KESZTHELY IDEGENFORGALMA 1909-BEN ÉS – SZÁZ ÉV ELTELTÉVEL – 2009-BEN

TÖRZSÖK ANDRÁS[1] – SIPŐCZ MÁRK[2]

1. BEVEZETÉS

A Balaton fővárosának is nevezett Keszthely nem véletlenül vált a Nyugat-Dunántúl, ezen belül pedig a Balaton egyik meghatározó településévé. Földrajzi helyzetének, természeti adottságainak, valamint annak a ténynek, hogy a Festeticsek uradalmi központjaként működött úgyszólván ez természetes következménye. „Keszthely az uradalmi központból fejlődött városok típusos példája. Ennek köszönheti gazdasági akadémiáját, erre vall kisvárosi-üzletnegyedszerű főutcájának a hatalmas kastély parkjába ütköző iránya. De emellett fürdőváros is: ennek megfelelően villák és szállók kertes városrésze nőtt régi magja és a Balaton közé." (BULLA B. – MENDŐL T. 1999, p. 225). Ma már kevesen vitatnák, hogy Keszthely fürdőváros, illetve olyan település, ahol jelentős az idegenforgalom, azonban érdemesnek és kétségkívül érdekesnek tűnhet a visszatekintés a száz évvel korábbi, 1909-es állapotokra, különös tekintettel a turizmusnak a város életében játszott szerepére és általános helyzetére. Tagadhatatlan ugyan, hogy az elmúlt száz esztendő alatt Keszthely és környezete – az ország egészéhez hasonlóan – sokat változott, technikailag és komfort tekintetében pedig vitathatatlanul fejlődött. Kétségtelen tehát, hogy a település százados terjeszkedése komoly változásokat eredményezett, a modernizáció és a történelmi események pedig egyaránt átformálták magát a várost, illetve annak környezetét, sőt társadalmi szerkezetét is. Keszthely képéhez ma már a modernizáció minden áldása és átka éppúgy hozzátartozik, mint történelmi emlékei, kulturális értékei. Könnyű belátni azt is, hogy az öt, tíz vagy akár negyedszázaddal korábbi viszonyok közelebb állnak a mai állapotokhoz, mint ahogy azt a százados távlattól remélhetjük. A száz év dacára, azonban vannak az elemzés számára kínálkozó közös kiindulópontok, elég, ha arra gondolunk, hogy sem a Balaton, sem Keszthely természetföldrajzi viszonyaiban nem történt olyan alapvető változás, amely lehetetlenné tenné a két időpont Keszthelyre vonatkozó idegenforgalmi bemutatását.

Természetes, hogy még egy ilyen viszonylag szűk időtartam sem adhat teljes, mindenre kiterjedő képet, így szükségesnek bizonyult a múlt és jelen elemzéséhez néhány szempontot kidolgozni és következetesen végigvinni. A település idegenforgalmának jelenlegi és száz évvel ezelőtti helyzetelemzése során szükségessé vált röviden bemutatni a város infrastruktúráját – elsősorban a turizmust érintő tényezőket –, a keszthelyi turizmus célcsoportjait, az elérhető szolgáltatásokat, az idény

[1] Phd hallgató, Pécsi Tudományegyetem, TTK., Földtudományok Doktori Iskola
[2] Phd hallgató, Pécsi Tudományegyetem, TTK., Földtudományok Doktori Iskola

jellemzőit, a felmerült problémákat, gondokat, valamint a fejlesztési terveket. Keszthely és a Balaton hazai, illetve külföldi megítélése ugyan megkerülhetetlen a turizmus jellemzőinek taglalásakor, ám szükséges leszögezni, hogy ennek puszta áttekintése is külön tanulmányt érdemelne. Számos német és angol nyelvű kiadványban, illetve honlapon (pl. az irodalomjegyzékben 83-92. szám[3] alatt közölt honlapokon) hirdetik a Balaton partján, ezen belül Keszthelyen elérhető szálláshelyeket, szolgáltatásokat, ám legalább ilyen érdekes lehet egy-egy élménybeszámoló megismerése.

Jelen munka tehát igyekszik minél több szempontból megvilágítani a keszthelyi idegenforgalom 2009-es és száz évvel korábbi helyzetét, kimutatva az esetleges azonos vagy legalábbis hasonló vonásokat, illetve különbségeket, ugyanakkor talán alkalmasnak bizonyulhat arra is, hogy az 1909-es tapasztalatok, ötletek, javaslatok a jelenleginél is több figyelmet kapjanak a jövő terveiben.

2. Források és vizsgálati szempontok

Viszonylag bőségesen állnak rendelkezésre a források Keszthely idegenforgalmával kapcsolatban, még száz évvel korábbról is. Keszthely jelenkori helyzetének bemutatása során kiemelten lehet támaszkodni Keszthely Város Képviselőtestületének, valamint Turizmus és Külkapcsolatok Bizottságának jegyzőkönyveire, Keszthely egykori és jelenlegi marketingtervére, a KSH adataira, a Statisztikai Tükörben, a Turizmus Bulletinben, illetve a helyi és megyei sajtóban (Monitor, Zalai Hírlap) megjelent közleményekre, a világhálón található idegen nyelvű beszámolókra, balatoni ajánlatokra, valamint arra az interjúra, amit a Nyugat-Balatoni Turisztikai Iroda vezetőjével, Tar Lászlóval sikerült készíteni, akinek a közreműködését ezúton is köszönjük.

A fenti források megállapításait megerősítették, részben kiegészítették azon nyílt végű, anonim kérdőíves vizsgálat eredményei, melyet négy keszthelyi szálloda (a Hotel Helikon, a Hotel Ovit, a Kristály Hotel és a Bacchus Hotel,) valamint a Balatonhoz közeli apartmanok kétszáz vendégének megkérdezésével sikerült elvégezni.

A száz évvel ezelőtti állapotokat elsősorban a Zala Megyei Levéltárban[4] található dokumentumok (ZML V. fond 1734. Keszthely város iratai), a korszakban keletkezett vagy arra vonatkozó könyvek (pl. Bontz J. 1896; Sági J. 1902; Müller R. 2005), továbbá a korabeli sajtó (Keszthelyi Hírlap, Vasárnapi Újság) tanulmányozása segített megismerni.

[3] Az internetes hivatkozások részletei az irodalomjegyzékben szerepelnek, a szövegben pusztán a bibliográfiában elfoglalt száma jelenik meg. Törzsök A.

[4] A továbbiakban ZML. A levéltári forrásoknál elégnek bizonyult a fond, a Keszthely város iratain belül adott őrzési egység, valamint a dobozszám közlése. Az irodalomjegyzékben az egyes felhasznált iratok terjedelmi korlátok miatt nem kerülnek közölésre.

Az elemzés készítése során kézenfekvőnek látszott először a keszthelyi turizmus 1909-es helyzetének és jellemzőinek ismertetése, majd a 2009-es állapotok bemutatása, végül az eredmények összevetése és összegzése részben egy-egy SWOT analízisre támaszkodva.

3. KESZTHELY IDEGENFORGALMA: 1909

3.1. Az idegenforgalom fellendítésére tett első intézkedések

A századfordulóra a turizmus az Osztrák-Magyar Monarchia területén a magyar mezőgazdaság és a cseh nehézipar mellett a népgazdaság egyik jelentős tartóoszlopa lett (REDEN, A.S.1989). A kiegyezést követő polgárosodás új korszakot nyitott a balatoni turizmus fellendülésében is. Keszthely komolyabb idegenforgalmi jelentőségre a többi Balaton parti településsel nagyjából egyidejűleg tett szert, elsősorban fürdője révén (SÁGI J.1902). Az első balatoni fürdőház és szálló Keszthelyen - a Kisfaludy gőzös első útjának évében - 1846-ban épült (BONTZ J. 1896). Festetics Tassilo gróf 1883-ban jókora Balaton parti területet adományozott örök használatra a településnek, amit egyértelműen az idegenforgalom fellendítése érdekében kívánt hasznosítani. 1895-ben lezáratta a fürdőhöz vezető utat, helyette inkább újat építtetett, hogy a parkban sétáló vendégeknek a robogó kocsik által felvert por ne okozzon kellemetlenséget (BONTZ J. 1896). A fürdőt 1869-től a Balaton-Fürdő Rt. kezelte (ZML V.1734.706), ám 1890-ben a település a részvényesektől átvette az üzemeltetést, fürdőbizottságot alapított és kijelentette „a város a balatoni fürdőt nem nyerekedés-tárgynak, hanem a város felvirágzása tényezőjének tekinti" (ZML V.1734.712).

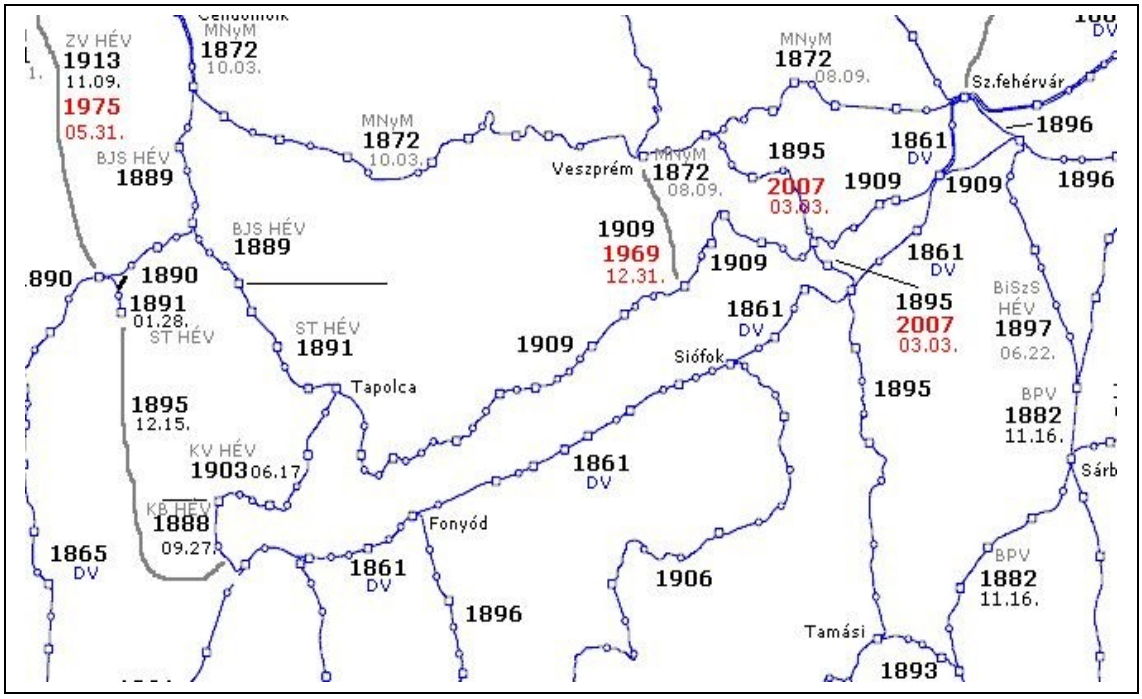
3.2. A keszthelyi idegenforgalom 1909. évi általános bemutatása

Száz évvel ezelőtt, 1909-ben Keszthely jogilag nagyközség, jellegét, szemléletét tekintve azonban város volt (*Egy város és egy falu*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.21. p.1), infrastruktúrája többé-kevésbé megfelelt a korabeli városokkal szemben támasztott elvárásoknak, számos elemében pedig egyenesen az idegenforgalom céljait szolgálta. Keszthelyen bérkocsi szolgálat (ZML V.1734.831), közvi-

lágítás (ZML V.1734.788) és villanytelep (ZML V.1734.789) is működött, korcsolyázó és csónakázó egyesület alakult (ZML X.213; ZML V.1734.840), gőzhajó kikötő épült (ZML V.1734.925), sőt egy állandó színház létesítése is napirenden volt (SÁGI J. 1909a; 1909b).

Keszthelyt azonban csak jelentős késéssel érte el a vasút – 1888-ban, Balatonszentgyörgy felől –, holott a Balaton déli partját követő pálya már 1861-ben elkészült, biztosítva a Budapest és Nagykanizsa közötti vasúti összeköttetést (ZML V.1734.777). 1909-ben került átadásra az északi vasútvonal, amely Tapolcát is érintette; bár a helybeliek összefogásával létrehozott „harmadrangú" minőségű vasútvonal már korábban létezett Keszthely és Tapolca között (SÁGI J.1909 g).

1. ábra. Magyarország vasúti térképe a vonalak megnyitási és bezárási évének feltüntetésével 1909.

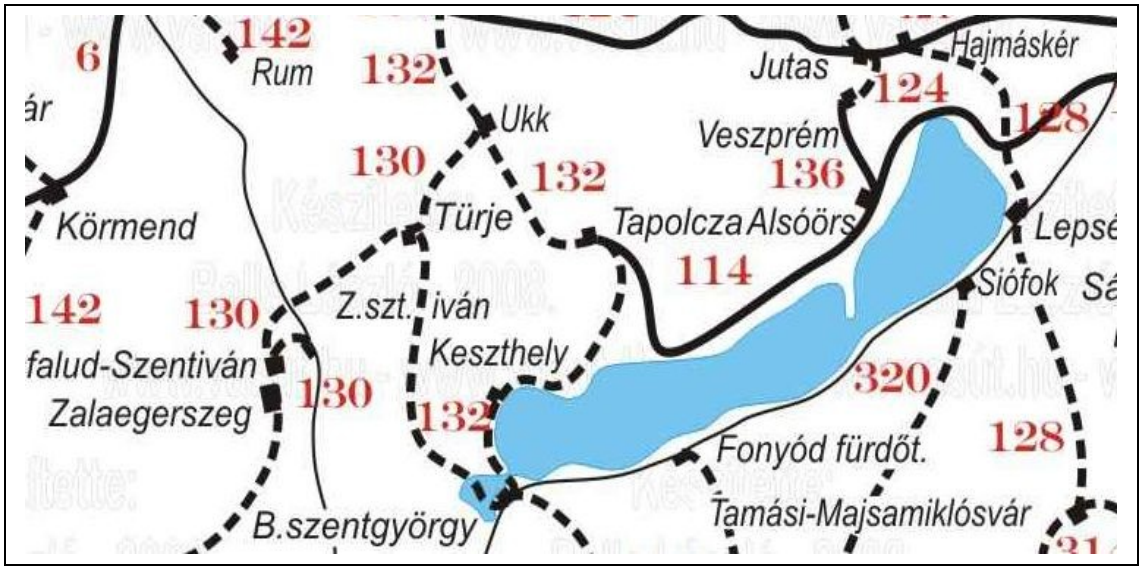


Forrás: http://www.idokep.hu/~szvdom/terk/Evszam.png,utolsó letöltés 2010. április 10.

A település útjait a városi magisztrátus igyekezett ugyan állandóan karban tartani (ZML V.1734.783), de ez nem pótolhatta a vasutat. Miközben „a somogyi fürdőtelepek vendégei évről-évre" szaporodtak, addig Keszthelyen már 1905-ben a fürdővendégek számának jelentős csökkenéséről panaszkodott Hoffmann vendéglős, aki a versenyhátrány kialakulását abban látta, hogy Keszthelynek nem volt közvetlen vasúti összeköttetése a fővárossal (ZML V.1734.713). Ugyan naponként tíz vonatpár közlekedett Balatonszentgyörgy és Keszthely között, az átszállásokkal járó kényelmetlenség azonban nem szolgálta a vendégforgalom növekedését (SÁGI J. 1902). A Balatonvidéki

vasút turizmusra gyakorolt hatását nem lehet eléggé hangsúlyozni; Siófok is ennek köszönhette felvirágzását. Néhány évtized alatt, 1909-re nem csupán utolérte Keszthelyt a városiasodás terén, hanem több dologban meg is előzte azt, pl: „minden ház előtt aszfalt járda lesz Siófokon a faluban, már a nyáron" – írta meg a Keszthelyi Hírlap, hozzátéve, hogy Keszthelyen a legtöbb utcában „hajmeresztő állapotok vannak" (*Egy város és egy falu*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.21. p.1). Nem véletlenül követelt Sági János, a keszthelyi idegenforgalom egyik legaktívabb és legelkötelezettebb híve különvonatokat a Balatonhoz (SÁGI J.1909c), illetve az idényben sűrűbb és kiszámítható menetrendet (SÁGI J.1909g).

2. ábra. Magyar Királyi Államvasutak Hálózata 1909. nyári menetrendi térkép, részlet



Forrás: BALLA L. 2008

A fenti ábrán jól látható, hogy a Magyar Királyi Államvasutak mind a déli, mind pedig az 1909-ben megépült északi fővonala egyaránt elkerülte Keszthelyt, miközben a legtöbb jelentős Balaton parti település, mint Balatonfüred, Fonyód, Siófok, Balatonszentgyörgy fővonali kapcsolattal bírt a főváros felé. Minthogy a legnagyobb gondnak tartott közlekedés javítása, - a fővárossal történő közvetlen fővonali kapcsolat megteremtése - elsősorban a kormányzattól függött, ezért a megyei és országos szerveket a település nem szűnt meg ostromolni e kérdésben. 1909-ben e mellett Keszthely fejlesztési elképzeléseinek középpontjába a város tisztaságának, rendezettségének javítása, a fürdővendégek igényeinek minél teljesebb körű kiszolgálása került. „Fürdőnk látogatóinak számát

úgy szaporíthatjuk, ha azt a legkényesebb igényeknek is megfelelően berendezzük, úgy az állandó, mint a rövid tartózkodású vendégeknek is biztos és kényelmes helyet állítunk rendelkezésére" (ZML V.1734.713).

1. táblázat. A nevezetesebb balatoni és a fővárosi fürdők látogatottsága 1909-ben

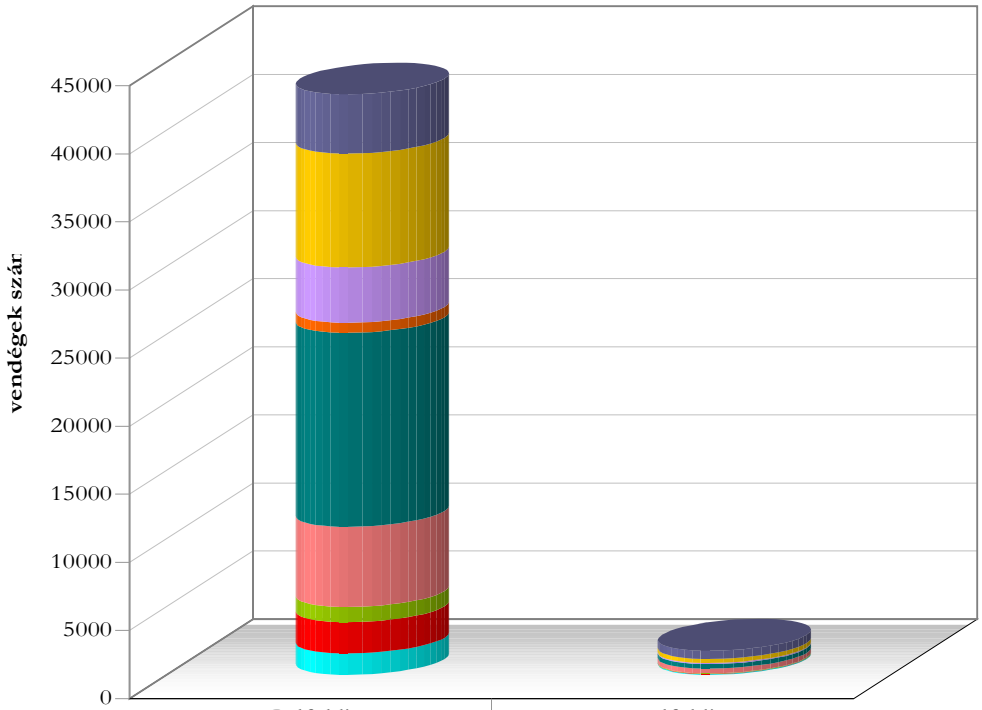
Fürdőhely	Állandó vendégek		Állandó összesen	Ideiglenes vendégek		Mindösszesen
	Belföldi	Külföldi		Belföldi	Külföldi	
Almádi	1011	30	1041	548	19	**1608**
Balatonberény	1732	13	1745	562	-	**2307**
Balatonboglár	842	19	861	290	24	**1175**
Balatonfüred	2886	92	2478	2991	244	**6213**
Siófok	4830	185	5015	9408	148	**14571**
Fonyód	670	2	672	87	-	**759**
Hévíz	3274	70	3344	780	0	**4124**
Keszthely	2443	88	2531	5922	226	**8679**
Budapest	3744	529	4268	600	79	**4947**

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1909. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1910, 84. oldala alapján készítette Törzsök A. 2010.

Az idegenforgalom 1909-ben – központi vagy regionális intézmények és programok híján – leginkább helyi szinten szerveződött, bár a helyi elképzelésekhez nyújtott állami támogatások természetesen nélkülözhetetlenek voltak (ZML V.1734.713). A Balaton partján fekvő valamennyi település, valamint a Magyar Földrajzi Társaság 1891-ben alakult Balaton Bizottsága és az 1909-től egyre aktívabb Balatoni Társaság sokat tett egyfajta egységes Balaton-kultusz megteremtéséért (ZML V.1734.713). Különösen igaz ez Keszthelyre, ahol szinte minden intézkedésnél, fejlesztésnél figyelembe vették a turizmus igényeit, amit bizonyít, az is, hogy itt jött létre a Balatoni Múzeum (ZML V.1734.909), amely 1908-ban a nagyszabású Balaton vidéki kiállításnak adott helyszínt. A Balaton nappal a „vízi járművek sürgés-forgásával, a víz sportjaival, napnyugtával a vízen [...] tündéri villamos kivilágítással, a víz káprázatos tündérestéivel, tüzijátékaival" igyekezett minél több látogatót vonzani (ZML V.1734.874). Keszthelyen az 1909-es évben minden és szinte mindenki kicsit az idegenforgalomnak volt alárendelve, még a laktanya miatt népszerű bordély bezárását is a fürdővendégekre való tekintettel kezdeményezték (ZML V.1734.861). A vásárok, piacok helyszínének kiválasztásánál turisztikai szempontok domináltak (ZML V.1734.763), még a tűzőrségnek is tekintettel kellett lennie a fürdők vendégeire (ZML V.1734.791), sőt a fiataloknak a német érettségi feladat gyanánt Keszthelyről és a Balatonról szóló szöveget kellett fordítani (ZML VIII.51.32.nr.134).

A keszthelyi idegenforgalom elsősorban belföldi, középosztálybeli kisgyermekes családokra számított (SÁGI J.1909f; ZML V.1734.713), ám nem mulasztott el egyetlen alkalmat sem, hogy határokon kívül is népszerűsítse a fürdővárost a külföldi lapokban, például az Illustrierte Zeitungban közölt fényképekkel illusztrált cikkben (*A Balaton fényképei*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.5. p. 1).

3. ábra. Nevezetesebb balatoni és a budapesti fürdőhelyek vendégforgalma 1909-ben (belföldi és külföldi)



	Belföldi	Külföldi
Budapest	4344	608
Keszthely	8365	314
Hévíz	4054	70
Fonyód	757	2
Siófok	14238	333
Balatonfüred	5877	336
Balatonboglár	1132	43
Balatonberény	2294	13
Almádi	1559	49

fürdőhelyek

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1909. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1910, 84. oldala alapján készítette Törzsök A.- Sipőcz M. 2010.

A hirdetések szerepét és jelentőségét is felismerték a kortársak mind belföldi (ZML V. 1734. 334), mind külföldi vonatkozásban (SÁGI J.1909e), sőt szorgalmaztak egyfajta állandó, pozitív propagandát leginkább a német területek felé (KOZMA I. 1909). A Balaton szépségeiről 1909-ben még filmet is forgattak (ZML V.1734.713).

A Balaton jótékony hatását az egészségre ekkoriban tudományos munkákban is bizonyítani igyekeztek, ahogy ezt a következő korabeli táblázat is mutatja.

2. táblázat. A Balaton hatása az ember szervezetére

Az eset száma	Megjegyzés	A tó hőmérséke	A lev. hőmérséke	A fürdő tartama	A vérnyomás (cm.-ekben) f. el.	A vérnyomás (cm.-ekben) f. ut.	Az érverések száma f. el.	Az érverések száma f. ut.	A vér viscositása f. el.	A vér viscositása f. ut.	A légzések száma f. el.	A légzések száma f. ut.	A vér hőmérséke f. el.	A vér hőmérséke f. el.
1	Borult ég, szél: N. 4.	22·5	24·0	15'	142	144[1]	—	—	—	—	—	—	36·9	37·0
2	Napfény, S. 3.	20·0	22·1	30'	156	156[2]	84	74	—	—	20	19	37·4	36·8
3	„ —	23·5	24·5	60'	150	140[3]	—	—	—	—	—	—	37·4	36·6
4	„ S. 3.	26·2	27·5	30'	95	109	—	—	—	—	25[10]	30	37·3	36·6
5	„ S. 3.	26·2	27·5	30'	149	152	—	—	—	—	28	26	37·4	36·9
6	Időnként napfény, N. 3.	19·5	—	15'	163	156	80	80	—	—	20[4]	18	—	—
7	Borulás, W. 2.	24·4	26·0	35'	[5]	—	108	104	4·6	4·4	28	26	37·8	36·5
8	Napfény, SE. 2	19·0	24·0	9'	122	136	82	80	5·2	5·4	—	—	37·2	37·3
9	—	21·6	27·0	30'	—	—	84	76	4·3	4·8	21	20	37·3	36·5
10	15 cm.-es hullámzás, insol. hőmérő: 53° C	20·7	22·0	20'	—	—	84	72[6]	4·4	4·7	21	18[7]	36·95	37·25
11	Insol. hőmérő: 58°	21·6	25·5	48'	[8]	—	72	84	4·5	4·7	23	24	37·4	37·0
12	30 cm.-es hullámzás, insol. hőmérő: 58°	22·8	27·0	45'	—	—	84	80	4·3	4·8	22	18	37·1	36·7
13	Napfény, N. 3.	22·0	28·0	8'	95[9]	121	88	79	—	—	—	—	—	—

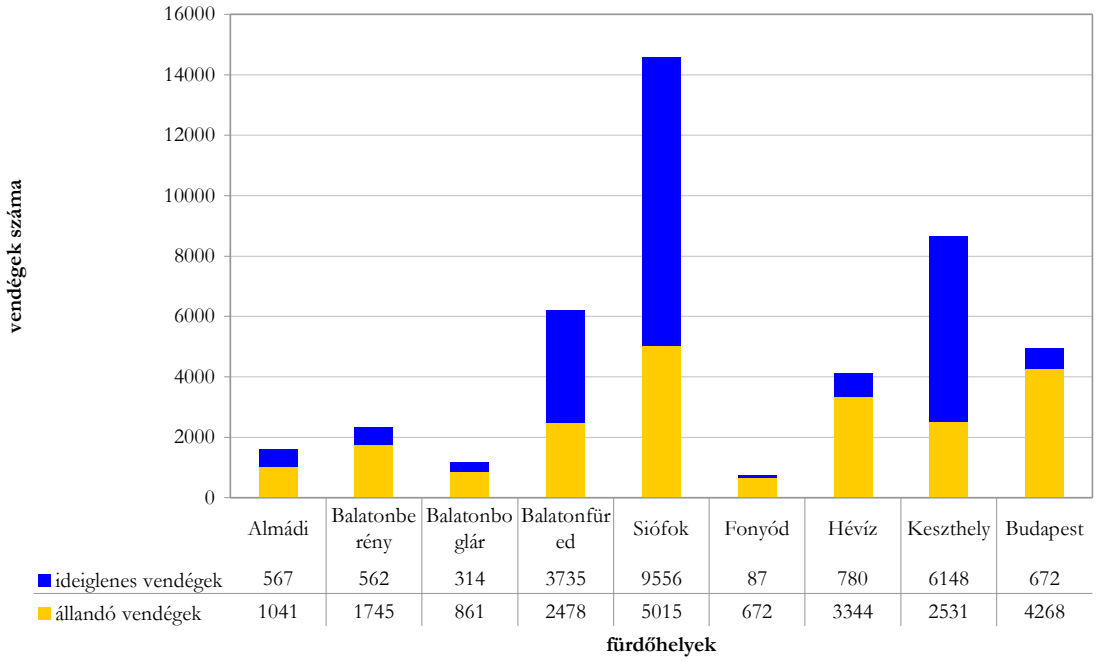
[1] 5 percznyi fürdés után 122, 10 percznyi fürdés után 156 cm. A vér hőmérséke ½ órával a fürdés befejezése után 36·8.
[2] 2 percznyi fürdés után 142, 15 percznyi fürdés után 150. (A fürdést ¼ órás napfürdő előzte meg). A vér hőmérséke 1 órával a fürdés befejezése után 35·9.
[3] 45 percznyi fürdés után 155, a venosus vérnyomás a fürdő előtt 0, 45 percznyi fürdés után —10 cm., az 1 órás fürdés végén —3 cm. A vér hőmérséke 2 órával a fürdés után 36·2.
[4] A mellkas kitérése légzés közben a fürdő után 3 mm.-rel nagyobb, mint a fürdő előtt.
[5] A fürdőben csak keveset mozgott, végül már didergett és ajka elkékült.
[6] 2 órával a fürdés befejezése után 84. A vér hőmérséke ekkor 36·5. Utóbbi 3 órával a fürdés után 36·55.
[7] 2 „ „ „ „ „ 20.
[8] A fürdés 13. perczétől a végéig, tehát 35 perczig folyton (körülbelül 3 km.-en át) úszott. Ennek vizelete a fürdés előtt közömbös, utána savi vegyhatású volt. A vizelet fajsúlya a fürdés előtt 1·013, utána 1·021. A vizelet a fürdés előtt fehérnyementes volt, utána benne nyomokban fehérnye mutatkozott. A kiválasztott vizelet mennyisége a fürdés (45 percz) alatt 79 ccm., az ebben levő szilárd alkotó részek mennyisége 3·83 g.
[9] A pulsus nyomása a fürdés előtt 27 cm., utána 36 cm. (A fürdést 20 perczes napfürdő előzte meg.)
[10] Az egész idő alatt élénken mozgott vagy úszott.

Forrás: Lenkei V.D.1911, p.16.

A napfény mellett egészségmegőrző, sőt gyógyhatást tulajdonítottak a Balaton vizének (SÁGI J. 1902). A fürdőidényt 1909-ben is elsősorban a nyár jelentette, bár azt a város rendezvényekkel, plusz szolgáltatásokkal – mint a vadászat – igyekezett az ősz elejére is kiterjeszteni, ugyanakkor egyfajta második, téli idény kialakítására is kísérletet tett – elég ha a farsangi mulatságokra, illetve a korcsolyázó egyletre gondolunk. A vendégek még nem napokban, inkább hetekben számolták a Keszthelyen töltött időt, nem ritkán az egész nyarat Keszthelyen töltötték. Egész idényre egy minden ké-

nyelemmel ellátott szoba a Balaton, illetve Hullám szállókban nem volt drága, ha a sétányra vagy a hegyekre nézett akkor is csak harmadával került többe (SÁGI J.1902). Állandó vendégeknek – még a statisztikusok is – azokat tekintették, akik legalább egy hetet töltöttek a fürdőhelyen, azokat pedig, akik ennél kevesebbet, viszont legalább egy éjszakát, ideiglenes vendégeknek. A korabeli statisztikákból ugyan kitűnik, hogy nagyobb az ideiglenes vendégek száma, mint az állandóké, legalábbis a legnagyobb balatoni fürdőhelyeken, mint Balatonfüreden, Siófokon és Keszthelyen. A kisebb fürdőhelyek, mint Fonyód, Hévíz, Balatonboglár, Balatonberény és Almádi esetében ez éppen fordítva igaz, akárcsak a fővárosban, bár talán Almádi későbbi fellendülését jelezte előre, hogy az ideiglenes vendégek száma már nem kevéssel maradt el az állandókétól.

