg a fiatalokat („Azért a víz az út”, „Evezni mentem”).

A szervezet lehetőséget kapott arra is, hogy a vízitúrázáshoz kapcsolódó, országos vagy regionális hatású fejlesztések gazdája legyen. Továbbá központi szerepet kaptak a vízitúrázáshoz kapcsolódó minősítési rendszer kidolgozásában is. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a természetjárással és vízitúrázással kapcsolatos feladatok fenti módon történt újraszervezésében továbbra is kevés szerepet kaptak a turisztikai szervezetek. Ez azonban azért következett be, mert az aktív turizmus nem jelenik

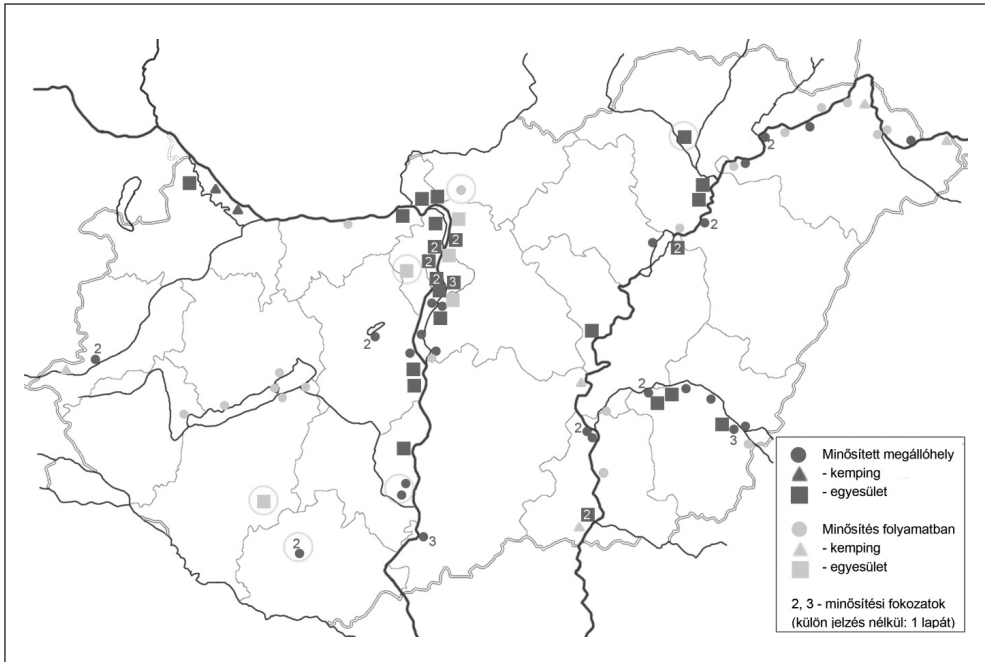
meg markánsan a turizmus rendszerében, mint például a szolgáltatók (szálláshelyek, utazásszervezők) vagy más termékek (egészségturizmus) képviselői. Így döntéshozói részről igyekeztek összekapcsolni a termék hátterét alkotó sporttevékenység szakmai szervezetét, illetve a hazai turizmusirányítás legmagasabb szintjét, és ezek szoros együttműködésével folytatódott a munka, garantálva a turizmus szakszerű képviselését a tervezés és fejlesztések során.

A Nemzetgazdasági Minisztériummal történő együttműködés eredményeként sikeresen kidolgozták a vízitúra-megállók helyek minősítési rendszerét, így azok is bekerültek a turisztikai nemzeti tanúsító védjegyek közé (a falusi szálláshelyek, a vendégházak, a kempingek és üdülőházak, a szállodák, az ifjúsági szállások és a fürdők mellett), emelve ezzel a vízitúrázás mint fejlesztendő turisztikai termék szerepét.⁷ A minősítéseket 2015 júniusa óta adják ki a vízparti szolgáltatóknak. Egy évvel később 50 szolgáltató rendelkezett minősítéssel, és további 28 szolgáltató adott be kérelmet. A minősítési rendszer igen komplex módon vizsgálja a megállók helyen elérhető, a vízitúrázók számára nyújtott szolgáltatásokat. Ezek között szerepel a szállás- és étkezési lehetőség, a megközelíthetőség a szárazföld felől, a sportolási lehetőségek (köztük a leglényesebb, a kikötési lehetőség minősége) és az egyéb szolgáltatások (például evezésoktatás, sportszerjavítás, programlehetőségek stb.).

