

## A DUNA-MENTI ORSZÁGOK BIZTONSÁGI HELYZETÉNEK ALAKULÁSA ÉS ENNEK HATÁSA A DUNAI SZÁLLODAHAJÓZÁSRA

Nagy Dávid<sup>1</sup> - Spiegler Patrícia<sup>2</sup>

<sup>1</sup>doktorjelölt, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, tudományos segédmunkatárs, KRTK RKI DTO; nagy.david@krtk.hu

<sup>2</sup>PhD, Info-Partner Szociális Szövetkezet, igazgató elnök; patricia@info-partner.hu

DOI: 10.15170/TVT.2022.07.04.05

### Absztrakt

A szállodahajó ágazat az elmúlt húsz évben dinamikus fejlődésen ment keresztül, aminek a COVID-19 vírus által előidézett pandémia vetett véget. Az európai folyami szállodahajózás legfontosabb útvonala a Duna-Majna-Rajna hajóút. A dunai szállodahajó forgalom 2002 és 2011 között megduplázódott, majd további egyenletes növekedést mutatott. A térség biztonsági helyzetének folyamatos javulása, az európai integráció alapvető feltétele volt a dunai hajózás fejlődésének. A határok átjárhatósága, a vízumkötelezettségek enyhítése, a biztonsági helyzet és az országok békéjének megteremtése megalapozták a turizmus fejlődését.

A 2019-től bekövetkezett változások és ezek hatásai megmutatják, milyen lényeges szerepe van az ágazatban a szabad beutazásnak és országok közötti mozgásnak. 2020-ban a pandémia következtében 90%-os csökkenés következett be a dunai szállodahajók forgalmában. A 2022-ben kezdődő orosz-ukrán háború további változásokat hozott a biztonsági helyzetben, konfliktusokat generált és próbára tette a meglévő szövetségeket, együttműködéseket.

*Kulcsszavak: folyami szállodahajózás, Duna, biztonság, határok átjárhatósága*

*Köszönetnyilvánítás: A kutatás a „Geopolitikai folyamatok és térképzetek Közép-Európában: Államok, határok, integráció és területi fejlődés” című, 134903. számú OTKA-projekt keretében, az NKFI Alap K\_20 programjának támogatásával valósult meg.*

## **DEVELOPMENT OF THE SECURITY SITUATION OF THE DANUBE COUNTRIES AND ITS EFFECT ON DANUBE CRUISE TURISM**

### **Abstract**

Cruise tourism has witnessed dynamic development over the last twenty years, which was only disrupted by the Covid-19 pandemic. The Danube-Main-Rhine is the most important route for European river cruise tourism. Danube river cruise traffic doubled between 2002 and 2011, and has been growing steadily ever since. The steady improvement of the security situation in the region and European integration have been the key underlying conditions for the development of Danube navigation.

The changes implemented from 2019 and their effects reveal the critical role of the freedom of entry and movement between countries in the sector. In 2020, the pandemic triggered a 90 % drop in passenger traffic. The Russian-Ukrainian war that began in 2022 brought further changes to the security situation.

*Keywords: river cruise tourism, Danube, security, interoperability of borders*

*Acknowledgment: The research has been implemented with the support provided from the National Research, Development and Innovation Fund of Hungary (Geopolitical Processes and Imaginaries in Central Europe: States, Borders, Integration and Regional Development, NKFI K 134903).*

## 1. Bevezetés

A Duna, mint vízi út kihasználtsága sokáig elmaradt a benne rejlő lehetőségektől. Ennek legfőbb oka a folyó földrajzi adottságaira vezethető vissza. A Duna vízjárása nem egyenletes, gyakoriak nyár végén és ősszel az alacsony vízállások. További hátrányt jelent, hogy kevés a hajózható mellékfolyója, ezek közül a Dráva, Száva és a Tisza rendelkezik olyan mérettel és vízhozammal, hogy elméletileg lehetséges rajta a hajózás (HARDI 2012). Jelentős domborzati akadályokat kell leküzdenie a Dunának, ami megnehezíti a hajózást és vízi út fejlesztését. Ráadásul a Fekete-tengerbe érkezik a folyó, amely egy zárt beltenger.

A másik hátráltató tényező politikai volt, a folyó sokszor kultúrák és birodalmak határán kanyargott, gyakran pusztító háborúk hátráltatták a fejlődést. Az atlanti kereskedelem felfutásával egy időben a török hódítás vetette vissza a Duna térség keleti felét, amely azóta sem volt képes gazdaságilag felzárkózni Nyugat-Európához. A 19. században fejlődésnek indultak a Duna menti országok és nőtték a szállítási igények, ezzel egy időben megjelent a hajózás legnagyobb versenytársa, a vasút. Ez a megkésetttség okozta, hogy elmaradtak a Nyugat-Európában ekkora már elvégzett csatornaépítési, víziút-fejlesztési munkák, a belvízi szállítási hálózat megépítése. Az I. világháborút lezáró béke kemény feltételeket szabott a vesztes államokra, a Duna, mint víziút, nemzetközi státuszát megőrizte. A II. világháborút követően a Duna térség a Szovjetunió befolyási övezetébe került, ez lehetővé tette 1948-ban a belgrádi egyezmény aláírását, amely hosszú idő után a parti országok kezébe adta a Duna ellenőrzését. Ugyanakkor a szovjet csapatok ausztriai kivonulása és a vasfüggöny leereszkedése politikai-gazdasági megosztottságot teremtett. Ez az elkülönülés nem kedvezett a személyszállításnak és a nemzetközi turizmusnak, máig érezhető hátrányait csak lassan sikerült kiküszöbölnie az ágazatnak.

