

# **SZAKDOLGOZAT**

**Varga Viktória**

**2024**



**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem**  
**Szent István Campus**  
**Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet**  
**Turizmus-vendéglátás alapképzési szak**

**VITORLÁS TURIZMUS MAGYARORSZÁGON**

**Belső konzulens:** Dr. Szűcs Csaba  
egyetemi docens

**Belső konzulens  
intézete/tanszéke:** Vidékfejlesztés és  
Fenntartható Gazdaság  
Intézet  
Fenntartható Turizmus  
Tanszék

**Készítette:** Varga Viktória

**Gödöllő**  
**2024**

# Tartalomjegyzék

1	Bevezetés és célkitűzések.....	3
2	Szakirodalmi feldolgozás .....	5
2.1	A közlekedés turizmusban való szerepe.....	5
2.2	A közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszere.....	5
2.2.1	A turizmussal kapcsolatos utazások indítékai .....	7
2.2.2	A közlekedés, mint turisztikai vonzerő .....	8
2.3	A vízi közlekedés és turizmus jellemzése .....	8
2.3.1	A magyar vízi közlekedés és a turizmus történeti kapcsolatrendszere.....	9
2.3.2	A vízi turizmus fogalma és fajtái.....	10
2.3.3	Természeti és Aktív Turizmus: Út a Fejlődés Felé.....	10
2.4	A vitorlás turizmus .....	11
2.5	A vitorlás turizmus kapcsolódása a turizmus ágazataihoz .....	14
2.6	A vitorlás turizmus Magyarországon .....	15
2.6.1	Hazánk hajózható vízfelületei .....	17
2.6.2	A klímaváltozás hatása a vitorlás turizmusra hazánkban .....	17
2.6.3	A vitorlás turizmus vonzerőfejlesztési kihívásai .....	18
2.6.4	A vitorlázás infrastruktúrája .....	18
2.6.5	A vitorlás turizmus kereslete és kínálata .....	20
3	Anyag és módszer .....	21
3.1	Kutatási célok és a kutatás hipotéziseinek bemutatása .....	21
3.2	A vizsgálat körülményeinek, helyszínének bemutatása .....	22
3.3	Vizsgálati módszer bemutatása .....	22
4	Eredmények.....	24
4.1	Interjú .....	24
4.2	SWOT-analízis .....	32
4.2.1	A vitorlás turizmus hazai helyzetének SWOT-elemzése.....	33

4.2.2	SWOT fejlesztési stratégiák .....	35
4.3	Következtetések és javaslatok .....	38
5	Összefoglalás .....	40
6	Irodalomjegyzék .....	41
7	Ábrák és táblázatok jegyzéke .....	45
8	Melléletek .....	46
9	Függelékek .....	47

# 1 Bevezetés és célkitűzések

Dolgozatomban a hazai vitorlás turizmust vizsgálom. A vitorlázás és a vele kapcsolatos turizmus már régóta felkeltette érdeklődésemet. Bár saját tapasztalattal nem rendelkezem a témában úgy véltem érdemes a turizmus ezen ágának mélyebb feltárása. Úgy gondolom, hogy a vitorlás turizmus egy Magyarországon még nem közismert turisztikai szegmens, de a kiszélesítésére hazánk is rendelkezik a szükséges potenciállal.

Alapképzéses tanulmányaim lezárásaként egy olyan szakdolgozati témát szerettem volna választani, amely egy kevésbé feldolgozott kérdéskörön alapul, aktuális és ahol össze tudom kapcsolni az alapképzésen tanultakat érdeklődésemmel továbbá gyakorlati hasznossággal is bír.

Szakdolgozatom elkészítésével elsődleges célom, hogy betekintést nyerjek a hazai vitorlás turizmus jelenlegi helyzetébe, illetve fejlődési lehetőségeibe. Emellett keresem a választ arra, hogy klímaváltozás és a szegmens környezetbarát mivolta milyen befolyással bír a vitorlás turizmusra országunkban.

Szakdolgozatomat a vitorlás turizmushoz kapcsolódó külföldi és hazai szakirodalmak áttekintésével kezdem. Értelmezem a közlekedés turizmusban való szerepét, a közlekedés és turizmus kapcsolatrendszerét. Ismertetem a vízi közlekedés és vízi turizmus jellemzőit és magyarországi vonatkozását. Bemutatom a vitorlás turizmus kialakulását és kapcsolódását turizmus további ágazataihoz. Ezt követően ismertetem hazánk hajózható vízfelületeit, a klímaváltozás befolyását a vitorlás turizmusra, a szegmens vonzerőfejlesztési kihívásait, illetve a vitorlázás infrastrukturális hátterét továbbá keresleti és kínálati lehetőségeit.

Kutatásommal elsősorban arra a kérdésre szerettem volna választ kapni hogyan lehetne kibővíteni és fejleszteni a vitorlás turizmust itthon, milyen hatást érhet el a megosztáson alapuló vitorlázás terjedése, bővíthető-e így a szegmens bázisa. Érdekelt a klímaváltozás hazai hatásainak befolyása a vitorlás turizmus alakulására, továbbá foglalkoztatott, hogy a vitorlázás környezetbarát mivolta indítékot jelenthet-e a szélesebb körű elterjedésére. Ezenfelül célom volt megvizsgálni, meghatározható-e melyek a vitorlás turizmus szolgáltatásait jelenleg leginkább kihasználó társadalmi rétegek.

Ezt követően a szakirodalmak és egyéb források áttanulmányozásával és értelmezésével a kutatási kérdéseim megválaszolására a következő hipotéziseket alakítottam ki:

H1: A vitorlás turizmus népszerűsége hazánkban növekedhetne, ha a benne rejlő potenciált hatékonyabban használnák ki.

H2: A klímaváltozásnak lehet pozitív hatása a magyarországi vitorlás turizmusra, amelyre az új környezeti és időjárási viszonyokhoz való alkalmazkodás révén lehet számítani.

H3: A vitorlás turizmus inkább a jómódú társadalmi rétegek körében elterjedt kikapcsolódási forma és hobbi.

Saját kutatásomhoz a mélyinterjú megkérdezést találtam ideálisnak. Annak érdekében, hogy a témába minél szélesebb körű betekintést kaphassak két interjút készítettem el. Így rálátást kaphattam mind kínálati, mind keresleti oldalról a szegmensre. Kutatásom során vitorlás turizmus hazai helyzetéről és fejlesztési lehetőségeiről teszem fel kérdéseim, majd a kérdésekre adott válaszok által bizonyítom vagy cáfолоm hipotéziseimet. Továbbá információt szeretnék kapni arról, hogy a vitorlás turizmust a klímaváltozás hatása hogyan befolyásolja, illetve kik a vitorlás turizmus fő kihasználói. Az interjúk elkészítése után kutatásom lezárásaként egy SWOT- elemzési táblát és annak elemeiből felállítható fejlesztési stratégiákat mutatok be.

## **2 Szakirodalmi feldolgozás**

### **2.1 A közlekedés turizmusban való szerepe**

Ahhoz, hogy a közlekedés turizmussal való kapcsolatát tudjuk vizsgálni először is fontos a közlekedés fogalmát önmagában értelmeznünk. A helyváltoztatás igénye az emberiség történelmében már a kezdetektől fogva jelen van. A mobilitás utazási célú vagy egyéb helyváltoztatási igény összessége. A közlekedés erre szolgáló tevékenység, amely többnyire hálózatokba rendezett infrastruktúrák és technikai eszközök segítségével valósul meg. Ez alatt az emberek általános utazási szükségleteit értjük, amelyek magukban foglalják mind a hétköznapi, mind pedig a ritkább utazási igényeket. (Jászberényi & Munkácsy, 2018)

A közlekedés egy olyan fontos része a társadalomnak és a gazdaságnak, amely által az emberek, a termékek, a szolgáltatások és az információk mozognak a pályák és csomópontok rendszerén keresztül. Ugyanakkor a közlekedés is része a gazdasági rendszernek, és alá van vetve annak működési mechanizmusainak. A közlekedés létrehozza és alakítja a teret, ugyanakkor tevékenysége során éppen az eltüntetése a célja annak a térnek, amelyben működik. (Jászberényi, 2013)

### **2.2 A közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszere**

A turizmus lényegében elképzelhetetlen a közlekedés nélkül, és a közlekedés nagy része is a turisztikai céllal történő utazásokat foglalja magában. A Turisztikai Világszervezet és az Interparlamentáris Unió 1989-ben megfogalmazott meghatározása szerint a turizmus két fontos összetevőből áll. Először is, a turizmus magában foglalja az emberek helyváltoztatását az állandó életvitelüktől és munkájuktól (lakóhely és munkahely) függetlenül, eltekintve az utazás motivációjától, idejétől és céljától. Másodsorban, a turizmus azoknak a gazdasági, technikai és szervezeti feltételeknek és szolgáltatásoknak az összessége, amelyek kielégítik az emberek helyváltoztatással kapcsolatos igényeit. A turizmus alapvetően az utazásra épül, és ezért minden olyan utazást, amely nem napi rutinszerűségű, a turizmus részeként lehet kezelni. (Veres, 2011)

A turisztikai célpontok fejlődése és bővülése részben azért történik, mert szükség van megfelelő hozzáférésre az üdülőhelyekhez, azok vonzerejéhez és erőforrásaihoz. Emiatt a közlekedés és a turizmus kapcsolata általában az elérhetőség fogalmában kerül bemutatásra a legtöbb turisztikai tankönyvben. Az utazás és közlekedés gyakran említett téma a turizmus terjeszkedésének elősegítőjeként. A turizmus tömegessé válása nagyban köszönhető a

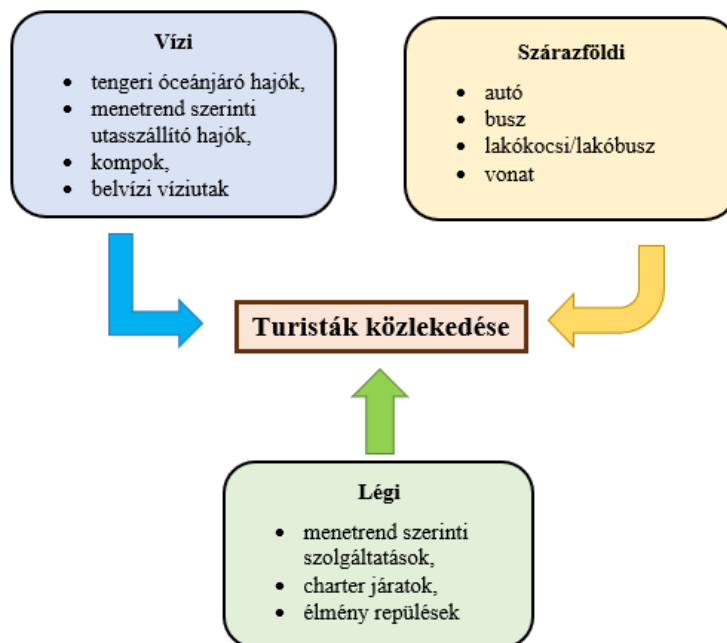
motorizáció fejlődésének az új technológiák (például a vasút és a sugárhajtómű) és az újszerű marketing és termékfejlesztési formák (például a csomagkínálatok). (Page, 2009)

Page (2009) könyvében leírja, Andrew Collier érdekes megközelítést a turisták közlekedésével kapcsolatban, azt állítva, hogy három szükségletet kell kielégíteni ezzel kapcsolatban: a turisták szállítását a kiinduló helyről a fogadó területre; közlekedést a fogadó helyszínek között és közlekedést a fogadó helyszíneken belül. Továbbá több szempont alapján osztályozza a turisták közlekedését (pl. közszolgáltatási vagy magánszektor közlekedés; vízi/száralföldi/levegő közlekedés; belföldi és nemzetközi közlekedés, valamint közlekedési mód).

A három fő közlekedésre alkalmas közeg alapján történő közlekedést az alábbi ábra csoportosítása szemlélteti.

### 1. ábra Turisták közlekedése

(Forrás: saját szerkesztés *Transport and Tourism* (Page, 2009) ábrája alapján, 2024)



Az 1. ábrán feltüntetett három fő közlekedési mód alapján a hazánkban történő helyközi személyszállítás a Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint az elmúlt két évben a következőképpen alakult. A 2023 évi számok előzetes adatok alapján, megfigyelhető, hogy az országon belül a száralföldi közlekedés továbbra is a legnépszerűbb.