Az igen alapos minősítési feltételek között kisebb ellentmondások fellelhetők. Megállapíthatjuk, hogy a legalacsonyabb, egy lapátos minősítésnek igen könnyű megfelelni, ehhez tulajdonképpen nem kell semmiféle szolgáltatás. A vízvételi lehetőség, vécé, sátorozási lehetőség és tűzrakó hely gyakorlatilag számtalan táborozóhelyen megtalálható, ezek a legalapvetőbb feltételek, ezért elsöre feleslegesnek tűnik a minősítési rendszerbe beemelni ezt a kategóriát. Különösen nehezen érthető, hogy a feltételek között helyet kapott az is, hogy van-e túraútvonal vagy kerékpárút a helyszínen. Ez azonban teljes mértékben irreleváns egy vízitúra-megállók hely esetén. Hiányzik azonban olyan alapvető feltétel, mint a kikötési lehetőség.

Bár az eddigi minősítések, illetve minősítési szándékok még csak a kezdeti érdeklődésnek tekinthetők, több jellemző már most megfigyelhető. A szolgáltatók területi elhelyezkedése alapján látható, hogy azok száma, illetve sűrűsége nem esik egybe a vízitúrizmus forgalmával, bár bizonyos párhuzamok tapasztalhatók. A szolgáltatók részéről a legnagyobb az érdeklődés a Felső-Tisza-vidéken, illetve a Közép-Tisza-vidék felső szakaszán, a Körösök mentén és a Ráckevei-Duna-ágban, miközben több jelentős vízitúrázó célterületen (a Rába, az Alsó-Duna, a Bodrog, a Hernád és a Sajó mentén) egyelőre egyáltalán nincs minősített túramegállók hely (*1. ábra*). Figyelemre méltó, hogy a folyó menti területekhez képest jobb infrastrukturális adottságokkal rendelkező Balaton-parton növekszik a bejelentkezett szolgáltatók száma, mivel ebben a térségben – a már eddig is kialakult szolgáltatási kínálat révén – szinte semmiféle fejlesztési igénnyel nem jár a minősítés megszerzése. Ennek ellenére a vízitúrázás – a rendelkezésre álló, leginkább elterjedt és hozzáférhető sporteszközök korlátai révén – elsősorban folyóvizeken lehetséges, így bizonytalanok lehetünk abban, vajon a kínálati oldalon elérhető fejlett infrastruktúra képes lesz-e ellensúlyozni a vízitúrázás mindenedig alapvetőnek tekintett vonzerőit és egyéb feltételeit.

1. ábra: A minősített vízitúra-megállóhelyek elhelyezkedése (2017. júniusi állapot szerint)



Megjegyzés: A körrel jelzett helyek kisebb állóvizek melletti megállóhelyek: Törökbálinti-tó, Deseda-tó (Kaposvár), Orfűi-tó, Faddi-Duna, Tolnai-Duna, Csorba-tó (Miskolc), Bánki-tó.