4. ábra. Nevezetesebb balatoni és a fővárosi fürdőhelyek vendégforgalma 1909-ben (állandó és ideiglenes)



Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1909. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1910, 84. oldala alapján készítette Törzsök A. - Sipőcz M. 2010.

A két szigetfürdő a szállodák közvetlen közelében 140 öltözőfülkével, úszómesterrel és a kisdedeknek kialakított korlátokkal ellátott kosarakkal várta a vendégeket (SÁGI J.1902). A látogatóknak a városban összesen 220 szoba állt a rendelkezésére 1909-ben (*Keszthely-Hévíz gyógyfürdő*. In. Vasárnapi Újság 1909.15. p. 308), maga a Balaton szálló, „valóságos palota", - 38 szobával rendelkezett.

Mindkét szállót ügyes kiszolgálás, jó konyha és kitűnő borok jellemezték (ZML V.1734.713). A fürdők berendezése talán elmaradt az olyan híres külföldi fürdőkétől, mint Karlsbad vagy Marienbad, - ez utóbbiban például „szénsavas, iszap-, gőz-, gáz-, elektromos és hőlégfürdő között lehetett válogatni" (REDEN, A.S.1989, p.182), - ám ahogy ez a balatonvidéki kiállításon megfogalmazásra került, maga a Balaton „a természeti szépségeknek olyan tündérországa, ahová idővel a külföldnek is csodálattal kell sereglenie" (ZML V.1734.874). A vendéglők teraszán naponként cigányzene szólt – zenedíj nélkül –, a két csónakházban „számos csónak, szandolin és vitorlás-hajó", míg a parton tenisz pálya, a szállodákban pedig „tekeasztal, zongora" állt a látogatók rendelkezésére. A gyermekeket játszó-, labdázó helyek, illetve hinták várták. A Balaton vízén pedig ún. „velenczei estéket" tartottak. Ilyenkor a part sétányát kivilágították, tűzijátékot rendeztek és kivilágított csónakokat biztosítottak a vendégeknek díjtalanul (SÁGI J. 1902).

Csáky Árpád „balatoni ingyen-fürdő" létesítését szorgalmazta a településen, amelytől az idegenforgalom további növekedését várta (CSÁKY Á.1909). Keszthely város 1909-ben a fürdő fejlesztésére – mindenekelőtt egy partszakasz feltöltésére és rendezésére – 400 000 korona kölcsön felvételét tervezte (ZML V.1734.713), ugyanakkor napirenden volt a hévízi gyógyfürdőben rejlő lehetőségek jobb kihasználása és a Hévíz és Keszthely közötti állandó közlekedés megteremtése helyi érdekű vasút által. 1909-ben Hévízen új gyógyterem, vendéglő és olvasóterem nyílt (*Keszthely – Hévíz gyógyfürdő*. In. Vasárnapi Újság 1909.15. p. 308).

3.2.1. A keszthelyi turizmus 1909-es SWOT analízise

Strenghts- Erősségek: *belső, pozitív tényezők*	**Weaknesses- Gyengeségek:** *belső, negatív tényezők*
• Szép természeti környezet, kedvező természetföldrajzi adottságok, jó vízminőség • Kulturális értékek (múzeumok, épületek, Festetics kastély stb.) • Balaton • Fedett fürdőházak a parton • Korcsolyázás, vitorlázás, csónakázás lehetősége • Szemlélet: minden a turizmusnak van alárendelve • A város kezében van a turizmus fejlesztése, nem külső kézben	• Az idény rövid volta • Marketing és reklám hiánya • Közlekedés (lassú és rossz vasúti közlekedés) • Minőségi szálláshelyek alacsony száma

Opportunities – Lehetőségek: *külső, pozitív tényezők*	**Threats – Veszélyek**: *külső, negatív tényezők*
• Több szolgáltatás, több vendég ez hosszabb idényt eredményez • Rendezvények (disznótorok, Vadásztársaságok, Csónakázó Egylet)	• Bizonyos beruházásokhoz központi, kormányzati segítség kell • A versenytársak (Siófok, Füred) aktív marketingje • Monarchián belüli fürdőhelyek nagyobb népszerűsége

Forrás: KSH adatsorai és ZML szakanyagai alapján készítette: Sipőcz M. 2010.

4. A NYUGAT-DUNÁNTÚLI RÉGIÓHOZ[5] TARTOZÓ KESZTHELY IDEGENFORGALMA: 2009

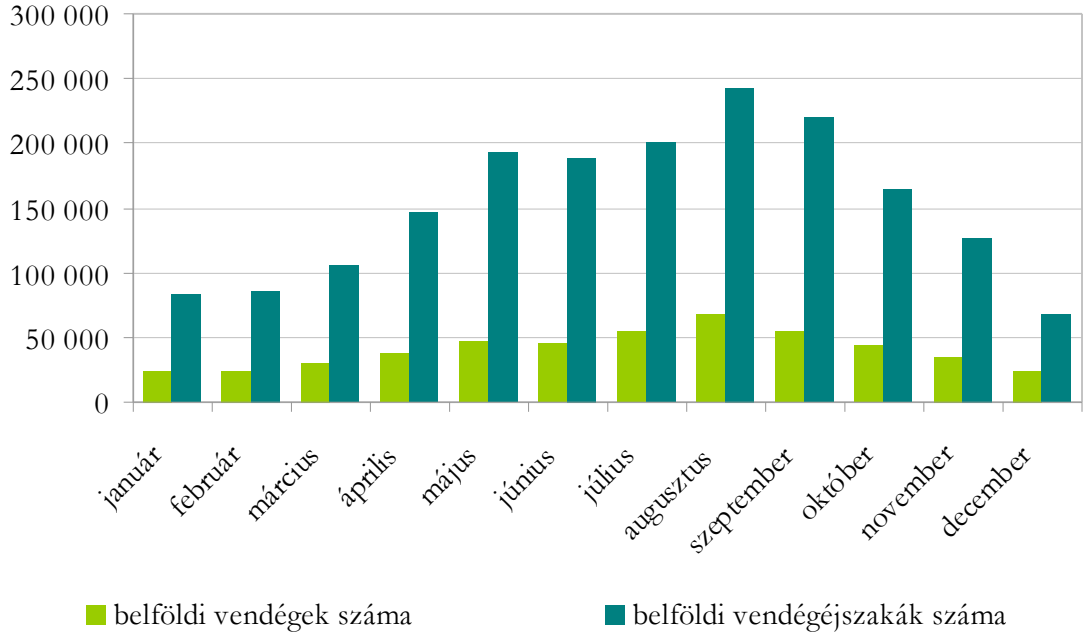
4.1. A Nyugat-Dunántúli Régió 2009-es idegenforgalmának főbb adatai

Az ország és a Balaton idegenforgalmára kétségkívül rányomja bélyegét a jelenlegi gazdasági recesszió, bár a Nyugat-Dunántúli Régióban, ahova Keszthely is tartozik az árbevételek 1,4%-kal nőttek az előző évhez képest: Keszthelyre a bevételek közel 51%-a jutott. 2009. első nyolc hónapjában a szállásfoglalások száma országosan 8,4-8,7%-kal esett vissza, ugyanakkor a Nyugat-Dunántúl helyzete volt a legkedvezőbb, az országos vendégforgalom ötöde itt realizálódott. Zala megyében a látogatók 93%-a „a szabadidő eltöltése céljából", tartózkodik, ezen belül az egészségturizmus mintegy 38%-os arányt képvisel (*Nyugat-Dunántúl idegenforgalma – 2009. január-augusztus*. In. Statisztikai Tükör 2009.152. 2.p).

A teljes 2009-es évet tekintve mind a belföldi, mint a külföldi vendégek száma a Nyugat-Dunántúlon augusztusban volt a legmagasabb, ugyanez mondható el a vendégéjszakák számára is. (KSH. Idegenforgalmi évközi táblák - Nyugat-Dunántúl idegenforgalma 2009. január-december)

[5] A Nyugat-Dunántúli Régió nem turisztikai, hanem tervezési-statisztikai régió.

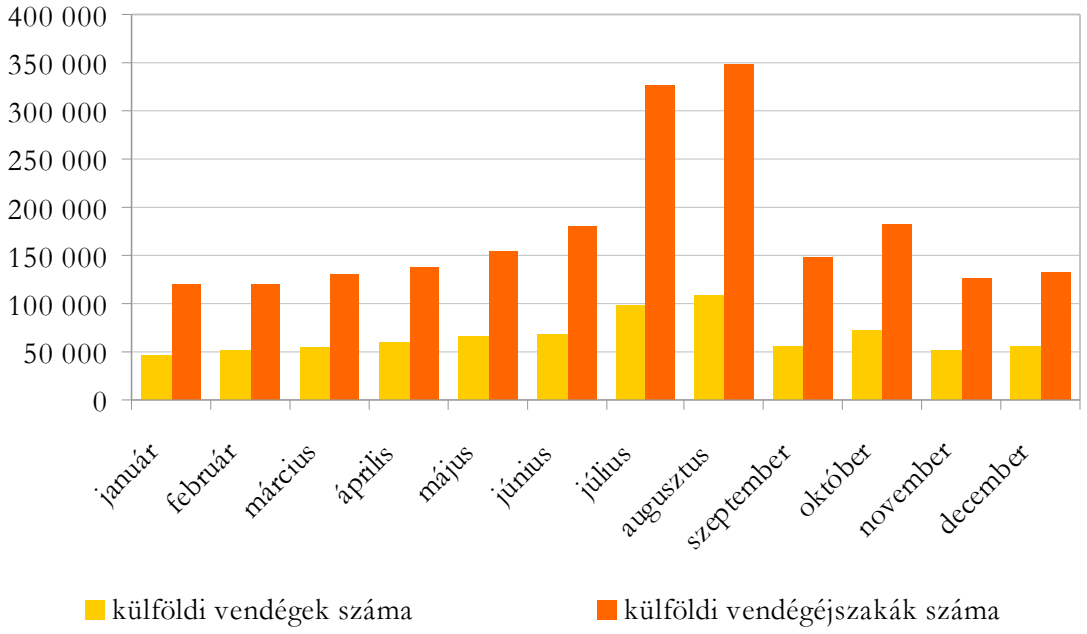
5. ábra. A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma a Nyugat-Dunántúlon 2009, belföld



Forrás: KSH 2010. Idegenforgalmi évközi táblák - Nyugat-Dunántúl idegenforgalma, 2009. január-október – táblázatok alapján szerkesztette Törzsök A. - Sipőcz M.

„Jellemzően a minőségi szálláshelyek iránt volt nagyobb az igény. A Nyugat-Dunántúlon a vendégek az éjszakák háromnegyedét szállodákban töltötték, közülük a négycsillagos, a háromcsillagos egységek, valamint a gyógyszállók népszerűsége volt a legnagyobb. A vendégéjszakák száma ugyanakkor kiemelkedően nőtt az ötcsillagos hotelekben, ezen belül a belföldi vendégek érdeklődése majd egynegyeddel növekedett" (Tar L. 2009). A vendégek négytizede érkezett külföldről, legnagyobb arányban Németországból, Ausztriából és Csehországból. A németek érdeklődése ugyan tovább csökkent, az osztrákoké azonban kismértékben, a cseheké pedig jelentősen nőtt, átlagosan Zala megyében 3,8 napot töltöttek egy szálláshelyen. (*Nyugat-Dunántúl idegenforgalma – 2009. január-augusztus*. In. Statisztikai Tükör 2009.152. 2.p).

6. ábra. A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma a Nyugat-Dunántúlon 2009, külföld



Forrás: KSH 2010. Idegenforgalmi évközi táblák - Nyugat-Dunántúl idegenforgalma, 2009. január-október – táblázatok alapján szerkesztette Törzsök A. - Sipőcz M.

A fenti táblázatból az is kitűnik, hogy a külföldiek legszívesebben a gyógyszállókat, négy csillagos, továbbá három csillagos szállodákat keresik fel. Általánosan jellemző, szinte trend a természetben történő nyaralás. Egész Európában növekedőben van az aktívan pihenők száma, a legjelentősebb utazási motivációk például a német lakosság körében a természetjárás (35%), aktív üdülés (22%), egészségturizmus (20%), wellness (19%) (Gyuricza B. 2009). A Balaton legfontosabb küldő országai között évek óta (ahogy ez az alábbi táblázatból is kiderül) első helyen Németország áll, melyet Ausztria követ.

3. táblázat. A Balaton legfontosabb küldő piacai és a jelen tanulmányban vizsgált küldő országok vendégforgalmának alakulása, 1998-2005

	1998				2005				2005/1998 (%)		2005-1998 (vendégéjszaka)	
	ország		Balaton		ország		Balaton					
	vendég-éjszakák száma	helye-zés	vendég-éjszakák száma	helye-zés	vendég-éjszakák száma	helye-zés	vendég-éjszakák száma	helye-zés	ország	Balaton	ország	Balaton
Németország	4 312 690	1.	2 267 896	1.	3 271 605	1.	1 387 828	1.	75,9	61,2	-1 041 085	-880 068
Ausztria	652 295	2.	242 886	2.	699 540	3.	253 089	2.	107,2	104,2	47 245	10 203
Dánia	170 097	12.	84 048	4.	261 302	9.	168 286	3.	153,6	200,2	91 205	84 238
Hollandia	482 446	3.	216 387	3.	390 881	6.	161 584	4.	81,0	74,7	-91 565	-54 803
Oroszország	247 476	8.	73 990	5.	180 872	15.	52 562	5.	73,1	71,0	-66 604	-21 428
Svájc	171 885	13.	40 535	7.	207 731	13.	51 617	6.	120,9	127,3	35 846	11 082
Csehország	73 870	21.	25 830	10.	164 075	17.	33 107	7.	222,1	128,2	90 205	7 277
Belgium	111 089	19.	31 319	9.	146 676	18.	32 540	8.	132,0	103,9	35 587	1 221
Franciaország	201 985	9.	11 062	15.	342 577	8.	28 421	9.	169,6	256,9	140 592	17 359
Lengyelország	475 721	4.	51 411	6.	249 519	11.	27 107	10.	52,5	52,7	-226 202	-24 304
Nagy-Britannia	328 351	7.	32 905	8.	814 414	2.	21 325	11.	248,0	64,8	486 063	-11 580
Olaszország	379 971	6.	16 982	11.	590 778	4.	21 206	12.	155,5	124,9	210 807	4 224
USA	458 084	5.	7 481	19.	503 604	5.	14 203	13.	109,9	189,9	45 520	6 722
Szlovákia	73 117	25.	15 120	13.	97 211	21.	12 864	14.	133,0	85,1	24 094	-2 256
Svédország	142 794	17.	16 503	12.	181 322	14.	11 097	15.	127,0	67,2	38 528	-5 406
Spanyolország	209 854	10.	1 786	23.	344 859	7.	2 728	22.	164,3	152,7	135 005	942
Belföld	**6 778 163**	**-**	**1 398 415**	**-**	**8 688 585**	**-**	**2 003 685**	**-**	**128,2**	**143,3**	**1 910 422**	**605 270**
Külföld	**10 137 686**	**-**	**3 239 547**	**-**	**10 646 165**	**-**	**2 351 266**	**-**	**105,0**	**72,6**	**508 479**	**-888 281**
Összesen	**16 915 849**	**-**	**4 637 962**	**-**	**19 334 750**	**-**	**4 354 951**	**-**	**114,3**	**93,9**	**2 418 901**	**-283 011**

Forrás: KSH (2005 előzetes adatok)

A legtöbb külföldi vendég 2009-ben is az Európai Unió területéről, döntően Németországból és Ausztriából érkezett hazánkba, ezen belül pedig Zala megyébe. A megyében a vendégek száma és az eltöltött vendégéjszakák alapján mindenképpen ki kell emelnünk Csehországot és Oroszországot, ugyanakkor érdemes megemlíteni továbbá Lengyelországot, Szlovákiát, valamint Ukrajnát.

4. táblázat. A kereskedelmi szálláshelyek külföldi vendégforgalma országok szerint Zala megyében, 2009

Ország	Vendégek száma	Vendégéj-szakák száma	Előző év azonos időszaka = 100,0 vendégek	Előző év azonos időszaka = 100,0 vendégéjszakák	Átlagos tartózko-dási idő
Külföldi vendégek összesen	**483 985**	**1 824 767**	**100,5**	**99,2**	**3,8**
Ebből:					
Európai Unió or-szágai együtt	426 723	1 625 781	100,5	99,3	3,8
Ausztria	129 734	430 850	102	103	3,3
Belgium	3 946	17 202	96,4	103,1	4,4
Bulgária	1 557	2 411	125,7	135,2	1,5
Csehország	62 688	193 438	144,4	143,1	3,1
Franciaország	6 881	20 680	93,6	97,3	3
Hollandia	8 743	29 435	85,1	84,2	3,4
Lengyelország	9 818	24 629	112,9	106,3	2,5
Nagy-Britannia	5 301	15 111	72,5	69,7	2,9
Németország	119 969	737 478	92,7	91,7	6,1
Olaszország	16 061	36 577	102,5	109,8	2,3
Románia	31 944	40 354	74,2	72,5	1,3
Szlovákia	16 350	38 617	160,8	163,7	2,4
Szlovénia	3 681	8 640	91,3	87,2	2,3
Horvátország	1 449	2 877	71	64,9	2
Oroszország	8 790	56 069	109,2	116	6,4
Svájc	8 785	52 750	95,6	92,8	6
Szerbia	1 433	2 704	107,4	112,7	1,9
Ukrajna	16 966	26 559	166,2	118,1	1,6
Egyesült Államok	3 108	9 580	78,8	66,5	3,1
Izrael	1 311	11 323	107,8	145,1	8,6
Kanada	920	2 510	73,4	58,5	2,7
Kína	3 456	4 799	99,9	99,6	1,4

Forrás: KSH 2010. Idegenforgalmi évközi táblák – Nyugat-Dunántúl idegenforgalma alapján szerkesztette Törzsök A.

Egybecseng a KSH adataival Tar Lászlónak a Nyugat-Balatoni Turisztikai Iroda vezetőjének tapasztalata. „A külföldi vendégek, elsősorban a németek – egészítette ki a KSH adatait Tar László -, kimondottan előnyben részesítik a kertesebb, zöldebb, jobb felszereltségű apartmanokat, ahol nemcsak úszómedence hanem mosogatógép is van, míg a belföldi vendégeknél az elsődleges az ár, sok esetben az egyszerűbb, olcsóbb szálláshelyeket keresik”(Tar L. 2009).

4.2. A keszthelyi idegenforgalom 2009. évi általános jellemzése

Napjainkban Keszthely infrastruktúrája megfelel a városokkal szemben támasztott követelményeknek. A város kiterjedése, kiépítettsége természetesen messze felülmúlja a száz évvel korábbi viszonyokat (MÜLLER R. 2005), a turisták egyaránt elérik a települést közúton, vasúton és hajón, sőt az egyre növekvő forgalmú sármelléki repülőtér megnyitásának köszönhetően immáron repülőgépen is (*Keszthely Város Képviselőtestületének, valamint Turizmus és Külkapcsolatok Bizottságának jegyzőkönyvei* 2009. Ined).

A belföldre és külföldre irányuló balatoni marketingtevékenység alapján nehéz lenne egyértelműen meghatározni Keszthely idegenforgalmának potenciális célcsoportjait, hiszen a hirdetések, reklámriportok minden korosztályt és társadalmi réteget igyekeznek megcélozni. Nyilvánvaló, hogy a belföldi turizmus térnyerése csak részben pótolhatja az elveszett német vendégeket (TEMESI H. 2009), akik jellemzően többet költenek honfitársainknál és többnyire nem az átlagos 3,8 napot, hanem 6 napot töltenek el a városban. A marketingtevékenység nyomán azonban úgy tűnik Keszthely „egyrészt a fiatal családosok üdülőhelye, akiknek gyereke általában 6-14 év között van", másrészt sokat nyújt az egyedülálló fiataloknak, „a fiatal pároknak, akik nem rendelkeznek gyerekkel és előnyben részesítik az aktív nyaralást vagyis lovagolni, szörfözni, biciklizni, vitorlázni akarnak" (TAR L.2009).

Keszthelyen a turisztikai szolgáltatások bősége várja a vendégeket. A fürdési lehetőségek (balatoni, medencés) és az igényes éttermek mellett a legkülönbözőbb sportágak gyakorolhatók, igénybe vehetők wellness szolgáltatások, létezik strandkönyvtár és létrejött a balatoni elsősegélynyújtó szolgálat is (*Strandkönyvtár a Balaton partján.*; *Elindult a balatoni elsősegélynyújtó szolgálat.* In. Monitor XVII.13. p. 5). A városban látnivalók, múzeumok (Balatoni Múzeum, Babamúzeum, Georgikon Majormúzeum, Kastélymúzeum), a város környékén pedig túraútvonalak és kiépített kerékpárutak várják a vendégeket (SÁMEL J. – TEMESI H. 2009b; HORVÁTH Á. 2009). A település jó adottságokkal rendelkezik mind a szabadidős, mind az aktív, mind pedig a konferenciaturizmus terén (*Keszthely város és térsége turisztikai marketing terve 2005-2007*), adottságait azonban valószínűleg nem kellőképpen aknázza ki, amit bizonyít, hogy a „kedvenc balatoni helyem" felmérésben a középmezőnyben szerepel, Siófok mögött messze elmaradva (*Keszthely Város Képviselőtestületének, valamint Turizmus és Külkapcsolatok Bizottságának jegyzőkönyvei 2009*. Ined). Keszthely ugyan nincs rajta a tíz legforgalmasabb turisztikai desztináció listáján, ahol Siófok a negyedik, ám a befizetett idegenforgalmi adó tekintetében 2004-ben a tizedik volt (MICHALKÓ G. 2007).

4.2.1. Kérdőíves tájékozódás a Keszthelyen nyaraló turisták körében

A kétszáz fő bevonásával Keszthelyen készített nem reprezentatív nyílt végű kérdőíves felmérésünk során nyolc alapvető kérdésre adhattak választ magyar, német vagy angol nyelven:

5. táblázat. A nyílt végű kérdőívre adott jellemző válaszok

	Kérdés	A kérdésre adott jellemző válaszok
1.	Miért jön szívesen Keszthelyre?	- „Keszthely ist sehr liebe Stadt" (Keszthely nagyon kedves város) - „Uns gefällt es hier" (Tetszik itt) - „Nosztalgiából"; „A Balaton miatt"; „Még nem voltunk itt"; „A Festetics Kastély miatt"
2.	Mennyire elégedett a strand szolgáltatásaival?	- „Ja" (Igen) - „A belépő lehetne olcsóbb a strandon"; „A tisztaság sem mindig a legjobb a városban"; „A ruhatárban már két éve nincs akasztó"; „Elégedettek vagyunk jó négyes"
3.	Okoz-e gondot Keszthelyen a parkolás?	- „Nein" (Nem) - „Bin mit Zug da!" (Vonattal jöttem) - „Kevés a parkoló"; „Az automaták sokszor túl távol vannak"; „A parkolási díj magas"
4.	Elégedett-e a kulturális kínálattal és szórakozási lehetőségekkel?	- „Ja, die Programme sind in Ordnung" (Igen, a programok rendben voltak) - „A kulturális lehetőségekről regényt lehet írni"; „A szórakozással is elégedettek vagyunk"; „A fesztiválon több résztvevő lemondta a fellépését, csalódtunk"
5.	Milyennek tartja a vendéglátást, a város tisztaságát és közbiztonságát?	- „Ist in Ordnung" (Rendben van) - „Die Gastronomie ist sehr gut, die Sanberkeit ist noch immer Problematisch" (A gasztronómia nagyon jó, de a tisztasággal még mindig problémák vannak) - „Gazdag az éttermek kínálata"
6.	Nyaraló vendégként, turistaként mit hiányol Keszthelyen?	- „Beleuchtung" (Világítás) - „Az éjszakai nyugalmat hiányoljuk"; „Rossz a közvilágítás"; „Nem tetszik, hogy nincs szabadidős lehetőség belépő nélkül"
7.	Milyen változásra lenne szükség, hogy jobban érezze magát Keszthelyen?	- „Keine" (Nincsen) - „Szeretném ha a Balaton vizét reggelente takarítanák"; „Élénkebb sportéletet"; „A sétálóutca biztonságára éjszaka is figyelni kellene – persze nappal is"
8.	Tervezi-e, hogy jövőre visszatér Keszthelyre?	- „Ja" (Igen) - „Minden évben itt nyaralunk, a Hotel Bacchust választjuk"; „Igen visszatérünk jövőre is"; „Még nem tudom lesz-e elég pénzünk"; „Igen, sokat fürödtünk, de a városból még keveset láttunk"

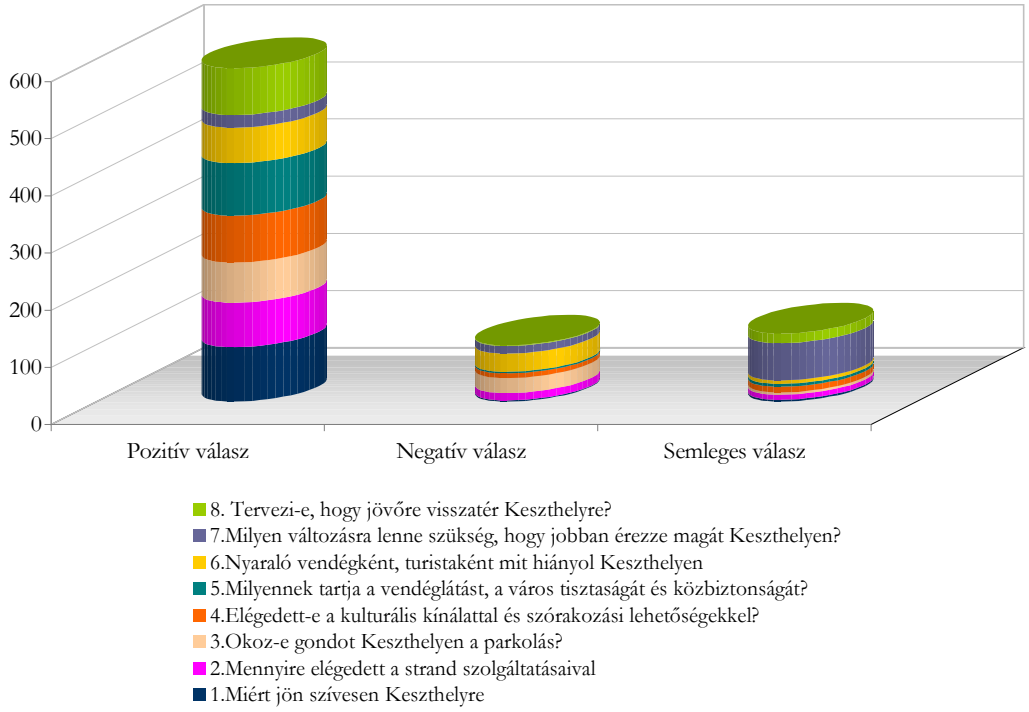
Forrás: A kérdőívek alapján készítette Törzsök A.

A megkérdezettek 98%- a magyar nyelven válaszolt, ami a belföldi turisták lényegesen nagyobb arányú jelenlétét mutatja.

A nyílt végű kérdőíveknek vitathatatlan előnye, hogy nem szorítja a válaszadót korlátok közé, így egy-egy adott témáról megismerhetővé válik a kérdőív kitöltőjének valódi véleménye, ugyanakkor – a zártvégűekhez képest – érezhetően nehezebbé teszi a feldolgozást és eredménykiértékelést. Zártvégű kérdőív esetén talán sohasem derült volna ki, hogy sokan szeretnének jobb közvilágítást, hiszen rendszerint ez a feleletválasztós kérdőívekből általában kimarad. A nyílt végű kérdőív révén nem csupán az derült ki, hogy a parkolás okoz némi gondot a városban, hanem az is, hogy a parkolási díjakat még a német nyelven válaszoló vendégek is magasnak tartják. A fenti vizsgálat ugyanakkor nem törekedett teljes körűségre sem a válaszadók, sem pedig a lehetséges kérdések számának maximalizálásával. A kérdések megfogalmazásánál külön szempont volt, hogy összhangban legyenek e munka kiindulópontjaival.

A válaszokban rejlő értékítéleteket (pozitív, negatív, semleges) a következő ábra szemlélteti:

7. ábra. Keszthely értékelése nyolc kérdésre adott válaszok alapján 2009.



Forrás: Kétszáz fő bevonásával Keszthelyen készített nem reprezentatív nyílt végű kérdőíves felmérés, készítette Törzsök A. - Sipőcz M. 2009.

A vizsgálat eredményeinek megbízhatóságát mutatja, hogy az apartmanokban és a négy különböző szállodában hasonló válaszok születtek, ugyanakkor e válaszok összhangban voltak a helyi és megyei sajtóban leírtakkal, illetve Keszthely város különböző szintű testületeinek és bizottságainak véleményével és a jelenkori forrásokkal.

A jelenlegi keszthelyi fejlesztési elképzelések főbb pontjai a minőségi szálláshelyek kialakítása (melyet az önkormányzat adókedvezménnyel is támogatna), a város épített környezetének rendezése; különös tekintettel az Amazon szállóra, a szabadtéri színpadra, a két balatoni szállodára, a Hullámra és a Balatonra, a sportlétesítményekre. Fontos feladat továbbá a strandfejlesztés (mederkotrás és további medencék építése), a Fő tér rekonstrukciója, de távlati célként felmerül egy élmény vagy termálfürdő létrehozása is, ami hozzájárulna a szezon meghosszabbításához. A fő célok között szerepel az öko- és az egészségturizmus fejlesztése is (*Keszthely város és térsége operatív turisztikai marketing terve*), amely összhangban van a jelenlegei (2007-2013) Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia prioritásaival (KOVÁCS M. 2009). Kétségkívül komoly lehetőségek rejlenek a városok és falvak együttműködésében is (*Keszthely város és térsége operatív turisztikai marketing terve; Balatoni városok összefogása*. In. Monitor XXVII.20. p.10).

A balatoni, ezen belül a keszthelyi idegenforgalom fellendítésén számos szervezet munkálkodik folyamatosan, mint a Magyar Turizmus Zrt., Balaton Fejlesztési Tanács, Nyugat-Balatoni Térségmarketing Kht., Keszthely és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás, Keszthely város és az egyre élénkebb tevékenységet folytató, különböző szintű turisztikai desztináció menedzsmentek (HORKAY N. 2009), melyek közül a jövőben várhatóan fontos szerephez jut a Keszthelyi Önkormányzat Helyi TDM Szervezete.