**1. táblázat:** Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként  
(Forrás: saját szerkesztés (KSH, 2024) által közölt adatok alapján, 2024)

Időszak	Szállított utasok száma, ezer fő					Utas-kilométer, millió					
	ebből:				Összesen	ebből:				Összesen	
	vonat	autóbusz	hajó	repülőgép		vonat	autóbusz	hajó	repülőgép		
2022.	I.	30 496,90	97 421,90	12,6	2,2	127 933,60	1 527	2 547	0,1	0	4 073
	II.	34 437,30	99 041,90	177,50	22,7	133 679,40	1 840	2 688	2	0,5	4 531
	III.	35 559,80	92 403,40	483,30	-	128 446,40	2 061	2 686	5	0	4 751
	IV.	37 440,90	107 658,40	34,80	-	145 134,10	1 996	2 854	1	-	4 851
2023.	I.	36 666,10	107 668,70	14,7	0,2	144 349,70	1 840	2 661	0,3	0	4 501
	II.	45 346,40	103 727,80	161,5	0,5	149 236,10	2 466	2 649	1,4	0	5 117
	III.	52 854,20	121 965,80	524,9	2,5	175 347,50	2 906	2 723	4,6	0,2	5 634
	IV.	51 628,30	119 027,30	39,6	0,1	170 695,30	2 674	2 607	0,7	0	5 283

Látható, hogy a hajó közlekedés szempontjából a hazai tendenciákat nézve az elmúlt két évben a tavaszi és nyári hónapban rendelkezik mérvadó adatokkal, amelyhez hozzá járul az időjárás kedvezősége. Emellett kimondható, hogy szárazföldi közlekedéssel szemben az országon belüli légi és hajós közlekedés elenyésző, így helyközi személyszállítás szempontjából tekintve hazánk a légi és hajós közlekedése aligha összevethető a közúti és kötöttpályás közlekedés adataival.

Ebben az esetben a közlekedés egy eszköz a cél eléréséhez, rendkívül hasznos jellegű, és az elégedettségi szint összefügg az utazás költségével és sebességével, az utazás módja önmagában nem rendelkezik közvetlen belső értékkel, vagy legalábbis alacsonyabb belső értéket kínál az utazási élményen belül. (Page, 2009)

### 2.2.1 A turizmussal kapcsolatos utazások indítékai

A turistautak mérésével és megértésével kapcsolatos fő problémák közé tartozik, hogy mi teszi a turistautakat másféle utazásoktól eltérővé. Általában ezek az utak ismeretlen helyekre vagy területekre vezetnek, és a turisták gyakran csak korlátozott információval rendelkeznek a rendelkezésre álló lehetőségekről. (Page, 2009) Ebben az összefüggésben a turisták számára elérhető információk és az elérhetőségük rendkívül fontosak.

A közlekedés során a sebesség és a mobilitás fogalma a funkcionalitással párosul az emberek A pontból B pontba való eljuttatása során, erre tipikus példák az utazási csomagok. (Page, 2009)

Összességében elmondható, hogy a turizmust szolgáló közlekedés lényeges eszköze a turisztikai élmények elérésének.

## **2.2.2 A közlekedés, mint turisztikai vonzerő**

Bizonyos esetekben a közlekedés a turisztikai élmény elengedhetetlen része, amikor a turisták számára az utazás folyamata többet jelent a távolság leküzdésénél, és inkább a turisztikai élmény összetevőjének tekintik. (Jászberényi & Munkácsy, 2018)

A közlekedés, mint turizmus, ahol a közlekedési mód a turizmus környezete, mint például egy tengeri utazás, amely az utazási élmény alapját képezi. Általában a folyamat része a közlekedés alapjelensége. A helyváltoztatás vonzereje az általa megélhető örökség, különlegesség, egyediség vagy aktív jellegéből fakad. Ebben az esetben a turizmus az utazási élményt alkotja, magába foglalva a kezdeti elindulást otthonról a célhoz való megérkezésig és a célállomásra való megérkezéstől a visszautazásig. (Jászberényi, 2022; Page, 2009)

Már a középkori felfedezőutak megjelenésével kialakult a turizmus egy formája, ahol a közlekedés nem csupán egy közvetítő eszköz a turisztikai igények és ajánlatok között, hanem maga a turizmus része, és a desztináció egyben a közlekedési eszköz is. Bár Veres könyvében ezt írja, én úgy gondolom a turizmus ezen formája még nem összehasonlítható a modern korban értelmezett turizmus fogalmával. (Veres , 2011) Két fő csoportot különböztetünk meg közlekedésbe való bevonódás szintjének figyelembevételével a passzívan közlekedő turisták kevesebb energiát fordítanak az utazásra és kevésbé vonják be magukat a tevékenységekbe például az utas egy városnéző buszon vagy luxushajón. A másik csoport pedig az aktívan közlekedő turisták, akik fizikai erőfeszítéseket tesznek a mozgás érdekében és nagy mértékben részt vesznek a tevékenységben, erre kitűnő példa lehet a vitorlázás. (Jászberényi, 2022)

*„A közlekedés, valamint a szabadidős tevékenységek és a turizmus úgy fejlődtek a modernkori történelemben, mint a sziámi ikrek.”* (Jászberényi & Munkácsy, 2018)

## **2.3 A vízi közlekedés és turizmus jellemzése**

A vízi közlekedés az egyik legősibb közlekedési forma, de igazi fejlődése az ókorban következett be. Megkezdtek az akkoriban modernnek számító evezős és vitorlás hajók használatát. A középkorban a navigáció tökéletesítése és kereskedelmi útvonalak kialakulása jelentett előrelépést. Az ipari forradalom előtt a turizmus főleg kereskedők üzleti utazásaira (az üzleti utazások turizmusként való értelmezéséről a szakirodalmak eltérőek), valamint a kalandokat kereső utazókra korlátozódott. A modern turizmus alapjait az ipari forradalom teremtette meg, kezdetben Angliában, majd más fejlett országokban is. Az idegenforgalom ugrásszerű fejlődését az iparosodás fokozódása, a népességnövekedés, a társadalmi változások,

valamint a városi lakosság és az életszínvonal növekedése indította el. Így, ha a tömeges utazásokat is figyelembe vesszük a közlekedési ágazatban, akkor az ipari forradalom óta tekinthetünk a mai értelemben vett tömeges idegenforgalomra. Csapó & Darabos említi Thomas Cook-ot, a későbbi tömegturizmus úttörőjeként, közvetetten, de meghatározó módon járult hozzá a vízi turizmus fejlődéséhez. 1855-től kezdve utazásszervezői tevékenységével nemcsak a Brit-szigeteken, hanem Európa szerte is, például a párizsi világkiállításra szervezett utakon keresztül a La Manche-csatornán át, megnyitotta az utazások új dimenzióit. (Csapó & Darabos, 2011; Jászberényi, 2019)

A közlekedés és a turizmus szorosan kapcsolódik egymáshoz, de fontos megjegyezni, hogy létezik vízi közlekedés turizmus nélkül is, például a tömegközlekedés vagy a révközlekedés jelentős része. Ugyanakkor fordítva is elmondható, hogy létezik vízi turizmus anélkül, hogy a közlekedés központi szerepet játszana, például a hobbivitorlás vagy a vízi sportok széles skálája. (Jászberényi, 2019)

A vízi közlekedés, bár a legkevésbé környezetszennyező közlekedési módok egyike, (a tengeri áruszállítást kivéve), a hazai közlekedési infrastruktúrában viszonylag csekély szerepet játszik.

A hajózási utak lehetnek belvízi, ami magában foglalja a folyami vagy tavi útvonalakat. Továbbá létezik tengeri hajózás is. A belvízi hajózási utak közé tartoznak például a csatornák és a mesterséges tavak (Tisza-tó). Ez az infrastruktúra biztosítja a vízi közlekedés lehetőségét és működését, amely kulcsfontosságú a turizmus és a gazdaság szempontjából is. A 2000. évi XLII. vízi közlekedésről szóló törvény alapján a vízi közlekedésre, vízen való munkavégzésre alkalmas eszközöket vízi járművek, úszó munkagépek, úszóművek és egyéb úszólétesítmények csoportokba sorolják. A turizmus szempontjából közvetlenül érintett vízi járművek között szerepelnek a különböző hajótípusok, amelyeket vízi út, rendeltetés, meghajtás vagy méret alapján lehet csoportosítani. A polgári hajók közé tartoznak a kereskedelmi, munka- és szolgálati, valamint a kedvtelési hajók, ideértve a vitorlásokat, evezősöket és motoros jachtokat is. A meghajtás alapján pedig géphajók, vitorlások és evezősök különíthetők el. (Jászberényi & Munkácsy, 2018)

### **2.3.1 A magyar vízi közlekedés és a turizmus történeti kapcsolatrendszer**

Turisztikai vonatukat is tekintve hazánkban a vízi közlekedés történelme lényegében két nagy hajózható természetes vizünkkel, a Dunával és a Balatonnal hozható kapcsolatba. A dunai hajózás a XVII. század végén, a török hódoltság után indult el, különösen a Pest-Komárom-Győr-Bécs útvonalon. A Balatonon a gőzhajózás 1846-ban kezdődött, melynek igazi fejlődését

a Balatoni Gőzhajózási Társulat megalapítása hozta. A XX. században technikai előre lépések, mint a dízelmotor és a műholdas navigáció megjelenése jelentős változást hozott. A víziturizmusban a Duna és a Balaton kiemelkedő szerepet játszik, de további folyók és tavak, mint a Tisza és a Tisza-tó is fontosak. A Magyar Vízituristicai Szövetség 2001-es megalakulása óta kulcsszereplője a hazai víziturizmusnak. (Csapó & Darabos, 2011)

### **2.3.2 A vízi turizmus fogalma és fajtái**

Csapó J. és Darabos F. leszögezi, hogy a vízi turizmus fogalma nem korlátozódik pusztán a vízi közlekedés turisztikai vonzataira. Sokkal tágabb értelemben foglalkozik a vízen való szabadidős tevékenységekkel és élményekkel is. A vízi turizmus olyan turisztikai ágazat, amely főként a víz közvetlen környezetét és annak vonzerejét használja ki. Ide tartoznak a vízparti desztinációk és az aktív tevékenységek, például vízi sportok. Nemcsak a rendszeres és alkalmi belvízi és tengeri személyszállításra terjed ki, hanem a kedvtelési hajózásra is, mint vitorlázás, motoros hajózás, evezés, valamint a horgászturizmusra is. (Klemencz, 2012; Csapó & Darabos, 2011)

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2005-2013 megfogalmazása szerint a vízi turizmus „...olyan elsődlegesen kikapcsolódást célzó turizmusforma, amelynek során a turista a kézzel hajtott csónakokat, a vitorlás jachtokat, illetve a gépi meghajtású járműveket közlekedési eszközként használja. Folyó és álló vízi fajtája két eltérő infrastruktúrát feltételez: az előbbi váltott szállású, az utóbbi csillagtúra jellegű szolgáltatásokkal függ össze.” (Magyar Turisztikai Hivatal, 2005, p. 163) Fontos kiemelni viszont, hogy a 2017 októberében kiadásra került Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (továbbiakban NTS) 2030 ezt a fogalmat már nem tartalmazza és a vízi turizmus fejlesztésére irányuló törekvéseket is csak felületesen érinti. Egyeztetés alatt áll azonban egy Nemzeti Aktív turisztikai Stratégia (NATS) 2030 tervezet, amely célzottan az aktív turizmus fejlesztésére irányuló stratégiákat mutat be, köztük a vitorlás turizmus fejlesztési lehetőségeit is. (NATS, 2022)

### **2.3.3 Természeti és Aktív Turizmus: Út a Fejlődés Felé**

A vízi közlekedés turisztikai célú felhasználása összevonható olyan tevékenységekkel, amelyek aktív és természetközeli turisztikai élményt nyújtanak. (Jászberényi, 2019) A Magyar Turisztikai Ügynökség (továbbiakban MTÜ) által aktív turisztikai tevékenységek közé sorolt tevékenységek a következők: természetjárás, kerékpáros turizmus, vízi, vitorlás, lovas, kaland- és extrém turizmus, golf-, horgász, vadász, futó-, sí- és ökoturizmus. (Jászberényi, et al., 2022)

A vitorlázás, mint fizikai aktivitás és sport tevékenységet tekintve az aktív turizmus szerves része. Viszont, ha a hajózást jelentősebb fizikai aktivitás nélkül végezzük és továbbra is a természethez kapcsolódó tevékenység az már inkább a természeti turizmus része. Természetesen a két kategória között gyakorta átfedések tapasztalhatók. Az aktív turizmus iránti növekvő érdeklődés oka, hogy az egészségtudatos életmód egyre inkább prioritássá válik, ami elősegíti a társadalom sporttevékenységek iránti nyitottságát. A fiatalabb generációk körében jellemző a tudatos fogyasztói magatartás, megjelenik a természetközeli élmények iránti vágy, viszont a modern kényelmi igényekkel, például jó internet-hozzáféréssel és magas színvonalú szolgáltatásokkal kiegészítve. (Jászberényi, 2019)

A kerékpár turizmus vonzatában jelennek meg a vízi közlekedést érintő hiányosságok, amelyek a turisztikai élmények csorbulását eredményezik. További problémát jelent a ritka járatkövetés, a kerékpárszállítás hiánya és az online hajózási menetrendek elérhetőségének korlátozottsága. Ezek megoldása kulcsfontosságú, mivel a természetközeli turisztikai célpontok egyre népszerűbbek mind a belföldi, mind a nemzetközi turizmusban. Az NTS 2030 javasolja a vízi átkelési lehetőségek javítását, a kerékpározás-barát vízi közlekedés fejlesztését, valamint tematikus utazási csomagok kialakítását, mint például szállodai szoba ajánlással összekötött vitorlázás. (MTÜ, 2021; Munkácsy, 2010)