A hajózás fejlesztésének nehézségei közül megemlíthető a költséges infrastrukturális beruházások igénye, a közlekedési módok közötti verseny. Problémát okoz a part menti országok közös fellépésének hiánya, az adminisztratív akadályok lebontásának nehézségei. Ezek a problémák korlátozottan érvényesek a szállodahajózásra. Ennek oka, hogy a hajóúttal szemben a teherhajózásnál könnyebben biztosítható igényeket támaszt, a parti infrastruktúra sem igényel jelentős beruházást, a kisebb regionális kikötők egyszerűen alkalmassá tehetők a szállodahajók fogadására. Mivel a feltételek nagyrészt adottak, a szállodahajókat pedig biztosítják a külföldi magánvállaltok, nem igényel állami és nemzetközi kooperációt az ágazat bővülése. További infrastrukturális feltétel az induló és érkező pontok jó légi összeköttetése, jelentős nemzetközi repülőtér megléte. Természetesen a hajóutak tematikájába illeszkedő folyómenti attrakciók szükségesek, kiváló akadálymentes elérhetőséggel (MISKOLCI et al. 2020), magas szintű turisztikai szolgáltatásokkal. A hagyományos követelményektől, amelyeket a turisztikai desztinációkkal szemben támaszt a piac, lényeges eltérés, hogy nem igényli a magas minőségű szálláshelyek meglétét olyan mértékben, hiszen a szállást maguk a hajók biztosítják.

A fejlődés lehetősége adott, ám a dunai szállodahajózás előtt komoly kihívások állnak. Jelen tanulmány arra irányítja a figyelmet, hogy a biztonság és a határok átjárhatósága az ágazat működésének alapvető feltételei.

## 2. Szakirodalmi áttekintés

A hazai szakirodalmat tekintve a szállodahajózás témakörében kiemelkedik JÁSZBERÉNYI munkássága. Feldolgozta a tengeri és a belvízi hajózás alapvető jellemzőit és trendjeit (PÁLFALVI – JÁSZBERÉNYI 2006), valamint részletesen bemutatta a dunai szállodahajózás piacát, Budapest és a szállodahajózás kapcsolatát és a kínálati jellemzőket is (JÁSZBERÉNYI 2019). Foglalkozott a dunai szállodahajózás élményigerétével és regionális hatásaival is

(JÁSZBERÉNYI – MISKOLCZI 2020). Közép- és Kelet-Európa nagyvárosainak elérhetősége a dunai turizmusban is vizsgálat tárgyát képezte a közelmúltban (MISKOLCZI et al 2020). Születtek hazai tanulmányok a szállodahajózás kérdésköréről, kitérve a célcsoportokra, az attrakciókra, valamint a termék és marketing jellemzőkre (PÓKÓ 2018, 2019).

A turizmus és a biztonság kérdése régóta szerepel a hazai szakirodalomban, már a tudomány hazai elméleti megalapozásakor is figyelmet kapott és máig napirenden van (LENGYEL 2004, MICHALKÓ 2012, 2020). A COVID-19 pandémia újra előtérbe helyezte a kérdést, így a turizmus kutatói újragondolták a biztonság szerepét a turizmus rendszerében. Az államhatár ellenőrzés és turizmus összefüggései közötti vizsgálatoknak is van előzménye (RITECZ 2021), szintén ismertek kutatások a pandémia idején tapasztalt államhatár politikákról, a határellenőrzések és a határok átjárhatóságának változásáról (HAJDÚ – RÁCZ 2020). Született könyvfejezet a biztonság és a környezeti fenntarthatóság szerepével a dunai szállodahajózásban (NAGY 2022).

A fenntartható turizmus témaköre is kapcsolódik a szállodahajózáshoz, amely egy széles körben kutatott terület (CSETE – SZÉCSI 2015, GONDA 2022a). A pandémia és a háborús események következtében visszaesett turistaforgalom következtében előtérbe került az ágazat válságállósága, a megújulás képessége, a reziliencia vizsgálata (PÓKÓ 2021, GONDA 2022b). Új szempontként jelent meg az akadálymentes elérhetőség biztosítása és az ezt lehetővé tevő, valamint egyéb innovatív megoldások kutatása (IRIMIÁS et al 2018, RAFFAY – GONDA 2020, GONDA – RAFFAY 2021).

### **3. Kutatási módszerek**

Jelen kutatás szekunder forrásokra épül. Áttekintésre került a vonatkozó hazai szakirodalom a folyami szállodahajózás és a biztonság kérdéskörében. A szállodahajózásra vonatkozóan a Duna Bizottság adatait használtuk fel, de az áttekintésben nagy segítségünkre volt a hazai szakirodalom és az ágazati riportok (CCNR 2019, 2021), amelyek sokrétű adatforrást és minden részletre kiterjedő elemzést biztosítanak.