4.2.2. A keszthelyi turizmus 2009-es SWOT analízise

Strenghts- Erősségek: *belső, pozitív tényezők*	**Weaknesses- Gyengeségek**: *belső, negatív tényezők*
• Szép természeti környezet, kedvező természetföldrajzi adottságok, jó vízminőség melyek összekapcsolhatók *számos turizmusággal*: vízi turizmus, vadászturizmus (belföldi vadászok), örökségturizmus (templomok, kastélyok, kúriák), falusi turizmus, rendezvényturizmus: néphagyományok, fesztiválok, sportrendezvények, konferenciaturizmus, üzleti turizmus fellendülése az elmúlt években, lovas turizmus, osztálykirándulások, Keszthelyi-hegység: kiránduló	• Idényjelleg (nincs olyan szolgáltatás és programsorozat, amely ténylegesen meghosszabbítaná az idényt) • Kevés és nem összehangolt a marketing • Anyagi forráshiány; térségi szervezetek (civil, önkormányzat) alulfinanszírozottak • Politikától, közigazgatástól való kiszolgáltatottság • Nincs fedett fürdőház, a szeles partszakasz ellensúlyozására

útvonalak, erősödik a gasztronómiai és borturizmus népszerűsége. stb.
- Jó a közúti megközelíthetősége
- Kulturális értékek (múzeumok, épületek, Festetics kastély stb.)
- Adottak az aktív pihenés feltételei
- Szellemi kapacitás, szaktudás
- A meglévő kerékpárút hálózat
- Balaton

- Minőségi szálláshelyek hiánya
- A Balaton-parti települések összefogása gyenge
- Infrastrukturális hátrányok, hiányok, tömegközlekedés fejletlensége, parkolóhelyek hiánya
- A specializáció hiánya
- Téli programok hiánya (pl. disznóölés, balatoni korcsolyázáshoz kapcsolódó szolgáltatások, programok)

<u>Opportunities</u> – Lehetőségek:
külső, pozitív tényezők

- Régiós, kistérségi összefogás, együttműködés, pl. közös fürdőbérlet Hévízzel
- Más szervezetekkel való együttgondolkodás
- Minőségi szálláshelyek létrehozása (4 csillagos szálloda létesítése, welness szolgáltatással a mai igényekhez igazodva)
- Fedett fürdőházak létesítése a parton
- Termálfürdő építése
- Magánszállások bővítése a térségben a falusi turizmus fellendítésére
- Belföldi turizmus fellendülése
- Konferenciaturizmus erősítése jobb szervezéssel, több szolgáltatással
- Szemléletváltás: a turizmus fontosságának, a városra gyakorolt hatásának tudatosítása a lakosságban és vezetőkben
- A kereslet eltolódása az aktív pihenés (kerékpározás, lovaglás, vitorlázás, korcsolyázás, falusi üdülések) felé. Kerékpárutak bővítése, javítása, fejlesztése
- Az üzleti utazások, a konferencia és kongresszusi turizmus népszerűségének növekedése.
- Erősödik a preventív, egészségtudatos üdülések aránya.
- Erősödik a kulturális utazási motiváció
- Erdei iskolák, tanösvények, pihenőhelyek, zöld utak kialakítása, környezettudatos nevelés, Nemzeti Parkokkal való

<u>Threats</u> – Veszélyek:
külső, negatív tényezők

- A válság miatt kevesebbet költenek a vendégek, csökken az egy helyen eltöltött napok száma
- Hévíz közelsége, elszívó ereje
- Budapesttől való távolság
- Fiatalok elvándorlása a térségből (vállalkozási kedv csökken).
- Magyarország, mint turisztikai desztináció vonzereje csökken
- Szúnyoginvázió, kullancsveszély
- Pályázatok hiánya a régióban, ill. az önkormányzatok forráshiánya a pályázatokhoz
- Kerékpárutakhoz kapcsolódó szolgáltatások hiánya

együttműködés • A keszthelyi turizmushoz kapcsolódó internetes oldalak fejlesztése, informatív, naprakész állapota • Egyediség hangsúlyozása • A helyi TDM szervezet további fejlesztése	

Forrás: KSH adatsorok, Keszthely város különböző szintű testületeinek és bizottságainak szakanyagai, illetve saját kutatás alapján készítette Törzsök A. 2010.

5. 1909 ÉS 2009 IDEGENFORGALMI JELLEMZŐINEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Áttekintve Keszthely 1909. és 2009. évi általános és idegenforgalmi helyzetét, az idény jellemzőit, az igénybe vehető szolgáltatásokat és a város fejlesztési terveit nem egy rokon vonás tűnik fel.

Alapvető elmozdulás következett be az átlagosan egy helyen eltöltött vendégéjszakák számát tekintve, általánosságban megállapítható, hogy az átlagos tartózkodási idő az elmúlt száz évben csökkent, változtak ugyanis az utazási szokások és lehetőségek. 1909-ben még a vendégek közel harmada legalább egy hetet vagy még annál is többet töltött el Keszthelyen és országosan is jellemző volt még, hogy a vendégek a teljes idényt vagy annak nagy részét ugyanazon fürdőhelyen töltötték el, emiatt is lehetett indokolt a korabeli statisztikákban az állandó és ideiglenes vendégek elkülönítése. 2009-re ez a két kategória (állandó, illetve ideiglenes vendég) eltűnt, viszont minden statisztikában feltűnik a vendégéjszakák száma, mint 1909-ben még nem bevett kategória, amely alapján könnyedén kiszámolható az egy helyen töltött vendégéjszakák száma is. Ez utóbbit úgy kapjuk meg, hogy a vendégéjszakák számát osztjuk a vendégek számával. 2009-ben ez a mérőszám Zala megyében 3,9 volt, de megkísérelhetjük megbecsülni 1909-re vonatkozóan is. Azt tudjuk, hogy 1909-ben Keszthelyen az állandó vendégek száma (akik legalább egy hetet töltöttek a városban) 2531 volt, az ideiglenes vendégeké (akik egy hétnél kevesebb időre, de legalább egy vendégéjszakára megszálltak Keszthelyen) 6148 volt. A minimális vendégéjszakák számát ezekből az adatokból teljes bizonyossággal megállapíthatjuk, ehhez mindössze az állandó vendégek számát kell megszoroznunk héttel és hozzáadnunk az ideiglenes vendégekét, így kijelenthetjük, hogy 1909-ben Keszthelyen a vendégéjszakák száma nem lehetett kevesebb, mint 23865, az átlagos tartózkodási idő sem lehetett 2,7 napnál kevesebb. Valószínűleg közel járunk az igazsághoz, ha feltételezzük – már csak a korábban megemlített rossz menetrend és a korszak utazási szokásainak ismeretében –, hogy az átlagos tartózkodási idő többszöröse lehetett ennek a számnak.

1909-ben a fogyasztói igények, illetve lehetőségek még nem váltak annyira élesen külön kategóriákra, mint napjainkban, így gyakoribbak voltak a mindenki számára elérhető szolgáltatások, mint a zeneszolgáltatás, a „velenczei esték", a bárki számára látogatható estélyek, mulatságok, egyéb rendezvények. 2009-ben inkább jellemző volt a szolgáltatások specializálódása és részben a magasabb költségigényből fakadóan díjkötelessé tétele. 2009-ben a Balaton önmagában már nem jelentett elegendő vonzerőt, ezért a fürdőn kívül szükségszerű volt a szolgáltatások széles spektrumát nyújtani a vendégeknek (sportolási lehetőség, kulturális kínálat, igényes gasztronómia, gyógyvíz, wellness szolgáltatás, szórakozási lehetőség stb).

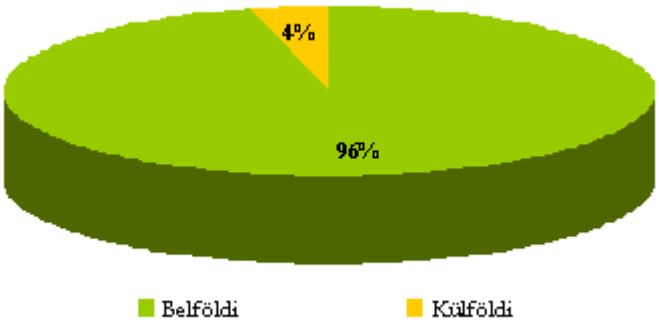
A minőségi szálláshelyek iránti tartós kereslet, a szolgáltatások széles palettája vagy a fürdővendégek minél teljesebb körű kiszolgálásának igénye, Hévíz és Keszthely villamossal történő összekötése éppúgy napirenden van, mint száz évvel ezelőtt.

Mindezek alapján már számos következtetés vonható le, így a keszthelyi turizmus 1909-es, valamint 2009-es helyzetét SWOT analízis formájában is fel lehet vázolni. Az analízis bemutatja a keszthelyi turizmus jelenlegi helyzetét, előnyöket, hátrányokat, további lehetőségeket és azokat a negatívumokat melyek veszélyt jelentenek, illetve jelentettek. Egy városnak nagyon fontos, hogy felismerje kik a versenytársai, továbbá a versenytársaival szembeni erősségei, hiszen ezeket érdemes kihasználni. A döntéshozóknak minden korban fel kell ismernie, kik azok a turisták akikért érdemes „harcba szállni". Az elemzés során figyelembe vettük Keszthely piaci helyzetét, a gazdasági-, társadalmi-, kormányzati struktúráit melyek külön-külön, de együttesen is hatást gyakorolnak a turizmusra.

A két elemzést összevetve alapvető különbségekre bukkanunk. Megállapíthatjuk, hogy száz évvel ezelőtt más volt az elsődleges célcsoport, mint napjainkban. 1909-ben erős belföldi, csekély külföldi jelenléttel számoltak, míg 2009-ben kiemelt szempont a külföldi turisták igényeinek kiszolgálása. Keszthelyen a külföldi vendégek mindössze négy százalékát adták a teljes vendéglátószámnak 1909-ben.

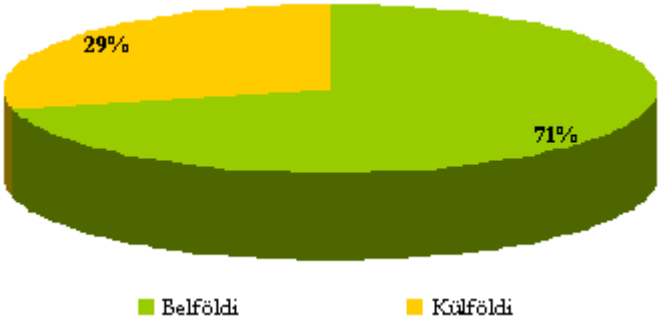
2009-ben a vendégforgalomnak jóval nagyobb százalékát adták a külföldiek, mint 1909-ben, mind a kereskedelmi, mind pedig a magánszálláshelyeken, amit az alábbi két diagram is jól mutat.

8. ábra. A vendégforgalom megoszlása 1909



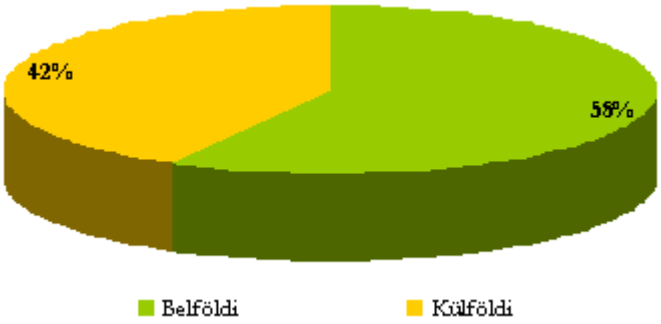
Forrás: ZML adatai alapján készítette Törzsök A. 2010.

9. ábra. Kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma Keszthelyen 2009



Forrás: Nyugat Balatoni Turisztikai Iroda Kft. adatai alapján készítette Sipőcz M. 2010.

10. ábra. Magánszálláshelyek vendégforgalma Keszthelyen 2009



Forrás: Nyugat Balatoni Turisztikai Iroda Kft. adatai alapján készítette Törzsök A. 2010.

Érdemes összevetni a két elemzést abból a szempontból is, hogy számos tényező 1909-ben az erősségek között szerepel, amelyek 2009-ben a gyengeségek között találhatók. Megállapíthatjuk, hogy alapvető változás következett be az utazási szokásokban; nem csupán hazai, hanem világviszonylatban is, amit német (GYURICZA B. 2009), osztrák (KOVÁCS B. 2009), cseh (SZIRÁNYI A. 2009) példák is bizonyítanak. A turisták utazási motivációi manapság már igen összetettek, egyik évről a másikra módosulhatnak (MICHALKÓ G. 1999). Olyan tényezők is befolyásolják, mint például a mozifilmek hatása, amely bizonyítottan akár háromszáz százalékos forgalomnövekedést is indukálhat (SULYOK J. 2009).

Lényegi különbség továbbá, hogy az idegenforgalom ügye 1909-ben még az egész város lakosságának talán legfontosabb kérdés volt, míg 2009-ben a keszthelyi polgárok számára fontos ügy maradt továbbra is, ám száz évvel ezelőtti kivételes helyzetét már elveszítette. Az 1909-ben virágzó Balaton-kultusz, melynek hatására a város és lakosai szinte mindent alárendeltek a turizmus érdekeinek mára a múlté, olyannyira, hogy a városnak anyagilag is támogatnia kell egy-egy patinás épület felújítását, csak így tudja elérni annak fennmaradását (*Keszthely város és térsége operatív turisztikai marketing terve*). Az olyan alulról építkező, az idegenforgalmat támogató kezdeményezésekre, mint a keszthelyi Nők a Balatonért Egyesület vagy a Balatonfüredi Turisztikai Egyesület (ANTAL B. 2009) nagy szükség van.

Alapvető különbség mutatkozik a marketingtevékenység koordinálásában és megvalósításában. Míg 1909-ben ez még a város feladata, mondhatni szívügye volt, a központi kormányzat csak támogatásokat nyújtott az elképzelésekhez, addig jelenleg a hazai turizmus marketingjét, regionális, illetve méginkább központi intézményekből irányítják. A balatoni turizmus rövid távú céljaiként ugyanakkor a „gazda szerepkör" érdemi betöltését jelölték meg 1999-ben is (PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2001), melyet 1909-ben még Keszthely ténylegesen birtokolt. Előremutató napjainkban ugyanakkor az a törekvés, amely más térségek, akár külhoni, pl. osztrák (ASZTALOS Z. 2009), dél-tiroli (SEMSEI S. 2009), akár belföldi, pl. siófoki (HALÁSZ K. 2009), veszprémi (LŐRINCZ K. 2009) tapasztalatainak megismerésére és felhasználása irányul.

Érdekes, hogy 2009-ben is felmerült az 1909-ben működő fedett fürdőházakhoz hasonló fürdők létesítésének igénye, mivel „egy fürdőhelyen a szezont az határozza meg, hogy hány hónapig használható a fürdő. Keszthelyen kizárólagosan csak a balatoni strand van, a szél miatt sokan még 26 fokban sem szívesen mennek be a strandra. Ha abban történne változás, hogy a kabinokat vagy egy részüket úgy alakítanák át, hogy szélvédett helyen menjenek be, jöjjenek ki a vendégek, a szezon hosszabb lehetne." (TAR L. 2009).

A Balaton, a Keszthelyi-öböl és maga a város a turizmus tekintetében is a számtalan lehetőséggel rendelkezik. A lehetőségekből ötleteknek kell születni, amelyekben nincs is hiány, de megvalósításuk számos akadályba ütközik. A legfőbb gátló tényező sajnos az anyagi bázis hiánya, amely befolyásolja mind a keresletet, mind a kínálatot. Ha e téren pozitív változás mutatkozna - minden valószínűség szerint - a turizmus Keszthely és a térség gazdasági multiplikátorává válhatna.

6. IRODALOMJEGYZÉK

- *A Balaton fényképei*. In: Keszthelyi Hírlap 1909.5. p. 1.
- *A Balaton turizmusának fejlesztési koncepciója és programja.* In. Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám pp. 54-58.
- A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma a Nyugat-Dunántúlon 2009. In. www.ksh.-hu; Idegenforgalmi évközi táblák -Nyugat-Dunántúl idegenforgalma, 2009. január-október – táblázatok (utolsó letöltés:2010.április 6.)
- *A Közép-Dunántúl és a Balatoni üdülőkörzet idegenforgalma, 2009. január-augusztus*. In. Statisztikai Tükör 2009.153. 2. p.
- ANTAL B. 2009: *Balatonfüredi Turisztikai Egyesület*. Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://west-balaton.hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferencia-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010.április 10.)
- ASZTALOS Z. 2009: *A Fertő- tavi /osztrák/ turisztikai desztinációs szervezet tevékenysége*. Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://westbalaton. hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferencia-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- *A szombathelyi rádió élőben Keszthelyről*. In. Monitor XVII.12. p. 15.
- *Animációs programok gyerekeknek, felnőtteknek*. In. Monitor XVII.12. p. 15.
- *Balatoni városok összefogása*. In. Monitor XXVII.20. p. 10.
- *Balaton-parti fürdőszobaparti*. In. Monitor XVII.12. p. 11.
- BALLA L. 2008: Magyar Királyi Államvasutak Hálózata 1909. nyári menetrendi térkép Forrás: http://ballal.gofree.hu/G/190901v0.jpg (utolsó letöltés 2010. április 10.)

- BERTA Gy. 2008: *Statisztikusok a Balatonról.* In. Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám pp. 74-76.
- BONTZ J. 1896*: Keszthely város monográfiája.* Farkas, Keszthely, 1896. pp. 362-365.
- BULLA B. – MENDŐL T. 1999. *A Kárpát-medence földrajza.* Lucidus K., Budapest, p.225.
- CSÁKY Á. 1909: *Rendezzük a balatoni ingyen-fürdőt.* In. Keszthelyi Hírlap 1909.41. p. 1.
- CSÉBY G. 1996: *Száztíz esztendő.* Keszthelyi Ipartestület, 87. p.
- *Egy város és egy falu.* In. Keszthelyi Hírlap 1909.21. p.1.
- *Elindult a balatoni elsősegélynyújtó szolgálat.* In. Monitor XVII.13. p. 5.
- *FlyBalaton: kedvezőtlen szelek fújnak.* In. Monitor XVII.14. pp.6-7.
- *Fürdőnk érdekében.* In. Keszthelyi Hírlap 1909.31. p.1.
- GYURICZA B. 2009: *A német lakosság utazási szokásai, a német turisztikai piac trendjei és a magyar vállalkozások lehetőségei.* Előadás a XI. Turisztikai összefogás Zala megyében konferencián, Zalaegerszeg, 2009. november 4. Forrás: http://www.zalaegerszeg.hu/tart/index/14/1 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- HALÁSZ K. 2009: *TDM tapasztalatok Siófokon.* Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6.
- *Hogyan nyaral a magyar?* In. Monitor XVII.13. p. 2.
- *Hogyan teszik a balatoni fürdőket közkedveltekké.* In. Balatonvidék 1909. augusztus 8. pp. 2-3.
- HORÁNYI Á. 2009: *A reneszánsz év koronája.* In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 3. p. 7.
- HORKAY N. 2009: *TDM Szervezeti Rendszer helyzete Magyarországon.* Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://west-balaton.hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferencia-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- HORVÁTH Á. 2009: *Szomszédolás a múltba.* In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 5. p. 7.
- *Ingyenes óriáscsúszda a Helikon strandon.* In. Monitor XVII.12. p. 15.
- *Intő szó.* In. Balatonvidék 1909. július 11. pp. 1-2.
- KÁRPÁTHY J. *A zalai Balatonpart.* In. Keszthelyi Hírlap 1909.17. p. 1.
- *Keszthely – Hévíz gyógyfürdő.* In. Vasárnapi Újság 1909.15. p. 308.

- *Keszthely város egészségturisztikai koncepciója 2009*. Forrás: http://www.keszthely.hu/koncepciok (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- *Keszthely város és térsége operatív turisztikai marketing terve*. Forrás http://www.keszthely.hu (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- *Keszthely város és térsége turisztikai marketing terve 2005-2007*. Forrás: http://www.keszthely.-hu/koncepciok (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- *Keszthely Város Képviselőtestületének, valamint Turizmus és külkapcsolatok bizottságának jegyzőkönyvei* 2009. Ined.
- *Keszthelyi döntések*. In. Monitor XVII.13. p. 8.
- Kiss K. – Mester T. – Polgár J. 2008: *A Balaton régió turizmusa a statisztikák tükrében, 1990-től napjainkig*. In. Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám pp.63-70.
- Kovács B. 2009: *Az osztrák lakosság utazási szokásai, az osztrák turisztikai piac trendjei és a magyar vállalkozások lehetőségei*. Előadás a XI. Turisztikai összefogás Zala megyében konferencián, Zalaegerszeg, 2009. november 4. Forrás: http://www.zalaegerszeg.hu/tart/index/14/1 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- Kovács M. 2009: *A turizmus aktuális kérdései*. Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://west-balaton.hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferencia-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- Kozma I. 1909: *Kössük össze a Balatont a külfölddel!* In. Balatonvidék 1909. augusztus 29. pp. 2-3.
- Lenkei V. D.1911: *A Balaton hatása az ember szervezetére*. Budapest, pp. 3-37.
- Lőrincz K. 2009: *TDM modell Veszprémben*. Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://west-balaton.hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferencia-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- *Magyar Statisztikai Évkönyv 1909*. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1910, 546. p.
- *Magyarország vasúti térképe a vonalak megnyitási és bezárási évének feltüntetésével* 1909, részlet Forrás: http://www.idokep.hu/~szvdom/terk/Evszam.png (utolsó letöltés 2010. április 10.)

- MICHALKÓ G. 2007: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Dialóg, Budapest-Pécs, 275.p.
- MICHALKÓ G. 1999: *A városi turizmus elmélete és gyakorlata*. MTA, Budapest, 167.p.
- MICHALKÓ G. – VIZI I. 2008: *A Balaton borturizmusának földrajzi vizsgálata*. In. Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám pp. 34-41.
- *Milyen Keszthely és Hévíz megítélése a lakosság körében?* In. Monitor XVII.12. p. 8.
- *Mintaprojekt lesz*. In. Zalai Hírlap 2009. november 21. p. 3.
- MÜLLER R. 2004: *A régi Keszthely képeslapokban*. Faa Produkt Kft., Keszthely-Veszprém, 67. p.
- MÜLLER R. 2005: *Keszthely tegnapelőtt... tegnap... és ma*. Nyugat-Balatoni Térségmarketing Kht., Keszthely
- *Nekünk a Balaton a Riviéra*. In. Monitor XVII.12. pp. 6-7.
- *Nyugat-Dunántúl idegenforgalma – 2009. január-augusztus*. In. Statisztikai Tükör 2009.152. 2 p.
- OSVÁTH S. 2008: *Tizenhét év kutatási mérlege*. In. Zalai Hírlap 2008. március 25. p.6.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2001: A turizmus hatásai. Aula, Budapest, pp.399-444.
- REDEN, ALEXANDER SIXTUS VON 1989: *Az Osztrák-Magyar Monarchia: Történelmi dokumentumok a századfordulótól 1914-ig*. Széchenyi Kiadó, Budapest-Salzburg, pp. 178-188.
- SÁGI J. 1909a: *Állandó színházat*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.37. p.1.
- SÁGI J. 1909b: *Balatonpartunk jövője*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.5. p. 1.
- SÁGI J. 1909c: *Külön vonatokat a Balaton mellé!* In. Keszthelyi Hírlap 1909.39. p.1.
- SÁGI J. 1909d: *Magyar színház a szabad természetben*. In. Vasárnapi Újság 1909.6. pp. 111-112.
- SÁGI J.1902: *Keszthely és balatoni fürdőjeinek ismertetése*. s.n, Keszthely, 1902. pp. 4-13.
- SÁGI J.1909e: *A Balaton és a külföld*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.13. p. 1.
- SÁGI J.1909f: *A Balaton idegenforgalma*. In. Keszthelyi Hírlap 1909.38. p.1.
- SÁGI J.1909g: *Ne neked Keszthely!* In. Keszthelyi Hírlap 1909.23. p.1.
- SÁMEL J. – TEMESI H. 2009a: *A gyógytó a hévíziek kincse*. In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 6. p. 8.

- SÁMEL J. – TEMESI H. 2009b: *Főváros a Balaton partján*. In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 10. p. 5.
- SÁMEL J. – TEMESI H. 2009c: *Már a rómaiakat is elbűvölte*. In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 4. p. 6.
- SÁMEL J. – TEMESI H. 2009d: *Tengerparti hangulatot áraszt*. In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 5. p. 6.
- SEMSEI S. 2009: *A Meran Marketinggesellschaft*. Előadás a Balatoni TDM szakmai továbbképzés és szakirányú konferencián, Keszthely, 2009. november 5-6. Forrás: http://west-balaton.hu/hireink/516-balaton-tdm-szakmai-tovabbkepzes-es-szakiranyu-konferenci-a-2009-november-5-6 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- SOMOGYI GY. (1998): *Balaton gyógy- és tengerfürdő*. Novoprint, s.a., s.l. Debrecen, 143. p.
- *Spinningerőpróba a Városi strandon*. In. Monitor XVII.12. p. 15.
- *Standkönyvtár a Balaton partján*. In. Monitor XVII.13. p. 5.
- SULYOK J. 2008: A Balaton mint turisztikai desztináció ismertsége és imázsa Magyarország legfontosabb küldő országaiban. In. Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám pp. 18-24.
- SULYOK J. 2009: *Filmturizmus, avagy a filmekben rejlő lehetőségek a turisztikai desztinációk számára*. In. Turizmus Bulletin 2009.XIII.1. pp.34-39.
- SZIRÁNYI A. 2009: *A cseh lakosság utazási szokásai, a cseh piac trendjei és a magyar vállalkozások lehetőségei*. Előadás a XI. Turisztikai összefogás Zala megyében konferencián, Zalaegerszeg, 2009. november 4. Forrás: http://www.zalaegerszeg.hu/tart/index/14/1 (utolsó letöltés: 2010. április 10.)
- TEMESI H. 2009: *Fogyatkozóban a német vendégek*. In. Zalai Hírlap 2009. augusztus 3. p. 6.
- TAR L. 2009: *Interjú Tar Lászlóval, a Nyugat-Balatoni Turisztikai Iroda vezetőjével. Készítette: Törzsök András* 2009. augusztus 6. Ined.
- Turizmus Bulletin 2008. Balaton különszám
- *Új lendületben a keszthelyi belváros rehabilitációja*. In. Monitor XVII.13. p. 11.
- *Ungarn Reisebericht*. Forrás: http://reiseberichte-urlaubsberichte.de/ungarn-reisebericht-siofok-am-plattensee/ (utolsó letöltés 2010. április 10.)

- *Ungarns Balaton: Ferienhaus-Urlaub am Plattensee*. Forrás: http://diepauschalreise.de/2008/05/27/ungarns-balaton-ferienhaus-urlaub-am-plattensee/ (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- *Üdülési csekket elfogadó strandjaink*. In. Monitor XVII.12. p. 15.
- www.balaton-netz.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.ferienhaus-plattensee-24.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.plattensee.at (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.plattensee-ferienhaus-ungarn.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.plattensee-unterkunft.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.ungarn-plattensee.info (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.urlaub-am-balaton.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- www.urlaub-am-plattensee.de (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- http://realtravel.com/e-239697-keszthely_entry-keszthely_hungary (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- http://reiseberichte-urlaubsberichte.de/ungarn-reisebericht-siofok-am-plattensee/ (utolsó letöltés 2010. április 10.)
- Zala Megyei Levéltár V. fond 1734.ő.e. Keszthely város iratai
- Zala Megyei Levéltár VIII. fond 51.doboz 32. csomó.nr.134.
- Zala Megyei Levéltár X. fond 213. őrzési egység

TURIZMUS KÁRPÁTALJÁN[1]

BERGHAUER SÁNDOR[2]

1. BEVEZETÉS

Ukrajna – ezen belül Kárpátalja – a rendszerváltást követően hosszú éveken keresztül a reménytelenség földjévé vált. Közel másfél évtizedet kellett várni arra, hogy a fejlődés meginduljon. Az itt élő emberek zöme ez időben megélhetési problémáik megoldásával volt elfoglalva, nem sokan engedhették meg maguknak, hogy üdüljenek, azonban aki igen, inkább külföldre utazott, ahol szélesebb volt a turisztikai kínálat. Az ezredfordulót követően javult a gazdasági helyzet és megjelentek az első tartalmas turisztikai ajánlatok. Kárpátalja iránt megnövekedett az érdeklődés, melyben többek között szerepe volt a határ mentén megélénkülő bevásárlóturizmusnak, némiképpen enyhítve az ország negatív imázsát. A gazdasági változások magukkal hozták a belföldi turizmus megélénkülését, így ma már nem egy olyan hely található Kárpátalján is, amelyet hosszabb-rövidebb időre rendszeresen meglátogatnak a belföldi és külföldi turisták. A fejlődésnek köszönhetően kezd kialakulni a vidék turisztikai arculata, Kárpátalja turizmusa lassan megtalálja helyét a nemzetközi és a belföldi turizmus rendszerében.

A tanulmány célja, hogy feltárja Kárpátalja turizmusának súlyát Ukrajna idegenforgalmában, valamint a megye természeti és kulturális adottságainak felvázolásával kiemelje azokat a vonzerőket, amelyek a vidék turizmusának fejlesztési alapját képezik, képezhetik.

A hivatalosan közölt statisztikai adatok elemzése által kiemelten fontos rámutatni a jelenlegi fejlődési irányra és összevetni ezeket a nemzetközi trendekkel, továbbá bemutatni azokat a turisztikai termékeket, amelyek ma Kárpátalja turizmusában a legfontosabb szerepet játsszák. A problémák és az eredmények elemzése által meg kell határozni a lehetséges fejlődési irányokat, amelyek a terület hosszú távú turisztikai fejlesztését szolgálják.

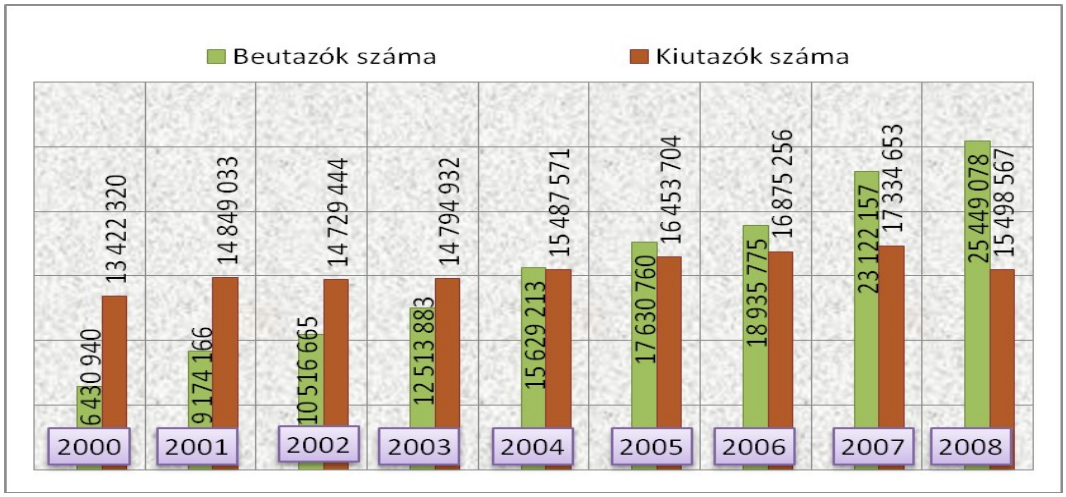
[1] A tanulmány elkészülését az International Visegrad Fund támogatta.
The study has been supported by the International Visegrad Fund

[2] Berghauer Sándor, PTE Földtudományok Doktori Iskola – II. R. F. Kárpátaljai Magyar Főiskola, Földtudományi Tanszék. Témavezető: Dr. Gyuricza László. E-mail: berghauer@kmtf.uz.ua; Telefon: 06-20-24-66-319

2. KÁRPÁTALJA HELYE UKRAJNA TURIZMUSÁBAN

Ukrajnában a rendszerváltást követő válságos időszakot lassú fejlődés váltotta fel. A gazdasági fejlődéssel karöltve az ezredfordulót követően az Ukrajna iránti turisztikai érdeklődés is növekedésnek indult, 2004-re a ki- és beutazó turisták száma kiegyenlítődött (*1. ábra*). Az ország turizmusból származó bevételei is folyamatosan növekedtek. A GDP közvetlenül turizmusból származó bevétele az utóbbi években 1,5-1,6% környékén mozog, a közvetett bevételek pedig meghaladják a 9-%-ot (THE ECONOMIC IMPACT of TRAVEL & TOURISM – Ukraine 2009).