## **2.4 A vitorlás turizmus**

A vitorlás turizmus kapcsolódik a vízi turizmushoz, azonban eltérések mutatkoznak az eszköz használatában és a szükséges tudásban. A vitorlás turizmust azoknak a társadalmi és gazdasági kapcsolatoknak az összességével azonosíthatjuk, amelyekben a turista fő élménye a kedvtelési célú vitorlázás. A vitorlázásnak tekintjük, amikor a vízen vagy jégen használt eszközt a szél ereje hajtja előre. (Jászberényi, et al., 2022)

A vitorlás turizmus gyakori kategorizálása a hajó típusa alapján történik. Ezen alapulva megkülönböztethetjük a jachtokat, melyek legalább 6 méter hosszúak és rendelkeznek kabinnal, így alkalmasak éjszakai szálláshelyként is. Másrészt vannak a csónakok/jollek/dingik, amelyek kisebb méretűek és nem rendelkeznek alvásra szolgáló kabinokkal, ezért ezeket a parton kell elhelyezni és használni. (Győri, et al., 2022)

A vitorlázás kiemelkedő előnye, hogy a helyváltoztatás zéró emisszióval jár abban az esetben, ha csak a szél erejét használjuk a közlekedésre, ami hozzájárul a fenntarthatósághoz és a környezetvédelemhez. Fontos megőrizni ezt az előnyt úgy, hogy az infrastruktúra fejlesztése a lehető legkisebb környezeti terheléssel járjon, és támogassa a megújuló energiaforrások és a

hatékony energiafelhasználás fejlesztését. Vonzereje közvetlenül kapcsolódik a csendhez és a nyugalomhoz, ami szorosan összefonódik a fenntarthatósággal és a természetvédelemmel. Ezért fontos, hogy a vitorlás turizmus fejlesztése során ezt a vonzerőt megőrizzük és fenntartsuk, miközben az ökológiai lábnyomot minimalizáljuk. (Jászberényi , et al., 2022)

A vitorlázás pozitív környezeti hatásai között kiemelik a gazdasági és társadalmi előnyöket. A pozitív gazdasági hatások között hangsúlyozzák a résztvevők magas fajlagos költségét, mivel jelentős kiadások merülnek fel a sportfelszerelésekhez és a tevékenység fenntartásához. Emellett a vitorlás turisták általában magas színvonalú turisztikai szolgáltatásokat keresnek utazásaik során, ideértve a szállást, az étkezést és más szolgáltatásokat is. (Győri, et al., 2022)

*„A turisztikai szegmens gazdasági méretét jelzi, hogy a vitorlás jachtok globális piacának értékét 1,5 milliárd dollárra becsülték 2020-ban. Természetesen a vitorlás utazásokhoz kapcsolódó turisztikai kiadások és azok tovagyűrűző gazdasági hatásai többszörösét jelentik a hajók forgalmának.”* (Győri, et al., 2022, p. 107) A vitorlázás természeti környezettel kapcsolatos hatásainak elemzése során fontos megjegyezni, hogy bár a vitorlás turisták általában környezettudatos jármódot alkalmaznak, nagy vitorlás rendezvények esetén jelentős hulladékterhelés tapasztalható (szemetelés), főként a kikötők területén. Ennek csökkentése érdekében kiemelt figyelmet kell fordítani a kikötők ökotudatos fejlesztésére. (Łapko , et al., 2018)

Magyarországon a vitorlás hajók mozgatásához a nagy százalékban a szél erejét használják, ennek legfőbb oka a 70-es években hozott környezetvédelmi szabályozás, ami alapján a nagyhajós túrázás során a belső égésű motor használata tilos (kivéve a kikötőbe történő be és kiálláshoz). Viszont a modern kori vitorlás turizmust hátrányosan érintheti, ha a bérelt és saját eszközökkel történő túrázás kiszámíthatatlanná válik és lehetetlenné válik szélcsend esetén a visszatérés a kikötőbe. Ebben az esetben kiemelt fontosságú lenne a reális szintű motorhasználat lehetősége, különös tekintettel a vitorlás hajókon alkalmazott segédmotorok szennyezésének, zajterhelésének és sebességmaximumának szabályozhatóságát szem előtt tartva, így növelve a túrázás tömegessé válásának esélyét. (Jászberényi , et al., 2022; Jogtár, 2024)

Globális viszonylatban a hajók mozgatása nem száz százalékban történik szélmeghajtással, ha az ipari szinten történő vitorlázást is figyelembe vesszük (horgászahajók). Ilyenkor a vitorlák rásegítésére motorral történő előrehaladást is alkalmaznak. Ebben az esetben történő üzemanyag-felhasználás károsanyag kibocsátás viszont igen szennyező hatású. Az Európai

Unió a helyzet javítása érdekében támogatja az olyan hajtóműrendszerek kifejlesztését, amelyek csökkenthetik az üzemanyag-felhasználás és a károsanyag-kibocsátást. Főként a vitorlás horgász hajók alkalmazásában. (European Commission, 2022)

A vitorlás turizmus szervezeti hátterében jelentősen eltér a tengeri és belvízi túrázás esetében. A tengerparti régiókban a marinák jelentik a közösség összetartó központjait, ahol versenyeket és kirándulásokat szerveznek. Hazánkban a tavakon a klubok játszanak fontos szerepet, ahol oktatásokat tartanak, amatőr versenyeket szerveznek, és túrákat bonyolítanak le. Ezek a klubok jellemzőek Ausztriára, Németországra, Angliára és Ausztráliára is. (Jászberényi , et al., 2022; Győri, et al., 2022)

Az Európai Unió tagállamaiban évente mintegy 48 millió turista vesz részt valamilyen kedvtelési célú hajózási tevékenységben, ami 6 millió kedvtelési célú hajót jelent. (European Boating Industry ) Az Európai Bizottság kiemeli, hogy a vízi turizmus az úgynevezett partmenti és tengeri turizmus egyik alapvető része. Az uniós országokban a vízi turizmus becsült forgalma a pandémia előtti időszakban 20 és 28 milliárd euró közé tehető, és mintegy 200-234 ezer munkahely megteremtésére volt képes. (ICF, 2016, p. 40.) Magyarországon a vízi turizmus fogalmát általában a fizikai erővel hajtott vízi járművekkel társítják a fejlesztéspolitikában, míg a vitorlás turizmust külön kezelik. Ennek oka, hogy a két tevékenységnek eltérő fejlesztési igényei vannak, így külön-külön könnyebben lehet kezelni ezeket. A vitorlás turizmus egy olyan tevékenység, amelyben a résztvevők vitorlás hajókat használnak a vízen történő utazáshoz és kikapcsolódáshoz. Ennek a turisztikai ágazatnak a fogalomrendszere szorosan kapcsolódik a vitorlázáshoz, mint tevékenységhez, amelyben a szél erejét használják a hajó mozgatásához. A technikai háttere magában foglalja a vitorlázáshoz szükséges ismereteket és készségeket, valamint a vitorlás hajók tervezését és működtetését. Az elmúlt évtizedekben a vitorlázás technikai háttere jelentős fejlődésen ment keresztül. Új anyagok és gyártási eljárások révén a hajók könnyebbek és erősebbek lettek. Ennek eredményeképpen a hajók szállítása, tárolása és vízre tételük egyszerűsödött. (Jászberényi , et al., 2022)

Az elmúlt száz év során történt technikai fejlődést jól jellemzi, hogy az 1921 óta nyilvántartott Keszthely–Kenese-időrekord 6 óra 42 percről többtestű kategóriában 2014-ben döntött rekord 1 óra 57 perc, egytestű kategóriában pedig a 2015-ben felállított 3 óra 19 perces teljesítménnyel tartják a rekordot. (<https://www.unlimitedmagazin.hu/cikk/kenese-keszthely-kezdetek-es-ma> Letöltve: 2024.03.29.)

A vitorlás versenysport is fontos részét képezi a vitorlás turizmusnak. A versenyek különböző formákban zajlanak, lehetnek egyéni vagy csapatversenyek és különböző hajótípusokban. A vitorlás versenysportban a sportszakmai célok és a nemzetközi szövetség előírásainak betartása mellett számos különböző típusú vitorlást fejlesztettek ki. Ezek a versenyekre használt vitorlások lehetnek egységtörzsű vagy többtestűek. (Győri, et al., 2022)(<https://porthole.hu> Letöltve: 2024.03.19.)

## 2.5 A vitorlás turizmus kapcsolódása a turizmus ágazataihoz

A vitorlás turizmus nem csupán a vízi turizmus, hanem az aktív turizmus egy fejlődő ága. Ez a forma számos turisztikai ággal és élménnyel kapcsolódhat össze, amelyet a **2. ábra** tüzetesen szemléltet.

**2. ábra:** Vitorlás turizmus kapcsolódása a turizmus ágaiival  
(Forrás: saját szerkesztés (Laczkó , et al., 2015) és (NATS, 2022) tervezet alapján, 2024)



Az ábra vizsgálata után egyértelművé válik, hogy a sportturizmus erőteljesen kapcsolódik a vitorlás turizmushoz, mivel nem csupán szabadidős kikapcsolódás, hanem egy komoly sportág is. A sportturizmus révén a vitorlázás könnyen összekapcsolható más aktív szabadidős tevékenységekkel. Például vitorlázás mellett kialakíthatók olyan sportturisztikai csomagok, amelyek tartalmazznak túrázást, búvárkodást vagy kerékpározást. Ezáltal a vitorlás turizmus széles körű élményeket és tevékenységeket kínál a turistáknak. Ezen felül szorosan kapcsolódik az öko- és környezetturizmushoz környezetbarát szabadidős tevékenység révén. Azok, akik vitorláznak, gyakran közel kerülnek a természeti környezethez. A vitorlás turizmus lehetőséget nyújt a környezettudatos utazáshoz. Ez az utazási forma lehetőséget ad az embereknek, hogy felfedezzék a víz menti területeket és élőhelyeket, kiemelve a természeti szépségeket és



figyelembe véve a környezetvédelmi szempontokat. Továbbá a vitorlás turizmus szorosan kapcsolható a kulturális utazásokhoz. A Balaton és környéke hosszú történelmi múltra tekint vissza, amelynek részletei egy vitorlás kirándulás során felefedezhetők, kikötők és part menti települések (például Tihany, Badacsony). A vitorlás turizmus sokoldalú kapcsolatokat épít ki a turizmus különböző ágaival, szélesítve és gazdagítva ezen ágakat. (Laczkó , et al., 2015)

Hazánkban a vitorlás turizmussal kapcsolatosan még nem foglalkozott elegendő kutatás idáig. Az aktív turizmusra vonatkozó szakirodalmi kiadványok is elenyészőek, amely előrevetíti a további kutatások szükségét ebben az irányzatban. (Veres , 2011)

## **2.6 A vitorlás turizmus Magyarországon**

Magyarországon a 19. század második felében kezdődött a vitorlázás térnyerése, melynek egyik meghatározó eseménye volt az első hazai vitorlás klub és vitorlás bázis, a Balaton-Füredi Yacht Egylet megalapítása 1867-ben. Majd 1884 szeptemberében megalakult a Stefánia Yacht Egylet és ezek után a vitorlás klubélet és a versenyek rendezése rendszeressé vált. A klubokban szervezett versenyek és rendezvények hozzájárultak a sport népszerűsítéséhez. (Győri, et al., 2022) (<https://www.byc.hu/> Letöltve:2024.03.06.)

Hazánkban a Magyar Turisztikai Szövetség nyilvántartása szerint jelenleg 153 vállalkozás, klub, egyesület működik. (Magyar Turisztikai Szövetség, 2024) *„A hazai vitorlázást sportszinten a Magyar Vitorlás Szövetség fogja össze, azonban alacsony a vitorlás turizmusra fordítható forrásuk, és a kapacitásaik is elsősorban a versenysportra fókuszálnak.”* (Jászberényi , et al., 2022)

1932-ben dr. Ugron Gábor vált a magyar vitorlás szövetség elnökévé. Ekkoriban épültek ki a klasszikus vitorlásflották a Balatonon, és virágzott a versenyélet. Ebben az időszakban került sor az első Kékszalag és Csillagtúra rendezésére, valamint rendszeressé váltak a nemzeti bajnokságok. 1933-ban a Balatonon megrendezték a sportág történetének első Európa-bajnokságát, míg 1937-ben a magyar vitorlázók meghatározó szerepet játszottak az Európai Vitorlás Szövetség megalakításában. Magyarország tavain a vitorlásszövetségek által rendezett versenyek éves szinten meghaladják a kétszázat, amelyek sokszínűségüket tekintve 50-55 különböző kategóriában és hajóosztályban zajlanak, versenyezve az országos bajnoki címekért. A magyar vitorlázás dinamikusan kapcsolódik a nemzetközi versenyszférához is, kiemelve a Balatont, amely évente négy-hat alkalommal ad otthont különféle világ- és Európa-bajnokságoknak, valamint Európa Kupa futamoknak. (Magyar Turisztikai Szövetség, 2024) (<https://hunsail.hu/> Letöltve: 2024.04.01.)