Forrás: Saját szerkesztés a Magyar Kajak-Kenu Szövetség adatai alapján

Egyelőre csekély a magasabb minősítésű megállóhelyek aránya (ezek 71%-a csak egylapátos minősítést kapott), ami azt bizonyítja, hogy a hazai folyók mentén még nem áll rendelkezésre megfelelő minőségű turisztikai infrastruktúra. A megállóhelyek minőségében is jól megfigyelhetők a területi eltérések: míg a Duna vízrendszerében (és ezek többségében közvetlenül a Duna mentén) 26 megállóhely kapott minősítést (és ennek 27%-a magasabb egylapátosnál), addig a Tisza vízrendszerében csak 21 megállóhely található, de ezeknek az egyharmada magasabb minősítésű. Ha azonban a megállóhelyek jellegét vizsgáljuk, látható, hogy a Duna mentén többségben vannak azok a helyek, amelyek vízisport-egyesületek telepei (60%, a Tisza vízrendszere mentén tapasztalható 38%-kal szemben). Összességében a minősített vízitúra-megállóhelyek fele egyesületi telephely, így a sportegyesületek (a Magyar Kajak-Kenu Szövetség tevékenységén túl) még nagyobb szerephez jutnak a víziturizmusban. Ez egyrésztől öröndetes, hiszen ezek a szervezetek rendelkeznek az alapvető infrastruktúrával, amely alkalmas a vízitúrázás szolgáltatási színvonalának növelésére, másrésztől azonban hiányosságokra is felhívja a figyelmet, miszerint a turisztikai szaktudás megjelenése továbbra is kétséges, hasonlóképpen, mint ahogyan a mozgalmi jellegből való átalakulás során az alapvetően sporteszköz-bérbeadóval foglalkozó vízitúra-szervező vállalkozások esetén is.

A FOLYAMATBAN LÉVŐ INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSEK ÉRTÉKELÉSE

A természetjáráshoz kapcsolódó turisztikai fejlesztések második üteme – a túraútvonalak és turistaházak fejlesztését követően – a vízitúra-megállóhelyek kialakítása, illetve fejlesztése. Az alacsony jövedelemtermelő képességgel rendelkező alap-infrastruktúra megvalósítása azonban nem várható el a vállalkozói szektortól. Számos folyóparti településen már évtizedek óta kialakultak a vízparti turizmus alapfeltételei, ezek azonban sok esetben nem elégték ki teljes mértékben a vízitúrázók speciális igényeit, sőt, sok esetben azzal ellentétesek is.⁸ Emellett az önkormányzatok is stabilabb bevételnek tekintik a vízparti üdülturizmust, mint a vízitúrázókat, mind létszámuknál, mind pedig a tartózkodási idejükből is adódó alacsony költségük miatt.

Annak érdekében, hogy ez a helyzet kedvező irányba mozduljon, igen jelentős források bevonásával, 2016 tavaszán pályázatokat hirdettek az aktív turizmus szereplői számára.⁹ Mivel a fejlesztéseket mind területileg, mind pedig ágazatilag központi koordináció mentén tervezik végrehajtani, a pályázók a Bejárható Magyarország Programban meghatározott jármódok országos szervezetei lehetnek: a Magyar Természetjáró Szövetség, a Magyar Vitorlás Szövetség, a Magyar Lovas Turisztikai Szövetség, a Kerékpáros Magyarország Szövetség (és a kerékpárutak fejlesztésében való érintettség miatt a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., illetve várható jogutódszervezete, a Kormányzati Informatikai Fejlesztési Ügynökség) és a Magyar Kajak-Kenu Szövetség.

A vízitúrázás kapcsán az utóbbi szervezet öt külön projektben az ország öt különböző térségében tervezi vízitúra-megállóhelyek fejlesztését. A fejlesztések helyszínei már jelenleg is ezzel a funkcióval rendelkező területek. A szövetség a részvétel feltételeként előírta, hogy az adott helyszín már rendelkezzen lapátos minősítéssel, így azok többsége önkormányzati üzemeltetésű szabadstrand vagy sporttelep. A projektek keretében sportcélú vízijárművek számára alkalmas kikötőstegeket, továbbá vizesblokkokat, teakonyhákat és raktárakat alakítanak ki, illetve néhány helyen – főleg a Közép-Magyarország régióban – ingatlanfejlesztés is megvalósul. Az üzleti modell szerint pedig központilag kizárólag a fejlesztést koordinálja a Magyar Kajak-Kenu Szövetség, ezt követően a helyi szereplőknek kell gondoskodni a fenntartható üzemeltetésről. A megállóhelyek használata a vízitúrázók számára ingyenes lesz, bevételek csupán a kiegészítő szolgáltatásokból lehetnek.¹⁰ A Szövetség a megvalósításon túl további támogatást is biztosít a helyszíneknek: közreműködnek a további lapátos minősítések megszerzésében, és a honlaprendszeren keresztül megjelenési lehetőséget is biztosítanak a megállóhelyeknek.¹¹