1. ábra. Az Ukrajnából ki- és beutazók száma



Forrás: www.ukrstat.gov.ua; Szerkesztette: Berghauer Sándor

Ukrajna esetében a ki- és beutazó turistaforgalom a politikai, gazdasági orientációhoz hasonlóan kettős irányultságot mutat. Az országot meglátogató külföldiek majdnem kétharmada a volt Szovjetunió területéről érkezik, egyharmad részük pedig az Európai Unió országaiból. A kiutazó ukrán állampolgárok utazásaik során az esetek 49%-ában választják a volt Szovjetunió utódállamait úticélként, és az esetek 44%-ában az Európai Unió területére utaznak. A szomszédos országok közül Oroszországgal a legélénkebb a kapcsolat, részesedése a ki- és beutazó forgalomból 34–35% (1. *táblázat*).

1. táblázat. A ki- és beutazók száma országok szerinti bontásban

Változás 2005/06 (%)	Százalékos részarány	Beutazók száma (2006)	Ország	Kiutazók száma (2006)	Százalékos részarány	Változás 2005/06 (%)
6%	34%	6 423 850	Oroszország	5 856 411	35%	-1,9%
14%	21%	3 977 938	Lengyelország	4 609 238	27%	5,8%
10%	16%	3 055 833	Moldova	1 124 305	7%	1,4%
15%	11%	2 126 839	Fehéroroszország	1 282 972	8%	4,2%
-41%	6%	1 158 771	Magyarország	1 790 008	11%	-11,8%
57%	3%	505 480	Szlovákia	317 964	2%	2,5%
115%	2%	348 157	Románia	300 588	2%	72,3%
13%	1%	214 389	Németország	172 180	1%	-4,9%
7,2%		**18 900 263**	**Összesen**	**16 875 256**		**2,6%**

Forrás: Berghauer 2009.

A magas be- és kiutazó forgalom ellenére a hivatalosan bejegyzett turisztikai vállalkozások forgalma csekély[3]. A 2007-es évben a határátlépések száma meghaladta a 40 milliót. A turisztikai szolgáltatók viszont csak 2 millió 864 ezer turistát (372 ezer külföldi vendéget, 336 ezer kiutazó ukrán állampolgárt, 2 millió 155 ezer belföldi turistát) és 2 millió 393 ezer kirándulót szolgáltak ki. A fennmaradó közel 35 milliós forgalom is jól jelzi Ukrajna tranzitjellegét, illetve az ország turisztikai rendszerének hiányosságait.

Ukrajna területén belül a turizmusra az erős területi koncentráció jellemző. Az országban öt turisztikai központ alakult ki (Kijev, Krím félsziget, Azov-mellék és környéke, Kárpátok vidéke – Ivano-Frankivszk, Lemberg, Kárpátalja és Csernyivci megye –, Odessza megye). Ezeken belül Kárpátalja a Kárpátok vidéke körzethez tartozik (SASS 2009).

[3] Turisztikai vállalkozások – hivatalosan bejegyzett, Ukrajna vállalkozói törvényeinek alapján létrehozott turisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozások. A hivatalos statisztika csak és kizárólag ezek közvetlen adatait összegzi, közli. A hivatalos adatok köréből kimaradnak a különböző, bejegyzésre nem köteles turisztikai szolgáltatást nyújtó jogi vagy magán személyek. A kiegészítő szolgáltatást nyújtó, sok esetben a turisztikai vállalkozások által kínált turisztikai szolgáltatás részét vagy összetevőjét képező szolgáltatók, egyszerű (nem turisztikai) működési engedéllyel kínálnak turisztikai szolgáltatást, vagy a nagy joghézag miatt engedély nélkül működnek. A hivatalos statisztikában nem jelennek meg azok a magánszemélyek, szállásadók, akik saját, magántulajdonban lévő ingatlanjaikat adják ki. Ez országszerte a nagyobb turistaforgalmú területeken (Kijev, Krím, Kárpátok) jelentős forgalmat jelent. Hasonlóan, a hivatalos statisztika nem jegyzi azokat a szolgáltatókat, illetve azok forgalmát, akik személyszállítással egészítik ki a turisztikai tevékenységeket, idegenvezetést végeznek, szuvenírekkel kereskednek, „nem hiatalosan" pénzváltóként működnek és még sorolhatnánk. A hivatalos statisztika nem képes teljes körű rálátást biztosítani az ország, régiók, területek idegenforgalmára sem és sok esetben teljes turisztikai termékek esnek ki a kimutatások látóköréből, mivel hivatalosan nem közölnek semmilyen adatot róluk (borturizmus, falusi turizmus, síturizmus stb.). A tanulmányban több helyen megjelenő „hivatalosan bejegyzett turisztikai vállalkozás" kifejezést ennek megfelelően kell értelmeznünk.

Nemzetközi szerepének köszönhetően a turisztikai szolgáltatások terén Kijev erős túlsúllyal rendelkezik. A legtöbb utazási iroda itt található, valamint a kiutazó turisták 70%-a (!) is Kijevből indult. A rekreáció és gyógyüdülés terén a déli területek rendelkeznek jelentős túlsúllyal, a Krími Autonóm Köztársaság fogadja a gyógyüdülők 29%-át.

A köztudatban és egyes útikönyvekben is gyakran olyan kép él Kárpátaljáról, amely Ukrajnán belül talán túlértékeli a megye turisztikai jelentőségét. A statisztikai adatok ezt részben cáfolják, de Kárpátalja relatíve csekély országon belüli turisztikai részesedését nem szabad alulértékelni sem. Az átlagosan 2-3% közötti országos részesedés, az egyes régiók erős túlsúlya, illetve Kárpátalja csekély gazdasági részesedése miatt ugyanis felértékelődik. A területi egységek rangsorában Kárpátalja turizmusát a statisztikai mutatók átlagát véve a 10. hely környékére rangsorolhatjuk, ami a 27 területi egységet tekintve jónak mondható. A megye gazdasági, demográfiai mutatóit figyelembe véve turisztikai téren jelentősek az eredmények és a lehetőségek is széleskörűek. Kárpátalján adottságainak megfelelően kiemelt figyelmet fordítanak a gyógyturizmus, a hegyi turisztikai célterületek infrastruktúrájának és a statisztikák által nem kimutatott, de a terület rurális lakosságának megmaradása szempontjából fontos falusi turizmus fejlesztésére. A legnagyobb beruházásokat az elmúlt évtizedben a megye turizmusának húzóágazatát képező gyógyturizmus terén hajtották végre (BERGHAUER 2009).

3. KÁRPÁTALJA TURISZTIKAI ADOTTSÁGAI

Kárpátalja változatos természeti és ember alkotta vonzerői a turizmus sokrétű fejlesztését teszik lehetővé. A vonzerők széles körű hasznosításának legnagyobb akadálya az alap- és turisztikai infrastruktúra, valamint a kvalifikált munkaerő hiánya. Ebből fakadó probléma, hogy a vidék nem képes hosszabb ideig lekötni, szórakoztatni a Kárpátaljára látogató turistákat. Ez alól csak az egészség- és azon belül a gyógyturizmus kivétel. Kárpátalja területének viszont még mindig van egyfajta varázsa, amely elsősorban perifériku elhelyezkedéséből fakad. A érintetlen táj, az autentikus kulturális közeg a jövő turizmusában egyre fontosabb szerepet kapnak, ezáltal újabb lehetőségek nyílnak meg a megye turizmusa előtt.

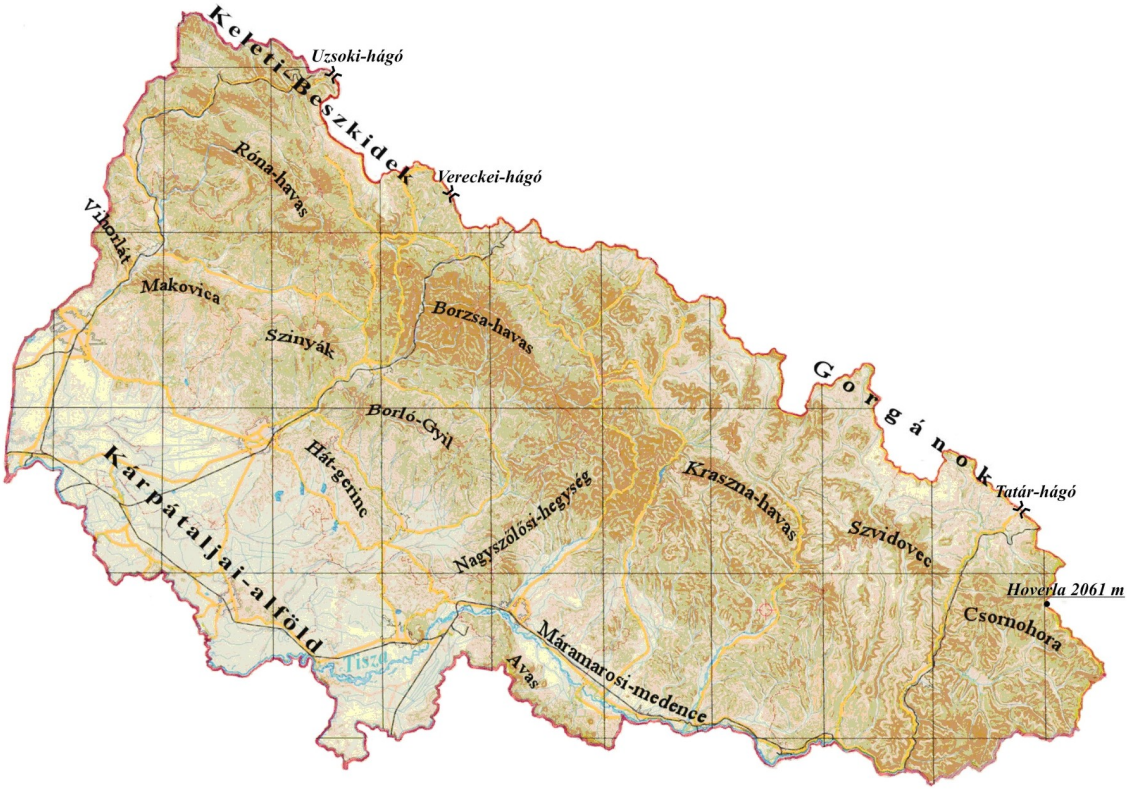
3.1. Természeti erőforrások, vonzerők

31.1. Domborzat

Kárpátalja – Ukrajna nyugati részén, az Északkeleti-Kárpátok Vízválasztó-vonulattól délkeletre, a Kárpát-medence északkeleti szegletében helyezkedik el. Területe 12,8 ezer km², Ukrajna területének 2,1%-a. Kárpátalja földszerkezeti alapját két egység alkotja: a *Kárpátaljai-süllyedék* és a *Gyűrt-Kárpátok* (*2. ábra*). A megye területének csaknem 80%-át alacsony és középmagas hegyvidéki domborzat foglalja el. Kárpátalja hegyvidéki területe három részre osztható: Vízválasztó-vonulat, Havasi-vonulat és Vihorlát-Gutini vulkáni vonulat. A hegygerincek csapásiránya északnyugat-délkeleti. Északkeleten, ahol Kárpátalja határos Lemberg (Lviv) és Ivano-Frankivszk megyékkel, található a Vízválasztó-vonulat (1000–1700 m). A vonulat nagyobb része a megye határain túl helyezkedik el, Kárpátalján húzódó tagjai a Keleti-Beszkidek és a Gorgánok. Délebbre találjuk a Havasi-vonulat nyúlványait. A Havasi-vonulat több havasra tagolódik: Róna-havas (Rivne, 1000–1400 m), Borzsa-havas (Borzsa, 1200–1600 m), Kraszna-havas (Kraszna, 1200–1500 m), Fagyalos (Szvidovec, 1500–1800 m), Csornohorai-masszívum (1400–2000 m) és a Rahói-hegyek (1700–1900 m). Délkeleten húzódik a Vihorlát-Gutini vulkáni vonulat (900–1000 m), amelyet folyóvölgyek szabdalnak fel (GÖNCZY 2009).

Kárpátalja délnyugati részén található a Kárpátaljai-alföld. Északi határát a Vihorlát-Gutini vonulat alkotja, északnyugaton átnyúlik a mai Szlovákia területére és Kelet-szlovákiai-alföldként folytatódik, délen, délkeleten pedig a Magyarország területén lévő Nagy-magyar-alföldhöz csatlakozik, annak északkeleti részét képezi. A Kárpátaljai-alföld kelet–nyugati kiterjedése 80–90 km, szélessége 22–35 km. Átlagos tengerszint fölötti magassága 100–120 méter között ingadozik. Felszíne délnyugati irányban enyhén dőlt. Déli részén emelkedik ki a síkvidékből a Beregszászi-dombvidék (Nagyhegy, 365 m).

2. ábra. Kárpátalja domborzati térképe



Forrás: Gönczy 2009; Vavilin 2005; Szerkesztette: Berghauer Sándor

Kárpátalja morfológiai adottságairól elmondható, hogy nagy relatív relieffel és magas felszabdaltsági indexszel rendelkező területről van szó. A jelenlegi turisztikai trendek az ilyen, illetve a hasonló adottságokkal rendelkező térségeket, a turizmus fejlesztése szempontjából kedvező perspektívával rendelkező területként kezelik (GYURICZA 2008).

3.1.2. Felszíni vizek

A domborzati viszonyoknak köszönhetően Kárpátaljára a sűrű *vízhálózat* jellemző. A 10 km-t nem meghaladó hosszúságú folyók száma 9277, 152 olyan folyó van a megyében, melynek hossza 10 km-nél több és négy – a Tisza, a Borzsa, a Latorca és az Ung –, melyeknek hossza a 100 km-t meghaladja. Valamennyi folyó vizét a *Tisza* gyűjti össze és szállítja a Dunába, Fekete-tengerbe. Kárpátalja folyóinak látványértékét növelik az itt található vízesések és szurdokvölgyek. A hegyekben

több *vízesés* is található, amelyek közül a legtöbben az Iker-havas (Bliznica, 1883 m) oldalában, a főút mentén található Trufonec-vízesést ismerik. A legszebbnek a Sipot-, a Pliska- és a Lumsori-vízeséseket tartják.

Kárpátalján 137 tavat találunk, ebből 100 az időszakos tavak száma. A *tavak* közül legismertebbek a sóbányászat következtében kialakult aknaszlatinai Sós-tavak, a Csornohorai masszívumban jég által kimélyített völgyben keletkezett Brebeneszkul (Ukrajna legmagasabban fekvő tava – 1801 m) és a Szinevéri-tó (a Szinevéri Nemzeti Park gyöngyszeme), amely völgyelzáródás által keletkezett (SZILÁGYI ET AL. 2006).

A vízrajzi adottságok jelenleg nincsenek kellőképpen hasznosítva. A nemzetközi tapasztalatok figyelembevételével jelentős fejlődés várható Kárpátalja turizmusának ebben a szegmensében. A nagyobb esésű folyókon elvétve már ma is rendeznek vízi (vadvízi) túrákat, de ezek szélesebb körű elterjedése még várat magára. A hegyi folyók többsége még tisztavizű. Számos őshonos halfajta található vizeikben, lehetőséget kínálva a horgászás és vízparti üdülés fejlődésére. A mesterséges tavak egy részét üdülési-turisztikai céllal hasznosítják – Sajáni-tó, Dédai-tó, Nagyberegi halastavak – és környezetükben megindult a szükséges turisztikai infrastruktúra kiépítése (DONKA–GYURICZA 2002).

3.1.3. Ásvány- és gyógyvizek

Kárpátalja *ásvány- és gyógyvizekben* gazdag terület, az Ukrajnában fellelhető 36 különböző típusú ásványvíz közül 32 típus megtalálható a nevezett területen. Az első írásos említése az itteni „savanyúvizeknek" 1463-ból származik, a fürdőházak pedig a 17. század során nyíltak meg a vidéken. A Visk és Polena környéki, ma is közkedvelt ásványvizek palackozása pedig már a 18. században megkezdődött.

A Kárpátalján fellelhető ásvány- és gyógyvizek elhelyezkedése szoros összefüggést mutat a földtani adottságokkal. A vidék termálvízkészletének kétharmada Kárpátalja síkvidéki részén található (Beregszász, Mezőkaszony, Gut, Nagyszőlős). Az ásványvízlelőhelyek sokkal nagyobb szórást mutatnak és a jelentősebbek a Gyűrt-Kárpátok vonulatainak mezsgyéjén helyezkednek el, azok mélytörés-rendszeréhez kötődnek. A legismertebb ásványvízforrások Polena, Saján, Vizköz, Királyszállás, Gyertyánliget települések közelében találhatóak. Az ásvány- és gyógyvizek eltérő összetételük révén széleskörűen használhatóak fürdőzésre, ivókúrákra vagy hétköznapi fogyasztásra. A Kárpátalján található szanatóriumok és gyógykezelést nyújtó intézmények zöme a fontosabb lelőhelyek közelében épült fel (*2. táblázat*).

2. táblázat. Kárpátalja szanatóriumai

Szanatórium neve	Település	Fekvőhelyek száma	Szobák száma	Egyágyas szobák száma
Szolyvai rekreációs-gyógyövezet				
Csoven	Kerecke (Kerecki)	210	-	-
Polana	Polena	329	195	56
Szonyácsne Zakarpatytya	Polena	502	278	54
Kvitka Polonini	Galambos (Holubine)	110	55	0
Kristaleve Dzserelo	Királyfiszállás (Szolocsin)	160	93	10
Munkácsi rekreációs-gyógyövezet				
Kárpáti	Beregvár (Karpati)	486	286	86
Perlina Karpat	Beregvár (Karpati)	403	206	3
Szinyák	Kékesfüred (Szinyák)	338	186	34
Szolene Mlaki	Erdőpatak (Liszárnyá)	50	24	3
Ökörmezői-Volóci rekreációs-gyógyövezet				
Verhovina	Vízköz (Szojmi)	120	56	0
Técsői rekreációs-gyógyövezet				
Mineral	Alsóapsa (Gyibrova)	Jelenleg tatarozás alatt		
Rahói rekreációs-gyógyövezet				
Hirszka Tisza	Tiszaborkút (Kvaszi)	Jelenleg tatarozás alatt		
Huszti–Nagyszőlősi rekreációs-gyógyövezet				
Teplica	Nagyszőlős (Vinogragyiv)	131	77	0
Saján	Saján	198	98	0
Bajlava	Husztsófalva (Danilovo)	60	25	0
Bergszászi rekreációs-gyógyövezet				
Kaszony	Mezőkaszony (Koszony)	Jelenleg tatarozás alatt		
Ungvári rekreációs-gyógyövezet				
Derenyivszka Kupilj	Onokóc (Onokivci)	Jelenleg tatarozás alatt		
Maljatka	Onokóc (Onokivci)	Jelenleg tatarozás alatt		

Forrás: BERGHAUER 2009.

3.1.4. Nemzeti parkok, természetvédelmi területek

Kárpátalja különleges természeti értékeit két nemzeti park – a *Szinevéri és az Ungi Nemzeti Park* –, egy bioszféra rezervátum – *Kárpáti Bioszféra Rezervátum* –, nyolc tájvédelmi körzet, több mint száz természeti emlék és 44 kultúrpark területén tanulmányozzák és óvják fokozottan. A Szinevéri Nem-

zeti Park a Kárpátaljára látogató turisták egyik legkedveltebb célpontja. Az 1989-ben létrehozott 40 400 ha területű nemzeti park elsősorban a Szinevéri-tó festői környezetével, a Gorgánok egyedi élővilágával csalogatja a vendégeket. A Kárpáti Bioszféra Rezervátum több, különböző helyen lévő, védett területet foglal magába. A rezervátum összterülete 108,6 ezer ha, Kárpátalja területének 4,5%-a. 2007-től a rezervátum részét képező hat fokozottan védett terület, négy Szlovákiában található természetvédelmi területtel közösen az UNESCO természeti örökségének listájára került. Az itt található mérsékeltövi erdők a legutóbbi eljegesedést követően Európában kialakult őserdők változatos élővilágának sokszínűségét hivatott megőrizni (*3. táblázat*).

3. táblázat. Az UNESCO természeti örökség részét képező Keleti-Kárpátokban lévő területek

	Megnevezés, elhelyezkedés	Koordináta	Terület	Bejegyzés ideje
1.	Csornohora, Kárpátalja, Ukrajna	N48 8 25 E24 23 35	Központi terület: 2476.8 ha Puffer terület: 12925 ha	2007
2.	Havešová Primeval Forest, Szlovákia	N49 0 35 E22 20 20	Központi terület: 171.3 ha Puffer terület: 63.99 ha	2007
3.	Kuzij, Kárpátalja, Ukrajna	N47 56 21 E24 8 26	Központi terület: 1369.6 ha Puffer terület: 3163.4 ha	2007
4.	Máramaros, Kárpátalja, Ukrajna	N47 56 12 E24 19 35	Központi terület: 2243.6 ha Puffer terület: 6230.4 ha	2007
5.	Rožok, Szlovákia	N48 58 30 E22 28 0	Központi terület: 67.1 ha Puffer terület: 41.4 ha	2007
6.	Stužnica – Bukovské Vrchy, Szlovákia	N49 5 10 E22 32 10	Központi terület: 2950 ha Puffer terület: 11300 ha	2007
7.	Ung, Kárpátalja, Ukrajna	N49 4 14 E22 3 1	Központi terület: 2532 ha Puffer terület: 3615 ha	2007
8.	Szvidovec, Kárpátalja, Ukrajna	N48 11 21 E24 13 37	Központi terület: 3030.5 ha Puffer terület: 5639.5 ha	2007
9.	Uglya–Széleslonka, Kárpátalja, Ukrajna	N48 18 22 E23 41 46	Központi terület: 11860 ha Puffer terület: 3301 ha	2007
10.	Vihorlat, Szlovákia,	N48 55 45 E22 11 23	Központi terület: 2578 ha Puffer terület: 2413 ha	2007

Forrás: HTTP://WHC.UNESCO.ORG

A rezervátumhoz tartozó legismertebb terület a Huszt mellett található 256 ha-os Nárciszok Völgye. Szintén a Kárpáti Bioszféra Rezervátum részét képezi az Uglya–Széleslomkai természetvédelmi terület, amely értékes élővilága mellett az itt található barlangjairól is nevezetes, de ezek egyelőre turisták számára nem látogathatóak (IZSÁK 2009; SZTEPCSUK 2003).

A nemzeti parkok és védett területek turisztikai szerepe Kárpátalján nagy jövő előtt áll, hiszen a nemzetközi és ukrajnai tendenciák, tapasztalatok is azt jelzik, hogy az intakt táj vonzereje, és az ökoturizmus iránti igény folyamatosan növekszik. Kárpátalján a hosszú távú növekedés fontos feltétele, hogy a természeti értékek hasznosítása ésszerű legyen. Mivel Ukrajnában nincsenek komoly tradíciói a turizmusnak, így a környezet védelmére fokozottan figyelni kell, s az ökotudatos gondolkodás formálásában a nemzeti parkok és védett területek nagyobb hangsúlyt kell, hogy kapjanak (GYURICZA 2008).

3.2. Ember alkotta vonzerők

A változatos természeti adottságokhoz hasonló sokszínűség jellemzi Kárpátalja kulturális, ember alkotta vonzerőit is. A Kárpát-medence északkeleti szegletében népek, kultúrák, különböző vallási felekezetek hozták létre a vidék jelenlegi értékeit. A korábban, különösen a szovjet időszakban teljesen elszigetelt határmenti terület sok tekintetben megőrizte hagyományos társadalmi és kulturális vonásait. A multikulturális közeg és az élő hagyományok révén Kárpátalja kulturális és emberalkotta vonzerői turisztikai szempontból jelentős értéket képviselnek.

3.2.1. Várak, kastélyok

Az ember alkotta vonzerők köréből kiemelhetjük a várakat, kastélyokat. A Kárpátalján található várak – munkácsi, ungvári, nevickei – és várromok – huszti, szerednyei, nagyszőlősi (Ugocsa vár), királyházai (Nyalábvár) – elhelyezkedése és sűrűsége jelzi, hogy a vidék a múltban az itt található stratégiailag fontos hágók és a sóbányászat miatt nagy jelentőséggel bírt.

Hadászati szempontból is és turisztikai vonzása miatt is a *munkácsi vár* Kárpátalja legnevezetesebb látnivalója. Kialakulását és építési idejét illetően eltérő nézeteket vallanak a különböző nemzetek és történészek. Történelmének legdicsőségesebb évei a Rákóczi-családhoz, Zrínyi Ilonához és a II. Rákóczi Ferenc által vezetett szabadságharchoz fűződnek. A vár, amely a 18-19. században börtönként is működött és a 20. század második felétől egy ideig mezőgazdasági szakiskolának is otthont adott, ma népművészeti és honismereti kiállítások helyszíne. A vár legnagyobb forgalmú éve a 2007-es év volt, amikor a vár falai adtak otthont a Munkácsy Mihály-kiállításnak. A munkácsi vár ismertségét jól tükrözi, hogy a Kárpátaljára látogató turisták – legyen szó belföldi vagy külföldi turistákról – az esetek döntő többségében felkeresik. A vár jövőjéről a vár tulajdonosának, Munkács vá-

rosnak, sajátos elképzelése van. A középső udvarrészt befektetőknek kívánják bérbe adni, ahol a tervek szerint szállodát alakíthatnak ki. Mindez a szakértők részéről nagy visszatetszést váltott ki, de a befektető keresés ennek ellenére tovább tart (BERGHAUER 2009).

A munkácsi várral Kárpátalján csak az *ungvári vár* vetekedhet, éves forgalma megközelíti a 100 ezer főt. A várat a 14. század elejétől négy évszázadon keresztül a Drugeth-család birtokolta, a védművek kiépítése is az ő idejükben történt. Bercsényi Miklós idejében a fellegvárat palotává alakították át, majd a 18. század végétől görög katolikus papi szeminárium igényeinek megfelelően rendezték be. A papnevelde díszterminek freskói napjainkban is megtekinthetőek az épületben. Ma a vár falai adnak otthont a Kárpátaljai Helytörténeti Múzeumnak és Képtárnak. Nagy hangsúlyt fektetnek a vár és az itt található kiállítások szakszerű fejlesztésére. A vár mellett található Skanzen nagyban elősegíti az ungvári vár turisztikai értékesítését.

A vidékünkön élő, vezető szerepet betöltő nemesi családoknak állítanak emléket a kárpátaljai *kastélyok*. A legjelentősebbek közülük a nagyszőlősi Perényi-kastély, a beregvári Schönborn-kastély, a munkácsi Rákóczi-kastély, a beregszászi Bethlen–Rákóczi-kastély, a szentmiklósi Telegdy–Rákóczi-várkastély, a beregszászi Schönborn-vadászkastély. Sajnálatos dolog, hogy ezeket a reprezentatív épületeket csak részben – a beregszászi Bethlen–Rákóczi- kastély egy részében múzeum, a beregvári Schönborn-kastélyban a szanatórium adminisztratív része működik – vagy egyáltalán nem hasznosítják idegenforgalmi célokra (HORVÁTH–KOVÁCS 2002).

3.2.2. Templomok, fatemplomok, kolostorok

A vidék sokszínű kultúrájának sajátos megtestesítői a *templomok és a kolostorok*. A középkorban épült, s fennmaradt templomok Kárpátalja alföldi részén találhatóak és eredetileg katolikus templomként épültek. A ma még meglévő *román kori* templomok többsége átépített formájában látható, és jellemző, hogy többségük református templomként működik (Palágykomoróc, Beregdéda, Jánosi). A román kori templomok közül a legértékesebb a ma görög katolikus templomként működő *gerényi rotunda* (körtemplom). A templom középső része hatszögletes félköríves kiképzésű és felül kupoladobként folytatódik. A 15. században nyugat felől téglalap alaprajzú helyiséggel, hajóval bővítették ki, majd sekrestyét is építettek hozzá. A körtemplom ritkaságnak számító építészeti megoldásán kívül freskói is nevezetesek, melyeket 1360 körül festettek a Drugeth-család megrendelésére (DESCHMANN 1990).

A vidék *gótikus* templomai közül a legjelentősebbek a beregszászi és a nagyszőlősi katolikus templomok, melyek mérete és művészi kivitelezése jól tükrözik a települések korabeli státusát. A *gótikus* templomok sorában külön érdemes megemlíteni néhány református templomot. Ilyenek a huszti és viski festett mennyezetű erődtemplomok, valamint a técsői és csetfalvai festett kazettás mennyezetű templomok.

Kárpátalja hegyvidéki településeinek hangulatát nemcsak a festői táj, hanem a *fatemplomok* változatos formavilága is fokozza. Sajátos találkozása ez a nyugati és a kelet-európai építészetnek. A kárpátaljai fatemplomok gótikus vagy barokk stílusjegyeket viselnek. Felépítésük szerint négy elrendezési módot követnek, de talán célszerűbb őket építőik, a Kárpátalján élő ruszin néprajzi csoportok alapján elkülöníteni (lemkó, bojkó, hucul és dolisnyák) (3. ábra). A legkülönlegesebb látványt a megye keleti részén található hucul fatemplomok jelentik. A sajátos ötös tagolódású, kereszt elrendezésű templomok közül a legismertebb a kőrösmezői Strukovszka templom (HORVÁTH–KOVÁCS 2002.).

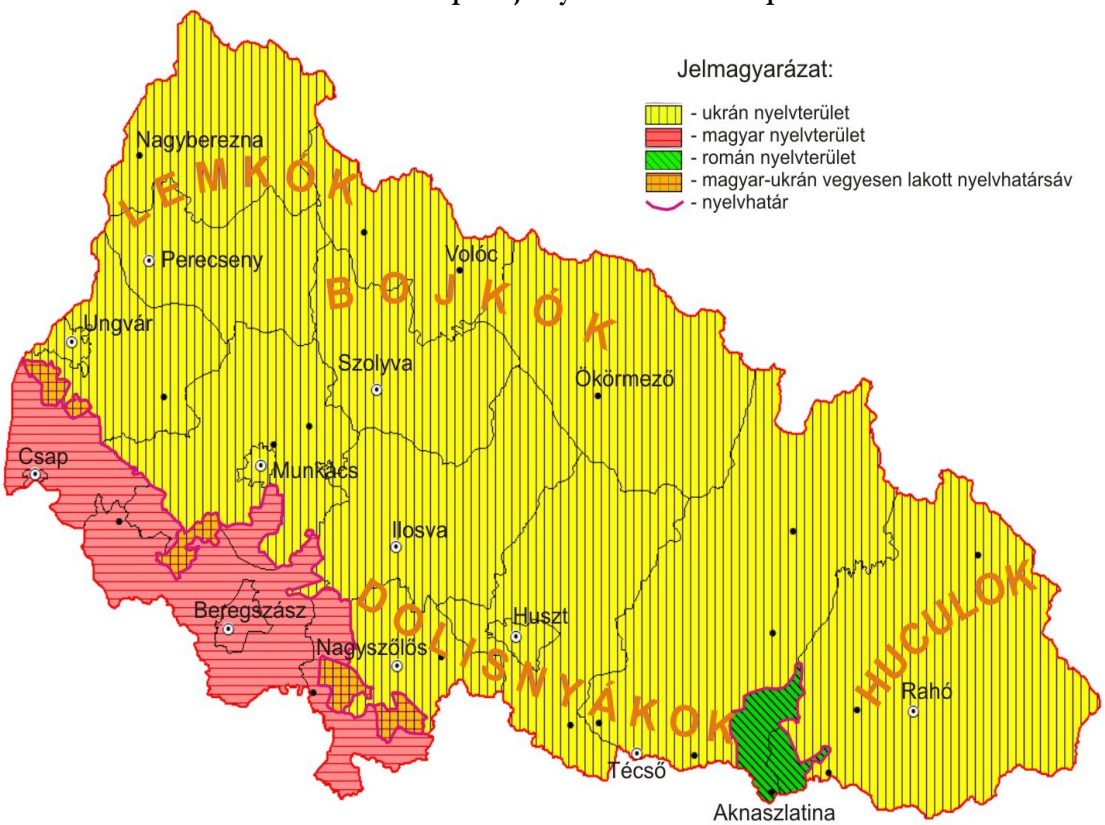
A vidék fatemplomainak egyediségét jelzi, hogy jelenleg is folyamatban van két kárpátaljai (Kőrösmező, Uzsok) és hat nyugat ukrajnai fatemplomnak az UNESCO örökségvédelmi listájára való felvétele. A fatemplomok fennmaradásával, értékeik megóvásával kapcsolatban a szakértők többsége megjegyzi, hogy a nem szakszerű restaurálás, tetőszerkezetűk „elbádogosítása" jelenti a legnagyobb veszélyt.