A vitorlás turizmusban is egyre inkább érezhető az a trend, hogy a szabadidős tevékenységek tervezettebbé, pontosabbá válnak, miközben rövidül a ténylegesen vitorlázással töltött idő. A vitorlázók pontos és valós idejű információkat várnak minden szolgáltatásról, nyitvatartásról, készletről és az időjárásról is. A vitorlás turizmusban sikeres szereplővé válni csak úgy lehet, ha a szolgáltatók felvállalják a változó igények kiszolgálását. Ha a turisták nem találnak megfelelő adatokat vagy online foglalási lehetőséget, vagy tapasztalataik nem pozitívak az elérhető információk megbízhatóságát illetően, akkor könnyen más szabadidős tevékenységet választanak. A magyar kikötők egyike sem biztosítja az online foglalás lehetőségét, és még a szabad helyek megjelenítésére sem törekszenek. Ez a turizmus általános jellemzője, és a vitorlás turizmusra is érvényes. Bár évszázados múltra tekint vissza hazánkban, társadalmi bázisa jelenleg szűk, melynek oka többek között, hogy a "bennfentesség" miatt a szolgáltatók kevésbé érzik az elérhető információk megosztásának szükségességét, ami akadályt jelent a társadalmi bázis szélesítése szempontjából. (Jászberényi , et al., 2022)

A sportolásra alkalmas tavak száma is figyelemreméltó (Balaton, Tisza-tó, Velencei-tó, Fertő). A Balatonon az 1990. évi több mint 1,5 millió utassal szemben 2015-ben a személyhajózást alig fél millió fő vette igénybe, ami azt mutatja, hogy van még fejlődési potenciál ezen a területen. Hazánkban főként a nagyobb felületű tavak adnak lehetőséget a vitorlázásra, Magyarországon 50-55 ezer alkalmi vitorlázó van jelenleg, rendszeresen pedig 20-25 ezer fő hajózik a Magyar Vitorlás Szövetség (későbbiekben MVSZ) főtitkárának elmondása szerint. (<https://www.hirbalaton.hu/van-meg-hely-a-balatonon-vitorlazzithon-hu/> Letöltve: 2024.04.16.) A turizmusban a lakosság jóléte, ami az egy főre jutó reáljövedelemmel (ez 2022 előzetes adatai alapján 2 244 806 forint/fő éves szinten) becsülhető, erősen meghatározza az idegenforgalomra fordított összegeket. (Jászberényi, 2019; Győri, et al., 2022; KSH, 2024)

A vitorlázással kapcsolatos tevékenységeket a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) 57/2011. évi vízi közlekedés rendjéről szóló rendelete irányítja, amely részletesen meghatározza, ki, hol, mikor és mit csinálhat. Ez az elv alapvetően arra épül, hogy a jogszabályok szabályozzák és korlátozzák az egyes tevékenységeket a védendő értékek és a közrend érdekében. (Jászberényi , et al., 2022) A bővülés útjában állhat a hajóvezetői jogosultság szükségessége 7 m hossz, 10 m<sup>2</sup>-nél nagyobb vitorla felület esetében. ([https://viharsarok.hu/hajos-jogsi-milyen-kell/?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw5v2wBhBrEiwAXDDoJdy9nPAgaDJnMurd4oCPsQLPg1wt\\_IcfC9hIFKuxHwC9PNzq4k8ogxoCo6gQAvD\\_BwE](https://viharsarok.hu/hajos-jogsi-milyen-kell/?gad_source=1&gclid=CjwKCAjw5v2wBhBrEiwAXDDoJdy9nPAgaDJnMurd4oCPsQLPg1wt_IcfC9hIFKuxHwC9PNzq4k8ogxoCo6gQAvD_BwE) Letöltve: 2024.04.17.)

### 2.6.1 Hazánk hajózható vízfelületei

Hazánkban a természetes vízfelületek növekedése nem várható, azonban a vízfelületek használati formáinak változásával nőhet a vitorlás tevékenységre alkalmas vízfelületek mennyisége például ipari tevékenység megszűnése (Lupa-tó), szennyezett tavak tisztítása (Omszki-tó), vagy a megközelíthetőség változása. (Jászberényi , et al., 2022)

Az országon belül a Balaton rendelkezik a legideálisabb paraméterekkel vitorlás turizmus számára. A tó 596 km<sup>2</sup>-es vízfelületével, átlagosan 3,5 méteres, akadálymentes mélységgel kiválóan alkalmas a vitorlázás minden típusához, bár fontos kiemelni, hogy a tavon elforduló kiszámíthatatlan időjárás változás lehetősége miatt elengedhetetlen szakértő személy jelenléte a vízen. A Velencei-tó 26 km<sup>2</sup>-es felülete és 1,9 méter átlag mélysége szintén alkalmas lenne nagyobb hajók számára is, azonban ez a vízmélység nem elégséges a nagyobb méretű vagy tőkesúlyos hajók számára. Hasonlóképpen a Fertő-tóhoz, amely Európa ötödik legnagyobb tava, 75 km<sup>2</sup>-es Magyarországhoz tartozó részén a víz átlagos mélysége nem éri el az 1 métert ezzel szintén alkalmatlanná téve azt a nagyobb vitorlás hajók befogadására. Azonban „...a Fertő-tavon elindult fejlesztések és a schengeni határok nyitottsága komoly lehetőségeket teremt a túrázás felfuttatására.” (Jászberényi , et al., 2022) Ezen tavak mellett említésre méltó még a Tisza-tó, amely az ország második legnagyobb tava. A maga 127 km<sup>2</sup>-vel 2,0-5,0 méter közé eső átlagos mélységével alkalmas is lenne a hajózásra, de a víz alatti akadályok komoly korlátozást követelnek meg. Ennek ellenére a vitorlás turizmus folyamatos fejlesztés alatt van a térségben. (KSH, 2024; Jászberényi , et al., 2022)(<https://www.vizugy.hu/> Letöltve: 2024.04.16.)

Magyarország szinte minden megyéjében találhatóak tavak és folyószakaszok, melyek ideálisak uszonyos vitorlášhajók, szörfök, katamaránok használatára és vitorlás túrázásra. Budapest sem kivétel, hiszen az Omszki-tó és a Lágymányosi-öböl aktív vitorlázóhelyek maradtak. Ezek a könnyen megközelíthető, városi környezetben található helyszínek kiemelkedő fontosságúak a vitorlázás társadalmi elterjedtségének növelése és a fiatalok bevonása, oktatása szempontjából. Viszont a vitorlás turizmus elsős számú helyszíne egyértelműen a Balaton. (Jászberényi , et al., 2022)

### 2.6.2 A klímaváltozás hatása a vitorlás turizmusra hazánkban

Különbözö jellegű tavak eltérö turisztikai vonzerövel és fejlesztési lehetőségekkel rendelkeznek. A tóturizmus olyan turisztikai forma, amelyben a tó látogatása a fő motiváció, és fontos szerepet játszik az élmények nyújtásában. „A tavak fontos természeti értéket képviselnek

és számtalan módon hasznosíthatóak, de napjainkban egyre inkább a különféle turisztikai hasznosítások kerülnek előtérbe. Ez azonban gyakran környezetvédelmi problémák jelentkezésével jár együtt.” (Pókó, 2019, p. 100) Amellett, hogy a globális klímaváltozás hatásai szintén sérülékeny desztinációkká teszik a tavakat (például a Fertő-tó iszaposodása, többszöri kiszáradására, a Tisza-tó vízellátási és eróziós problémái) a tavaszi és az őszi időszakok erősebb hőmérsékleti ingadozásai adott évtől függően a nyári vagy a téli szezon elnyújtását fogják eredményezni. A vitorlás turizmus szempontjából ez kifejezetten kedvező, mind a keresleti és kínálati oldal számára, ugyanis a tulajdonosok szélesebb intervallumban tudják hajóikat bérbe adni, illetve a vitorlázni vágyók számára szintén szélesíti a bérlési lehetőségeket, nem korlátozódik a nyári hónapokra. (Pókó, 2019; NATS, 2022).

### **2.6.3 A vitorlás turizmus vonzerőfejlesztési kihívásai**

„A vitorlás turizmus elsődleges vonzerejét a természeti és az ember építette infrastruktúra együttese adja, de fogyasztásához a felkészültség és a jogi környezet megfelelő állapota is szükséges. A vonzerőfejlesztésnek valamennyi területen hatalmas lehetőségei vannak hazánkban.” (Jászberényi , et al., 2022) Korlátozó tényező a kikötők száma és minősége, valamint a vonzó, attraktív környezetek feltárása és promotálása, amelyekre irányuló törekvéseket ma már tapasztalhatunk. Ezekben a területeken történő fejlesztések elősegíthetik a turizmus növekedését és diverzifikálását. (<https://magyarepitok.hu/mi-epul/2023/05/hamarosan-nyit-a-balaton-legmodernebb-e-kikotoje> Letöltve: 2024.03.29.)

### **2.6.4 A vitorlázás infrastruktúrája**

A vitorlás turizmushoz elengedhetetlen az infrastruktúra megteremtése, mely magában foglalja a vízfelület megközelíthetőségét, a part menti szálláslehetőségeket és a hajók tárolásához szükséges létesítményeket. Ezek közé tartozhatnak épített kikötők, ferde pályás hajókiemelők (súlyák), valamint nyitott vagy zárt tárolóterületek vagy hangárok. Az 1990-es évek végétől radikálisan megnőtt a nagyméretű, tökesúlyos hajók iránti kereslet, melyre a magyar hajógyártás és az import is gyorsan reagált. Az emelkedő hajószám kiszolgálására számos új kikötő épült vagy bővült. Ezek többsége magánberuházás eredménye, azonban a legjelentősebb hálózat a Bahart, amely korábban önkormányzati, jelenleg pedig állami tulajdonban lévő kikötőrendszert működtet, mely 10 kikötőből áll. (Jászberényi , et al., 2022)

Magyarországon a vitorlásélet főként hat nagyobb vízfelületű tó köré szerveződik. A Balatonon, a Tisza-tavon, a Fertő-tónál, a Velencei-tónál, Orfűn és a nyékládházi tavakon összesen 59 kikötő fogadja a hajókat, amelyek a Kék Csillag Kikötő-minősítési Rendszer alapján

kategorizáltak, ezeken felül több kisebb minősítetlen hajó kikötésre alkalmas megállóhely található a Balatonon (összesen 104 darab). A hazai vitorlás tevékenység nagy része, körülbelül 95%-a, a Balatonra koncentrálódik. A „Magyar Tengeren” körülbelül 11 ezer vitorlás hajóra becsülik a különböző méretű vitorlások számát, (ezek 80%-a jacht kategória). Ez gyakorlatilag teljes kihasználtságot jelent, ami a túravitorlázás számára komoly kihívás. Bár a legtöbb kikötő rendelkezik vendéghehlyekkel a látogatók számára, a bérleti igény nyomása miatt ezek száma minimálisra csökkent. (Győri, et al., 2022) Jászberényi Melinda (2022) szerint a Balaton-törvény potenciálisan lehetővé tenné további 20 kikötő megépítését, azonban ennek megvalósulását nehezíti a szabályozási környezet és az önkormányzatok ellenérdekeltsége. A túrázás fejlesztésének kulcsfeltétele a kikötői vendéghehlyek számának növelése különösen az állami tulajdonú létesítményekben. Ott pedig ahol fizikailag még rendelkezésre áll hely, ott az irreális díjszabás nehezíti meg a túrázók helyzetét.

A balatoni kikötői helyzet javulását jelentheti a bójatelepek újbóli megjelenése. A jelenlegi szabályozás lehetővé teszi a bójákon való veszteglést, ám a megvalósítását gyakorlati akadályok nehezítik. Ha bójákat telepítenének a kikötők és üdülők elé ezek az intézmények biztosíthatnák a felügyeletet és a partra szállítási szolgáltatást így már tucatnyi bója telepítése is gazdaságossá válhatna. (<https://porthole.hu> Letöltve: 2024.03.19.)

Kiemelt kérdés a kikötők versenyképességének fejlesztése, amellyel igazodni lehet a keresleti trendekhez. A part mentén a megfelelő szolgáltatások és turisztikai termékek (kulturális és szórakoztató tevékenyek, információs központ, éttermek) elengedhetetlenek, negatív hatása, hogy a szabad terület méretének csökkenésével a hajók téli tárolása nehezül. Az ezzel járó kihívásokra válaszként a vízen történő tárolást és hajó körüli vízaramoltatást alkalmaznak, létrehozva ezzel a négy évszakos tárolást. Az AligaPort kikötő példája mutatja, hogyan nyílik meg a lehetőség a hajók téli használatára, miközben további munkahelyet teremt a kikötőszemélyzetnek télen is. A Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) 7-es prioritásának keretében megvalósuló fejlesztések szélesebb körben teszik elérhetővé a vitorlázást. (<https://turizmus.com/szabalyozas-orszagmarketing/25-milliard-forintbol-fejlesztik-vitorlas-turizmust-1150984> Letöltve: 2024.04.16.)