Felhasználtuk a Henley Passport Index (HPI) mérőszámot, ami azt fejezi ki, hogy egy útlevelel tulajdonosa mennyi országba utazhat el vízummentesen. Ennek a mérőszámnak a változását vizsgáltuk 2006 és 2021 között, a Henley&Partners adatai alapján (<https://www.henleyglobal.com/passport-index>). Az index és annak tartalma a Nemzetközi Légiközlekedési Hatóság (IATA) által szolgáltatott adatokon alapul, amelyeket kiterjedt belső kutatások és nyílt forráskódú online adatok segítségével egészítettek ki, javítottak és frissítettek. Az index 199 különböző útlevelet és 227 különböző utazási célt tartalmaz.

A dunai országok biztonsági helyzetének vizsgálatához hívtuk segítségül az Institute for Economics and Peace (IEP) által készített Global Peace Indexet (GPI), ami a globális békesség vezető mérőszáma a világon. Ez a jelentés az eddigi legátfogóbb adatközpontú elemzést mutatja be a béke trendjeiről, annak gazdasági értékéről és a békés társadalmak fejlesztésének módjáról. A GPI a világ népességének 99,7%-át fedi le, 23 minőségi és mennyiségi mutatót használnak nagy tekintélyű forrásokból, és három területen méri a béke állapotát, nevezetesen a társadalmi biztonság és védelem szintje, a folyamatban lévő hazai és nemzetközi konfliktusok mértéke, valamint a militarizáltság foka. A Global Peace Index a vizsgált mutatókat az ország belső és külső békéjének állapotára vonatkozóan súlyozza. A belső béke mérőszámának 60%-os, a külső béke mérőszámának 40%-os súlyt adva ([www.visionofhumanity.org](http://www.visionofhumanity.org)).

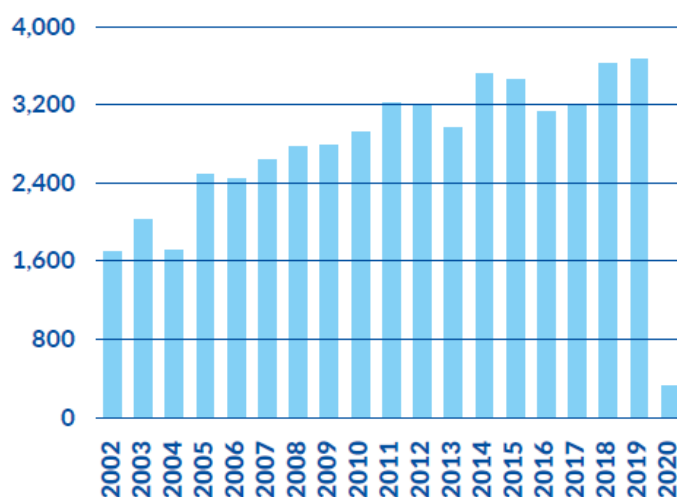
A biztonság kérdéskörében a tanulmány összefoglaló jelleggel mutatja be azokat a történelmi, geopolitikai és gazdasági folyamatokat, amelyek meghatározták az elmúlt húsz év ágazati fejlődését a dunai szállodahajózásban.

## 4. Kutatási eredmények

### 4.1. A dunai szállodahajózás fejlődése a 21. században

A téma vizsgálatához fontosnak tartjuk a szállodahajó forgalom volumenének bemutatását, valamint az ágazat alapvető trendjeinek ismertetését. Az alábbi ábrán (1. ábra) megfigyelhető, hogy a szállodahajó ágazat az elmúlt húsz évben dinamikus fejlődésen ment keresztül, aminek a COVID-19 vírus által előidézett pandémia vetett véget. Ez a trend az egyre csökkenő mértékű teherszállítással ellentétben, ami a hajóút kihasználtságának csökkenését ellensúlyozta. Az európai folyami hajózás legfontosabb útvonala a Duna-Majna-Rajna útvonal. A dunai szállodahajó forgalom 2002 és 2011 között megduplázódott, majd további egyenletes növekedést mutatott. 2020-ban a pandémia következtében 90%-os csökkenés következett be, ami elsősorban annak tudható be, hogy a vendégkör túlnyomó többsége az idősebb korosztályba tartozik, valamint jellemzően sok a tengerentúli utas, akik légi úton érkeznek Európába.

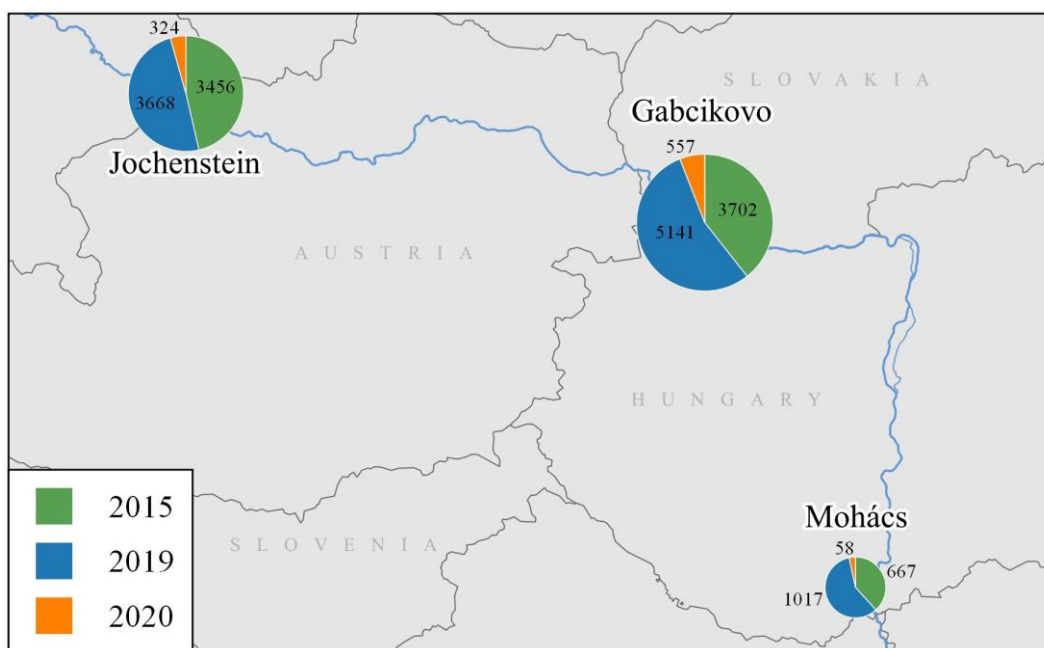
1. ábra: Tranzitforgalomban résztvevő szállodahajók száma a Dunán, 2002-2020