Egyedi kulturális színfoltja Kárpátaljának az ungvári görög katolikus *székesegyház* és püspöki palota, melyet a vidék legszebb épületegyüttesének is titulálnak. Az eredetileg jezsuita rendháznak készült épület a rend feloszlatását követően lett a vidéken 1646-ban létrejött görög katolikus püspökség tulajdona.

A megye területén harminc kolostor működik, melyek többsége pravoszláv, de találunk görög katolikus és katolikus kolostorokat is. Legismertebbek az csernekhegyi bazilita kolostor (Munkács) és a nagyszőlősi ferences kolostor, melyek a turisták számára is látogathatóak.

Kárpátalján 44 múzeumot találunk. Ezek nagyobbrészt néprajzi, illetve képzőművészeti jellegűek, de találunk itt földtani, könyvtörténeti, zoológiai, erdészeti és történelmi gyűjteményt is. Közkedveltek az ungvári skanzen, a Szinevéri Nemzeti Parkban kialakított Faúsztatási Múzeum és a Kárpátaljai Helytörténeti Múzeum és Képtár (Ungvár) (BERGHAUER 2009; SZILÁGYI ET. AL. 2006).

3. ábra. Kárpátalja nyelvterületi térképe



Szerkesztette: Molnár D. István 2009.

3.2.3. Fesztiválok, rendezvények

Nagy tömegeket mozgatnak meg a vidéken megrendezett *fesztiválok*, *rendezvények*. Kárpátalján 2009-ben a résztvevők szám elérte a 750 ezer főt. A választék nagy, hiszen a Kárpátalján élő nemzetiségek zöme önálló hagyományokkal rendelkezik (Mărţişor - kárpátaljai román népdalfesztivál, jurtatábor, Nárcisz Folklórfesztivál, brindzafesztivál). Gyakoriak a falunapok, szüreti és tavaszváró mulatságok, de vannak kirakodóvásárok is, ahol a helyi kézművesek termékeit lehet megvásárolni. Nagy érdeklődés övezi a szakmai és vallási jellegű rendezvények is (Kárpátajai Nyári Kölcsey Pedagógusakadémia, Guti Pünkösdi Napok) (Szvitlik 2010; Tarpai–Dancs 2008).

A fentebb felsorolt természeti és kulturális vonzerők nem tartalmazzák a vidék teljes turisztikailag hasznosítható erőforrásainak listáját, de ezekből is kitűnik, hogy a rendelkezésre álló turisztikai erőforrások változatosak, jelentősek és nemzetközi szinten is jelentős súllyal rendelkeznek. A meglévő turisztikai termékek mellett Kárpátalján sok az olyan, idegenforgalom számára még feltáratlan vagy csak részben feltárt erőforrás, amely a vidék sajátos történelmi, elszigetelt fejlődéséből

fakadóan egyre jelentősebb értéket képvisel. Ezek a helyi kulturális sajátosságokból és az intakt környezetből fakadó értékek jelzik, hogy Kárpátaljának az ökoturizmus és az alternatív turizmus fejlesztése terén kell továbblépnie, hiszen csak így van reális esély a jelenlegi értékek jövőbeli átmentésére, a vidék arculatának a megtartására.

4. TURISTAFORGALOM KÁRPÁTALJÁN

Az elmúlt években jelentős változások mentek végbe Kárpátalja turizmusában. A tágabb térségben fontos nemzetközi események történtek az Európai Unió bővülése révén. Ennek következtében a Kárpátaljával határos országok vízumkötelezettséget vezettek be az ukrán állampolgárokkal szemben, és a határátlépés feltételei is lényegesen szigorúbbak lettek. A korábban jelentősnek számító „megélhetési" turizmus és „csencselés" lecsökkent, és helyét egy szelídebb bevásárlóturizmus vette át. A „valós" turisztikai tevékenységek fejlődésnek indultak, valamelyest könnyebb lett a határátlépés, még a határellenőrzési rend szigorítása ellenére is. Ezek a tényezők és a belső, gazdasági átalakulás jelentős változásokat idéztek elő a megye turisztikai forgalmában és idegenforgalmi szerkezetében (BERGHAUER 2008).

4. táblázat. A turisztikai vállalkozások tevékenysége Kárpátalján

	1999	2001	2003	2005	2007
Turisták száma (ezer fő)	218,9	71,1	91,1	63,8	73
Kirándulók száma (ezer)	52,5	53,9	67,6	45,7	44,1
Vendégéjszakák száma (ezer)	981,7	456,5	542	329,1	298,2

Forrás: Turizmus Kárpátalján 2002; Kárpátalja – Szanatóriumok és turizmus 2008. Szerkesztette: Berghauer Sándor

2007-ben a megyében hivatalosan 65 turisztikai vállalkozást jegyeztek be, melyek 73 ezer turistát és 44 ezer kirándulót szolgáltak ki az év során (*4. táblázat*). Ez az érték közel háromszor alacsonyabb az 1999-es mutatóknál. A mélypont a 2004–2005-ös esztendő volt, ekkor szigorodott a határforgalom rendje, bevezették a schengeni vízumot. Az ezredfordulót megelőző években jóval százezer fölötti volt a megyéből *külföldre utazó turisták* száma (1999 – 175 ezer fő), míg 2007-ben csak ennek a töredékét jegyezték be (11,5 ezer fő). A drasztikus változás okát a turisták utazási cél szerinti megoszlását áttekintve kapjuk.

Napjainkban a kárpátaljai turisztikai vállalkozások szolgáltatásait igénybe vevő turisták elsősorban pihenés, szórakozás (72,6%) céljával utaznak. Az üzleti és hivatalos ügyben (19,2%), illetve sportolási és gyógyulási céllal történő utazások (7,5%) mind a kiutazó, mind a beérkező turisták adatait megvizsgálva alacsony számúnak mondható. Korábban viszont, különösen a kiutazó ukrán állampolgárok esetében teljesen más arányok voltak jellemzőek. 1999-ben szervezett keretek között 174,7 ezer ukrán állampolgár utazott külföldre és sokuk nem titkolt célja a bevásárlás, illetve csencselés volt. Nem véletlen, hogy a szóban forgó évben a hivatalos és üzleti ügyben, illetve az egyéb céllal történő utazások részaránya 65% volt a kiutazó turisták körében, 2007-ben viszont már a két említett kategória együtt sem éri el a 0,5%-ot. 2007-ben (11,5 ezer fő) a turisztikai szolgáltatásokat igénybe vevő ukrán állampolgárok kifejezetten üdülési céllal lépik át az országhatárt. Utazásaik során elsősorban Törökországot (21,8%), Szlovákiát (19,8%), Magyarországot (14,6%), Egyiptomot (14,6%) és Csehországot (12,9%) keresik fel (TURIZMUS KÁRPÁTALJÁN 2002; KÁRPÁTALJA – SZANATÓRIUMOK ÉS TURIZMUS 2008).

A Kárpátaljára szervezett keretek között érkező *külföldi turisták* száma az utóbbi három esztendőben évi háromezer fővel csökkent, számuk 2007-ben 9 ezer volt. Folyamatosan emelkedett viszont a pihenési, üdülési céllal érkezők aránya (1999 – 33%, 2007 – 71%), és némi ingadozás mellett számuk megnégyszereződött az utóbbi nyolc évben. A külföldi turisták 95%-a Európából (Magyarország, Szlovákia, Csehország, Ausztria) és a volt szovjet tagállamokból (Fehéroroszország, Oroszország) érkezik. A kereskedelmi szálláshelyek közül a külföldi vendégek a színvonalasabb szálláshelyeket, hoteleket részesítik előnyben (68%), és átlagosan 1,9 vendégéjszakát töltenek Kárpátalján (KÁRPÁTALJA – SZANATÓRIUMOK ÉS TURIZMUS 2008).

A *belföldi turisták* száma erős ingadozást mutat, és a 2004-es évet követően folyamatos növekedés jellemzi (2007 – 52,5 ezer fő). Utazásaik során 52%-uk az olcsóbbnak számító ifjúsági és turistaszállásokon, 41,5%-uk hotelekben száll meg. Az utóbbi kilenc statisztikailag lezárt évben felére csökken a belföldi turisták által a célterületen eltöltött vendégéjszakák száma, és 2007-ben ennek értéke 3,4 vendégéjszaka/fő volt (KÁRPÁTALJA 2007).

Az utóbbi évtizedben Kárpátalján jelentősen visszaesett a turisztikai vállalkozások forgalma, az eltöltött vendégéjszakák száma, valamint a foglalkoztatottak aránya is a harmadára csökkent. Ennek ellenére a szakemberek egybehangzó véleménye szerint az utóbbi években jelentős fejlődés történt Kárpátalja turizmusában. A látszólagos ellentmondás hátterében a hivatalosan közölt statisztikai adatok állnak. A nemzetközi gyakorlattal ellentétben a ki- és beutazó forgalmat teljesen figyelmen kívül hagyja a hivatalos statisztika. Csak és kizárólag a hivatalosan bejegyzett turisztikai vállalkozások, utazási irodák adatait tárják fel, továbbá a kereskedelmi szálláshelyek, illetve az egészségturizmus intézményeinek forgalmáról közölnek adatokat. A Kárpátalján fontosnak ítélt más turisztikai

termékekről – pl. síturizmus, falusi turizmus[4] – a hivatalos statisztika egyetlen adatot sem közöl. Ennek oka, hogy a jelenlegi statisztikai rendszer még nem alakult át és a korábbi szovjet mintákat követi, nagyban hátráltatva Kárpátalja turizmusának részletes feltárását, továbbá még mindig jelentős a gazdaság „szürke", nem egészen átlátható tartománya. A fentieket kiegészítve fontos megjegyeznünk, hogy Kárpátalján a turisztikai szolgáltatások jellege, tartalma sokat fejlődött, és a hivatalos statisztika szerint is jelentősen emelkedett például a diplomás munkaerő aránya, 1999-től az igénybe vett szolgáltatások bruttó értéke pedig megháromszorozódott, a turisztikai szektor a piaci igényeknek megfelelő változásokon ment és megy keresztül.

4.1. Egészség- és gyógyturizmus

Kárpátalja gyógyüdülő hálózatának kiépülése a szovjet időszakra tehető. A II. világháborút követően Kárpátalján nagyszabású geológiai kutatásokat végeztek, elsősorban ipari nyersanyagokat kerestek. Ennek köszönhetően a már korábbról ismert források mellett több új, nagy hozamú ásvány- és termálvízlelőhelyre bukkantak. Megépültek az elsősorban szakszervezeti támogatással működő szanatóriumok, gyógyüdülők, amelyek nagy tömegek befogadására rendezkedtek be.

A rendszerváltás utáni években folyamatos leépülés jellemezte Kárpátalja egészségturizmusát. A belső kereslet megszűnése, az irreálisan magas árak, az alacsony színvonal versenyképtelenné tette a szóban forgó intézmények kínálatát. Az utóbbi évek gazdasági fejlődése pozitív eredményeket hozott Kárpátalja egészségturizmusában, és a gyógyüdülési intézmények ismét a turisták, gyógyulni vágyók érdeklődési körébe került. Ma már egyértelműen elmondható, hogy Kárpátalján az egészségturizmus az idegenforgalom legfontosabb húzóágazatává vált és a turisztikai fejlesztések zöme is ide irányul (BERGHAUER 2009).

Gyógyüdülési intézményből Kárpátalján közel hetvenet tartanak nyilván – 22 szanatórium, 6 profilaktikus-szanatórium, 1 panzió és 37 üdülő – és számuk az utóbbi időben gyarapodott (*3. táblázat*). A gyógyüdülési intézményekben a fekvőhelyek száma viszont jelentősen csökkent – közel ezerhétszázzal –, és jelenleg 6400 férőhelyet biztosítanak a Kárpátaljára látogató gyógyüdülő turistáknak. A csökkenés oka, hogy a túlméretezett létesítmények működését gazdaságos keretek közé kellett terelni, valamint fontossá vált a minőség és a színvonal emelése, amely a korábban kialakított sokágyas szobák felszámolásához, átalakításához vezetett (*5. táblázat*).

[4] Ha az Ukrajnába érkező turisták a *falusi turizmus* szálláshelyeit veszik igénybe, nem kerülnek bejegyzésre, mint „igazi" turisták. Ukrajnában ugyanis a falusi vendéglátók csak kilenc vagy több személy fogadása esetén kötelesek bejelenteni turisztikai tevékenységüket. Ilyen eset a gyakorlatban nemigen fordult elő. Ennek köszönhetően Kárpátalján a statisztikai hivatal egyáltalán nem rendelkezik adatokkal a falusi turizmusról.

5. táblázat. Gyógyüdülési intézmények Kárpátalján

	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2003	2005	2007
Szanatórium	14	15	16	16	15	15	15	16	22
Profilaktikus-szanatórium	14	14	14	14	14	13	11	8	6
Panzió	4	3	2	2	1	1	—	—	1
Üdülő	19	26	37	38	35	40	43	44	37
Összesen	**51**	**58**	**69**	**70**	**65**	**69**	**69**	**68**	**69**

Forrás: TURIZMUS KÁRPÁTALJÁN 2002; KÁRPÁTALJA – SZANATÓRIUMOK ÉS TURIZMUS 2008. alapján szerkesztette: Berghauer Sándor

Az intézmények forgalma az utóbbi öt-hat évben folyamatosan növekedett, így napjainkban évente közel 78,4 ezer (2007) főnek nyújtottak gyógy- és rekreációs szolgáltatásokat. Az általános növekedés elsősorban a szanatóriumok forgalomnövekedésének köszönhető, ezek az intézmények jelenleg vezető szerepet töltenek be Kárpátalja egészségturizmusában. A vendégek túlnyomó többsége a belföldi turisták köréből kerül ki, ami nem véletlen. Nagyon alacsony az intézmények külföldi ismertsége és ehhez társul még a negatív országimázs. 2007-ben 78,4 ezer vendégből csak 1333 volt a külföldi(!). Többségük a volt szovjet tagköztársaságok területén kialakult utódállamokból érkezett (Oroszországból 834 fő).

Az elmúlt években fontos változások történtek a gyógyüdülési intézmények tulajdonviszonyait illetően. 2002 és 2004 között privatizálták az intézeteket. 2000-ben a Kárpátalján lévő 65 rekreációs és gyógyüdülési intézményből összesen kettő volt magánkézben, 50 kollektív, 13 állami tulajdonban volt. Ezzel szemben a 2004-es évben a nyilvántartott 68 gyógyüdülési intézményből 52 magánkézbe került és csak 11 maradt állami, illetve 5 kommunális tulajdonban. Az egészségturizmus vezető intézményeit képező szanatóriumok közül a nagyobb forgalmú intézmények szintén magánkézbe kerültek. Sajátos módon Kárpátalja egészségturisztikai létesítményei közül egy sincs külföldi tulajdonban (BERGHAUER 2006).

2007-ben Kárpátalja gyógyüdülési intézményeiben a vendégek összesen 1 116 524 vendégéjszakát töltöttek el. Az egészségturizmusra jellemzően magas az egy főre jutó vendégéjszakák száma – 14,2 (külföldiek esetében 11,9). A magas értékek nem véletlenszerűek, ugyanis hagyományosan ezekben az intézményekben a kúrákat 21–24 napra szokták ajánlani, de minimálisan is 10–12 nap a javasolt (KÁRPÁTALJA – SZANATÓRIUMOK ÉS TURIZMUS 2008)

A megyei fejlesztési tervek az egészségturizmus további erősödését célozzák meg. Problémát jelent viszont, hogy mindez az egészségturizmus intézményeinek erős területi koncentrációját tovább növeli, hiszen már ma is a legjelentősebb gyógyüdülők a Szolyvai és a Munkácsi rekreációs-gyógyövezetben találhatóak. Előreláthatóan Kárpátalján is a nemzetközi tendenciáknak megfelelően a közeljövőben sokkal nagyobb teret kapnak az egészségmegőrzést és prevenciót megcélzó turiszti-

kai termékek (wellness, fitnesz, aquaparkok). A külföldi vendégek nagyobb arányú megjelenése feltehetően még várat magára, de mindemellett a belső piac keresletének növekedésével a szolgáltatások további fejlődése várható.

4.2. Falusi turizmus

A kárpátaljai falusi turizmus kialakulásában nagy szerepet játszott a rendszerváltást követő időszak kereskedelmi szálláshelykínálatának alacsony színvonala. Sok turista ebben az időszakban a falusi vendéglátóknak szavazott bizalmat az elhanyagolt állapotban lévő, kedvezőtlen árfekvésű kereskedelmi szálláshelyekkel szemben. Annak ellenére, hogy az elmúlt időszakban a kereskedelmi szálláshelyek kínálata és megbízhatósága jelentősen javult, a falusi turizmus virágzása tovább tart a kedvező árak, a helyi hagyományokat felelevenítő vendéglátás és a vidékre jellemző vendégszeretet jóvoltából.

A rendszerváltás óta eltelt néhány év nem volt elegendő arra, hogy Kárpátalján kialakuljon a falusi turizmus mint turisztikai termék. Kárpátalja esetében a falusi turizmus egyelőre elsősorban falusi szállásadást jelent. A vendégek többségét nem a falusi életmód és a hagyományok vonzzák Kárpátaljára, hanem a szép, érintetlen táj, történelmi látnivalók stb., valamint idejük nagyobb részét nem is a fogadó településen töltik, hanem különböző túrákon utazzák körbe a vidéket. Sajátos vonásként említhető Kárpátalján, hogy jellegét tekintve jelentős különbségek mutathatóak ki a Kárpátalja hegyvidéki területein lévő falusi turizmus (elsősorban ukrán nemzetiségiek által lakott területek) és a Kárpátalja síkvidéki területein kialakult (elsősorban magyar nemzetiségiek által lakott területek) falusi turizmusa között. Helyi becslések szerint a megye falusi turizmusának teljes kapacitása 10 ezer fekvőhely (BERGHAUER 2009; SZVITKIK 2010).

A hegyvidéki területen kialakult falusi turizmus vendégeinek többsége a belföldi turisták sorából kerül ki. A falusi turizmus ebben az esetben is általában csak a fogadó település jellegére utal. A vonzerő része ugyan a falusi életmód, de nem a legfontosabb eleme. Az ilyen típusú vendéglátás általában a teljesen más vonzerőkre épül. Ilyenek lehetnek a közelben lévő sípályák, szanatóriumok, megrendezésre kerülő rendezvények, túrák stb. A falusi turizmusnak ezen formáját családok, baráti társaságok részesítik előnyben. Esetenként a program részét képezi Kárpátalja nevezetességeinek felkeresése is (munkácsi vár, ungvári vár stb.) (KÁRPÁTALJAI MEGYEI TANÁCS 2008).

A Kárpátalja síkvidéki területein kialakult falusi turizmus vendégeinek túlnyomó többsége magyarországi turista. Sajátos vonás, hogy általában csoporttal vagy nagyobb társasággal érkeznek, és busszal közlekednek. A szállással és programokkal kapcsolatos dolgokat az utazásszervező intézi. Annak ellenére, hogy túlnyomó többségük falusi szálláshelyen száll meg, csak közel tíz százalékuk utazási célja a falusi üdülés. A falusi turizmus keretei között Kárpátaljára látogató magyarországi

vendégek többsége kirándulni jött Kárpátaljára. A kirándulások alkalmával busszal, csillagtúraszerűen tekintik meg Kárpátalja nevezetességeit. Ebben az esetben a legfontosabb vonzerők a közös múltat felidéző történelmi emlékhelyek és az érintetlen, festői természeti környezet (SZILÁGYI ET. AL. 2006).

4.3. Síturizmus

A változatos felszín kedvező hatással van a *téli sportok* fejlődésére, melynek kedvelői egyre nagyobb számban keresik fel Kárpátalját. A kereslet növekedése elsősorban a belföldi turizmus élénkülésének köszönhető, hiszen az Ukrán-Kárpátok nem rendelkezik országon belül konkurenciával, ez az egyetlen jelentősebb összefüggő hegyvidék Ukrajnában. Jelenleg közel 60 sífelvonó található a megyében. A nagyobb forgalmú pályák az Ungvártól északra lévő Nagybereznai járásban (Viharos, Csontos települések mellett), a Munkácshoz közel lévő Szinyák hegységben, és a megye keleti részén található Rahói járásban (Rahó, Kőrösmező települések mellett) találhatóak. A sípályák hossza általában nem éri el az egy kilométert, de van 3000 méter hosszúságú és 550 méter szintkülönbséggel rendelkező pálya is. Többségük rendelkezik felvonóval és felszerelést is lehet a közelükben bérelni. A nagy forgalmú pályák környékén a különböző igényeket kielégítő – árban erősen eltérő – szálláshelyeket találhatunk a szállodától a falusi vendégházig. Kárpátalja síturizmusának fejlődése szempontjából kedvezőtlen, hogy kevés a lehetőségekről, szolgáltatásokról szóló információ, többek között a sípályák forgalmáról sincsenek hivatalosan publikált statisztikai adatok, így nehéz azok fejlődését átlátni, problémáit, tendenciáit elemezni (WWW.TRANSCARPATHIATOUR.COM.UA).

4.4. Természetjárás, bakancsos turizmus

Kárpátalja periferikus helyzetéből adódik, hogy területén viszonylag nagy kiterjedésű érintetlen vagy közel érintetlen tájat találunk. A fentebb már említett kedvező morfológiai adottságokkal együtt kiválóak a lehetőségek a *gyalogtúrák* lebonyolítására. A kínálat egyre sokszínűbb. A többnapos, napi 40–45 km-es szakaszokat tartalmazó megmérettetéstől a téli, a családi vagy akár tematikus (például a Tisza forrásvidéke, az Árpád-vonal) gyalogtúrák lebonyolítása is megoldható. A legismertebb gyalogtúrák a Szinevéri Nemzeti Parkot és a Csornohorai masszívumot célozzák meg, és ezek közül is a Hoverla (Ukrajna legmagasabb pontja) megmászása az, amely szinte már zarándokútnak tekinthető.

A túrázásnak és a természetjárásnak a korábbi, szovjet időkben is nagy jelentőséget tulajdonítottak. Különösen az alacsony költségek miatt, Ukrajnában ma is a fejlesztendő turisztikai termékek között említik. Az oktatás is kezdi újra felfedezni a természettudatos nevelés fontosságát. Minderre nagy szükség van, hiszen jelenleg gyakran tapasztalt dolog, különösen a belföldi turisták, túrázók körében a természetkárosító magatartás (WWW.TURKUL.COM).

A természetjárás esetében is elmondható, hogy méreteiről, a résztvevők számáról nincsenek hivatalosan közölt adatok. A túrák sok esetben a Kárpátalján értékesítésre kerülő más turisztikai termékekkel (kulturális turizmus, városi turizmus, falusi turizmus) karöltve, azokat kiegészítve valósulnak meg.

5. ÖSSZEGZÉS

Az átalakuló ukrán gazdaság jelentős hatást gyakorol Kárpátalja gazdaságának és a vidék turizmusának fejlődésére. A kedvező idegenforgalmi adottságokkal rendelkező terület már ma is általános gazdasági mutatóinál kedvezőbb turisztikai paraméterekkel rendelkezik. Különösen igaz ez Kárpátalja egészségturizmusára, amely a megye legfontosabb idegenforgalmi terméke. Kárpátalja egészségturizmusa napjainkban csak a belföldi kereslet kielégítésére van berendezkedve és egyelőre a megyében nincsenek jelen az egészségturizmus „könnyebb", egészségmegőrzést szolgáló, világszerte egyre jobban terjedő termékei (fitnesz, wellness). Egyedi természeti erőforrásainak köszönhetően, amelyek elsősorban kedvező morfológiai adottságaiból fakadnak (területének 80%-a alacsony és középmagas hegység), a megye különleges lehetőségekkel rendelkezik Ukrajnán belül, azonban ezek ma csak részben vannak hasznosítva. A kárpátaljai turizmus kínálatának fontos részét alkotja a helyi kulturális erőforrás, melynek alapját a történelmi hagyaték, a multikulturális közeg és az élő hagyomány képezi. Mindezek a természeti erőforrásokhoz hasonlóan, sok tekintetben a terület sajátos, perifériкus helyzetéből erednek, és ebben rejlik a vidék legfontosabb vonzereje.

Ma Kárpátalján a fejlesztésekre vonatkozó elképzelések zöme az egészségturizmust, a szálláshelyek és a téli sportok területi bővítését célozzák meg. Mindamellett, hogy ezekre szükség van, fontos lenne a nemzetközi trendeket követve és a helyi adottságok ésszerű hasznosításának lehetőségét biztosítva nagyobb hangsúlyt fektetni az alternatív és az ökoturizmus különböző termékeinek fejlesztésére. Érvként szolgálhat, hogy ezek a turisztikai termékek képesek Kárpátalján a jelenleg is meglévő turizmus területi koncentrációját enyhíteni, továbbá, hogy tekintettel vannak a helyi közösségre, kultúrára, természeti értékekre. Nemzetközi szinten is növekvő kereslettel rendelkeznek, résztvevői kevésbé desztinációorientáltak, könnyebben választanak új célterületeket. A hasonló le-

hetőségek és gondolkodás mellőzése Kárpátalja hosszú távú turisztikai fejlesztésében a jelenlegi erőforrások gyors felemésztéséhez, a kulturális vonzerők kommersszé válásához, az intakt táj eltűnéséhez vezethetnek.

6. IRODALOM:

- BERGHAUER S. 2006: A *gyógyturizmus mai helyzete Kárpátalján*. In: Baranyai G. – Dr. Tóth J. (szerk.):Földrajzi tanulmányok a pécsi doktoriskolából V. PTE TTK FDI, Pécs, pp. 49–59.
- BERGHAUER S. 2008: *Cross border relationship and tourism. Shopping tourism in Beregszász*. In: Soós K. – Orosz I. (szerk.): *Acta Beregsasiensis. A II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola tudományos közleményei*. 2008. VII./2. Ungvár, pp. 214–222.
- BERGHAUER S. 2009: *Turizmus*. In: Baranyi B. (szerk.): Kárpátalja. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs–Budapest, 2009. IX. fejezet, pp. 337–353.
- DESCHMANN A. 1990: *Kárpátalja műemlékei*. Kiadja a Tájak-Korok-Múzeumok Egyesület, Budapest
- DONKA A. – GYURICZA L. 2002: *Az Ukrán–Magyar határtérség magyar oldalának területileg differenciált fejlesztési lehetőségei*. In: Határok és Európai Unió, Szeged
- GÖNCZY S. 2009: *Földtani viszonyok, domborzat*. In: Baranyi B. (szerk.): Kárpátalja. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs–Budapest, 2009. pp. 108–117.
- GYURICZA L. 2008.: *A turizmus nemzetközi földrajza*. Egyetemi tankönyv, Dialóg-Campus, Budapest–Pécs 320 p.
- GYURICZA L. 2009: *A drop of Europe: The Murania Tourist Area*. In: The role of tourism in territorial development. International Conference 2009. Gheorgheni, Babes-Bolyai University of Cluj Napoca, Faculty of Geography, Gheorgheni University Extension pp. 187–201.
- HORVÁTH Z. GY. – KOVÁCS S. 2002: *Kárpátalja kincsei*. Masszi Kiadó és Romantika Kiadó, Budapest
- IZSÁK T. 2009: *Természetvédelmi területek*. In: Baranyi B. (szerk.): Kárpátalja. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs-Budapest, 2009. IX. fejezet, pp. 154–158.
- Kárpátaljai Megyei Tanács 2008. március 10. 06-1/584. sz. határozata. „Інформація про стан виконання плану заходів щодо державної підтримки розвитку сільського туризму на 2006–2010 роки”

- *Kárpátalja – Szanatóriumok és turizmus* (*Закарпаття – Санаторії та туризм*). Статистичний збірник. Ужгород. 2008.
- *Kárpátalja 2004. Statisztikai évkönyv (Закарпаття 2004. Статистичний щорічник).* Ужгород, Закарпатське обласне управління статистики, 2005.
- *Kárpátalja 2005. Statisztikai évkönyv (Закарпаття 2004. Статистичний щорічник).* Ужгород, Закарпатське обласне управління статистики, 2006.
- *Kárpátalja 2006. Statisztikai évkönyv (Закарпаття 2004. Статистичний щорічник).* Ужгород, Закарпатське обласне управління статистики, 2007.
- *Kárpátalja 2007. Statisztikai évkönyv (Закарпаття 2007. Статистичний щорічник).* Ужгород, Закарпатське обласне управління статистики, 2008.
- LECHOCKY T. 1881–82: *Bereg vármegye monográfiája I-III.* Ungvár
- MOLNÁR J. – MOLNÁR D. I.2005*: Kárpátalja népessége és magyarsága a népszámlálási és népmozgalmi adatok tükrében*. PoliPrint, Beregszász
- SASS E. 2009: *Kárpátalja Ukrajna turizmusában betöltött szerepének vizsgálata.* Kézirat
- SZILÁGYI ZS. – SASS E. – GÖNCZY S. 2006: *Kárpátalja, mint turisztikai desztináció – Magyarországi turisták körében végzett imázs- és elégedettségvizsgálat.* A III. Magyar Földrajzi Konferencia tudományos közleményei. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 2006. szeptember 6–7. CD-Rom, 18 p.
- SZTEPCSUK SZERHIJ 2003 (Степчук Сергій): *Закарпаття. (Kárpátalja).* Ужгород, Поліграфцентр «Ліра».
- SZVITLIK, J. 2010 (Ярослав Світлик): *Мілйон туристів.* In: Старий Замок. № 2(966) 21–27. 01. 2010
- TARPAI J. – DANCS K. 2008: *Turisztikai együttműködés a magyar–ukrán határ mentén.* In: Baranyi B. (szerk.): Magyar–ukrán határrégió. Debrecen, MTA Regionális Kutatások Központja Debreceni Osztály. pp. 145–165.
- THE ECONOMIC IMPACT of TRAVEL & TOURISM – Ukraine 2009 http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/ ukraine.pdf
- *Turizmus Kárpátalján (Туризм у Закарпатській області).* Статистичний бюлетень. Закарпатське обласне управління статистики. Ужгород. 2002.
- VAVILIN, A. 2005: *Закарпатська область.* 1:700 000 méretarányú vázlattérkép-gyűjtemény. Bereg-Press Bt. 2005.