Ugyanakkor a sólyák és a hajótárolás hiánya a legnagyobb infrastrukturális problémát jelenti. Ahol nincs szervezett kishajós élet, az intézmények nem érdekeltek a sólyák fenntartásában és használatuk nyilvánossá tételében. Közterületen pedig hiányzik a teljes, komplex hajókiemelő infrastruktúra. Az újonnan megépült AligaPort kikötő már rendelkezik egy travel liftes daruval, ami a hajók vízre tételére, kiemelésére és parti mozgatására szolgál.

(<https://magyarepitok.hu/mi-epul/2023/05/hamarosan-nyit-a-balaton-legmodernebb-e-kikotoje>  
Letöltve: 2024.03.29.) Az MVSZ érdeke, hogy innovatív szolgáltatások révén olyan szervezett turisztikai lehetőségeket kínáljon, amelyek meghatározóvá teszik a Balatont, mint vitorlás turisztikai desztinációt. A MVSZ a Bejárható Magyarország program részeként európai uniós támogatást szerzett az aktív turisztikai hálózatok infrastruktúrájának fejlesztésére. (Jászberényi , et al., 2022; Győri, et al., 2022)

## 2.6.5 A vitorlás turizmus kereslete és kínálata

A demográfiai jellemzők közül ki kell emelni, hogy a vitorlás sportot űzők nagy része férfi, 35-55 év közötti. Szociokulturális tulajdonságaikat tekintve a vitorlás társadalomban magas a főiskolai, egyetemi végzettséggel rendelkezők száma. Az MVSZ tagjai foglalkozásukat tekintve körülbelül 70%-ban magánvállalkozó vagy felsővezető beosztásban dolgozik., átlagos napi költségük az átlagos fogyasztókéénak több mint kétszerese. „*A vitorlázás a hazai felnőtt lakosság 5,5 százalékát érinti.*” (Győri, et al., 2022, p. 108) Továbbá felmérések alapján a társaság mintegy 60%-a rendelkezik saját hajóval. (<https://www.hirbalaton.hu/van-meg-hely-a-balatonon-vitorlazzithon-hu/>Letöltve: 2024.04.16.)

A vitorlás turizmusra a legfontosabb motiváció a természet közelség és az általa nyújtott szabadság érzet. Szezonálitása továbbra is főként nyárra koncentrálódik, de közel sem olyan kontrasztos, mint a hazai turizmus esetében általában. Az MVSZ által szervezett versenyek száma évről évre közelíti a 200-at, legnevesebb a Kékszalag, amely Európa legnagyobb vitorlás tókerülő versenye. Ezen versenyek jelentős mértékben hozzá járulnak a balatoni turizmus és gazdaság fejlődéséhez. (Győri, et al., 2022)

A kínálati oldal fontos szereplői közé tartoznak azok a vállalkozások, amelyek oktatással, hajóbérléssel, hajójavítással és vitorlástúrák szervezésével foglalkoznak. Az MVSZ a vitorlás turizmus bázisának kiszélesítése érdekében fontos az olyan képzési és ismeretterjesztési rendszerek fejlesztése, amelyek által közismertebbé tehető a turizmus ezen formája. Erre való törekvést jelent a „Vízbarátság program”, amely általános iskolások részére nyújt betekintést a víz és vízi sportok világába. Az MVSZ „Go boating” programja által évente körülbelül 2400 nem vitorlázó gyerek nyerhet betekintést a sport szépségeibe, továbbá 22 MVSZ tagszervezet rendelkezik a „vitorlás sulis” címmel, ami garantálja a vitorlázás magas szintű oktatását. (Győri, et al., 2022; Jászberényi , et al., 2022) (<https://hunsail.hu/> Letöltve: 2024.04.01.)

### 3 Anyag és módszer

Szakedolgozatomban a használt kutatási folyamatokat a következő ábrával szemléltetem:

#### 3. ábra Kutatási folyamat

(Forrás: Saját szerkesztés tanulmányok alapján, 2024)



#### 3.1 Kutatási célok és a kutatás hipotéziseinek bemutatása

A vitorlás turizmus jellemzői és ezen turisztikai ágazatban rejlő lehetőségek már régóta foglalkoztatnak. Elemzésem során főként a vitorlás turizmus hazai helyzetét, lehetőségeit és kihívásait vizsgálom.

Kutatásom fő célja az volt, hogy feltárjam, hogyan lehetne bővíteni és fejleszteni a vitorlás turizmust Magyarországon, milyen hatást gyakorolhat a megosztáson alapuló vitorlázás a szegmens terjedésére és annak bázisára. Érdekelt a hazai klímaváltozás hatása a vitorlás turizmusra, valamint, hogy a vitorlázás környezetbarát jellege mennyiben lehet indok arra, hogy szélesebb körben elterjedjen. Emellett vizsgáltam, meghatározható-e mely társadalmi rétegek veszik igénybe leginkább a vitorlás turizmus szolgáltatásait.

A szakirodalmak és egyéb források áttanulmányozása és értelmezése alapján alakítottam ki a következő hipotéziseket, melyeket a bevezetésben is ismertetek:

H1: A vitorlás turizmus népszerűsége hazánkban növekedhetne, ha a benne rejlő potenciált hatékonyabban használnák ki.

H2: A klímaváltozásnak lehet pozitív hatása a magyarországi vitorlás turizmusra, amelyre az új környezeti és időjárási viszonyokhoz való alkalmazkodás révén lehet számítani.

H3: A vitorlás turizmus inkább a jómódú társadalmi rétegek körében elterjedt kikapcsolódási forma és hobbi.

### **3.2 A vizsgálat körülményeinek, helyszínének bemutatása**

Szaktervezésben alkalmazott kutatási módszerként az interjú készítést választottam. Kutatásom részeként a szakértői mélyinterjúra esett a választásom, mivel úgy gondolom, ez lesz a legjobb kutatási módszer hipotéziseim alátámasztására, hisz kérdéseimre azok válaszolnak, akik régóta jártasak a vitorlázás témájában. Kérdőíves megkérdezés a dolgozatomban nem szerepel mivel a vitorlás turizmus jelenleg kis bázisa által úgy gondolom, hogy egy kérdőíves felmérés nem adott volna reális képet a hazai helyzetről és a szakértői mélyinterjúk sokkalta részletesebb képet alkotnak a hipotéziseim bizonyítására vagy cáfolására.

Interjúalanyaim Bán István, a Novotel Budapest City Food & Beverage menedzsere, vitorlás tulajdonos és hobby vitorlázó, valamint Dr. Réthy István a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem (MATE) docense, szintén hobby vitorlázó. A kérdéseimet előzetesen emailben továbbítottam, majd a körülbelül egy órás személyes interjúra Bán Istvánnal 2024.04.10-án a Novotel Budapest City-ben, Dr. Réthy István Tanár Úrral pedig 2024.04.13.-án a MATE Károly Róbert Campus-án került sor.

### **3.3 Vizsgálati módszer bemutatása**

A feltevéseket saját magam állítottam össze, és ezek elfogadásának vagy elvetésének bizonyítására primer kutatási módszert választottam. A primer kutatási módszerek közül a megkérdezést tartottam megfelelőnek annak érdekében, hogy megtudjam, a magyarországi vitorlás turizmus jelen állását helyzetét és a benne rejlő potenciális lehetőségeket.

A primer kutatás olyan eredeti adatok megszerzését jelenti saját kutatási célra, ami még nem ismert vagy publikált. Az elsődleges kutatást általában két fő típusra osztják: kvalitatív és kvantitatív. Ezek a típusok nemcsak a módszertanban, hanem a kutatás filozófiájában is



különböznek egymástól. A lényeges különbség abban rejlik, hogy mennyire tekintik objektívnek az igazságot és mennyire érthető és értelmezhető a kutató szemszögéből. A kvalitatív technikák közötti mélyinterjú megkérdezésben a kutatás során egy gondolati vázat határozunk meg, ezzel ösztönözve a megkérdezettet egyéni véleményének és tapasztalatainak kifejtésére. Abban az esetben hasznos ez a technika, ha a megkérdezettnek speciális tudása van, amiért **szakértői mélyinterjú**nak nevezhetjük. Általában boltvezetőket, termékszakértőket vagy vezetőket mélyinterjú formájában kérdezzük, hogy mélyebb betekintést nyerjünk a témába. (Bauer, et al., 2016)

*„A kvalitatív interjú egyedülállóan érzékeny és erős módszer arra, hogy megismerjük az alanyok mindennapi világukból merített tapasztalatait és e mindennapi világ megélt jelentéseit. Az interjúk során az alany helyzetét saját szavaival közvetítheti mások számára.”* (Kvale, 2005, p. 79) A mélyinterjú — amelyet én is választottam — általában egyéneknél zajlik, ahol csak a megkérdezett és az interjúkészítő vesz részt. Többnyire az interjúk 30–90 percig tartanak, bár vannak hosszabb, akár többórás interjúk is. A találkozó helyszíne gyakran a megkérdezett otthona vagy egy kvalitatív stúdió, ahol csendes, nyugodt környezet áll rendelkezésre. Az interjúkat rögzítik és/ vagy jegyzetelik és később ezek kerülnek feldolgozásra. Bár az interjú egy előzetes vázlattal kezdődik, a beszélgetés menete rugalmas, és alkalmazkodik a válaszadó reakcióihoz. Emellett a mélyinterjú lehet egyéni, de előfordulhatnak páros vagy akár háromszöginterjúk is. (Gyulavári, et al., 2017) A dolgozatom kutatásaként két darab egyéni szakértői mélyinterjú készült.

## 4 Eredmények

### 4.1 Interjú

Bán Istvánnak és Dr. Réthy István tanár úr számára 15 kérdést tettem fel annak érdekében, hogy a témába bővebb betekintést nyerhessek. A kérdések alapjaiban azonosak, feltevésük során minimális változtatással személyre szabva a témához való különböző megközelítésükből eredően. Kérdéseim legfőként a hazai vitorlás turizmus elterjedtségére, fejlődési lehetőségeire és arra irányultak, hogy a jelenleg is létező bár kis bázisú vitorlás turizmust hazánkban milyen célzattal és kik veszik igénybe.

Mivel ebben a témában a szakértelmet tekintve a készségtől függően nem létezik határ az interjú bevezetéseként mindkettőjük számára feltettem a kérdést, miként kerültek a vitorlázás aktív szabadidős tevékenység hódolóivá.

Bán István kifejtette, hogy számára a Balaton egész életében jelentős szerepet töltött be szabadidőtöltés szempontjából, gyermekkorát végig kísérte a balatoni térségben népszerű vízi sportok (például windsurf) üzése. A vitorlázás aktív hobbijává akkor vált amikor saját hajóra tett szert a hajós jogosítvány megszerzése után körülbelül tíz évvel ezelőtt.

Ezzel szemben Dr. Réthy István számára a vitorlázás iránti vágy abszolút a kíváncsiságból és üzleti lehetőség kihasználásának (munkahely szolgáltatás lehetőségeinek kibővítése) céljából fakadt. A vitorlás és kishajós jogosítvány megszerzése után a hajók alkalmasságát a családi kirándulástól kezdve, egyetemisták extra programján át egészen a vitorláson kivitelezett csapatépítő programok tartásáig kihasználja vitorlás kapitányként. Véleménye szerint a környezet egyedisége az, amely alkalmassá teszi a vitorlázást ilyen széles spektrumú tevékenységek kihasználására.

Ez saját meglátásom szerint is ezen turisztikai ág húzóereje. Hátrányként azonban felhozható az időjárás kedvezőségéhez való kötöttség, bár a modern hajókban az időjáráshoz való igazodás bizonyos mértékig technikailag szabályozható. *„Ettől függetlenül a kiszámíthatatlan időjárás egy kevés tapasztalattal rendelkező számára komoly veszélyt jelenthet.”* (Bán István)

Azzal kapcsolatban, hogy a turizmus ezen formája jelen van-e hazánkban már eltérő válaszokat kaptam.

Bán István hajó tulajdonosi szemszögből rálátva az ügyre, úgy véli, ez egy abszolút kiemelt potenciállal rendelkező turisztikai ágazat hazánkban, azonban jelenleg nem keretbe foglalt. Magán tulajdonsoként nehézség a hajók bérbe adása erre alkalmas platform hiányában és állítja, hogy a jelenleg még kis számban kiadott hajóbérlések nem jelentenek vitorlás turizmust.

Azonban Réthy István a kérdést a témakör más kontextusában válaszolta meg. A vitorlás turizmus véleménye alapján jelen van Magyarországon, ezen túlmenően kiemelte, abszolút elérhető és komolyabb népszerűsítést is megérdemelhetne. Ezen következtetéseit azzal támasztja alá, hogy egy vitorlás bérbeadó cég weboldalán látva a foglaltsági telítettséget egy főszezonban (júniustól augusztusig) szabad vitorlás bérlése nehézségeket okozhat, mivel az egész és több napos vitorlás kirándulások bérlésére egyre népszerűbb.