Az előzetes feltételek miatt a fejlesztésre kerülő helyszínek már most is használt vízitúra-megállóhelyek. Az öt helyszín közé tartozik: Felső-Tisza-vidék (áthúzódva a Közép-Tisza-vidékre is, Tiszacsegéig, 15 helyszín); Alsó-Tisza-vidék és a Körösök vidéke (szintén áthúzódva a Közép-Tisza-vidékre Szolnokig, 12 helyszín); Alsó-Duna-vidék (a Duna Fejér, Bács-Kiskun, Tolna és Baranya megyei szakasza); Felső-Duna (Győr-Moson-Sopron és a Komárom-Esztergom megyei szakaszok); közös projekt-

ben a Balaton és a Velencei-tó, valamint a VEKOP-pályázat keretében a Duna és mellékágai a Közép-Magyarország régió területén (16 helyszín). Az egyes helyszínek fejlesztési költsége átlagosan 12–15 millió forint (10 és 30 millió forint között szóródva). Az egyes fejlesztési keretösszegek meglehetősen magasnak tűnnek, különösen a turistaház-felújítási program költségeivel összehasonlítva. Utóbbi esetén az első szakaszban 30 turistaház (illetve kilátóhelyek) felújítása (vagy építése) ugyanúgy 2 milliárd forint költséggel valósul meg, mint feleannyi helyszínen olyan túramegállóhelyek – többnyire nem kialakítása, hanem csupán – felújítása, fejlesztése, ahol a közismerten leginkább költséges szálláshelyfejlesztési elemek nem is jelennek meg.

A fejlesztések célterületei egyúttal erősen behatárolják azokat a térségeket, amelyeken központi támogatással növelni szeretnék a vízitúrázás szerepét. Az ezen kívül eső térségek alap-infrastruktúrájának fejlődése erősen kérdéses. A többi vízfelület között igen népszerű desztinációk is találhatóak (például a Bodrog, a Hernád vagy a Rába menti területek).

A tavakkal kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy bár a vízitúrázás a rendelkezésre álló eszközök révén nem lehetetlen ugyan a nagyobb állóvizeken, azonban a tevékenység élménytartalma jelentősen megváltozik, így nem lehet azonos vagy hasonló motivációval rendelkező piaci szegmensekre alapozni, mint a klasszikus, folyami vízitúrázást.

A fejlesztések kockázatai között kell értékelni a megállóhelyek kihasználásának kérdését is. Az előzetes projektelemméretek alapján az egyes megállóhelyek kapacitása jóval nagyobb lesz az egyidejűleg várható vízitúrázók létszámánál. A kockázat megvalósulására már jelenleg is van példa: a néhány évvel korábbi, szintén pályázati forrásból megvalósult fejlesztés eszközparkja évekig szinte teljesen kihasználatlanul állt az egyébként igen jelentős vízitúra-forgalommal rendelkező Bodrog-parti Szegi községben, majd a fenntartási időszakot követően eladták azokat.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az aktív turisztikai termékek igen eltérő jellemzőkkel rendelkeznek. Egy részük – például a lovas vagy a kerékpáros turizmus – komolyabb jövedelemtermelő képességgel rendelkezik, míg a természetjárás különböző formái még csak szabadidős tevékenységként vannak jelen a piacon. Így míg az előbbieket esetén maguk a vállalkozások is képesek megteremteni az infrastruktúra bizonyos elemeit, az utóbbi tevékenységek esetén szükség van komoly állami szerepvállalásra is. Az alap-infrastruktúra megteremtése, illetve fejlesztése így még inkább tervszerűen, összehangoltan történhet, annak előnyeit pedig később maguk a szolgáltató vállalkozások is élvezhetik.