*Forrás: CCNR 2021*

A szállodahajózás elsősorban a Duna felső és a középső szakaszát érinti, Mohács alatt jelentősen csökken a forgalom. A Duna-deltában is jelentős a személyhajózás és turizmus, de ott nem jellemzők a több országot érintő utak. Ha az egyes országhatárokon vizsgáljuk az áthaladó hajók számát, kitűnik, hogy a Gabčíkovo-i (Bős) duzzasztómű (Szlovákia és Magyarország határa) a legnagyobb forgalmú. 2019-ben 5000-nél is több hajó haladt itt át, ami a Bécs-Budapest útvonal népszerűségét igazolja. Jochenstein-nél (Németország és Ausztria határa) jelentős a forgalom, itt a Rajnáról és Majnáról érkező szállodahajók haladnak át. Budapest gyakran a kiindulási vagy végpontja ezeknek az utaknak, mert légi úton jól megközelíthető és az egyik legattraktívabb desztináció (MISKOLCZI et al. 2020). Láthatjuk, hogy Mohácsnál (Magyarország, Horvátország és Szerbia határa) már lényegesen kisebb a forgalom, ennek részben az is az oka, hogy Szerbia nem EU tagország, illetve a turisztikai kínálat más jellegű a folyó alsó szakaszán (2. ábra).

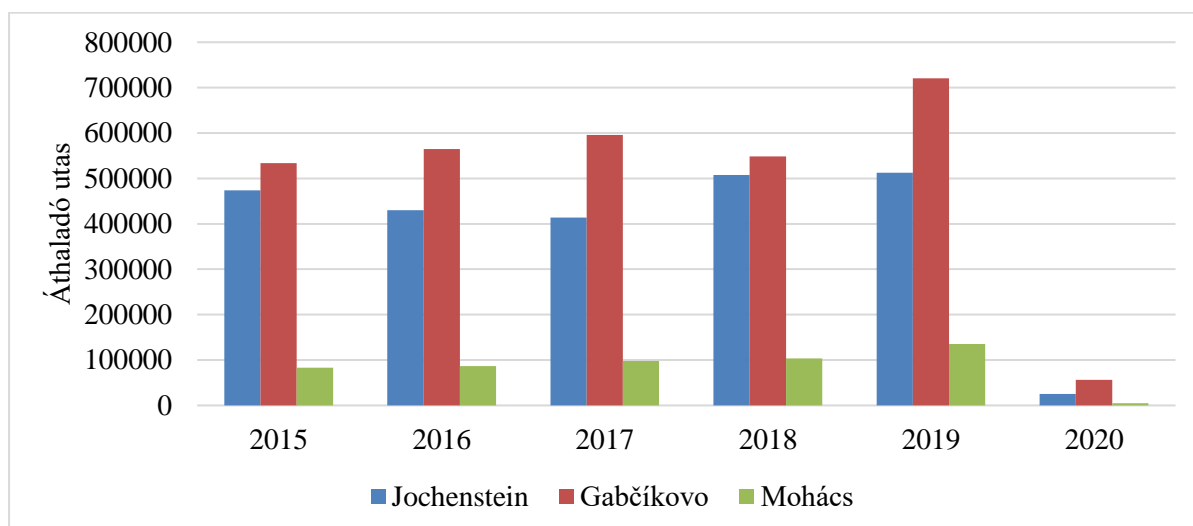
2. ábra: Az egyes áthaladási pontokon mért szállodahajó szám alakulása 2015-2020 között



Forrás: Saját szerkesztés a Duna Bizottság adatai alapján

Az egyes szakaszok utasforgalma a hajók számával megegyezően alakul, Mohácsnál már lényegesen kevesebb utas halad át. Az összes utas száma a szállodahajókon Gabčíkovo-nál (Bős) 2019-ben meghaladta a 700 000 főt, ami 2015-től számítva csaknem 30%-os növekedést jelent (3. ábra). Alacsony bázison, de érdemi növekedést mutat a Mohácsnál elhaladó hajók utasszáma. Ugyanakkor a Németország és Ausztria határán áthaladó utasforgalom érdemben nem növekszik, stagnál.