A kijelentés alátámasztása érdekében a Hungarian Sea Yacht weboldaláról vizsgáltam meg négy darab bérelhető vitorlás (6, 8 és 12 személyes) foglaltságát a szezon májustól augusztusig tartó szakaszában, amelyet a 2. táblázat részletesen szemléltet. A weboldalon egy napnál rövidebb bérlésre nincs lehetőség. (<https://www.hungarianseayacht.hu/vitorlas-berles-hajoberles-arak.html> Letöltve 2024.04.19.)

**2. táblázat:** Hajók foglaltsági százaléka májustól augusztusig  
(Forrás: saját szerkesztés Hungarian Sea Yacht weblapjának 2024.04.19-i adatai alapján, 2024)

Hajók foglaltsági százaléka a főszezonban				
	Május	Június	Július	Augusztus
<b>Bavaria 30 (6 fő)</b>	23%	17%	61%	39%
<b>Bavaria 32 (6 fő)</b>	10%	27%	94%	29%
<b>Bavaria 34 (8 fő)</b>	19%	60%	100%	65%
<b>Jeanneau36i (12 fő)</b>	23%	67%	100%	84%

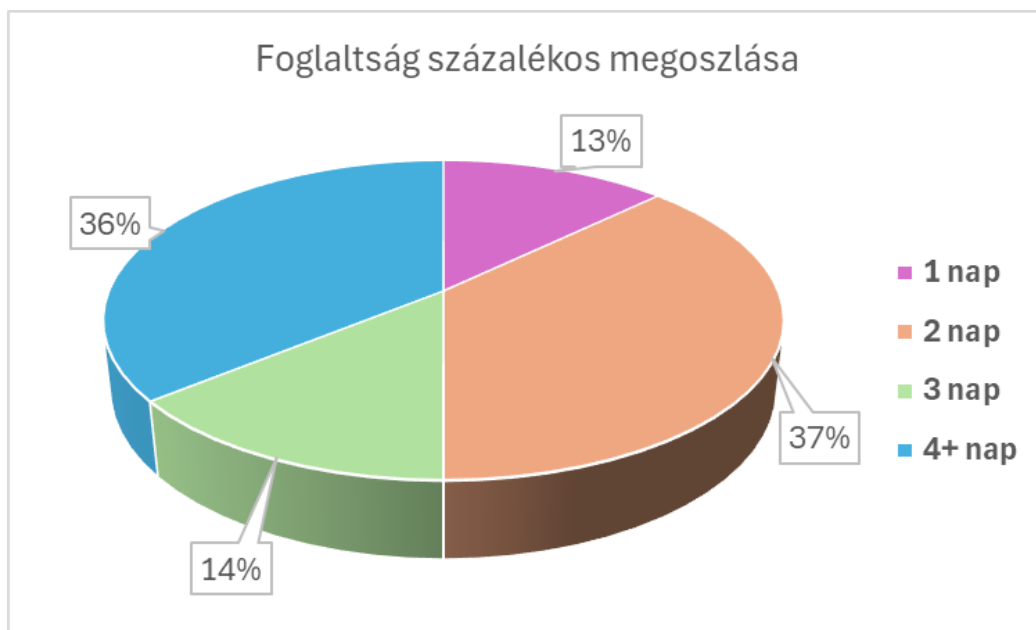
Látható, hogy a hajók kihasználtságának mértéke főként a júliusi és augusztusi hónapokban mutat magasabb százalékat. Azon belül is a 8-12 férőhellyel rendelkező vitorlások bérlésében mutatkozik a kihasználtság magas aránya. Az adatok feltárása után készítettem egy diagramot

arra vonatkozóan, hogy ezen foglalásokban hogyan oszlik meg a bérletek időtartamának hossza, amelyet a **4. ábra** mutat be részletesen.

A weboldal jelenleg fennálló foglalásai szerint (2024.04.19.) a májustól augusztusig tartó szezonban összesen 78 alkalommal foglalták le a négy vitorlás valamelyikét. Ezekből 10 alkalommal foglalták egy napra, 29 alkalommal két napra, 11 alkalommal három napra és 28 alkalommal négy vagy annál több napos időtartamra foglalták le a négy vitorlás valamelyikét.

**4. ábra:** A vizsgált vitorlások foglaltságának százalékos megoszlása májustól augusztusig tartó intervallumban

(Forrás: saját szerkesztés Hungarian Sea Yacht weblapjának 2024.04.19-i adatai alapján, 2024)



A diagramon látható, hogy a két napra és négy vagy annál több napra szóló foglalások száma jelentősen magasabb, közel azonos százalékot mutat, mint egy és három napra szóló foglalások.

Össze vetve Réthy Tanár Úr véleményét és a weboldalon talált foglalások adatait én azt gondolom, hogy habár a vitorlások bérlete kezd egyre elterjedtebb lenni azért még nem tartozik a turizmus legnépszerűbb ágai köze. A vizsgálatot tekintve a felmért szezonban a kihasználtság mértéke körülbelül 50 %-os 2024.04.19 napján, bár ez a szezon közeledtével valószínűleg változni fog, ahogyan azt ő is állította.

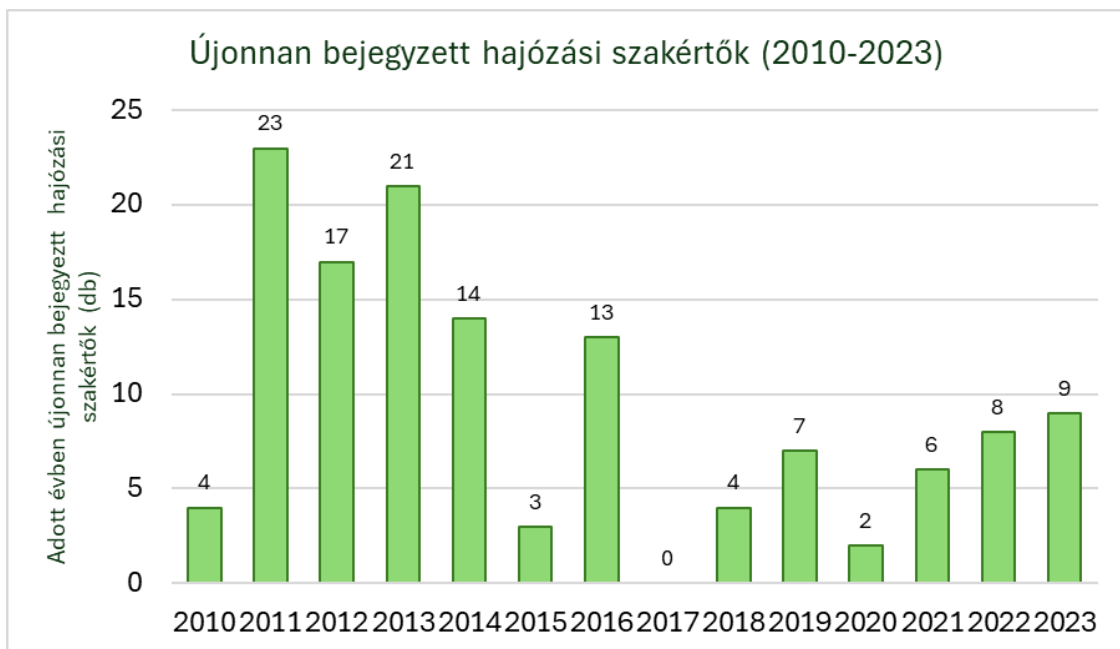
Mindkét interjú alany látásmódja megegyezik abban, hogy a vitorlás turizmus fejlesztésére hazánkban alapvetően van igény, részlegesen már jelen van főként a Balaton környékén.

A fejlődés lehetősége a vitorlázás elérhetőségében rejlik — mondta el interjújában Réthy István. Ezt a gondolatot kifejtve a vitorlás hajóra nem csupán, mint egy sporteszköz és kikapcsolódási forma, hanem egyben szállásszolgáltatás is funkcionál, amely által egy komplex szolgáltatáscsomaghoz juthatunk.

Bán István ezen a gondolatmeneten tovább haladva említi, hogy az egész vitorlázás egyedisége abból fakad, hogy az aktív kikapcsolódás összeköthető a szállással, ami ritkaság, a hagyományos nyaralásokat tekintve. Viszont az erre való nyitottság növekvő tendenciáját mutatják a már korábban bemutatott **4. ábra** adatai is.

Vitorlás jachttal való utazásra Magyarország vizein csak abban az esetben van lehetőség, ha a hajó fedélzetén van kapitány, aki rendelkezik elegendő szaktudással a hajó irányításához. A különböző hajó bérebe adó cégek is tudnak biztosítani kapitányt, ami extra költség viszont így nem kikötés a vitorlázásban való jártasság a tevékenység kihasználásához. Az aktív kikapcsolódás környezetbarát mivoltának következményeképpen évről évre többen válnak hajózási szakértővé, ahogyan azt a **5. ábra** is mutatja.

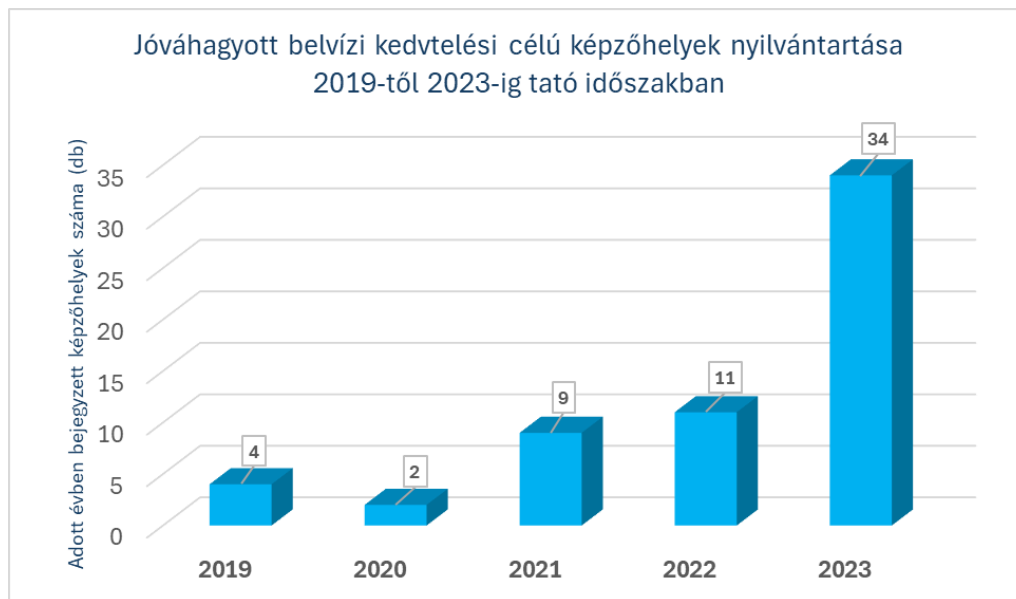
**5. ábra:** Újonnan bejegyzett hajózási szakértők 2010 és 2023 között  
(Forrás: saját szerkesztés a Közlekedési Hatóság nyilvántartása alapján  
(<https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentumtar?site=66222&category=66907> Letöltve: 2024.04.19.))



Leolvasható, hogy az utóbbi években a hajós szakértők száma az évtized elejéhez viszonyítva jelentős mértékben csökkent, de továbbra is növekszik. Az elmúlt három évet tekintve pedig folyamatos emelkedést mutat.

Továbbá növekszik a hajós jogosítvány megszerzésére irányuló tanfolyamot indító vállalkozások száma is, ahogyan az a **3. táblázat**ról leolvasható. Ez a tény pozitív hatással lehet a vitorlás turizmus terjedésére.

**6. ábra:** Jóváhagyott belvízi kedvtelési célú képzőhelyek nyilvántartása  
(Forrás: saját szerkesztés a Közlekedési Hatóság nyilvántartása alapján  
(<https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentumtar?site=66222&category=66907> Letöltve:2024.04.19.))



Látható, hogy a 2023-as évben történt a legtöbb új vagy megújított képzőhely bejegyzés az elmúlt öt évet vizsgálva. Emellett megállapítható, hogy mindez az előző évek legmagasabb számától is háromszor több. Következésképp levonható, hogy a vitorlás turizmus népszerűsége a következő években nagy mértékű növekedést produkálhat.

Bán István a fejlődési lehetőségekkel kapcsolatos kérdésekre válaszként kifejtette a vitorlázás egyre népszerűbb különféle szállodai szolgáltatások részeként. Saját tapasztalata alapján, bár még csak kibontakozóban van, de a vízparton épült nagyobb, színvonalasabb szállodák (például a Balaton Hotel\*\*\*) próbálkoznak programajánlatukba beleintegrálni a vitorlázás élményét elősorban a VIP vendégek részére.