- http://whc.unesco.org/en/list/1133/
- http:www.tourism.gov.ua
- http:www.transcarpathiatour.com.ua
- http:www.turkul.com
- http:www.ukrstat.gov.ua

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS AZ ALLERGIÁS EREDETŰ LÉGÚTI BETEGSÉGEK GEOGRÁFIAI KUTATÁSAIRÓL

OVÁRDICS ANDREA[1]

1. BEVEZETÉS

Az allergiás eredetű légúti betegségek előfordulásának területi differenciája a levegő kémiai és biológiai szennyezettségével hozható összefüggésbe, amelyek az egyén életminőségét nagymértékben negatívan befolyásolják, továbbá jelentős társadalmi- gazdasági- egészségügyi kérdést jelentenek az Európai Unióban. Így az allergia morbiditásának csökkentésére irányuló kutatások, amelyek az indikáló faktorok komplexitása miatt interdiszciplinárisak, kiemelt népegészségügyi célt képviselnek. Az allergiás rhinitis a tüdőgondozó intézetek morbiditási adatainak tükrében a XXI. század népbetegségének számít hazánkban és Európában is. Az ARIA dokumentumának[2] [3] definíciója szerint a rhinitis az orrnyálkahártya gyulladása, amely következtében tüsszögés, orrviszketés, orrfolyás, gátolt orrlégzés közül napi rendszerességgel fél-egy órán keresztül legalább két tünet megfigyelhető. Jelenleg az allergiás eredetű rhinitis típusait az egyén életminőségét jelentősen befolyásoló tünetek gyakoriságával definiálják: az intermittáló allergiás rhinitis esetén - hétköznapi elnevezéssel a szénanátha vagy pollenózis - a tünetek kevesebb, mint 4 hétig állnak fent, illetve 4 nap/hét a tünetek időtartama. Míg a perzisztáló allergiás rhinitis esetében a tünetek több, mint 4 hétig állnak fent, illetve 4 nap/hét a tünetek időtartama.

2. CÉLKITŰZÉS

Jelen tanulmányban célul tűztem ki azon geográfiai kutatások áttekintését, amelyek az allergiás eredetű légúti betegségek területi differenciáit vizsgálták, fókuszpontba állítva az allergiás rhinitis epidemiológiájának összefüggéseit elemző dokumentumokat. Összefoglalást nyújt arról, hogy a komplex földrajzi környezet hogyan befolyásolja a lakosság egészségi állapotát, valamint milyen társadalmi folyamatok indukálódnak ennek következtében.

---

[1] főiskolai tanársegéd, Kecsekeméti Főiskola; PhD-hallgató, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola

[2] http://www.whiar.org/docs/ARIA_WR_08_View_WM.pdf pp. 12–14. 2010. február 23.

[3] http://www.tudogyogyasz.hu/upload/tudogyogyasz/document/Rhinitisupdate04.htm 2009. május 12.

3. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Az első klasszikusnak tartott, a jelenlegi terminológia szerint a szénanátha leírását 1819-ben *Dr. John Bostock* (*1. kép*) geológus-orvos adta, amelynek maga is szenvedő alanya volt. Nevéhez köthető a szezonális allergiás nátha jellemző tüneteinek összefoglalása, valamint az első országos allergiakutatás ténye is, amely során Angliában még 28 hasonló tünetekkel "catarrhus aestivus"-sal, „nyári huruttal" rendelkező egyént regisztrált (BOSTOCK, J. 1828)[4].

1. kép. Dr. John Bostock

Forrás: www.rsm.ac.uk/images/john_bostock.jpg

Kilenc évvel később 1828. április 22-én, tanulmányában közzétette a panasszal rendelkezők vizsgálatának eredményeit, amely arra utalt, hogy a kórok összefüggést mutat az érintettek társadalmi-gazdasági helyzetével. Figyelemre méltónak találta, hogy a nyári hurut minden esetben a társadalom felső és a középosztályának tagjait érintette, és egyetlen esetben sem a szegények köréből származót.

Dr. John Elliotson mezőgazdasági munkásai körében megfigyelte, hogy a szárított széna hatására szénaláz és asztma alakult ki. 1831-től erre az időszakra vonatkozóan kezdte használni a szénanátha fogalmat.

1862-ben Dr. Philip Phoebus kiterjedt kérdőíves vizsgálatot végzett 300 eset elemzésével annak érdekében, hogy a rhinitis gyakoriságát hogyan befolyásolja a földrajzi környezet. Továbbá megfigyelései alapján publikálta a betegség lehetséges okainak, szimptómáinak, lefolyásának, gyakoriságának földrajzi (*2. kép*) és etnológiai előfordulását.

[4] http://www.archive.org/stream/hayfeverorrhini00lippgoog/hayfeverorrhini00lippgoog_djvu.txt 2009. április 11.

2. kép. Részlet Dr. Philip Phoebus tanulmányából

Land (oder Länder)	dem die Eltern angehören	in dem Pat. geboren	in dem der erste Access stattfand	wo Pat. mit der Krankheit lebt oder gelebt hat	
England	81	83	80	78	
Deutschland	36	34	34	36	Vgl. Note 172.
Frankreich	17½	16	14	15	
Belgien	7	7	9	8	Vgl. Note 172 u. S. 103.
Schweiz	4	3	4	6	Vgl. Note 172 u. S. 103.
Schottland	3	2	2	2	Vgl. S. 101.
Italien		3	1	1	Vgl. S. 103.
Russland	1	1	1	1	Vgl. S. 102.
Irland	1	1			Vgl. S. 102.
Nord-America	1	1			Vgl. S. 103.
Dänemark	½			1	
Ungarn				1	
China				1	
Bombay				1	
Madras				1	

Forrás: http://www.archive.org/stream/dertypischefrhs00phoegoog#page/n5/mode/1up

Adatai legfőképp Angliából és Németországból származtak[5]. Kimutatta, hogy a szénanátha prevalenciája Angliában nagyobb, mint más európai országban. A betegség tüneteinek kiváltását befolyásoló fizikai paraméter, a hőmérséklet szerepe megosztotta az akkori tudóstársadalmat. Példaként indiai megfigyelésére hivatkozott, amely szerint India alföldjein habár hőség volt, nem fordult elő a betegség, miközben az enyhébb hónapokban a vegetáció beérése előtt megjelent. India hegységeiben, ahol enyhébb volt az időjárás, a fűfélék és a gabonafélék virágzásakor megjelent a szénanátha. A tengerparton, ahol az átlaghőmérséklet magasabb, és a sivatag hatása is érezhető, a szénanátha nem jelent meg (HOLLOPETER, W. C. 2009).

1872-ben M. WYMAN amerikai orvos készítette el az Egyesült Államok pollennaptárát. A geográfiai tényezők analizálásával ajánlásokat fogalmaz meg abból a célból, hogy a páciensek hol tölthetik a vakációt allergénszegény környezetben, valamint hova költözzenek a tüneteik csökkentése érdekében.

[5] http://www.archive.org/stream/hayfeverorrhini00lippgoog/hayfeverorrhini00lippgoog_djvu.txt 2009. április 11.

Európai országok közül leginkább Svájcban követték nyomon a szénanátha prevalenciájának változását. A legkorábbi adatokat 1926-ban R. Rehsteiner szolgáltatta. 77 000 egyént mért fel, és közülük 0,82% mutatott a szénanáthához hasonló tüneteket (WÜTHRICH, B. 1989). Harminckét évvel később Zürichben E. Batschelet és mtsai 8246 főt vizsgáltak meg és 4,8%-uk volt érintett a betegségben, míg 1985-ben Prof. B. Wüthrich 2524 fő vizsgálatát végezte el, és 9,6%-uk mutatott hasonló tüneteket. Ezzel párhuzamosan G. Hagy és R. Settipane az amerikai főiskolai hallgatók között longitudinális felmérést végzett 1924-1969 között. A vizsgálat kezdetekor 3,3%, míg a kísérlet végén 25% volt a rhinitis előfordulási gyakorisága. 1988-ban B. Sibbald és E. Rink 16 és 65 év közötti, 7702 fő londoni lakost kérdőíves módszerrel mért fel, és randomizált utánvizsgálattal a rhinitis prevalenciáját 24%-nak találták (SIBBALD, B. – RINK, E. 1991).

1987-ben D. M. FLEMING az allergiás rhinitis incidenciájának összehasonlító vizsgálatát végezte el Angliában és Walesben. A három eltérő természetföldrajzi sajátsággal bíró vizsgálati centrumban Darlingtonban, Derbyban és Londonban pollenszámlálást is végzett. Eredményként azt kapta, hogy a pollenszám évről évre ingadozott, de nem mutatott jellegzetes tendenciát. Az allergiás rhinitis incidencia maximumának időszaka egybeesett a pollenmennyiség maximumának időszakával. Továbbá a tapasztalata alapján sem az allergia incidencia, sem a pollenszám maximumok között nem talált szignifikáns különbséget a nagyvárosi és vidéki mérési helyek között. A rhinitis allergica incidenciája az 5-14 év közötti gyerekekben volt a legmagasabb.

Hazánkban az 1970-es évek végéig háttérbe szorult az allergiás megbetegedések epidemiológiájának nyomonkövetése. A következő évtizedekben Magyarországon és külföldön egyaránt, az egycentrumú, nagy populációs mintán végzett kérdőíves felmérések analízise a jellemző. Az allergiás nátha prevalenciájáról pontos adatokhoz jutni annak ellenére is nehéz, hogy különböző lakossági kohorszokban számos populáción vizsgálták. A betegstatisztikák, a morbiditási adatok azért nem tükrözik a valóságot, mert az allergiás betegségek bejelentése nem kötelező.

Ennek eredményeképpen a szezonális allergiás rhinitis prevalenciáját széles határok közötti, azaz 3%-42% közötti értékben adták meg, míg a perenniális rhinitis előfordulása 1,14%-13% érték között mozogott.

Magyarországon 1987-ben Bittera I. és Gyurkovits K. 6 és 14 év közötti gyermek esetében a rhinitis allergica prevalenciáját mérték (BITTERA I. – GYURKOVITS K. 1990). 903 fő vizsgálata után 8,1% -nak találták a betegség előfordulási gyakoriságát. Majd 1997-ben és 2002-ben azonos körülmények között megismételték a vizsgálatot. Ekkora a gyermekkori rhinitis allergica prevalenciája már 14%-ra, illetve 17%-ra növekedett.

Kadocsa E. 1993-ban kérdőíves felméréssel és utánkövetéses vizsgálattal megállapította, hogy Szegeden, az 5-75 évesek között a rhinitis prevalenciája 11%, amelynek egyharmada nem allergiás perenniális nátha (KADOCSA E. 1994).

1995-1999 között ENDRE L. (2007), MÓRA I. (1998) és ENDRE L. – KIRKOVITS M. – VÁMOS A. (2004) Budapesten, JÓZSA L. és PAPP E. Hajdúböszörményben és környékén, Páll G. és mtsai Debrecenben, míg 2003-ban Szalai-Nagy Mosonmagyaróváron és vonzáskörzetében végzett felmérést.

Medveczki Zoltán a hadköteles állomány körében 1999-ben végzett epidemiológiai felméréssel igazolta az allergiás nátha növekvő gyakoriságát (MEDVECZKI Z. – KOLLÁR D. 1999). Korcsoportonkénti analízis során kapott adatokra alapozva kijelentette, hogy az allergiás nátha a hadra fogható, fiatal férfi populációban is nagyobb gyakorisággal fordul elő.

A rhinitis allergica, illetve egyéb allergiás eredetű megbetegedések elterjedésére vonatkozó, geográfiai szemléleten alapuló, egész földrészre kiterjedő és nemzetközi összehasonlításra is alkalmas tanulmányok csupán az utóbbi 10 évben készültek: ECRHS, ISAAC, APRES surveyvizsgálatok elemzésének köszönhetően.

Az első nemzetközileg összehangolt multicentrikus vizsgálati program az ISAAC (International Study of Asthma and Allergies in Childhood). Az ISAAC 1995-től 56 országban, 155 centrum részvételével egységes módszerrel epidemiológiai felmérést, adatgyűjtést végezett, amelyhez 2003-tól Magyarország is két centrummal csatlakozott.

2003-ban az ISAAC-felméréshez kapcsolódóan két korcsoportban közel 10 000 iskolás gyermek kérdőíves adatait vették fel Komárom-Esztergom és Csongrád megyében(ZSIGMOND GY. – NOVÁK Z. – BERÉNYI K. 2006). A 13-14 éves iskolás gyermekek válaszainak elemzése alapján Csongrád megyében az allergiás betegségek előfordulási gyakoriságát magasabbnak találták, mint Komárom-Esztergom megyében. A két centrum adatait összegezve Magyarországon az asztma 7,75%, a rhinitis allergica 9,93% és az atópiás dematitis 11,92%-ban fordul elő.

Balogh K. és mtsai Budapesten 2002-ben végzett vizsgálata alapján, a teljes populációra vonatkoztatva hasonló eredményt mutattak (BALOGH K. – AUGUSZTINOVICZ M. – KOPPÁNY J. 2003). Az epidemiológiai vizsgálatok bebizonyították, hogy az allergiás rhinitis általában iskoláskorban vagy fiatal felnőttkorban kezdődik. Az életkor emelkedésével nő az asztmások és az allergiás rhinitisben szenvedők arányszáma. 2003-ban ezer öt éves közül 10, míg a 17 évesek közül 14 asztmás. Ezer óvodás közül hétesetben allergiás rhinitis előfordul, ezzel szemben a 11. osztályosok között negyven diák esetében van jelen (SZAUER E. 2003).

Pécsen és Veszprémben Harangi Ferenc és mtsai végeztek összehasonlító vizsgálatot az ISAAC protokolljának megfelelően, az iskolás gyermekek körében (HARANGI F. 2007). Három korcsoportban közel 2600 tanuló válaszát elemezték. A kiértékelés szerint az elmúlt egy évben a diákok 34%-nál jelentkeztek szénanáthás tünetek, míg az orvos által megállapított szénanátha prevalenciája mindössze 14% volt. A kohorszokat tekintve a 6-7 évesek körében volt a legalacsonyabb a prevalencia értéke, míg a legmagasabb a 17-18 évesek körében. Nemi összetételt vizsgálva a fiúk körében mindhárom korcsoportban nagyobb volt az előfordulás aránya, mint a lányoknál; azonban a két város viszonylatában nem találtak szignifikáns különbséget.

Az ECRHS, azaz The European Community Respiratory Health Survey vizsgálatsorozat 15 ország 30 régiójában mérte az asztma, az asztma-szerű tünetek és az allergiás rhinitis gyakoriságát az Európai Unió területén (BAENA-CAGNANI, E. C. 2001). Ezenkívül a vizsgálatban 1994-ben Svájc, Észtország, Algéria, India, Új Zéland, Ausztrália és USA is részt vett. A kérdőíves vizsgálatban 20 és 44 év közötti férfiak és nők vettek részt, mindegyik régióból 1500 fő.

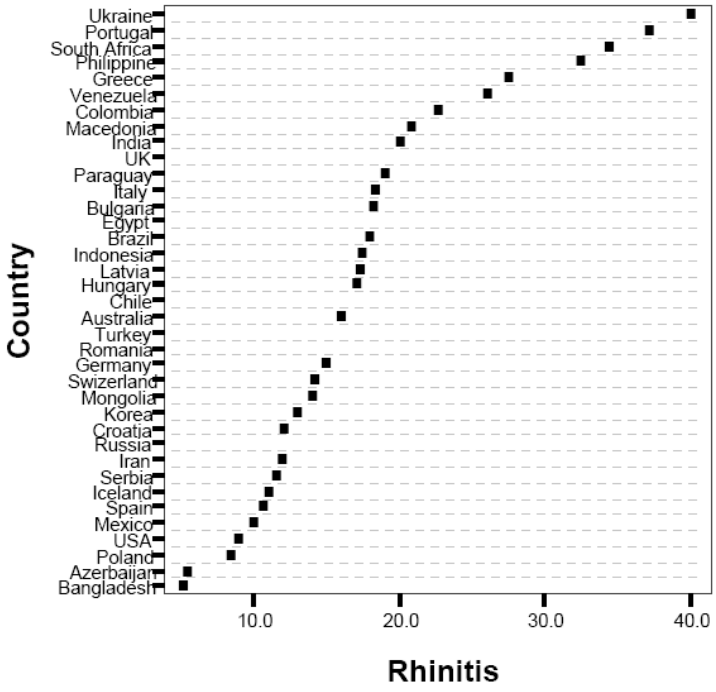
A nazális allergia és a szénanátha legmagasabb prevalenciáját nem az európai központokban, hanem Ausztráliában, az USA-ban és Új-Zélandon dokumentálták (Melbourne 40,9%, Portland 39,4%, Auckland 35,1%).

A nazális allergia és a szénanátha a legalacsonyabb elterjedtségét szintén a nem európai központokban regisztrálták, pl. Algériában 9,5% és Bombayban 10,1%. Európában szembetűnően magas volt az allergiás rhinitis gyakorisága a francia és a brit központokban pl. Montpellierben 34,4%, Párizsban 30,3%, Bordeaux-ban 30,2%, Cambridge-ben 29,2%. Érdekes, hogy a spanyol, valamint az olasz régiókban különösen alacsony mértékű volt a prevalencia, Albacete-ben 12,1%-ot ért el, Paviaban 12,5%-ot, míg Barcelonában 13,1%-ot.

Az ISAAC és az ECRHS tanulmányok is felvetették, hogy vannak olyan területi különbségek, amelyek feltárásához és okainak megértéséhez további kérdéseket kell megfogalmazni. Így a harmadik vizsgálatsorozat a Világ Allergia Szervezetéhez, a WAO-hoz köthető. 2005-ben indult az APRES Allergy Prevalence Survey (COMPALATI,E. – PENAGOS, M. – HENLEY, M. – CANONICA, G.W 2007), amellyel 5482 fő asztma, allergiás rhinitis (*3. kép*), atópiás dermatitis, étel és a gyógyszerallergiáját tanulmányozták.

A kérdőívek kiértékelésekor az alábbi eredmények születtek: az allergiás tünetek esetében a legmagasabb elterjedtséget Ukrajna (40%) és Egyesült Királyság (32%) jelentette, míg a legalacsonyabbat Azerbajdzsánban (3%) mérték. Rhinitis esetében szintén a legmagasabb érték Ukrajnából (40%) és Portugáliából (37%) származik; míg a legalacsonyabb Bangladesből (5%). Következtetésképpen levonható sok nemzet esetében az allergia jelentős közegészségügyi problémát jelent.

3. kép: Allergiás rhinitis prevalenciája APRES-ben közöltek szerint



Forrás: www.who.int/entity/respiratory/gard_launch_s2_wg4c.pdf

4. AZ ALLERGIÁS RHINITIS PREVALENCIÁJÁNAK ÉS A TELEPÜLÉSTÍPUS KAPCSOLATÁNAK VIZSGÁLATA

1971-ben M. EDFORS-LUBS az allergia kutatás történetében a második legnagyobb, azaz 7000 fővel végzett ikervizsgálat során, 1885 és 1925 között született ikerpáron tanulmányozta a településtípus és a szénanátha prevalenciájának kapcsolatát. A résztvevők közül a tüneteket mutatók 16%-a városban, 14%-a rurális területen, míg 20%-a átmeneti területen élt. Dániában P. A. PEDERSEN és E. R. WEEKE 1 éven át vizsgálta Fyn sziget és Jylland félsziget 131 orvosi praxis járóbetegeinek konzultációja alapján a szénanátha gyakoriságát. A prevalencia értéke Fyn és Jutland vidéki térségeiben 6%-nak, illetőleg 11%-nak adódott. Amíg a fővárosban 19% gyakoriságot mértek.

A városokban minden korosztály esetén háromszor gyakoribb előfordulású az allergiás rhinitis (73-76%), mint a rurális terekben publikálta I. BRODER ET AL. Méréseit 9226 fő bevonásával Michiganben végezte.

A 9–11 éves negyedik osztályos gyerekek esetében, T. NICOLAI az asztma és allergiás betegségek elterjedtségét becsülte meg három geográfiailag jelentősen eltérő területen: Lipcsében és Halleban (egykori Kelet-Németország), és Münchenben, (egykori Nyugat-Németország) városban. Mindkét kelet- németoszági városban nagyfokú volt az ipari eredetű levegőszennyezettség, amíg Münchenben a közlekedési eredetű levegőszennyezettség dominált. A nyugat-németországban élő gyermekek szénanátha prevalenciája, valamint pozitív Prick-tesztje gyakoribb, mint a keleti országrészben élőké. A müncheni levegő közlekedési eredetű szennyezettsége nem mutatott szignifikáns kapcsolatot az allergiás érzékenyítéssel és az asztma gyakoriságával. A szénanátha gyakorisága a levegő allergén tartalmával volt összefüggésbe hozható, amely számottevően magasabb volt Nyugat-Németországban, mint Kelet-Németországban.

D. M. Fleming a szénanátha előfordulásának összehasonlító vizsgálatát végezte el városi és vidéki környezetben, három térségben- Darlingtonban, Derbyban, és Londonban (ROSS, A. M. – FLEMING, D. M. 1981). Habár A 15-44-éves korosztály esetében az incidencia arányai magasabbak voltak a városi térségek pácienseiben, mind a 12 vizsgált év folyamán, nem talált szignifikáns különbséget a nagyvárosi és vidéki mérési helyek eredményei között.

Szegeden Barta Károly tanulmányozta a pollenallergiás megbetegedések területi eloszlását. Eredményei szerint az 1000 főre jutó megbetegedések számát tekintve három körzet esetén kapott kiugró értéket- Marostőn, Baktón és Rókus nyugati felén(BARTA K. 1998), amelyek eltérő geográfiai tulajdonsággal rendelkeztek.

Az allergiás megbetegedések arányát tekintve kivételes példát mutat NÉKÁM K. és munkatársainak köszönhetően Salomváron végzett felmérés. A teljes lakosságra kiterjedő vizsgálat eredménye magas arányú allergiás megbetegedés előfordulását jelezte a falusi településen.

2006-ban, Lengyelországban B. MAJKOWSKA ET AL. felmérése során a 12-16 éves gyerekpopulációban az allergiás megbetegedések elterjedését vizsgálta. Úgymint az ételallergia, asztma, ekcéma, csalánkiütés és a kontakt dermatitisz prevalenciáját a faluban (203 fő) és a városban élő (201 fő) gyermekek között. Az allergiás rhinitis gyakorisága városban 38,81%-nak, míg a faluban élők esetében 10,84%-nak adódott.

5. SZOCIOÖKONÓMIAI STÁTUSZ ÉS A PREVALENCIA KAPCSOLATA

Dr. John Bostock megfogalmazása szerint, figyelemre méltó, hogy minden esetben a társadalom közép és a felső osztályába tartozó egyént érintett a betegség, és nem hallott a szegények körében lévő előfordulásról.

B. SIBBALD ET AL. tanulmányukban szintén azt a megfigyelést emelték ki, hogy az allergiás rhinitis gyakoribb a jobb szociális körülmények között élőknél, mint a szegényebbek között.

A rhinitis allergica nemzetközi tendenciáival megegyező eredményre jutottak T. DORNER ET AL., akik Ausztriában a járóbeteg szakellátás betegforgalmi statisztikáján alapuló elemzést végeztek el. Ez az első osztrák olyan jelentés, amely az összes allergiával összefüggő, elérhető epidemiológiai adatot tartalmazza. A jelentés szerint az allergiák halmozott prevalenciája a bécsi népességben a férfiaknál 27,6%, illetve a nőknél 32,2%. Az allergiák minden korcsoportban előfordulnak, de a legtöbb tanulmány azt mutatja, hogy a húszas éveikben járó emberek gyakrabban érintettek. A rhinitis gyakoribb a magasabban képzett embereknél, jobb munkakörülmények és a magasabb életszínvonal esetén, illetve a városi térségek lakói esetében.

6. A PREVALENCIA LEVEGŐ SZENNYEZETTSÉGTŐL VALÓ FÜGGÉSE

Epidemiológiai vizsgálatok alapján megállapították, hogy a légszennyező anyagok elősegítik az allergia kialakulását. Hazánkban FODRÉ ZS. ET AL. az allergiás nátha kiváltó okai (ipari és közlekedési eredetű) közül a levegő kémiai szennyezettségének, mint környezeti faktornak területi különbségeinek feltárását, és a betegség prevalenciájának vizsgálatát végezték el. 1982-ben Szegeden három különböző levegőszennyezettségű körzetben vizsgálták a gyermekpopuláció légúti betegségeinek számát. Kutatásuk eredményeként a kéndioxid koncentrációjának, valamint a hőmérséklet havi értékének és a légúti megbetegedések havi számának szoros kapcsolata volt megfigyelhető mindhárom helyen.

A szezonális allergiás rhinitis biológiai kiváltó okai a különböző pollenek és gombaspórák lehetnek. Társadalmi igényként jelent meg a légköri pollenkoncentráció regionális mérési lehetősége a pollencsapdák segítségével. Ezenkívül meghatározásra kerültek a magyarországi domináns aero-allergén növények, amelyek közül jelenleg a meghatározó szerepet a parlagfű tölti be(KADOCSA E. – JUHÁSZ M. 1995). Az elemzés eredményei azt mutatták, hogy a páciensek többségében, teljes népesség 35,5%-a a parlagfűre érzékeny. A városok[6] adatait vizsgálva a legnagyobb mértékű szenzitizáltságot Kecskeméten találták, mivel a felnőtt populáció 57%-a, míg a gyerekek 68%-a az érintett. További vizsgálatok során MAKRA LÁSZLÓ ET AL. a parlagfű pollenkoncentrációjának és a meteorológiai elemek szoros kapcsolatát tanulmányozták a Dél-Alföldi régióban.

Indiában, Calcuttában 2004-2006 között aeropalinológiai felmérést végeztek (MANDAL, J. ET AL. 2008) azért, hogy felbecsüljék az allergiás szenzibilizálódásért felelős allergén virágpollenek faji összetételét, valamint gyakoriságát. Ennek következtében elkészült az első indiai pollennaptár.

[6] http://www.euro.who.int/eehc/implementation/20070803_8 2010. január 15.

A légszennyezettség és az egészségkárosodás összefüggésének vizsgálata során szükséges az allergiás betegségek költségkihatásait is vizsgálni. Magyarországon Dr. Endre László adott becslést a parlagfű okozta népegészségügyi probléma közvetlen költségei közül a gyógyszerköltségekre havi bontásban (ENDRE L. – MISZ I. 2005). A közvetett költségek becslésekor a táppénzes napok számának meghatározása adhatja az alapot. A 2002-es és a 2003-as években 14 nap/eset a légzőszervi betegek átlagos táppénzes napjainak száma.[7] Diagnózis szerinti megoszlást figyelembe véve, a légzőszervi táppénzesek 2002-ben 24,55%-a, míg 2003-ban 22,1%-a mutatkozott rhinitisesnek. Ez 2002-ben 11,4 táppénzes napot, míg 2003-ban 9,6 táppénzes napot jelentett esetenként.

2007-ben publikált francia tanulmány (DESSI, P. – ALLAERT, F. A. – URBINELLI, R. – VERRIÈRE, J. L. 1998) a perenniális rhinitis szocioökonómiai hatását mérte fel. 2033 páciens költségeit követték nyomon, amely magában foglalta az orvosi konzultáció díját, gyógyszerészeti költségeket, és közvetett költségként a munkából kieső napokat értékelték. A teljes francia népességre közvetlen költségekre 3,42 milliárd frankot mutattak ki, míg a közvetett költségeket 6 milliárd frankra becsülték. Érdekes, hogy a végösszegben az orvosi és gyógyszerészeti költségek csak kb. 12%-ot képviselnek. Európában[8] az allergiás rhinitis közvetlen költségeit 1,3 billió ECU-nak becsülték, míg a közvetett költség 1,7 billió ECU.

7. ALLERGIA HATÁSA A MIGRÁCIÓRA

A földrajzi környezet és az emberek interakciójához köthető társadalmi jelenségek közül NÁNÁSI IRÉN a vándorlás folyamatát vizsgálta. Tapasztalta szerint a vándorlásban elsődlegesen a megélhetést jelentő tényezők játszanak szerepet, a környezeti tényezők befolyásoló hatása csupán a harmadik helyen szerepelt. A legfontosabbnak tartott környezeti tényező, amely a vándorlásban szerepet játszik az a levegő szennyezettsége, elsősorban az egészségkárosító hatása miatt. Azonban mind a migráció irányát, mind a folyamatát ellentmondásosnak találta. Azok a kisgyermekes családok, ahol a gyerekek fokozottan érzékenyek a légúti allergiát kiváltó a környezeti tényezőkre pl. a finom homokra, szálló porra, illetve az alacsony páratartalomra, kedvezőbb mikroklímájú régióba költöztek pl. Mór, Sopron környékére.

[7] http://igor.diogenes.hu/download/bizt_orv/EGESZSEG.PPT?PHPSESSID=36e6dca935d85c12a97b02e079ce514d 2009. május 17.

[8] http://www.who.int/gard/news_events/GARD%20MLK%20Zakop1a.pdf 2010. január 21.

8. IRODALOM

- BAENA-CAGNANI, E. C. 2001: *The global burden of asthma and allergic diseases: The challenge for the new century.* In: Current Allergy and Asthma Reports 2001. Vol. 1. Iss. 4. pp. 297–298.
- BALOGH K. – AUGUSZTINOVICZ M. – KOPPÁNY J. 2003: *Az allergiás rhinitis prevalenciája Budapesten és Pest megyében 2002-ben.* Allergol. és Klin. Immunol. Vol. 6. pp. 23-29.
- BARTA K. 1998: *Pollenallergiás megbetegedések területi eloszlása Szegeden.* In: Tóth J.–Wilhelm Z. 1998: A társadalmi-gazdasági aktivitás területi-környezeti problémái. Pécs, Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kara, pp. 9–12.
- BITTERA I.– GYURKOVITS K. 1990: *A gyermekkori rhinitis allergica epidemiológiai és kórtörténeti adatainak elemzése.* Gyermekgyógyászat. 41. pp. 401–407.
- BOSTOCK, J. 1828: *Of the catarrhus aestivus, or summer catarrh*. In: Royal Medical and Chirurgical Society of London 1828: Medico-Chirurgical transactions. London, Vol. 14. pp. 437–446.
- BRODER, I. – HIGGINS, M. W. – MATHEWS, K. P. – KELLER, J. B. 1974: *Epidemiology of asthma and allergic rhinitis in a total community*. J Allergy Clin Immunol. Vol. 53. Iss. 3. pp. 127–138.
- COMPALATI,E. – PENAGOS, M. – HENLEY, M. – CANONICA, G.W 2007: *Allergy prevalence survey by the World Allergy Organization.*
- DESSI, P. – ALLAERT, F. A. – URBINELLI, R. – VERRIÈRE, J. L. 1998: *Medico-economic aspects of the management of perennial allergic rhinitis in general medicine.* Allerg Immunol. Vol. 30. 9. pp. 277–283.
- DORNER, T. – LAWRENCE, K. – RIEDER, A. – KUNZE, M. 2007: *Epidemiology of allergies in Austria. Results of the first Austrian Allergy Report*. Wien Med. Wochenschr. Vol. 157. Iss. 11-12 pp. 235–242.
- EDFORS-LUB, M. 1971: *Allergy in 7000 twin pairs.* Acta Allergologica. Vol. 26. pp. 249–285.
- ENDRE L. – KIRKOVITS M. – VÁMOS A. 2004: *A gyermekkori asthma prevalenciájának növekedése Budapesten 1995 és 2003 között a légszennyezettségi adatok tükrében.* In: Szabó T.- Bártfai I.–- Somlai J. 2004: Környezeti Ártalmak és a Légzőrendszer. XIV. kötet. Levegőszennyezés Által Veszélyeztettekért Alapítvány, Hévíz, pp. 59–71.
- ENDRE L. – MISZ I. 2005: *A parlagfű népegészségügyi és gazdasági jelentősége.* Amega, 11. évf. 1. sz. pp. 16–21.