3. ábra: Az egyes áthaladási pontokon mért utasszám alakulása 2015-2020 között



Forrás: Saját szerk. a Duna Bizottság adatai alapján

#### 4.2. A biztonság szerepe a dunai szállodahajózás fejlődésében

A dunai szállodahajózás fejlődésnek van három alapvető feltétele, amelynek megléte az ágazattól független, és amelyekre az ágazatnak nincs érdemi befolyása. Az egyik a határok átjárhatósága, ami biztosítja, hogy a hajóút megszakítás nélkül, esetleg kisebb ellenőrzések közbeiktatásával valósuljon meg. A másik a küldőországok polgárainak minél könnyebb,

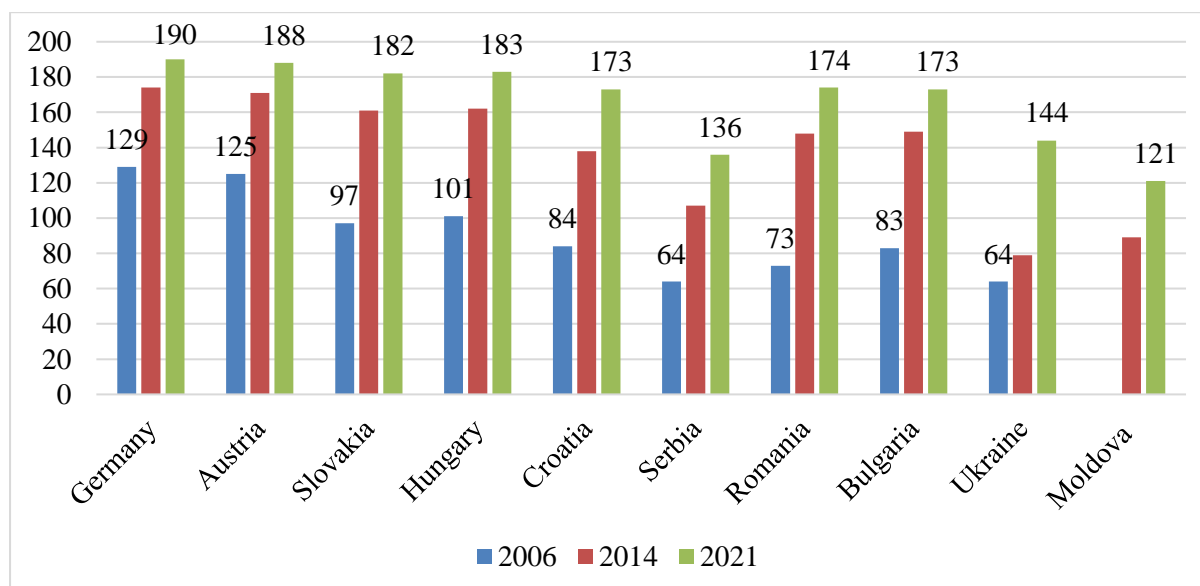
lehetőleg vízummentes utazási lehetősége a part menti célországokba. A harmadik és talán leglényegesebb a biztonsági helyzet, a békés és a turisták védelmét biztosítani tudó államok.

A Duna menti országok biztonsági helyzete Szerbia 1999-es NATO bombázását követően fokozatos javulásnak indult. Az Európai Unió bővítési folyamata elősegítette a part menti országok csatlakozását az egységes gazdasági térhez, egyúttal politikai és biztonsági helyzetük stabilitásához is hozzájárult. Az EU tagja lett Ausztria 1997-ben, Magyarország és Szlovákia 2004-ben, Románia és Bulgária 2007-ben, Horvátország 2013-ban, Szerbia pedig 2014 óta tagjelölt. A schengeni egyezményt, amely a határok átjárhatósága szempontjából lényeges dokumentum, nem alkalmazza az EU tag Románia, Bulgária és Horvátország, valamint a tagjelölt Szerbia sem. Előbbi három ugyan folyamatosan törekszik arra, hogy alkalmazhassa az egységes határellenőrzést, de ezt elsősorban a schengeni országok ellenállása miatt, nem sikerült elérniük. Változást a 2023-as év hozhat, amikor feltehetően Horvátországra is kiterjed a határövezet, de Románia és Bulgária is régóta vár a csatlakozásra. Biztonsági szempontból kiemelt fontosságú a NATO kelet-európai bővítési folyamata, amelynek során Ausztrián és Szerbián kívül sorra csatlakoztak a Duna menti országok, Magyarország 1999-ben, Szlovákia, Bulgária és Románia 2004-ben, Horvátország 2009-ben.

Ennek a folyamatnak az eredménye, hogy korábban nem látott gazdasági és politikai integráció valósult meg a Duna menti országokban. A biztonsági helyzet és a határok átjárhatósága korábban nem mutatott ilyen kedvező képet. Bár léteznek az egyes országok között nézeteltérések, rendezetlen viták, de a 21. században sem katonai konfliktus, sem katonai eszközökkel történő nyomásgyakorlás nem volt tapasztalható a térségben.

A Henley Passport Index (HPI) egy mérőszám, amely azt fejezi ki, hogy egy útlevél tulajdonosa mennyi országba utazhat el vízummentesen. Az alábbi ábrán (4. ábra) azt a folyamatot követhetjük, ahogyan a dunai országok körében egyre bővült a látogatható országok köre. A bővülés mértéke 15 év alatt 30-60 %-os volt a vizsgált országokban.

4. ábra: A Henley Passport Index változása 2006 és 2021 között a dunai országokban.