„A vitorlás turizmus marketingjét tekintve mindenképpen érdemelne egy tolatást.” — fejtette ki Réthy István. Ezáltal az ágazatban kevésbé jártasok számára is felmerülne szálláslehetőségként is és nem kizárólag egy 2-3 órás esetleg napos hajós élményként.

Megjegyzem, hogy az erre való törekvéseket részben igazolják a **2. táblázat** és **4. ábra** adatai. Ez viszont valószínűleg ár emelő hatással bírna, ami szűkítheti az ilyen irányultságú aktív kikapcsolódásra vágyók piacát.

A vitorlázás marketing lehetőségei szempontjából Réthy István szerint „...*inkább kulturális változás kell bekövetkezzen a köztudatban, de ez időigényes*” ahhoz, hogy az átlagemberben is felmerüljön opcióként.

Bán István elmondása szerint „...*a vitorlázás szállásként való marketingje oly módon nincsen kiépítve, mint az egyéb szálláshelyek kiadására/foglalására reklámozására alkalmas platformok, például a booking.com, social médiában való jelenlét.*” Szerinte érdemes lenne egy ehhez hasonló foglalási rendszer kialakítása, amelyhez minden a szolgáltató és a szolgáltatásra igényt tartó személyek könnyen hozzájuthatnak, ezáltal elősegítve a vitorlás turizmus köztudatba épülését. Fontosnak tartja ezen túlmenően a vitorlázás reklámozását rávilágítva az aktív pihenést és egyaránt szálláshelyet is nyújtó aspektusában, ebben a megközelítésben mérlegelhető az alapvetően drágább szabadidős programként elismert vitorlázás drágasága.

A vitorlás szálláshelyként való kihasználása leginkább a lakókocsihoz hasonlítható. Azok számára, akiknek fontos a szállodai kényelem a vitorlázást a már említett szállodai csomagban program ajánlataként veszi igénybe. Viszont a vitorlás hajón megszállás egy teljesen másik élmény, amiben a luxust maga a környezet a hajó miliője jelenti. Bán István szavaival élve „...*luxuskemping, amiben a lakókocsid úszik veled.*” Hozzá teszi, hogy szerinte megfizethetetlen élményt nyújt, hogy a Balaton közepén ugyan az kivitelezhető, mint ami egy parti nyaralóban és ez az, amire a marketing során hangsúlyt kellene fektetni.

Bán István interjújában elmondta tapasztalata alapján magán tulajdonosok hajóik bérebe adása 10 évvel ezelőtt még nem bírt akkora jelentőséggel, mint napjainkban, ugyanis mára a kikötődíjak megemelkedtek így a hajók fenttartási költsége drágult.

A Bahart.Zrt 2024-es adatai szerint a vitorlások tárolási díja április 1. és november 30-a között hajó mérettől függően 500 000 és 1 800 000 forintig terjed. (Domján, 2024) A tulajdonosok a probléma mérséklésének érdekében kezdték el hajóik bérebe adását. „*A növekvő számú kiadó hajók hatására a vitorlázás lehetősége több vendéghez fog elérni.*” – jósolja Bán István. „*Szintén az emelkedő bérleti díjak eredménye vitorlás flotta cserélődése, a kisebb vitorlások kiszorulása a kikötőkből.*” — folytatta.

A vitorlázás élményének jelenleg is hódolók spektruma széleskörű. Számos család, baráti társaság, de kimondottan népszerű céges közösségek körében is csapatépítő programként — kaptam válaszként mindkét interjú alanytól. Ezen felül ez az aktív pihenés abszolút kor, nem és társadalmi státusztól függetlenül elérhető kikapcsolódást nyújtó program lehetőség.

*„Abszolút nem a gazdag ember bérlő kizárólagosan. Mai viszonylatban sok minden drágább.”* — jelentette ki Réthy István. Bárki számára jelenthet egyedülálló élményt. A programlehetőségek tárháza pedig szintén a végtelenhez közelit. Rengeteg programmal összekapcsolható, az egészen magától értetődő fürdőzéstől kezdve egészen a vitorlázás közbeni borkóstolóig. Mindezen felül a többnapos hajókirándulások során a vitorlás túrázásra is van lehetőség.

Fontosnak tartom hozzáfűzni, hogy a hajó vezetője számára az alkoholfogyasztás hasonlóképpen tilos, mint a közúti közlekedésben, illetve ilyen és ehhez hasonló tevékenységek csak a megfelelő magatartási szabályok és a Hajózási Szabályzat előírásainak betartása mellett kivitelezhető, ez a vitorlás utat szervező cég vagy magánszemély felelőssége.

Az ágazat kiterjesztést tekintve a Balatonon kívül nincs sok lehetőség. A Tisza- tó rendelkezik a vitorlás turizmust illetően valamilyen mértékű potenciállal, viszont a nagyobb hajók használata veszélyes lenne a víz alatti akadályok miatt. A Velencei-tó és a Fertő-tó hazai része pedig a kis sportvitorlás versenyhajók edzésére jelent csak alkalmas vízfelületet. *„A klasszikus értelemben vett vitorlázáshoz ezek a tavak kicsik. A vitorlás turizmus nagyobb kényelmesebb szállást nyújtó hajói kifejezetten a Balatonon lennének csak alkalmasak nincs értelme kisebb tavakra kiterjeszteni.”* — mondta el interjújában Réthy István.

Arra a választ pedig, hogy ha a vitorlás turizmus fejlesztésére leginkább a Balaton nyújt alkalmas teret a vízen lévő vitorlások (sport és tókesúlyos) száma még növelhető-e, illetve jelenlegi állás szerint nagyságrendileg mennyi azt az alábbi táblázat szemlélteti.

### **3. táblázat:** A Balaton vitorlás terhelhetősége

(Forrás: saját szerkesztés interjú és MVSZ (<https://hunsail.hu/> Letöltve: 2024.04.01.) adatai alapján)

<b>A Balaton vitorlás terhelhetősége</b>	
<b>Balaton (ha):</b>	59 800
<b>Vitorlások száma (db):</b>	11 000
<b>Terhelhetőség EU-s nomra szerint:</b>	4 hajó/hektár
<b>Terhelhetőség kihasználtsága jelenleg:</b>	73,6%
<b>100%-os kihasználtság mellett (db):</b>	14 950



A táblában látható, hogy a körülbelül 11 000 vitorlás, ami megtalálható a Balaton vizén a tó vitorlással való terhelhetőségének megközelítőleg 74 %-a. Tehát elméletben van még lehetőség a flotta bővítésére, azonban a kikötők száma és férőhelyei is végesek így nem biztos, hogy érdemes a flotta további növelése, inkább színvonalban való fejlesztésekre (régis vitorlások kiszorítása) érdemes energiát fektetni. „*Van elég hajó a Balatonon.*” (Dr. Réthy István)

A klímaváltozás kérdése a turisztikai ágat tekintve egy fontos tényező. A klímaváltozás hazánk mérsékelt éghajlati övében a vitorlás turizmusra kimondottan pozitív hatással bír — kaptam visszajelzéseként válaszadóimtól. Ez különösképp a szezonok elhúzódásában mutatkozik. A szezon akár már februártól novemberig is tarthat ezzel egyetemben a vitorlás turizmusra vonatkozó üzleti kapu is tágul, ami az ágazat népszerűsödését idézheti elő.

Ezen felül a tevékenység környezetbarát mivolta extra jelentőséggel bírhat, ha erősödik a társadalomban a környezettudatos életmód — mondták el mindketten. Az alapvetően szél meghajtású vitorlás hajók bár rendelkeznek motorral a 70-es években behozott tilalom miatt (ahogyan azt a szakirodalmi áttekintésben is leírtam) a motort csak kikötőbe való be és ki álláshoz lehet alkalmazni, illetve speciális esetekben (például szálcsend) a megfelelő jelzés feltüntetésével az árbócon. A környezettudatosságot tekintve a vitorlás egy olyan aktív kikapcsolódás, aminek legkevésbé hangsúlyos az öko- lábnyoma abszolút egy válaszlehetőség és prioritás. Bán István szerint környezetbarátsága többek között abból is fakad „..., *hog ez egy kezdő dolog 10 év múlva elemző piacokon atombomba tud lenni.*”

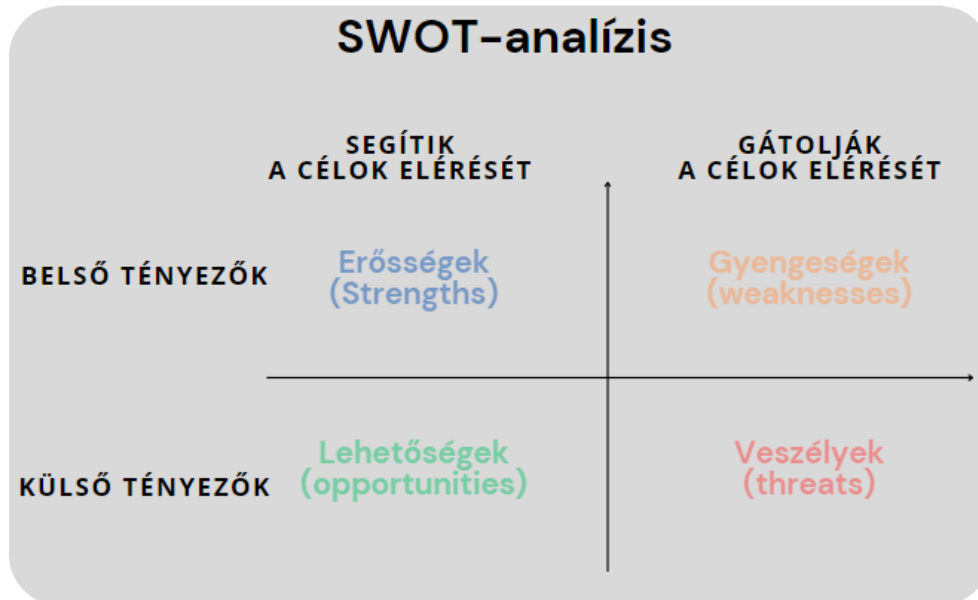
Interjúim keretbe foglalásaképpen záró kérdésnek a hazai vitorlás turizmus versenyképességének várható alakulásával kapcsolatban tettem fel kérdést. A válasz mind két esetben az volt, hogy nem igazán van verseny, részben azért, mert nincs versenytársa (maximum hajótársaságok egymásközti versenyzése) mivel ez még egy olyan turisztikai irányzat, amely hazánkban kis bázissal rendelkezik.

## 4.2 SWOT-analízis

A SWOT az angol "Strengths" (Erősségek), "Weaknesses" (Gyengeségek), "Opportunities" (Lehetőségek) és "Threats" (Veszélyek) szavak kezdőbetűiből áll.

7. ábra: SWOT-analízis részei

(Forrás: Saját szerkesztés tanulmányok alapján, 2024)



A SWOT-analízis olyan stratégiai tervezési módszer, amely négy dimenzióban értékeli a vizsgált területet. Ez lehetővé teszi a külső tényezők (lehetőségek, veszélyek) és belső tényezők (erősségek, gyengeségek) azonosítását, és ezeket negatív (gyengeségek, veszélyek) vagy pozitív (erősségek, lehetőségek) tartományokba sorolja.

A SWOT-analízis segítséget nyújt abban, hogy a vállalkozás vagy projekt vezetői felmérjék a környezetüket, és stratégiai döntéseket hozzanak az erősségek kihasználására, a gyengeségek kezelésére, a lehetőségek kiaknázására, valamint a veszélyek elhárítására vagy csökkentésére. Ezáltal hozzájárulhat a hosszú távú siker eléréséhez és a versenyelőny megszerzéséhez.

- **Erősségek (Strengths):** Olyan belső pozitív jellemzőket és előnyöket jelent, amelyek a vállalkozás vagy projekt előnyére válhatnak a versenytársakkal szemben. Ilyenek lehetnek például a kiváló márkaismertség, stabil pénzügyi háttér, innovatív termékek vagy szolgáltatások.
- **Gyengeségek (Weaknesses):** A vállalkozás vagy projekt belső negatív jellemzői és gyengeségei olyan tényezők, amelyek hátrányosak lehetnek a versenytársakkal szemben. Ilyet jelenthet például az alacsony termelékenység, korlátozott pénzügyi források vagy elavult technológiai infrastruktúra.

- **Lehetőségek** (Opportunities): olyan külső előnyök, amelyek kiaknázhatók a vállalkozás fejlődése érdekében. Ezek közé tartozhatnak például a piaci növekedési lehetőségek, új piaci szegmensek megnyitása vagy kedvező jogi változások.
- **Veszélyek** (Threats): A vállalkozás vagy projekt külső negatív tényezői és veszélyei olyan külső fenyegetések, amelyek veszélyt jelenthetnek a vállalkozás vagy projekt számára. Ezek közé tartozhatnak például a versenytársak erősödése, piaci szabályozások szigorodása vagy gazdasági recesszió. (Bódy & Seress-Pittlik, 2023)

#### **4.2.1 A vitorlás turizmus hazai helyzetének SWOT-elemzése**

Szakedolgozatomban a SWOT-analízis alkalmazása segít átfogó betekintést nyerni a hazai vitorlás turizmus fejlesztési lehetőségeinek és potenciáljainak feltárására, mivel segít azonosítani a szektor belső erősségeit és gyengeségeit, valamint a külső lehetőségeket és fenyegetéseket. Ennek révén jobban megérthetjük, hogy miben jeleskedik a hazai vitorlás turizmus, és hol lehetne javítani vagy fejleszteni.