A fejlesztések során tehát a leginkább hatékony az, ha az aktív turisztikai termékek alap-infrastrukturális feltételei központi forrásból valósulnak meg, ügyelve az üzelmeltetés hosszú távú megoldására. Ezzel megteremthető a szolgáltatók számára az a feltételrendszer, amellyel már saját és az adott térség erőforrásait használva minőségi szolgáltatásokat tudnak nyújtani.

JEGYZETEK

- ¹ Az Állami Számvevőszék egyik jelentése külön a kerékpáros turizmussal foglalkozik (ÁSZ, 2013), és megállapítja, hogy a támogatásból megvalósult fejlesztések esetén sok esetben a piaci árnál magasabban árazták be a költségeket, továbbá nem gondoskodtak a fenntartáshoz szükséges erőforrásokról sem.
- ² A kormányzati kommunikációban az alacsony fizetőképességű szegmenseket jelölték meg célcsoportként. Ez egyrészt érthető ugyan, másrészt azonban a szolgáltatások reménybeli további fejlesztését tekintve, a fajlagos bevételek emelésének szándékától való elállást is jelentheti.
- ³ Az országos kék jelzés ezenfelül kiterjed a Dél-Dunántúlra (560 km) és az Alföldre (850 km) is.
- ⁴ A program beépült a Nemzeti Alapanttervbe is. A kormány 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelete a Nemzeti alapantterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról.
- ⁵ A program megvalósítása kezdetben az Erzsébet-programmal szorosan együttműködve zajlott, az utóbbi két évben azonban már egy felsőoktatási intézmény kapta meg a feladatot.
- ⁶ A szervezet vezetője minden nyilatkozatában az élsportnak rendeli alá a turizmust. Ezt egy nem szakmabeli személytől nem lehet zokon venni, de tekintve a turizmus jövedelemtermelő képességét, szükség volna egy szervezeten belüli képzésre is, a döntéshozók tájékoztatása céljából.
- ⁷ Szintén a védjegy, de nem a nemzeti tanúsító védjegyek közé tartozik a lovas szolgáltatók Magyar Lovas Turisztikai Szövetség által kidolgozott patkós minősítési rendszere.
- ⁸ Értve ez alatt például azokat a vízparti zenés szórakozóhelyeket, amelyeket többnyire a helyi lakosság vesz igénybe, miközben az ott tartózkodó turisták igényei épp ezzel ellentétesek.
- ⁹ GINOP 7.1.2-15 (és VEKOP 4.1.1-15) „Aktív turisztikai hálózatok infrastruktúrájának fejlesztése” című felhívások.
- ¹⁰ Ezt a feltételt nem minden üzemeltető vállalta.
- ¹¹ A további tervek között szerepel egy foglalási rendszer felépítése, valamint vízi mobilapplikációk kifejlesztése is („vízi waze”, „okosbója”, „river street view”).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ÁSZ (2013): *Jelentés a kerékpárút hálózat fejlesztésére fordított pénzeszközök felhasználásának ellenőrzéséről (párhuzamos ellenőrzés a Szlovák Számvevőszékkel)*. Állami Számvevőszék, Budapest.
- Aubert Antal (2006): A turisztikai nagyberuházások hatása Baranya megye idegenforgalmára. In: *Desztinációépítés és -menedzsment*. Szerk. Aubert Antal, Dél-Dunántúli Regionális Idegenforgalmi Bizottság, Pécs, 5–19.
- Aubert Antal et al. (2007): Turizmus és a terület-, valamint vidékfejlesztés. In: *A térségi turizmuskutatás és tervezés módszerei, eredményei*. Szerk. Aubert Antal, Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 76–132.
- Bajmócy Zoltán et al. (szerk.) (2012): *Regionális innovációs képesség, versenyképesség és fenntarthatóság*. JATE-Press, Szeged.
- Braunné Fülöp Katalin (2011): Turisztikai beruházások értékelése. *NFA Füzetek*, 1. évf., 2. sz., 72–78.
- Budai Zoltán (2001): A Széchenyi Terv keretében megvalósuló egészségturisztikai fejlesztések első félévének eredményei. *Turizmus Bulletin*, 5. évf., 3. sz., 3–8.
- Dávid Lóránt (2007): *Tanácsadói feladatléírás a turisztikai és kulturális beavatkozások célkövetési rendszerének kialakításához az Új Magyarország Fejlesztési Tervhez (ÚMFT) kapcsolódóan*. Végső jelentés. Good Deal Kft. – Nemzeti Fejlesztési Ügynökség.
- GKI Gazdaságkutató Zrt. (2005): A turizmus nemzetgazdasági jelentősége. *Turizmus Bulletin*, 9. évf., 1. sz., 43–49.
- Inskeep, Edward (2000): *A fenntartható turizmus fejlesztése. Irányelvek a turizmus tervezőinek és szervezőinek*. Geomédia szakkönyvek, Geomédia Kiadó, Budapest.
- Kovács Balázs – Gerlach Viktor (2007): A 2007–2013 közötti hazai fejlesztéspolitika turisztikai vetülete. *Turizmus Bulletin*, 11. évf., 3. sz., 39–46.
- Ligeti Ádám (2006): A turisztikai projektek fejlesztésének legfőbb tapasztalatai az európai uniós pályázatok tükrében. *Turizmus Bulletin*, 10. évf., 2. sz., 35–41.