*Forrás: Saját szerkesztés a [www.henleyglobal.com/passport-index](http://www.henleyglobal.com/passport-index) adatai alapján*

Az adatokat vizsgálva négy csoportot különíthetünk el. Az első csoportba sorolható Németország és Ausztria, viszonylag magas értékről indultak és 30%-ot meghaladó bővüléssel a világ legértékesebb útveleinek egyikét biztosítják állampolgárainak. A második csoportba tartozik az alacsonyabb kiindulási értékről induló Szlovákia és Magyarország, akik sikeresen

felzárkóztak és viszonylag magas kiindulási értékhez képest 45%-ot meghaladó bővülést értek el. A harmadik csoportban Horvátország, Románia és Bulgária már alacsonyabb HPI értéket kaptak. A schengeni egyezményt nem alkalmazó EU tagországok mutatják ugyanakkor a legnagyobb pontszámú emelkedést. Ezt az 50%-ot meghaladó bővülést túlszárnyalja Románia 58%-os eredménye, amely a legmagasabb a vizsgált országok körében. Végül a negyedik csoportba a nem EU tagállamok kerülnek, amelyeknek alacsony bázisról indulva magas HPI értéket sikerült elérniük, de érdemben elmaradnak a többi dunai ország útlevele által biztosított lehetőségektől.

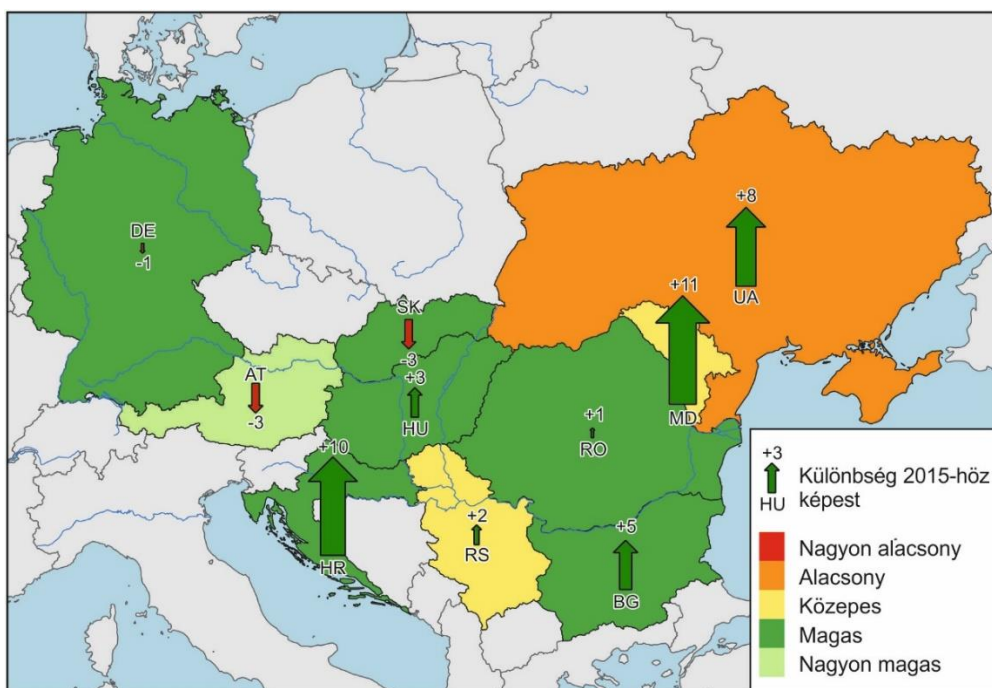
A szállodahajózás szempontjából az a releváns kérdés, hogy hány országból lehet vízummentesen beutazni. Bár ezek az egyezmények gyakran kétoldalúak, ám a fejlettebb országok nem engedélyezik a beutazást magánútlevéllal az afrikai és ázsiai országok többségéből. Magyarország esetében 2022-ben 133 ország állampolgárai utazhatnak be vízummentesen, csak magánútlevéllal rendelkező személyeket 93 ország esetében illet meg a beutazás joga. Ugyanakkor ezen a szűkített listán is ott találjuk a legtöbb küldőországot, ez alól kivétel Oroszország és Kína.

A vízumköteles országokból érkezők esetében lényeges, hogy a schengeni övezetbe, 90 napot nem meghaladó tartózkodás esetén, egységes vízum érvényes. A körutazások esetén, abban az országban szükséges kérelmezni a vízumot, amelynek határát először átlépi. A schengeni vízum turisztikai céllal kiváltható, egységes feltételrendszerhez kötött (2018/1806 rendelet, 810/2009/EK rendelet), a 90 napot meghaladó tartózkodás esetén a tagországok nemzeti jogszabályai határozzák meg a beutazási szabályokat.

A dunai szállodahajós utak esetében egyszerűbb az utasok beutazásához szükséges vízumok beszerzése, ha kizárólag a schengeni övezet országaiba látogatnak el. Amennyiben a hajóúton a vízumköteles országokból is fogadnak utasokat, ez egy szempont lehet a körutazás tervezésekor. Az egyik legjelentősebb szállodahajókat üzemeltető vállalkozás (Viking Cruises) 2023. évi kínálatában 11 út szerepel, ezek közül 3 út érint schengeni övezetbe nem tartozó országot. Ugyanez a társaság a honlapján (<https://www.vikingrivercruises.com/>) nem fordít különösebb figyelmet a vízum szabályokra, kizárólag az Egyesült Államok állampolgáira vonatkozó vízumkényszerre hívja fel a figyelmet, amelyre ügyintézési szolgáltatást ajánl.