- ENDRE L. 2007: *A gyermekkori asztma prevalenciájának növekedése Budapesten 1995 és 2003 között a (változatlan) légszennyezettségi és pollen adatok tükrében.* Orvosi Hetilap, 148. évf. 5. sz. pp. 211–216.
- FLEMING, D. M. – CROMBIE, D. L. 1987: *Prevalence of asthma and hay fever in England and Wales.* BMJ. Vol. 294. pp. 279–283.
- FODRÉ ZS. – JUHÁSZ M. – LAJOS S. 1995: *A levegő pollenszennyezettsége és a rhinitis allergica Szegeden.* Medicina Thoracalis, 48. pp. 29–39.
- HARANGI F. 2007: *A gyermekkori asztma prevalenciájának alakulása Baranya megyében 2003 és 2006 között.* http://real.mtak.hu/514/1/38227_ZJ1.pdf
- HOLLOPETER, W. C. 2009: *Hay-Fever and Its Successful Treatment.* BiblioLife. p. 31.
- JÓZSA L. – PAPP E. 2000: *A légúti allergiás megbetegedések gyakorisága a prepubertás és pubertás korú fiataloknál régiónkban.* Allergol. Klin. Immunol. Vol. 3. pp. 59–62.
- KADOCSA E. – JUHÁSZ M. 1995: *Pollennaptár alapján végzett allergénkutatásunk eredményei szezonális rhinitis allergicás betegeken.* MTA Szegedi Területi Bizottságának kiadványai, V. kötet, pp. 59–68.
- KADOCSA E. 1994: *Az allergiás eredetű nátha prevalenciájának meghatározása Szegeden (1993).* Fül-Orr-Gégegyógyászat. 40. évf. 3. sz. pp. 182–188.
- MAKRA L. – JUHÁSZ M. – GÁL A. – VITÁNYI B. 2003.: *A parlagfű pollenkoncentráció és a meteorológiai elemek kapcsolata a Dél-Alföldön.* In: A földrajz tanítása, 11. évf. 3. sz. pp. 9–16.
- MANDAL, J. ET AL. 2008*: Prevalence of allergenic pollen grains in the aerosol of the city of Calcutta, India: a two year study.* Aerobiologia. Vol. 24. Iss. 3. pp. 151–164.
- MEDVECZKI Z. – KOLLÁR D. 1999: *Az allergiás nátha gyakorisága a sorozott állománynál.* Honvédorvos. 51. sz. pp. 211–222.
- MÓRA I. 1998: *Légúti allergiás megbetegedések előfordulási gyakorisága egy budapesti gyermekorvosi praxisban.* Gyermekgyógyászat. 49. sz. pp. 495–499.
- NÁNÁSI I. 2002: *A környezeti tényezők vándormozgalmat befolyásoló szerepe.* http://www.demografia.hu/letoltes/kiadvanyok/Demografia/2002_2-3/Nanasi_Iren_tan.pdf
- NEKAM K. – ANDRASOFSZKY ZS. – GÖNCZI ZS. 1999: *Allergography of Salomvar.* Int. Arch. Allergy Immun. Vol. 118. pp. 242–243.

- NICOLAI, T. 2008: *Epidemiology of pollution-induced airway disease: urban/rural differences in East and West Germany.* Allergy Vol. 52. Iss. 38. pp. 26- 29.
- PEDERSEN, P. A. – WEEKE, E. R. 1981: *Asthma in Danish General Practice.* Allergy. Vol. 36. Iss. 3. pp. 175–181.
- ROSS, A. M. – FLEMING, D. M. 1981: *General practice Incidence of allergic rhinitis in general practic.* p. 92. http://www.bmj.com/cgi/content/full/308/6933/897#R22
- SIBBALD, B. – RINK, E. 1991: *Epidemiology of seasonal and perennial rhinitis: clinical presentation and medical history.* http://www.pubmedcentral.nih.gov/picrender.fcgi?artid=463495&blobtype=pdf
- SIBBALD, B. – RINK, E. 1991: *Epidemiology of seasonal and perennial rhinitis: clinical presentation and medical history.* http://www.pubmedcentral.nih.gov/picrender.fcgi?artid=463495&blobtype=pdf
- SZAUER E. 2003: *A magyar gyermekek egészségi állapotának jellemzői.* http://www.demografia.-hu/Demografia/2005_1/Szauer%20Erzsebet_tan.pdf
- WÜTHRICH, B. 1989: *Epidemiology of the allergic diseases: are they really on the increase?* Int Arch Allergy Appl. Immunol. Vol. 90. pp. 3–10.
- WYMAN, M. 1872: *Autumnal catarrh (hay fever).* New York, Hurd & Houghton
- ZSIGMOND GY. – NOVÁK Z. – BERÉNYI K. 2006: *Gyermekkori allergiás betegségek nemzetközi epidemiológiai felmérése – az ISAAC-vizsgálat Magyarországon.* Gyermekorvos Továbbképzés. 5. sz. pp. 67–72.
- http://igor.diogenes.hu/download/bizt_orv/EGESZSEG.PPT?PHPSESSID=36e6d-ca935d85c12a97b02e079ce514d 2009. május 17.
- http://verlag.hanshuber.com/ezm/index.php?ezm=ACI&la=e&ShowAbstract=21523&IssueID=2056
- http://www.euro.who.int/eehc/implementation/20070803_8 2010. január 15.
- http://www.who.int/gard/news_events/GARD%20MLK%20Zakop1a.pdf 2010. január 21.
- http://www.who.int/gard/news_events/GARD%20MLK%20Zakop1a.pdf 2010. január 15.
- www.who.int/entity/respiratory/gard_launch_s2_wg4c.pdf

A LÉGI SZEMÉLYKÖZLEKEDÉS JELLEMZŐI, TRENDJEI AZ EURÓPAI UNIÓ ÚJONNAN CSATLAKOZOTT (2004-2007) TAGÁLLAMAIBAN

PINTÉR ÁKOS[1]

1. BEVEZETÉS

Napjainkban a közlekedés ágazatai közül a légi közlekedés fejlődik a legdinamikusabban, ami nem véletlen, hiszen a globalizálódó gazdasági ágazatok megkövetelik a gyors, korszerű személy- és áruszállítást. A légi utasforgalmat tekintve az üzleti célt szolgáló- és a turizmusra irányuló repülés szerepe a döntő. Utazásaikhoz az üzletemberek sűrűn igénybe veszik a repülőgépeket, amennyiben más országokkal, távoli városokkal állnak üzleti kapcsolatban. A távoli kontinensek, tájak üdülés céljából történő megközelítése csak megfelelő légi közlekedési rendszerrel bonyolítható le gyorsan. Az egész Földre értelmezett, 2008-ban regisztrált 922 millió fős összes turistaérkezési adatból, a légi közlekedés egyértelműen dominál 52%-os részesedésével, melyet a közút követ 39%-kal (UNWTO, 2009). A gazdasági fejlettség és a közlekedés színvonala között többnyire szoros összefüggés állapítható meg. A légi közlekedés színvonala, sűrűsége szempontjából Európa országai között jelentősek az eltérések.

Az 1980-as évek végén Kelet-, Közép-Európa országainak többségében gazdasági-politikai átalakulás ment végbe, ami természetesen a légi közlekedést is jelentősen érintette. Fenti apropóból kiindulva a tanulmány olyan európai posztszocialista országok légi személyközlekedésére koncentrál, melyek a közelmúltban váltak az Európai Unió részévé. A dolgozat a tanulmányozott 10 ország mintegy 60 regionális repülőterét, azok légi utasforgalmának közelmúltbeli változásait igyekszik bemutatni, felhasználva az egyes repülőterek adatait. A vizsgált régió lehatárolása, részekre bontása az alábbiak szerint alakult:

- *Balti-országok:* Észtország, Lettország, Litvánia
- *Visegrádi-országok*: Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország
- *Volt jugoszláv- és más balkáni országok*: Szlovénia, Románia, Bulgária

A tanulmányozott országok népsűrűségük alapján két eltérő kategóriába sorolhatók. A Baltikum országai a ritkán lakott területek közé tartoznak, míg a többi állam közepes népsűrűségű. Ezek alapján érdemes összevetni az országokat regionális repülőterekkel való ellátottságuk alapján. Ezt hivatott bemutatni az *1. táblázat* és az *1. ábra*.

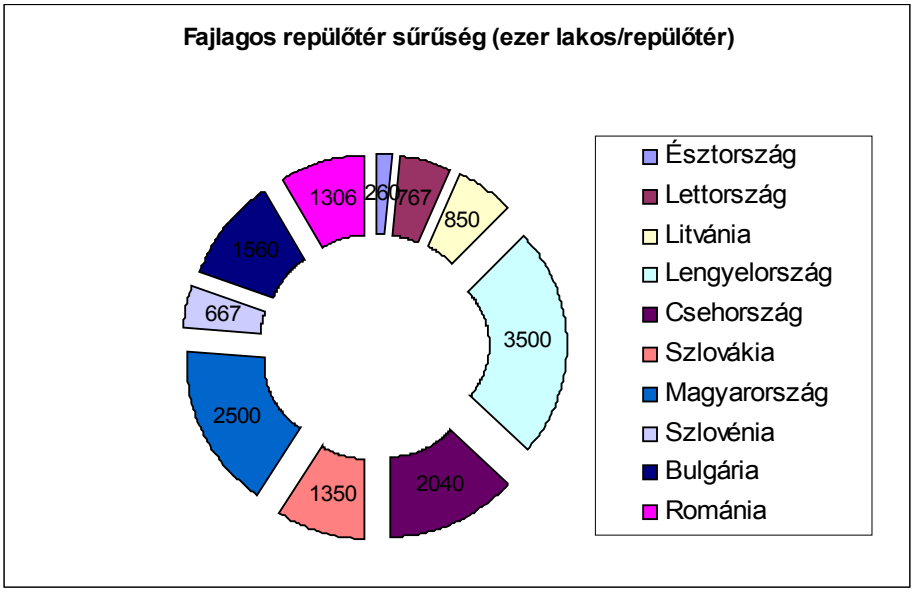
[1] PhD-hallgató, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola

1. táblázat. A vizsgált országok fontosabb adatai és regionális repülőterekkel való fajlagos ellátottságuk

Ország	Terület (km²)	Népesség (millió fő)	Népsűrűség (fő/km²)	Regionális repülőterek száma (db)	Fajlagos repülőtér sűrűség területre vetítve (km² terület/repülőtér)	Fajlagos repülőtér sűrűség népességszámra vetítve (ezer lakos/repülőtér)
Észtország	45227	1,3	28,7	5	9045	260
Lettország	64589	2,3	35,6	3	21530	767
Litvánia	65200	3,4	52,1	4	16300	850
Lengyelország	312685	38,5	123,1	11	28426	3500
Csehország	78866	10,2	129,3	5	15773	2040
Szlovákia	48845	5,4	110,5	4	12211	1350
Magyarország	93036	10,0	108,5	4	23259	2500
Szlovénia	20273	2,0	98,6	3	6758	667
Bulgária	110910	7,8	70,3	5	22182	1560
Románia	237500	22,2	93,5	17	13971	1306

Forrás: Statisztikai alapadatok, illetve a szerző számításai

1. ábra. A vizsgált országok fajlagos repülőtér sűrűsége népességszámra vetítve



Forrás: Internetes honlapok adataiból készítette a szerző

A légi utasok számának alakulását tekintve valamennyi vizsgált ország esetében a közelmúltban – a vizsgált időszak a statisztikai adatok híján a 2009-es gazdasági válság negatív hatásait még nem elemzi – jelentős forgalomnövekedés volt tapasztalható. A legtöbb esetben a fővárosok frekventált országon belüli helyzete a forgalmi adatokban is megmutatkozik. Ez alól kivételt képez Lengyelország és Bulgária fővárosi repülőterének alacsonyabb országon belüli részaránya. Utóbbi országokban a vidéki repülőterek súlyának növekedése markáns volt az elmúlt esztendőkben.

2. táblázat. A vizsgált országok és fővárosaik légi személyforgalmának változásai a 2005-2008. évek közötti időszakban

Ország	Légi utasforgalom (ezer fő)		Forgalom-növekedés aránya (%)	Ebből fővárosi repülőtér aránya (%)		Változás aránya (%)
	2005	2008		2005	2008	
Észtország	1 433	1 840	22,0	97,8	98,4	0,6
Lettország	1 880	3 722	49,5	99,9	99,1	-0,8
Litvánia	1 471	2 559	42,5	88,4	80,0	-8,4
Lengyelország	11 553	20 709	44,2	61,2	45,5	-15,7
Csehország	11 446	13 653	16,2	94,2	92,5	-1,7
Szlovákia	1 619	2 878	43,8	81,9	77,1	-4,8
Magyarország	7 995	8 604	7,1	99,2	98,1	-1,1
Szlovénia	1 277	1 705	25,1	95,5	98,1	2,6
Bulgária	4 952	6 631	25,3	37,8	48,7	10,9
Románia	4 551	9 330	51,2	75,1	73,2	-1,9

Forrás: A repülőterek honlap adataiból szerző számításai

2. A BALTIKUM ORSZÁGAINAK LÉGI SZEMÉLYKÖZLEKEDÉSI JELLEMZŐI

A térség három kis területű állama a volt Szovjetunió legnyugatibb részén helyezkedik el. A Szovjetunió 1991-ben bekövetkezett felbomlásakor Észtország, Lettország és Litvánia a teljes függetlenséget választotta, mely döntéssel tényleges önállóságra törekedve „arccal a Nyugat felé" fordultak. A három ország közlekedési földrajzi helyzete kelet-európai viszonylatban kedvező, amennyiben hosszabb tengeri kijárattal rendelkeznek a Balti-tengeren, a szárazföldi közlekedésüket pedig

megkönnyíti a síkságokból és alacsony dombságokból álló nem túl mozgalmas felszínük. Éghajlati adottságaik, területi kiterjedésük mérete, gazdasági fejlettségbeli közös vonásaik együttesen alakítják légi közlekedésük fő jellemzőit.

A Rigai- és a Finn-öbölhöz egyaránt kapcsolódó, a térség legritkább népsűrűségű állama, **Észtország** területe horizontálisan a legtagoltabb. A keleti-tengeri két nagyobb, Hiiumaa és Saaremaa, valamint további néhány kisebb sziget az országhoz tartozik. E természeti adottság eleve nehezíti a kontinens és a szigetek közötti kapcsolatot. Az állam területén egy nagy nemzetközi repülőtér és négy regionális jelentőségű „fél nemzetközi" légikikötő működik. Hiiumaa szigetén épült meg *Kärdla*, Saaremaa-n pedig *Kuressaare* repülőtere. Rajtuk kívül még a szárazföldi *Pärnu* és *Tartu* repülőterét sorolhatjuk az utóbbi kategóriába. Az említett repülőtereket mindössze 1-2 légitársaság kisebb repülőgépei használják, s egyenként legfeljebb két országgal, illetve várossal állnak légi összeköttetésben. A főváros Tallinn repülőterén kívül Stockholm és Riga alkotja a célállomások rövid sorát. Az említett repülőterek inkább kényelmi szempontból – például a szigetek gyorsabb megközelítése okán – szolgálják a régiót. Utaslétszámuk lényegében évek óta változatlan és nem haladja meg az évi 5-15 ezer főt. Észtország nemzetközi repülőtere a főváros, *Tallinn* közelében működik. 2008-ban a repülőtérről 23 légitársaság 17 európai ország 23 városának elérését tette lehetővé repülőgépekkel. Néhány nyugat-, és dél-európai desztináció kivételével a forgalom legnagyobb része a skandináv országokkal és Kelet-Európával bonyolódik le. A 2008-ban 1,8 millió utast számláló Tallinn légi közlekedésének töretlen fejlődésére utal, hogy repülőterén 2000-ben a mai forgalom mindössze harmadát regisztrálták. Tallinn a Baltikum műemlékekben leggazdagabb városa és még mindig egységes arculatú, középkori Hanza-város hangulatú belvárosa sok külföldi turistát vonz. A város közel 40%-os orosz kisebbsége anyaországának távolabbi régióiba repülőgéppel közlekedik.

Lettország légi közlekedése egyfelől hasonlít Észtországra, amennyiben a főváros repülőterének tekintélyes súlyát vesszük az összehasonlítás alapjának; eszerint mindkét országban az összes utaslétszámból 95% feletti a főváros részesedése. A légi személyforgalmat három repülőtér bonyolítja. Közülük a tengerparti *Ventspils* légikikötője a legkisebb, mely mindössze Rigával van légi kapcsolatban. A másik vidéki repülőtér – a szintén tengerparti – *Liepaja* város közelében működik. Ennek a repülőtérnek az utasforgalma az elmúlt években sokszorosára növekedett – 2005-ben másfélezer, 2007-ben 32 ezer utast regisztráltak! Jelenleg négy ország, négy városába közlekednek innét az utasszállító repülőgépek, melyek közül a moszkvai járat emelhető ki. A főváros, *Riga* repülőtere az egész Baltikum legfontosabb légi desztinációja. A 800 ezer lakosú Riga kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepét jelzi, hogy nemcsak európai városokkal, hanem több észak-afrikai üdülőhellyel (pl. Sharm el-Sheikh), ázsiai várossal (pl. Dubai) is közvetlen összeköttetésben áll a nyári idényben. Emellett interkontinentális járatok is közlekednek Rigából Észak-Amerikába, közelebbről New York metropoliszba. Még a szomszédos országok utasainak körében is Riga a legkedveltebb baltikumi desztináció. 2008-ban a repülőtér közel 3,7 milliós utasforgalmat bonyolított le, ami a 2005-ös

forgalom dupláját tette ki és a 2000. évi forgalom hatszorosát jelenti! Egyedül Rigában közel akkora utasforgalmat regisztráltak, mint a másik két balti fővárosban együttvéve. A forgalomnövekedés egyik fő gerjesztője a turizmus, amennyiben az utasok nagy része Dél-Európa melegnyarú üdülőhelyeit keresi fel. A Nyugat- és Közép-Európába irányuló forgalom nagyrészt üzleti és kulturális célokat szolgál. A hatalmas forgalomnövekedés miatt a lett kormány merész jövőbeni terveket kíván megvalósítani; a három terminálból álló repülőteret újabbal bővítené 2011-re, melynek következtében Riga később akár 20 millió utast is fogadhatna évente. Ez két és félszerese lenne Budapest 2009. évi forgalmának.

A Lettországgal nagyjából megegyező méretű, azonban annál jóval népesebb Litvánia légi közlekedésének szerkezete a korábban említett országokétól eltérő. Az országban négy nemzetközi minősítésű repülőtér működik. Közülük a leghosszabb futópályával rendelkező – 1990 előtt félelmetes hírű szovjet katonai – ma félig katonai *Siauliai* repülőterét a NATO használja. A nemzetközi légi utasforgalmat a további három nemzetközi légikikötő is szolgálja. Mindhármuk éves forgalma meghaladja a 100 ezer főt. Közülük a főváros repülőtere a messze legforgalmasabb, az ország légi utasforgalmának 80%-val. Hasonlóság, hogy mindhárom nemzetközi repülőtérrel rendelkező város légi forgalma jelentősen növekedett az utóbbi években. A tengerparti *Palanga*ból 3 országba közlekednek légi járatok, melynek forgalma egyenletesen növekedve megduplázódott az ezredforduló óta. Még ennél is jelentősebb növekedést ért el a főváros, *Vilnius* repülőtere a közelmúltban. A jelenleg már több mint 2 millió utast kiszolgáló repülőtérről 15 légitársaság 19 ország 20 városába szállítja az utasokat. A menetrendben döntően nyugat- és észak-európai desztinációk szerepelnek. A függetlenné válás előtt az utasforgalom még döntően keletre, a szovjet tagköztársaságok felé irányult. A dinamikus fejlődést mutatja, hogy az ezredfordulón még csupán félmilliós utaslétszámot regisztráltak a repülőtéren. Az európai célpontokon kívül észak-afrikai üdülővárosok – Hurghada, Sharm el-Sheikh – is szerepelnek a menetrendben. A növekedés arányait tekintve az ország második legforgalmasabb repülőtere, *Kaunas* áll az élen. Litvánia második leghosszabb kifutópályájával rendelkező repülőterén 2008-ban 410 ezer utast – 4 európai ország 7 városából – regisztráltak, ami a 3 évvel korábbi érték több mint ötszörösét teszi ki! A menetrendben olyan brit és német városok is szerepelnek, melyekből a főváros repülőterére nem szállítanak utasokat. Nem lehetetlen, hogy Kaunas a tőle 100 km-en belül fekvő fővárosi légikikötő tehermentesítője lehet a jövőben. Természetesen felmerülhet az a kérdés is, hogy egymáshoz ilyen közel két nemzetközi repülőtér működtetése gazdaságos-e?

3. táblázat. A Baltikum jelentősebb forgalmú repülőtereinek adatai

Repülőtér	Ország	Futópálya hossza (méter)	**Utasforgalmi adatok (ezer fő)**			**Elérhető országok száma**	**Elérhető városok száma**
			2008	2005	2000	2008	2008
Tallinn	Észtország	3 070	1 811	1 401	559	17	23
Riga	Lettország	3 200	3 690	1 878	574	34	71
Vilnius	Litvánia	2 515	2 048	1 300	530	19	20
Kaunas	Litvánia	3 250	410	77	19	4	7
Palanga	Litvánia	2 280	101	94	45	3	3

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

4. A VISEGRÁDI ORSZÁGOK LÉGI UTASFORGALMÁNAK ALAKULÁSA, JELLEMZŐI

Kelet-Közép-Európa négy olyan országa tartozik e csoportba, amely a rendszerváltozás után 1993-ban Visegrádon ugyan együttműködési szerződést írt alá, azonban a kapcsolat inkább csak formális maradt, s a kooperációban jelentős gazdasági erősödés nem következett be, az államok még csak a „kvázi integráció" szintjéig sem jutottak el (ERDŐSI F. 2007). Nyugat-Európa viszonylagos közelségének és főként fejlettebb gazdaságuknak köszönhetően a visegrádi országok légi közlekedésének fajlagos méretei a legtöbb szempontból megelőzik a kelet-európai államokét.

A térség országai közül a legjelentősebb légi személyforgalmat **Lengyelország** bonyolítja le. A hatalmas utaslétszám növekedést produkáló ország nemzetközi repülőterein az ezredfordulón összességében nem egész 6 millió utast regisztráltak. Ez a szám 2005-re majdnem megkétszereződve megközelítette a 11,5 milliót, 2008-ra pedig meghaladta a 20 millió főt! A nagy utasforgalom növekedésben nem elhanyagolható a turizmus szerepe; Lengyelországot 2007-ben 15 millió (17. hely a világon), 2008-ban 12,9 millió turista kereste fel (UNWTO, 2008, 2009).

Az ország légi személyközlekedése a legdecentralizáltabb a térségben, a több nagyvárosában működő, minimum középkategóriás repülőterének köszönhetően. Annak ellenére, hogy 2008-ban a varsói mellett további öt – sorrendben Krakkó, Katowice, Gdansk, Wroclaw és Poznan – légi utasforgalma egyaránt meghaladta a milliós értéket, mégis a főváros bonyolítja le az ország légi személyforgalmának 48%-át. Azonban a vidéki repülőterek felzárkózását mutatja, hogy ez az arány 2005-

ben még közel kétharmados, 62%-os volt Varsó javára – ekkor a vidéki repülőterek közül csak kettő; Krakkó és Katowice forgalma érte el a milliós utas számot. Egyes vidéki repülőtereknek az elmúlt esztendőkben bekövetkezett markáns forgalomnövekedését magyarázza, hogy nagyobb távolságra fekszenek a fővárostól, azonban a többi nagyváros utasforgalma is jelentősen növekedett a közelmúltban.

A 100 ezer főnél nagyobb légi személyforgalmú légikikötők közül négy vidéki nemzetközi repülőtér 2008-as adatai közel állnak egymáshoz. *Szczecin* közepes légi forgalma – 302 ezer fő – határszéli helyzetével, Berlin relatív közelségével, illetve azzal magyarázható, hogy közlekedésében a tengeri hajózás játssza az elsődleges szerepet. A Varsóhoz alig több mint 100 kilométerre fekvő, mintegy 900 ezer lakosú *Lódz* repülőterén az utóbbi években indult meg a légi személyközlekedés. A jelentős könnyűipari központként ismert nagyváros repülőterének légi forgalma még mindig karcsúnak tűnik - 2008-ban 312 ezer utas –, azonban, ha a 2005-ös 18 ezres adatát nézzük, akkor ez közel húszszoros növekedést jelent, s e téren egyedülálló az országban. Varsó közelsége ellenére *Bydgoszcz* légikikötője 2005 óta forgalmát meghétszerezve 280 ezerre emelkedett. *Rzeszów* légi forgalma is gyorsan növekszik; a 2008-ra 300 ezer főt meghaladó utaslétszáma a három évvel korábbi adatok triplája. Kiemelendő a városból a New Yorkba közlekedő interkontinentális járata!

A következő kategóriába tartozó két vidéki nagyváros légikikötőjének utasforgalma már 1 millió fő feletti, s köztük több hasonlóság figyelhető meg az elmúlt években. Mind *Poznan* (2008-ban 1,27 milliós forgalom, 19 európai várossal összeköttetés), mind pedig *Wroclaw* (1,48 millió utas 27 európai városba) az elmúlt 3 évben megtriplázta légi személyforgalmát. A másik hasonlóság a két város között a légi menetrendjükben található járatok irányában érhető tetten: a Brit-szigetek számos városával és több német desztinációval való jelentős kapcsolatuk alapján. Okként a külföldön dolgozó lengyel vendégmunkások számának ugrásszerű növekedése említhető. Az ország negyedik legforgalmasabb repülőtere a Balti-tenger partján fekvő kikötőváros, *Gdansk* határában üzemel. A „Három Város" repülőterének dinamikus növekedését mutatja a 2008. évi 1,9 milliós légi utasforgalma, ami a 2005-ös esztendő háromszorosát, a 2000-es év több mint hétszeresét teszi ki. A Gdanskból repülő főként észak- és nyugat-európai desztinációkat preferáló 13 légitársaság gépei 30 városba közlekednek, közülük a német és brit városok kiemelkedő arányukkal tűnnek ki. *Katowice* repülőterének forgalma az elmúlt évtizedben szintén jelentősen növekedve (2000-ben 168 ezer, 2005-ben 622 ezer fő) az elmúlt évben meghaladta a 2,4 millió légi utast. A nagy utaslétszám a vonzáskörzet kiterjedését tekintve talán nem meglepő. A gazdasági szerkezetváltás és a lakosságszám adatok arról tanúskodnak, hogy az egykoron „szebb napokat látott" nehézipari jellegű Felső-Szilézia iparvidék a foglalkozási szerkezet modernizálódása óta is az ország legnagyobb népességtömörülése (kb. 5 millió fő); Katowice agglomerációjának népessége is jelentősen meghaladja a főváros népességét, s eléri a 2,5 millió főt. A munka nélkül maradt, vagy nagyobb keresetre vágyó emberek tömegesen vállalnak munkát Nyugat-Európában, nem kevesen még Írországban is. Lengyelország legje-

lentősebb vidéki repülőtere *Krakkó* közelében működik. A mára 800 ezer fős népességszámot elérő város az ország egyik legjelentősebb urbánus térsége. Történelmi múltja, híres egyeteme, kutatóbázisa méltán ad nemzetközi rangot a neves kulturális központnak. Krakkó repülőtéri forgalomnövekedésének az a körülmény is kedvezett, hogy a szomszédos országokban – Szlovákiában, Csehországban – nem működnek gyorsan elérhető és jelentős közlekedési kínálatokat nyújtó repülőterek (ERDŐSI F. 2007). Belföldi forgalom tekintetében a fővárostól való nagyobb távolsága is indokolja repülőterének jelentőségét. 2008-ban 2,9 milliós utasforgalmának nagy része Nyugat-Európa városaiba irányult (2005-ben 23, 2008-ban már 33 desztináció, legjelentősebb London), de a repülőteret használó 20 légitársaság egyike Észak-Amerikába is közlekedtet járatokat, Chicagóba és New Yorkba.

Az említett vidéki repülőterek gyors fejlődése ellenére a Lengyelországba irányuló légi személyforgalomnak csaknem a fele *Varsó* nemzetközi repülőterén – Fréderic Chopin – realizálódik. Jelenleg 10 hazai város légi elérhetőségén kívül a gyorsan bővülő menetrendjében távoli desztinációk is – Kelet-Ázsia, Amerika – szerepelnek. A 2008-ban 43 ország 40 légitársasága által légi személyforgalomra használt varsói repülőtérről 4 kontinens 93 városa érhető el közvetlenül. Összehasonlításul, amíg 2005-ben a repülőtér mintegy 7 milliós forgalma 1 millióval elmaradt Budapest-Ferihegy forgalmától, addig 2008-ban körülbelül ugyanennyivel meghaladta azt és elérte a 9,4 milliós számot. Ezzel a „visegrádi fővárosok" közül a 3 év alatt Pozsony (40%) után a legnagyobb fejlődést érte el, 25%-os növekedési aránnyal. Azonban a két repülőtér mérete alapján nem sorolható egy kategóriába, tekintettel arra, hogy a varsói repülőtér közel ötször nagyobb forgalmú.

Az 1993-ban két részre szakadt Csehszlovákia nyugati felén található a gazdaságilag fejlettebb **Csehország**. A Magyarországnál valamivel népesebb, annál kisebb területű államban a regisztrált 74 légikikötő közül hatnak van nemzetközi állandó repülőtéri státusa. Közülük jelenleg öt repülőtér bonyolítja le az ország nemzetközi légi személyforgalmát. Két kisebb vidéki nemzetközi repülőterének légi személyforgalma csekély. A híres fürdőváros *Karlovy Vary* 2008-ban 3 várossal légi kapcsolatot tartva 81 ezer utast számlált, 2000-ben még csak ennek negyedrészét, míg *Pardubice* 87 ezres forgalma – egyetlen külföldi moszkvai desztinációval – 15-szörös növekedést jelentett az ezredfordulóhoz (6 ezer fő) képest. Az említett harmadlagos repülőterek jelentős forgalombővülése a jövőben kérdéses, több relatíve közelükben található fontos légi csomópont miatt. Karlovy Vary esetében Prága, Drezda, Lipcse-Halle, esetleg Nürnberg elszívó ereje számottevő, Pardubice számára pedig Prága, Brno és Wroclaw jelentkezik konkurenciaként.

Az előzőekhez képest magasabb minőségi légi elérhetőséget jelent Ostrava és Brno városa. Az ország keleti csücskében elhelyezkedő *Ostrava* 350 ezer légi utast számláló középkategóriás repülőtere – ez a 2000. évi érték triplája – igen jelentős forgalmú, a nehézipar hanyatlása, valamint a közeli Krakkó és Katowice repülőtereinek elszívó hatása ellenére. Néhány Nyugat-Európába irányuló menetrendszerű járata mellett az észak-afrikai charterek teszik ki utasforgalmának jelentős részét. Az

ország legforgalmasabb vidéki repülőtere, a légi utasforgalmát 2000 óta megötszöröző, immáron félmillió utast kiszolgáló *Brno* esetében a charterek szerepe elsőrendű. A kereskedelméről, egyetemé-ről, nemzetközi vásárairól, Moto GP versenypályájáról egyaránt elhíresült városból 2008-ban 11 ország 29 városa volt közvetlenül elérhető repülőgépekkel. Az elérhető célállomások közel fele (13) görög desztináció, emellett 4 tunéziai, 3 spanyol és 2 egyiptomi várossal fennálló kapcsolata mutatja nemzetközi légi, főként idegenforgalmi célú küldő repülőtér szerepét.