- Mundruczó Györgyné et al. (2010a): A támogatott turisztikai beruházások helyi és térségi szintű hatékonyságának vizsgálata. *Turizmus Bulletin*, 14. évf., 4. sz., 53–60.
- Mundruczó Györgyné et al. (2010b): *A turisztikai fejlesztések állami támogatása térségi és nemzetgazdasági szintű hatékonyságának vizsgálata*. Állami Számvevőszék Kutató Intézete, Budapest.
- Mundruczó Györgyné – Szennyessy Judit (2005a): A Széchenyi Terv egészségügyi beruházásainak gazdasági hatásai. *Turizmus Bulletin*, 9. évf., 3. sz., 30–41.
- Mundruczó Györgyné – Szennyessy Judit (2005b): *Az egészségügyi beruházások gazdasági hatásai Magyarországon*. Összefoglaló tanulmány I–II., Polgári Magyarországért Alapítvány által támogatott kutatási tanulmány.
- Nemes Andrea (2009): Az állam szerepe a turizmusban. *Vezetéstudomány*, 40. évf., 5. sz., 53–67.
- Magosfa Alapítvány (2010): *Pilisi zöldút, természetjáró és tematikus túra utak újszerű megközelítésben*. Magosfa Alapítvány.
- Raffay Zoltán et al. (2007): *Regionális Operatív Program (ROP) „1.1 Turisztikai fogadóképesség javítása” intézkedések javítását célzó értékelő tanulmány*. Kutatási zárójelentés, MTA Regionális Kutatások Központja Dunántúli Tudományos Intézete, Pécs.
- Sulyok Judit – Magyar Zsuzsanna (2014): Az aktív turizmus helyzete Magyarországon – fókuszban a kerékpározás és a természetjárás. *Turizmus Bulletin*, 18. évf., 3–4. sz., 15–26.
- Trón Zsuzsanna (2008): Az európai uniós támogatások hatásának vizsgálata. *Competitio*, 7. évf., 1. sz., 83–101.
- Vargáné Csobán Katalin (2005): A turizmus fenntarthatóságának értékelése. *Agrártudományi Közlemények*, 16. évf., különszám, 414–421.