A másik fontos szempont az utasok biztonsága, amely szintén befolyásolja a hajóutak tervezését. A dunai országok biztonsági helyzetét a Global Peace Index (GPI) értékének és változásának bemutatásával érzékeltetjük. Ha az egyes országokat vizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy Ausztria nemcsak a térség, hanem a világ egyik legbékésebb országa, ez akkor is igaz, ha az elmúlt években némileg rontott az eredményén. Kedvező a helyzet a dunai országok többségében, Németország, Szlovákia, Magyarország, Románia és Bulgária magas értéket produkált, többnyire javuló tendenciával. Kevésbé kedvező a helyzet Szerbiában és Moldovában, ezek az országok már inkább az Európán kívüli államok csoportjába tartoznak. Megint más kategóriába esik Ukrajna, amely már 2021-ben is alacsony GPI értéket produkált. (5. ábra). Az elmúlt időszak változásainak vizsgálata azt mutatja, hogy Horvátország, Moldova és Ukrajna tudta jelentősen javítani pozícióját.

5. ábra: A Global Peace Index alakulása a dunai országokban 2015-2021



*Forrás: Saját szerkesztés a [www.visionofhumanity.org](http://www.visionofhumanity.org) adatai alapján*

Ezt a kedvező állapotot teszi próbára a 2022-ben kirobbant orosz-ukrán háború, amely ugyan rámutatott a lehetséges töréspontokra (lengyel-magyar viszonylat, Szerbia külön utas biztonságpolitikája), ugyanakkor nyílt szembefordulásra, háborús fenyegetésre a térség országai között nem került sor. A GPI 2022-es értékei Ukrajna jelentős visszaesését mutatják, bekerült a legkevésbé békés országok körébe. Visszaesést produkált Moldova, Románia, Szerbia, de ennek mértéke nem jelentős, pozíciójuk csak kis mértékben romlott. Magyarország és Horvátország tovább javította pozícióját, és bekerült Ausztria mellé a 15 legbékésebb ország körébe, de Szlovákia és Bulgária is pozitív változást produkált.

A határok átjárhatóságában átmenetileg fennakadás okozott a COVID-19 világjárvány, amely komoly biztonsági kockázatokat is hordozott és szintén próbára tette az államközi kapcsolatokat is. A korábbi álmok a „határtalan Európáról” pillanatok alatt szertefoszlottak (HAJDÚ – RÁCZ 2020), és a határok átjárhatóságának kérdése nemzetállami szinten került szabályozásra. A lassú helyreállást is óvatosság és bizalmatlanság övezte. A turizmusban a biztonság kérdése átértékelődött, új megközelítést kapott. Az ágazat működésének helyreállításában lényeges szerepet kap az alkalmazkodó képesség és a reziliencia (GONDA 2022b)

A dunai szállodahajózást tekintve egy nagyon kedvező, két évtizedes folyamat lezárásának tekinthető a 2019-es világjárvány és a 2022-es orosz-ukrán háború. Az integrációs folyamat Szerbia EU csatlakozásának és a schengeni övezet kiterjesztésének elmaradása miatt félbeszakadt. A dunai szállodahajózás fejlődésének egyik alapvető feltételének tartjuk a vázolt integrációs folyamatot, a határok átjárhatóságát és a biztonsági helyzetet. Az integrációs folyamat a teljes forgalom egyértelmű növekedésére is befolyásoló tényezőként hatott (1. ábra), de még a folyó szakaszok forgalmi adatai közötti eltérések részbeni okaként is azonosítható (2. ábra).

## 5. Összegzés

Összeségében megállapítható, hogy a dunai szállodahajó forgalom az elmúlt két évtizedben dinamikus növekedést produkált, amely valamennyi mutatójában érvényesült. Bővült a hajók száma, új építésű hajók is megjelentek, növekedett az üzemeltető cégek száma, a turisztikai programok és az utasok száma is. Ez érezhető növekedést hozott a hajózási forgalomban, ami elsősorban a Duna felső és középső szakaszán jelentkezett.

A dunai szállodahajózás fejlődésének egyik alapvető feltételének tartjuk az EU és NATO integrációs folyamatot. A teljes forgalom egyértelmű növekedésére is befolyásoló tényezőként hatott, de még a folyószakaszok forgalmi adatai közötti eltérések részbeni okaként is azonosítható. Az eltérő beutazási szabályok elsősorban a schengeni övezet országait hozzák előnyös helyzetbe, de az egyéb uniós országok sincsenek komoly versenyhátrányban. Szerbia, Ukrajna és Moldova kevésbé kedvező feltételeket biztosít a beutazásra. Szintén ez a három ország, ahol a szervezők és az utasok kifogásolhatónak értékelhetik a biztonsági helyzetet. Ezek a tényezők megítélésünk szerint hozzájárulnak a Mohács alatti szakasz alacsonyabb forgalmához és a Duna-delta kihasználatlanságához is.