Nemcsak a visegrádi országok, hanem a teljes vizsgált terület legforgalmasabb repülőterével rendelkezik az 1,2 millió lakosú cseh főváros, *Prága* – Ruzyně 2008-ban 12,6 millió utassal, Európa 33. legforgalmasabb légikikötője –, ami Csehország összes légi személyszállításának 93%-a. A „száztornyú város" az európai metropoliszok közül a turisták által egyik legkedveltebb desztináció – 2008-ban 4,1 millió turistával a Föld 18. leglátogatottabb városa volt (www.czechtourism.com). A kulturális központban egymást érik a nemzetközi művészeti, zenei rendezvények. A belvárosi nevezetességek viszonylag egyszerű elérhetősége, a szűk sikátorok kedveznek a romantikus gyalogos városnézésnek – „gyalogváros". Prága méltán híres történelmi központját az UNESCO 1992-ben a Világörökség részének nyilvánította. A város kiemelkedő légi közlekedési hálózati szerepére és töretlen fejlődésére utal, hogy utasforgalma évről évre növekedve 2000 óta 2,5 szeresére emelkedett. A 46 légitársaság repülőgépei innét közvetlenül 4 kontinens, 50 országának 120 városába közlekednek. Európán belül a prágai repülőtérről elérhető legtöbb célállomás Nagy-Britannia, Németország és Olaszország területére esik. Utas számokat tekintve kiemelkednek továbbá a görög és spanyol mediterrán üdülőhelyek is. Az öt légi úton megközelíthető közel-keleti desztináció mellett említést érdemel, hogy a koreai Szöul is közvetlenül elérhető Prágából repülőgépekkel. A hatalmas repülőtéren új futópálya építését tervezik, azonban megvalósítása csúszik – talán 2014-re készül el – a repülőtér közelében élő lakosok zajemisszió miatti folytonos protestálásának okán. A tervek szerint ekkorra már remélhetőleg expressz vonatok szállíthatják folyamatosan az utasokat a belváros és a repülőtér között.

Az Európai Unióhoz szintén 2004-ben csatlakozott **Szlovákia** gazdasága szinte folyamatos növekedést mutat az ezredforduló óta. Az országban négy olyan közforgalmú polgári repülőtér működik, melyekről menetrendszerűen közlekednek utasszállító repülőgépek. Hasonlóság közöttük, hogy mindegyikük forgalmát tekintve folyamatos növekedés tapasztalható a közelmúlt adatai alapján. Legkisebb a *Zsolna* melletti, mindössze 1150 méteres szilárd burkolattal ellátott repülőtér, ahonnan csupán egyetlen légitársaság üzemeltet kisgépes forgalmat Prágába napi rendszerességgel. 2008-ban forgalma 12 ezer légi utas volt. Jelentősebb jövőbeni utas szám növekedésre csak egy kibővített futópályával számíthat, melyet már középkategóriás repülőgépek is képesek használni. Szlovákia jelentős idegenforgalmi vonzereje az Északnyugati-Kárpátok kristályos vonulata, a Magas-, és Alacsony-Tátra területe. A Magas-Tátrába érkező turisták számának – 2004-ben Szlovákiát összesen 1,4 millió látogató kereste fel (Gyuricza L. 2008.) – növekedését egy szerencsétlen természeti ka-

tasztrófa néhány évre lassította ugyan, de nem állította meg; 2004 novemberében a helyenként 170 km/óra feletti széllökések 50 km hosszan és 2,5 km szélességben letarolták a tűlevelű erdő fáit. A terület elérhetősége légi úton egyre több városból lehetséges, köszönhetően *Poprád* repülőterének. A légikikötő fejlesztésében szerepet játszott az a tény is, hogy korábban Szlovákia kandidált téli olimpia rendezésére. S bár a pályázat nem lett győztes, a harmadrangú repülőtér fejlesztése sikeresnek mondható; a reptér polgári forgalma a 2005-ös 18 ezer főhöz képest 2008-ra megtriplázódott (58 ezer fő); a Poprádról légi úton elérhető desztinációk száma pedig nyolcra emelkedett, főként nyugat-európai városokkal bővülve. Szlovákia legforgalmasabb vidéki repülőtere *Kassa* határában üzemel. A félmilliós évi utas számot 2008-ban meghaladó (591 ezer fő) repülőtér forgalmának legnagyobb részét a Bécsbe, Prágába és Pozsonyba közlekedő menetrend szerinti járatai teszik ki, emellett 10 charter légitársaság – főként mediterrán városokba közlekedve – is használja a légikikötőt a szezonális forgalomban. 2008-ban Szlovákia légi személyforgalmának háromnegyed részét a főváros, *Pozsony* repülőtere adta, 2,2 millió utast számlálva. Bár a főváros légi utasforgalmának részesedése a vidéki repülőterek fejlődésével csökkent ugyan az elmúlt néhány évben, azonban az még mindig kiemelkedő. A 2005 óta 40%-os forgalomnövekedést mutató M. R. Štefánik repülőtérről elérhető 26 desztinációba közlekedő utasszállító gépek közel negyede brit városban landol, s az egyetlen Európán kívüli közvetlen célállomása pedig Tel-Aviv. Bécs-Schwechat hatalmas repülőterének közelsége komoly konkurenciát jelent Pozsonynak, ugyanis Bécs nagyságrendekkel komolyabb kínálattal bír, s ezért a szlovákok távolabbi desztinációkba történő utazásaikhoz gyakran igénybe veszik.

Magyarország légi személyközlekedése a főváros, Budapest-Ferihegy repülőtereinek szinte kizárólagos – 2008-ban 98%-os – forgalmi részesedésével egyedülálló a térségben. Bár Prága repülőterének aránya is kiemelkedő Csehországban (93%), azonban ott néhány vidéki repülőtér is több százezres utasforgalmat bonyolít. Magyarországon a többi vizsgált országgal ellentétben jelenleg nem működik jelentősebb belföldi légi utas forgalom. Az utóbbi időben voltak ugyan rá próbálkozások – például Debrecen és Budapest, vagy Sármellék és Debrecen vonatkozásában –, azonban ezek kereslet híján nem voltak kifizetődők, hamar megszűntek. A vidéki nemzetközi repülőterek utasforgalma igen csekély az országban. Nemzetközi vonatkozásban négy olyan repülőtér működik Magyarországon, amely 10 ezres évi utaslétszám feletti forgalmat bonyolított le az elmúlt esztendőkben.

Győr-Pér nemzetközi regionális repülőtere elsősorban kereskedelmi funkciókat lát el, fejlesztése az AUDI magyarországi gyárának létrehozásával áll összefüggésben. A légi személyforgalom (2008-ban 13 ezer fő) döntő részét az Ingolstadtba közlekedő üzleti utazások, valamint charterjáratok utasai adják, Győr-Pérről a montenegroi Tivatba közlekednek időszakosan a repülőgépek. A repülőtér közel jövőbeni jelentős forgalomnövekedése nem várható, a közelben fekvő, illetve közúton gyorsan megközelíthető jelentős forgalmú repülőterek; Budapest, Pozsony, Bécs miatt. *Debrecen* repülő-

teréről 2008-ban 3 légitársaság gépei 43 ezer utast szállítottak 3 mediterrán üdülővárosba. 2009-ben már 5 városba közlekedtek a repülőgépek a nyári szezonban. Említést érdemel a 2009-ben nemzetközi szinten is remekül teljesítő Debrecen labdarúgócsapata, melynek szurkolóit több repülőgép közvetlenül szállította a svéd, észt, bolgár és egyéb európai helyszínekre, ezzel is növelve a repülőtér utasforgalmát. A romániai Nagyvárad repülőtere a határ közelében működik, mely Debrecenhez hasonló nagyságrendű forgalmat bonyolít, s annak nagy konkurenciát jelent. A sármelléki *FlyBalaton* repülőtér a 2008. évben érte el legjelentősebb utasforgalmát; ez évben 110 ezer utast szolgált ki. Legnépszerűbb a Londonba közlekedő járat volt, valamint a németországi Frankfurt desztináció. Azonban a repülőtéren jelenlévő diszkont légitársaságok – melyek közül a Ryanair szállította a legtöbb utast – többsége kivonult az év végére, emiatt a 2009. évre a forgalom a tizedére esett vissza (ez a 2000. év szintjének felel meg). Ahhoz, hogy 2009-ben egyáltalán üzemelhetett a repülőtér, a környék jelentős idegenforgalmat generáló településeinek komoly anyagi összefogására volt szükség. A Sávoly mellett épülő, s a tervek szerint 2010 őszére elkészülő Moto GP versenypálya jó marketing esetén segíthet a jövőben Sármellék légi forgalmának növekedésében.

Bár az elmúlt években a visegrádi fővárosok közül *Budapest-Ferihegy* repülőterének forgalma növekedett a leglassúbb ütemben, azonban a 2008-ban 4 kontinens 41 országának 73 városát felfűző 8,4 millió légi utast számláló forgalma Prága és Varsó után a harmadik helyen áll. A főváros az ország legjelentősebb turisztikai vonzereje; évente megrendezésre kerülő nemzetközi vásárai, fesztiváljai, kulturális rendezvényei egész esztendőn át Budapestre csábítják a turistákat. 2005 szeptembere óta a Ferihegy „1" Terminál kizárólag a diszkont légitársaságokkal repülő utasokat szolgálja ki. A „2A" Terminál 2008 óta a schengeni egyezményt alkalmazó országok gépeit fogadja, a „2B" pedig a Schengenen kívüli desztinációkra összpontosít. Budapest repülőtere Európa legtöbb fővárosával, közel- és távol-keleti városokkal, észak-afrikai és néhány amerikai légikikötővel egyaránt közvetlen légi kapcsolatban áll. Németországgal legerősebb a légi összeköttetés, – ez tíz város közvetlen elérhetőségét jelenti – ami a két ország közötti gazdasági kapcsolatoknak is köszönhető. Észak-Amerika közvetlen légi elérhetősége New-York és Toronto városaival lehetséges; utóbbiak esetében a kivándorolt családok rokonlátogatási célokból történő – „honvágyturizmus", „gyökérkereső turizmus" (CSAPÓ J. 2009) – utazásai is megjelennek a forgalmi adatokban. Az alábbi táblázat a Visegrádi-országok azon repülőtereiről közöl információkat, melyek a legjelentősebb légi utas forgalmat mutatták a közelmúltban.

4. táblázat. A Visegrádi országok jelentősebb repülőtereinek adatai

Repülőtér	Ország	Futópálya hossza (méter)	Utasforgalmi adatok (ezer fő)			Elérhető országok száma	Elérhető városok száma
			2008	2005	2000	2008	2008
Varsó	Lengyelország	3 690	9 437	7 071	4 325	43	93
Gdansk	Lengyelország	2 800	1 954	672	270	11	30
Katowice	Lengyelország	2 800	2 426	1 092	168	15	30
Krakkó	Lengyelország	2 550	2 923	1 586	517	16	33
Lódz	Lengyelország	2 500	312	18	0,8	6	9
Poznan	Lengyelország	2 504	1 274	418	228	10	19
Wroclaw	Lengyelország	2 500	1 486	465	211	12	27
Szczecin	Lengyelország	2 500	302	102		4	6
Bydgoszcz	Lengyelország	2 500	280	38		4	6
Rzeszów	Lengyelország	3 200	315	91		5	9
Prága	Csehország	3 715	12 630	10 777	5 553	50	120
Brno	Csehország	2 650	506	315	112	11	29
Ostrava	Csehország	3 500	350	266	115	6	8
Pozsony	Szlovákia	3 190	2 218	1 326	283	13	24
Kassa	Szlovákia	3 100	591	270	126	7	8
Budapest	Magyarország	3 707	8 443	7 933	6 392	41	73

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

5. Volt Jugoszláv- és más balkáni országok légi személyközlekedésének változásai

Az Európai Unió újonnan csatlakozott országai közül az alábbi három állam tartozik ebbe az egységbe. Szlovénia – a jugoszláv utódállamok közül máig egyedüli EU tag – 2004-ben, Bulgária és Románia pedig 2007-ben vált a közösség tagjává. A három ország földrajzi helyzetében hasonlóságok figyelhetők meg, tekintettel arra, hogy a turizmus szempontjából frekventált tengerparti régiók, illetve magashegységi területek egyaránt megtalálhatók területükön. A gazdasági fejlettség-, az államterületek méretbeli különbségei azonban a légi közlekedési ágazat sajátosságaiban is megmutatkoznak.

A kétmillió lakosú **Szlovénia** gyors gazdasági fejlődésében a turizmus meghatározó szerepet játszik; az ország a hegyvonulatok turisztikailag jó kihasználása mellett rövid, de annál szebb és kulturáltan kiépített tengerparttal is rendelkezik. 2005-ben az országba közel 1,5 millió turista látogatott (GYURICZA L. 2008.). A légi közlekedést tekintve az állam kis területe miatt belföldi repülőtér hálózat kialakítása nem vált szükségessé. *Portorož* tengerparti repülőtér csekély nemzetközi forgalmát alkalmi charterek valamint üzleti magángépes utazások teszik ki. Szlovénia második legnépesebb városának, *Maribor*nak a légi forgalmában is a charterek játsszák a vezető szerepet, azonban repülőterén 2007-ben mindössze 32 ezer főt regisztráltak. A Szlovéniába menetrendszerű légi járatokkal érkező látogatók *Ljubljana* nemzetközi repülőterén landolnak. 2008-ban 21 ország 24 városába közlekedtek a 8 légitársaság utasszállító repülőgépei, összesen 1,6 millió utast szállítva. Ljubljana menetrendjében ekkor az európai desztinációkon kívül észak-afrikai üdülővárosok is szerepeltek.

Bulgária felszíne meglehetősen változatos; tekintettel arra, hogy kontinentális éghajlatú síksággal, magashegységekkel, mediterrán területekkel, hosszú fekete-tengeri kijárattal egyaránt rendelkezik. A kedvező közlekedésföldrajzi helyzetű, azonban mindmáig komoly gazdasági problémákkal küzdő ország életében kiemelkedő szerep jut a turizmusnak; 2007-ben a Bulgáriába érkező 5,2 millió turistával e tekintetben a Föld országai között a 39. helyen állt (UNWTO, 2009). A légi személyforgalmat tekintve az országban 5 nemzetközi repülőtér működik.

Közülük *Gorna Orjahovica* légikikötője csak cargo funkciókat lát el, személyforgalma teljesen elenyésző; a 2007. évben nem érte el az ezer főt sem. *Plovdiv* repülőterének elsősorban belföldi jelentősége van. Burgasszal állandó légi összeköttetésben áll, valamint repülőteréről időszakosan charter gépekkel brit városok érhetők el légi úton. Bulgária légi személyforgalma szinte teljes egészében a fővárosban és két jelentős tengerparti üdülővárosában összpontosul. A 2008. évben Várna közel másfél milliós – 2005 óta 30%-os növekedés –, valamint Burgasz majd kétmilliós utasforgalma együttesen meghaladta a Szófia termináljaiban megforduló – 3,2 millió fő – utasok számát. Mindkét tengerparti nagyváros – Szófia állandó légi elérhetősége mellett – döntően szezonális charter járatainak köszönheti kiemelkedő légi forgalmát. A repülőterek honlap adatai alapján 2008-ban Várna 64, Burgasz pedig nem kevesebb, mint 107 várossal tartott fenn légi kapcsolatot. *Várna* repülőterének menetrendjében a németországi desztinációk túlsúlya szignifikáns; a 2008. évben szezonálisan 19 német városból közlekedtek ide nyáron charter járatok. Nyugat-Európa érdeklődése nagyfokú a fekete-tengeri üdülőváros iránt; Franciaország és Nagy-Britannia egyaránt 5-5 nemzetközi repülőteréről közlekednek légi repülőjáratok Várnába. *Burgasz* nemzetközi repülőtere még forgalmasabb a nyári szezonban; az utasokat küldő városok számának aránya szerint első helyen Nagy-Britannia és Németország (19-19 desztináció) együttesen áll, majd pedig a sorban észak-európai országok városai következnek: Svédország (13), Norvégia (6), Finnország (4) és Dánia (4). Észak- és Nyugat-Európából a két város iránti érdeklődés nem véletlen, tekintettel arra, hogy ott a hűvösebb éghajlat következtében a Balti- és Északi-tengerek vize csak ritkán alkalmas fürdőzésre. Míg a tengerparti üdü-

lővárosok a szezonálisan közlekedő chartereknek köszönhetik jelentős forgalmukat, addig a főváros, *Szófia* nemzetközi repülőterén az állandó, menetrendszerinti utasszállító repülőgépek túlsúlya érzékelhető. A légi utasforgalom az 1993. és 2000. év között nem változott lényegesen – 1,1 milliós utaslétszámot produkálva –, az ezredforduló óta azonban a triplájára emelkedett. Főként a 2005-2008. év közötti 42%-os növekedés figyelemre méltó. Ebben az ország gazdasági fejlődése mellett a repülőtéren megvalósult új beruházások egyaránt jelentős szerepet játszottak. A Szófiából jelenleg légi úton elérhető 30 ország mintegy 60 városa – melyek között brit, német és spanyol célállomások szerepelnek a legnagyobb számban – Európán kívül észak-afrikai, közel-keleti és távol-keleti térségek közvetlen elérhetőségét is lehetővé teszi.

Románia légi közlekedése az egész vizsgált régiót tekintve a közelmúltban a legdinamikusabb növekedést érte el. Az ország teljes légi utasforgalma a 2005-2008. évek közötti időszakban megduplázódott (4,5 millióról 9,3 millió főre). Románia közforgalmú repülőterekkel való ellátottsága a legjobb az egész térségben. Területén 17 olyan szilárd burkolatú futópályával ellátott repülőtér működik, amely a belföldi légi személyközlekedésbe bekapcsolódott, s ezek mintegy feléről menetrend szerinti járatok külföldre is közlekednek. A repülőterek földrajzi megoszlása meglehetősen egyenletes, így az ország területének 80%-ról 100 km-en belül elérhető valamelyik (ERDŐSI F. 2007). A repülőterek mindegyikének legalább 1800 méter hosszú szilárd burkolatú futópályája van – 3 közülük a legnagyobb utasszállító gépek manőverezésére is alkalmas 3500 m-es hosszúsággal bír –, aminek következtében rajtuk minimum középkategóriás repülőgépek mozgásaira lehetőség nyílik. A romániai repülőtereket légi utasforgalmi súlyuk alapján csoportosítva a következő összefüggések tehetők.

2008-ban a legkisebb utasforgalmat számláló repülőterek közül *Karánsebes*, *Craiova*, *Szatmárnémeti*, *Nagybánya* és *Tulcea* légikikötőjének utaslétszáma egyenként nem érte el a 25 ezres éréket. Ekkor a negyedszázezres utas számot éppen meghaladta – a 2000. év óta forgalmát megötszöröző – *Suceava* repülőterének légi személyforgalma.

A 100 ezres légi utasforgalom alatt teljesítő romániai repülőterek száma három. Jelentősebb célállomássá nőtte ki magát az utóbbi években a 2006. év óta forgalmát megnégyszerező, 2008-ban 47 ezer utast számláló *Marosvásárhely* repülőtere. A légikikötő új terminálját 2005-ben adták át, s 4 elérhető desztinációja között Budapestet is ott találjuk. A rokonlátogatások, a közös nyelv összekapcsoló ereje megmutatkozik a légi utasok számának dinamikus növekedésében. A magyar határ közelében található *Nagyvárad* repülőterének utaslétszáma épp meghaladta a félszáz-ezret a 2008. esztendőben, ez az érték 2006-ban még csak közel 29 ezer fő volt. A repülőtérről légi úton elérhető 16 város közül az idegenforgalom és a jelentős külkereskedelmi kapcsolatok mellett a nyelvrokonság – az olasz és a román is újlatin nyelv – is szerepet játszik az olaszországi célállomások (9) túlsúlyában. Romániában a vidéki nemzetközi repülőterek közül *Konstanca* légikikötőjének jelentősége csökkent legnagyobb mértékben az elmúlt évtizedek alatt. A tengerparti város a 2008. évben csupán 80 ezres utasforgalmat számlálva állandó légi kapcsolatot mindössze néhány hazai és olasz várossal tartott, s

90%-ban charterforgalomra volt berendezkedve. Ez az 1979. évi 779 ezres rekord méretű utaslétszámának ma alig több mint tizedrészét teszi ki mindössze! Az utasforgalom drasztikus csökkenésének több indítéka van. Egyfelől Konstancából a belföldi szárazföldi közlekedés – vasút és közút – javulása következtében a román főváros elérhetősége meggyorsult. Másrészről a repülőtér 1999 óta fontos amerikai légi katonai támaszpontként is funkcionál. Ezen kívül a két jelentős fekete-tengeri bolgár üdülőváros, Várna és Burgasz idegenforgalmának ugrásszerű növekedése sem javította a „Román Riviéra" központja, Konstanca légi forgalmának fejlődését.

A százezres évi légi utas számot kismértékben meghaladó 4 romániai repülőtér közül *Arad* légikikötője fejlődött a legdinamikusabban a közelmúltban. A belföldi légi forgalomban Bukaresttel kapcsolatban álló repülőtéren inkább a külföldi charterforgalom növekedése figyelemre méltó. A 2008. évben 130 ezer légi utas vette igénybe a repülőtér szolgáltatásait; ez a 2005-ös 4 ezres számot alig meghaladó utasforgalomhoz képest ugrásszerű növekedés. Az ilyen mértékű fejlődést nem magyarázza, hogy Aradtól nem esnek távol olyan magyar megyeszékhelyek – Szeged, Békéscsaba – melyek nem rendelkeznek nemzetközi repülőtérrel, s utóbbiak vonzáskörzetének légi úton is közlekedő népessége növelheti Arad forgalmát. Emellett a lényegesen nagyobb forgalmú temesvári repülőtér a várostól mindössze 60 km-re található, s nagy konkurenciát jelent. A moldvai országrészben két jelentősebb forgalmú repülőtér – Bacău és Iasi – utasforgalmának növekedése hasonlóképpen alakult az elmúlt néhány évben. A 2005-ben egyaránt 42 ezer utast kiszolgáló repülőterek közül *Iasi* esetében a belföldi járatok dominálnak; légikikötőjének forgalma 2008-ban 146 ezerre emelkedett. A nagyobb távolság indokolja Temesvár és Bukarest célállomásokkal való jelentősebb légi forgalmát. A repülőtérről légi úton elérhető külföldi desztinációk közül Bécs és Budapest emelhető ki. *Bacău* repülőterén a légi forgalom 2008-ban 114 ezerre növekedett. Forgalmának túlnyomó részét a nemzetközi menetrend szerinti járatokat igénybe vevő utasok teszik ki; a 8 elérhető légi desztinációjának fele olaszországi város. Az Erdélyi-medencében elhelyezkedő *Nagyszeben* fontos gazdasági centrum. Repülőterén a folyamatosan növekvő forgalmának köszönhetően 2008-ban már 165 ezer utast regisztráltak. Ez a 2005-ös esztendőhöz képest közel 40%-os emelkedést jelent, s a kiszolgált utasok számának tekintetében a vidéki repülőterek közül Nagyszeben már a harmadik helyen áll az országban.

Románia második legforgalmasabb vidéki légikikötője „Erdély fővárosa", *Kolozsvár* mellett üzemel. A kulturális rendezvényeiről, felsőoktatási intézményeiről híres nagyváros nemzetközi repülőterének köszönhetően egyre jobban bekapcsolódik Közép-, Kelet-Európa kulturális életébe. Kolozsvár légi utasforgalma markáns növekedésen van túl az ezredforduló óta; repülőterén 2000-ben 83 ezer, 2005-ben 202 ezer, 2008-ban 752 ezer légi utast regisztráltak. Kolozsvár repülőterének 33 várost felfűző légi menetrendjében a budapesti desztináció mellett olasz, német és spanyol városok túlsúlya szerepel, charter járatokkal azonban Észak-Afrika egyes országainak – Tunézia és Egyiptom – üdülővárosai is elérhetővé váltak. Ha nem is ekkora mértékben, de jelentősen növekedett *Te-*

mesvár repülőterének személyforgalma is. A 2005. évi utasforgalmát közel 40%-kal meghaladva, 2008-ra az egymilliós utaslétszámot megközelítve, Temesvár ma egyértelműen a legforgalmasabb vidéki repülőtér Romániában. Az ugrásszerű növekedést elsősorban a nemzetközi légi forgalmának fejlődése okozta, amelyet leginkább a szerb és magyar oldalról Temesvárt választó utasok, valamint a főként Dél-Európában dolgozó romániai vendégmunkások utazásai indukálnak. Azonban a 11 olasz – amely az összes elérhető desztináció (35) közel harmada – és 4 német célállomás mellett nem elhanyagolható Temesvár belföldi légi közlekedési szerepe sem; a repülőtérről 9 belföldi város érhető el közvetlenül légi úton.

Románia kétmillió lakosú fővárosának, *Bukarest*nek két különálló repülőtere üzemel. A kisebb forgalmú „Aurel Vlaicu", másik nevén Băneasa repülőtér a szocialista érában a TAROM légitársaság keretein belül szinte kizárólag az ország belföldi légi forgalmát bonyolította. 2002-től azonban a charterforgalom központjává lett, s a diszkont légitársaságok használják nemzetközi vonatkozásban. A 2008. évben az 1,7 millió utast meghaladó forgalma a három évvel korábbi adatok 4,5-szeresét jelenti. A főváros másik, nagyobb forgalmú repülőtere, „Henri Coandă", régebben az Otopeni nevet viselte. A repülőtérre korábban kizárólag nemzetközi légi járatok közlekedtek, ma azonban a külföldre irányuló menetrend szerinti utasforgalom mellett szinte a teljes belföldi forgalmat is lebonyolítja. A 2005-ben 3 millió főt éppen meghaladó utasforgalma 2008-ra 40%-kal növekedett, s az 5 millió főt is meghaladta! 2008-ban a két bukaresti repülőteret összesen 42 légitársaság használta; róluk együttesen 30 ország 68 városa volt közvetlenül elérhető légi úton. A 9 belföldi várost is felfűző menetrendjében jelentős olasz fölény (11 város) mutatkozik. Olaszország, Románia egyik legjelentősebb külkereskedelmi partnerországa, ily módon fontos gazdasági kapcsolatok fűzik hozzá, számos vendégmunkása dolgozik Itáliában. A németországi célállomások (6) felértékelődése hasonlóan a román vendégmunkások utazásainak köszönhető. Az Európán kívüli desztinációk közül 7 északafrikai és 6 közel-keleti város áll Bukaresttel közvetlen légi kapcsolatban.

Amennyiben a magyar és román légi személyforgalom közelmúltbeli alakulását összevetjük, azt tapasztaljuk, hogy míg a romániai repülőterek összes utas forgalma 2005-ben Magyarországénak mindössze 56%-a volt, 2008-ban pedig már 8%-kal meghaladta azt!

A következő táblázat adatai a vizsgált régió fontosabb nemzetközi repülőtereinek összehasonlítását szolgálják.

5. táblázat. Szlovénia, Bulgária és Románia jelentősebb repülőtereinek adatai

Repülőtér	Ország	Futópálya hossza (méter)	Utasforgalmi adatok (ezer fő)			Elérhető országok száma	Elérhető városok száma
			2008	2005	2000	2008	2008
Ljubljana	Szlovénia	3 300	1 673	1 219	991	21	24
Szófia	Bulgária	3 600	3 230	1 874	1 127	23	37
Várna	Bulgária	2 500	1 450	1 523		26	64
Burgasz	Bulgária	3 200	1 950	1 555		28	107
Temesvár	Románia	3 500	957	612	223	11	35
Kolozsvár	Románia	2 100	752	202	83	10	33
Arad	Románia	2 000	130	4		3	3
Nagyszeben	Románia	2 630	165	63		5	7
Bacau	Románia	2 500	114	42		4	8
Iasi	Románia	1 800	146	42		3	4
Konstanca	Románia	3 500	80	111	50	2	5
Bukarest (2)	Románia		6 832	3 417		30	68
OTOPENI		3 500	5 064	3 031			
BANEASA		3 190	1 768	386			

Megjegyzés: A táblázatban szereplő valamennyi repülőtér futópályája szilárd burkolatú

Forrás: A repülőterek honlap adataiból összeállította a szerző

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A légi közlekedési ágazat közelmúltban tapasztalt dinamikus fejlődése a vizsgált, Európai Unióhoz újonnan csatlakozott országokban is egyértelműen kirajzolódik. A három egységre bontott térségben egyedi természetföldrajzi, éghajlati és társadalmi tényezők különbségei figyelhetők meg országonként a légi személyközlekedés tendenciáinak alakulásában. Az éghajlat különbségeit figyelembe véve turizmus szempontjából az északabbra fekvő területek inkább küldőként, míg a délebbi mediterrán térségek fogadóként szerepelnek. A jelentős kulturális központok nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódása fokozódott az elmúlt években, az egyes országok között fennálló gazdasági, üzleti kapcsolatok erőssége pedig jól tükröződik a légi menetrendekben is. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a térség közelmúltban történő jelentős légi személyforgalom növekedése – 10% alatti értékkel – Magyarországon bizonyult a leggyengébbnek.

7. Felhasznált irodalom:

- Csapó J. 2009: *Az Európai Unió turizmusának térbeli folyamatai és trendjei.* Egyetemi jegyzet, PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs
- Erdősi F. 2000: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés.* Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- Erdősi F. 2007: *Kelet-Európa országainak légi közlekedése.* MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs
- Gyuricza L. 2008: *A turizmus nemzetközi földrajza.* Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs

Felhasznált internetes források:

www.tallinn-airport.ee
www.riga-airport.com
www.liepaja-airport.lv
www.vilnius-airport.lt
www.kaunasair.lt
www.palanga-airport.lt
www.airport.by
www.sofia-airport.bg
www.lotnisko-chopina.pl
www.airport.gdansk.pl
www.airport.lodz.pl
www.airport-poznan.com.pl
www.airport.wroclaw.pl
www.plb.pl
www.rzeszowairport.pl
www.airport.com.pl
www.prg.aero
www.airportkosice.sk
www.airport-poprad.sk
www.letisko.sk
www.bud.hu
www.airportdebrecen.hu
www.flybalaton.com
www.gyor-perairpor.hu
www.krakowairport.pl
www.aeroportcraiova.ro
www.bourgas-airport.com
www.airport-k-vary.cz
www.baiamareairport.ro
www.aerotim.ro
www.baneasa-airport.ro
www.otp-airport.ro
www.airportcluj.ro
www.airport-brno.cz
www.aeroportularad.ro
www.aeroportoradea.ro
www.sibiuairport.ro
www.bacauairport.ro
www.letiskobratislava.sk
www.mk-airport.ro
www.aeroportsuceava.ro
www.airport-ostrava.cz
www.maribor-airport.si
www.airport-pardubice.cz
www.aeroport.ro
www.aeroportulsm.ro
www.portoroz-airport.si
www.varna-airport.bg
www.targumuresairport.ro
www.aeroportul-tulcea.ro
www.plovdivairport.com