A gazdasági és politikai stabilitást eredményező kedvező két évtizedes folyamat lezárásának tekinthető a 2020-ban kialakuló világjárvány és a 2022-es orosz-ukrán háború, amelyek komoly akadályai a fejlődés folytatódásának. Az integráció jövője szempontjából reményt Horvátország 2023-as esetleges csatlakozása jelent a közös határellenőrzéshez. A határok átjárhatóságában átmenetileg fennakadás okozott a COVID-19 világjárvány, amely komoly biztonsági kockázatokat is hordozott és szintén próbára tette az államközi kapcsolatokat.

## Irodalomjegyzék

- CCNR (2019): *Annual Report 2019*. Inland Navigation in Europe, Market Observation. Strasbourg, p. 136
- CCNR (2021): *Annual Report 2021*. Inland Navigation in Europe, Market Observation. Strasbourg, p. 136
- CSETE, M. – SZÉCSI, N. (2015): The role of tourism management in adaptation to climate change – a study of a European inland area with a diversified tourism supply. *Journal of sustainable tourism* 23 (3) pp. 477-496.
- GONDA, T. – RAFFAY, Z. (2021): A fogyatékossgal élők utazási szokásai. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 6 (1) pp. 20-38.
- GONDA, T. (2022a): *Alternatív turizmus: Környezettudatosság és felelősségteljeség a turizmusban*. Budapest, Magyarország: Akadémiai Kiadó DOI ISBN: 9789634547686
- GONDA, T. (2022b): Turizmus és reziliencia. *Turizmus Bulletin* 22 (2) pp. 27-36.
- HAJDÚ, Z. – RÁCZ, SZ. (2020): Államhatár-politikák az Európai Unióban és Magyarországon a globális COVID19 vírusválság kezdeti időszakában. *Tér és Társadalom* 34(2): 202-210.
- HARDI, T. (2012): *Duna-stratégia és területi fejlődés*. Budapest: Akadémiai Kiadó. 283 p.
- IRIMIÁS, A. – JÁSZBERÉNYI, M. – MICHALKÓ, G. (2018): Az innováció szerepe az innovatív termékfejlesztésben. In: Irimiás, A. – Jászberényi, M. – Michalkó, G. (szerk.): *A turisztikai termékek innovatív fejlesztése*. Akadémiai Kiadó, Budapest, pp. 1-204.

- JÁSZBERÉNYI, M. (2019): *Vízi turizmus és közlekedés: termékek, trendek, regionalitás*. Budapest, Magyarország: Akadémiai Kiadó, <https://mersz.hu/kiadvany/522>, online
- JÁSZBERÉNYI, M. – MISKOLCZI, M. (2020): Danube Cruise Tourism as a Niche Product – An Overview of Current Supply and Potential. *Sustainability* 2020, 12. 4598-22p.
- LENGYEL, M. (2004): *A turizmus általános elmélete*. Budapest, Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző Kft. – Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskolája
- MICHALKÓ, G. (2012): *Turizmológia: elméleti alapok*, Budapest, Magyarország: Akadémiai Kiadó, 266 p.
- MICHALKÓ, G. (2020): A biztonság szerepe a turizmus rendszerében, In: Michalkó, G. – Németh, J. – Ritecz, Gy. (szerk.): *Turizmusbiztonság*. Budapest, Magyarország: Dialóg Campus Kiadó (2020) 463 p. pp. 15-28.
- MISKOLCZI, M. – JÁSZBERÉNYI, M. – MUNKÁCSY, A. – NAGY, D. (2020): Accessibility of major Central and Eastern European cities in Danube cruise tourism. *Deturope: Central European Journal of Tourism and Regional Development* 12 (3) pp. 133-150.
- NAGY, D. (2022): A biztonság és a környezeti fenntarthatóság szerepe a dunai szállodahajózásban In: MÁTÉ A. – DÁN A. (szerk.): *Vidéki Örökségi Értékek – 2022.II.* Nemzetközi Vidéki Örökség Konferencia: Az elmélet és a jó gyakorlat találkozása: Konferenciakötet, Pécs, Magyarország: Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Marketing és Turizmus Intézet 166 p. pp. 58-68.
- PÁLFALVI, J. – JÁSZBERÉNYI, M. (2006): *Közlekedés a gazdaságban.: Közlekedésgazdasági aspektusok*, Budapest, Magyarország: Aula Kiadó, 468 p.
- PÓKÓ, N. (2018): Tourism among the danube river, examples from the black forest to the black sea, In: KUPI M. – PRINTZ-MARKÓ E. – IVANCSÓNÉ HORVÁTH ZS. (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.
- PÓKÓ, N. (2019): Folyami turizmus, mint turisztikai termék pozicionálása a Duna példáján, In: Horváth B. – Kápolnai, Zs. – Földi, P. (szerk.): *Közgazdász Doktoranduszok és Kutatók V. Nemzetközi Téli Konferenciája*. Konferenciakötet. Gödöllő, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége (DOSZ) 714 p. pp. 500-507.
- PÓKÓ, N. (2021): Reziliencia a szállodahajó-turizmusban. *Turizmus Bulletin* 21(3) pp. 44-53.
- RAFFAY, Z. – GONDA, T. (2020): Az akadálymentes turizmus innovatív jó gyakorlata, *Modern Geográfia* 2020 (4) pp. 1-14.
- RITECZ, GY. (2021): Államhatár ellenőrzés és turizmus pandémia idején. *Határrendészeti tanulmányok*. 2021 (3) pp. 35-83.