A SWOT-analízis segítségével meghatározhatjuk, hogy milyen erőforrások és előnyök állnak rendelkezésre a vitorlás turizmusban, és hogyan lehet ezeket kihasználni a szektor növekedése és versenyképessége érdekében. Ezenkívül felismerhetjük a külső környezet változásainak hatásait és az esetleges kockázatokat, így hatékonyabb stratégiákat alakíthatunk ki a fejlődés érdekében, ez hozzájárulhat ahhoz, hogy a szektor még vonzóbbá váljon mind a turisták, mind a befektetők számára.

Összességében a kutatásom alapján készített SWOT-analízis segíthet, az átfogóbb kép kialakításában a hazai vitorlás turizmus helyzetére és jövőbeli kilátásaira vonatkozóan, majd az elemzés alapján kialakított stratégiáim segíthetik a vitorlás turizmusra irányuló további fejlesztéseket.

#### 4. táblázat Hazai vitorlás turizmus SWOT-elemzése

(Forrás: Saját szerkesztés és kutatás, 2024)

ERŐSSÉGEK (strength)	GYENGESÉGEK (weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktív pihenés</li> <li>• Környezetbarát tevékenység</li> <li>• Egyedi élmény nyújtására alkalmas</li> <li>• Sokszínű, sokak számára elérhető</li> <li>• Európa szinten kiemelkedő vitorlás események (Kékszalag)</li> <li>• Korra, nemre való tekintet nélkül üzhető</li> <li>• Ár-érték arányban megfizethető</li> <li>• Számos parti szolgáltatás, program</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitált hazánk vitorlázásra alkalmas vízfelülete</li> <li>• Nincsen országimázs marketingje</li> <li>• Potenciális ügyfelek széles köréhez nehezen jutnak el információk</li> <li>• A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiában nem jelennek meg fejlesztési törekvések</li> <li>• Költséges a vitorlások fenntartása</li> <li>• Az iskolarendszerű oktatásból hiányzik a vízi-jártassági ismeretek oktatása</li> </ul>
LEHETŐSÉGEK (opportunities)	VESZÉLYEK (threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A gazdaság számára extra bevételi forrás</li> <li>• Közösség építő hatás, csoportos vitorlás túrák révén</li> <li>• A hazai és nemzetközi turizmus fejlesztésre irányuló pályázatok megfelelő elosztásával növelhető a vitorlás népszerűsége és hozzáférhetősége a kevésbé tehető rétegek számára is</li> <li>• A Balaton és kulturális értékei kiváló háttérrel teremtenek a vízi turizmus fejlesztéséhez</li> <li>• Egészségre és környezetre ható pozitív hatás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Időjárás függő</li> <li>• Veszélyes sport szakértelmet igényel</li> <li>• A Balaton kiszámíthatatlansága, időjárási viszonyok hirtelen változása</li> <li>• Szigorú szabályzat a hajózást illetően</li> <li>• A növekvő igények következtében nőhet a vízi balesetek száma</li> </ul>

## 4.2.2 SWOT fejlesztési stratégiák

Az erősségek és lehetőségek alapján kialakíthatunk egy **offenzív stratégiát** a hazai vitorlás turizmus fejlesztésére. Ezek az erősségek és lehetőségek lehetőséget nyújtanak a vitorlás turizmus széleskörű népszerűsítésére és a turisztikai ágazat hatékonyságának növelésére.

- **Aktív pihenés kiemelése:** A vitorlázás egy kiváló lehetőség az aktív kikapcsolódásra és a testmozgásra. Hangsúlyozható, hogy a vitorlázás nem csupán egy szórakoztató tevékenység, hanem aktív testmozgás is, ami elősegíti az egészséges életmódot.
- **Környezetbarát megközelítés erősítése:** A vitorlázás környezetbarát tevékenység, amely minimalizálja a környezeti terhelést. Kiemelhető a vitorlázás ezen aspektusa, ezáltal támogathatók olyan kezdeményezések, amelyek ösztönzik a fenntartható vitorlázást.
- **Egyedi élmények nyújtása:** A vitorlázás rendkívül változatos és egyedi élményeket kínál, amelyeket más tevékenységek akár nem is tudnak biztosítani. Kiemelhető az egyedisége elősegíthető az olyan élmények létrehozása, amelyek emlékezetessé teszik a vitorlázást.
- **Elérhetőség és megfizethetőség biztosítása:** A vitorlázás széleskörű elérhetőségének és megfizethetőségének előmozdítása érdekében fontos, hogy megfelelő infrastruktúrát és szolgáltatásokat biztosítsunk az érdeklődők számára, valamint, olyan árak kialakítása, amelyek megfizethetővé teszik a vitorlázást.
- **Közösségépítés és csoportos túrák támogatása:** A vitorlázás kiváló lehetőséget kínál a közösségépítésre és a csoportos tevékenységekre. Fontos azon kezdeményezések támogatása, amelyek ösztönzik az embereket a közösségi vitorlázáshoz és lehetőséget biztosítanak a csoportos túrák szervezésére.
- **Pályázati források hatékony felhasználása:** A hazai és nemzetközi turizmus fejlesztésre irányuló pályázatok megfelelő elosztása segíthet a vitorlázás terjedésének és hozzáférhetőségének növelésében, különösen az átlagjövedelemmel rendelkezők számára. Fontosnak tartom kiemelni ezt a lehetőséget is és támogatni olyan kezdeményezéseket, amelyek segítenek az ilyen pályázatok sikeres elnyerésében és felhasználásában.

Az offenzív stratégiák segíthetnek a hazai vitorlás turizmus előmozdításában és fejlesztésében, valamint lehetővé tehetik, hogy a turisztikai ágazat hatékonyabban kihasználja az erősségeit és lehetőségeit a piacon.

A gyengeségek leküzdése és a lehetőségek kiaknázása érdekében a következő **változásorientált stratégiákat** alakítottam ki a hazai vitorlás turizmussal kapcsolatban.

- **Limitált vízfelület problémájának kezelése:** Bár Magyarországon limitáltak a vitorlázásra alkalmas vízfelületek, kihasználhatóak azok a lehetőségek, amik rendelkezésre állnak. Például a meglévő vitorlás infrastruktúra és szolgáltatások optimalizálása és fejlesztése, valamint az alternatív vitorlázási célpontok népszerűsítése.
- **Országimázs marketing hiányának kezelése:** A fejlődés érdekében kialakítható egy országimázs marketing stratégia, amely kiemeli Magyarország vízi turisztikai vonzerejét és lehetőségeit, ez segíthet abban, hogy több potenciális ügyfél megismerje és érdeklődjön a hazai vitorlás turizmus iránt.
- **Információ elérhetőségének javítása:** Szükséges olyan információs csatornák és platformok kialakítása, melyek segítségével könnyen elérhetővé válnak a vitorlázási lehetőségek és szolgáltatások. (online portálok, mobilalkalmazások, további információs központok létrehozása)
- **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia integrálása:** Kiemelt fontosságú a vitorlás turizmus integrálása a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiába, hogy a kormányzat és más szervezetek támogatást és finanszírozást biztosíthassanak az újabb fejlesztésekhez és kezdeményezésekhez.
- **Költséges fenntartás problémájának kezelése:** Költséghatékony megoldások keresése a vitorlások fenntartására, például közös tulajdonlás és bérleti modellek kidolgozásával.
- **Vízi-jártassági ismeretek oktatásának bevezetése az iskolarendszerben:** Érdemes lenne az iskolai oktatásba bevezetni a vízi-jártassági ismereteket, ezzel növelve a fiatalok érdeklődését és jártasságát a vitorlázás iránt.

Ezen változásorientált stratégiák a hazai vitorlás turizmus segíthetnek a gyengeségek leküzdésében és a lehetőségek hatékonyabb kiaknázásában.

A **diverzifikált stratégiák** kialakítása a hazai vitorlás turizmus védelmének lehetőségei és veszélyei közötti egyensúly megteremtésével lehetséges, ezen stratégiákra példák a következők:

- **Időjárás befolyása:** Az időjárás figyelembevételével rugalmas üzleti modellek kidolgozása, melyek lehetőséget teremthetnek a vitorlás turizmus szolgáltatásainak alkalmazkodására az időjárási viszonyokhoz (alternatív programok kínálása esős vagy viharos napokra).
- **Veszélyes sport szakértelmet igényel:** Azon erősség, hogy a vitorlázás egyedi élményt és kihívást jelent, kihasználható arra, hogy szakértelmet és biztonsági ismereteket nyújtsunk az érdeklődőknek. Kiemelt figyelmet fordítva a biztonságra és a megfelelő oktatásra.

- **Balaton kiszámíthatatlansága és szigorú szabályzatok:** Az aktív pihenés és az egyedi élmény nyújtása, ellensúlyozhatják a Balaton kiszámíthatatlanságát és a szigorú hajózási szabályokat. A szolgáltatók megfelelő tájékoztatással és támogatással segíthetik az ügyfeleket a biztonságos navigációban.
- **Növekvő igények és baleseti kockázatok:** Az ár-érték arányban megfizethető és sokszínű szolgáltatások lehetővé teszik a vitorlás turizmus szolgáltatóinak, hogy magas színvonalú biztonsági intézkedéseket vezessenek be anélkül, hogy az árakat jelentősen emelnék. Ezzel javítva a biztonságot, csökkentve a baleseti kockázatokat.

Így az erősségek kihasználása és a veszélyek elleni védelem összekapcsolása alkalmassá teszi a hazai vitorlás turizmus fenntartható és biztonságos fejlődését.

A rugalmasság és az innováció kulcsfontosságú a sikeres stratégiák kidolgozásában és végrehajtásában.

### 4.3 Következtetések és javaslatok

Magyarország vitorlás turizmusát tekintve a kapcsolódó szakirodalmakból, kutatási kérdéseimre kapott válaszokból és további forrásokból levont következtésképp elmondható, hogy az ágazat napjainkban még nem teljes mértékben létező turisztikai ágazat. Megállapítható, hogy jelenleg a turisztikai szegmens piaca nem kiterjesztett csak kis bázissal rendelkezik, pedig a benne rejlő potenciális lehetőségek spektruma igen széleskörű.

A vitorlás turizmus hazai helyzetével kapcsolatban megfogalmazott három hipotézisem bizonyítására vagy cáfolására kvalitatív kutatásom és szakirodalmi feldolgozásom során az alábbi következtetésekre jutottam.

**H1** hipotézisem szerint a vitorlás turizmus népszerűsége hazánkban növekedhetne, ha a benne rejlő potenciált hatékonyabban használnák ki. Ezen kijelentés bizonyítására kvalitatív vizsgálatom során alátámasztást kaptam mindkét interjúalanyomtól, illetve a kutatás során végezett számításokból készített diagramok által (5. és 6. ábra), amelyek mutatják a hajózási szakértők számának növekedését és a kedvtelési célú vitorlázásra irányuló képzőhelyek terjedését. Megállapításom, hogy a megosztáson alapuló vitorlázás elterjedése segíthet a vitorlás turizmus bázisának kiszélesítésében és az aktív szabadidős tevékenység elérhetőségének növelésében. Továbbá a vitorlázás megfelelő marketing és reklám stratégiával az emberek szélesebb köréhez eljutna.

**H2** hipotézisem a klímaváltozás magyarországi vitorlás turizmusra ható pozitív hatást tárgyalja, a változó környezeti és időjárási viszonyokhoz való alkalmazkodás révén. Kutatásom során erre vonatkozóan szintén csak pozitív és a hipotézist igazoló válaszokat kaptam. A klímaváltozás hatásra történő szezon hosszabbodása a vitorlás turizmus számára bővíti az üzleti kaput, ezáltal növelve a bevételi források lehetőségét.

**H3** hipotézisem a következő: A vitorlás turizmus inkább a jómódú társadalmi rétegek körében elterjedt kikapcsolódási forma és hobbi. Ezt az állításomat nem tudtam egyértelmű és biztos számszerűsített adatokkal alátámasztani, így ezt a hipotézist csak részben fogadtam el. Annyi információhoz jutottam a szakirodalmak és kutatásom során, hogy a vitorlázást kihasználók jelenleg továbbra is túlnyomó arányban az átlagosnál jobb életszínvonallal rendelkezők. Ezt az állítást támasztja alá az a tény is, hogy az MVSZ tagjai foglalkozásukat tekintve körülbelül 70%-ban magánvállalkozó vagy felsővezető beosztásban dolgozik és átlagos napi költségük az átlagos fogyasztókéénak több mint kétszerese. Továbbá felmérések alapján a társaság mintegy 60%-a saját hajóval rendelkezik, ahogyan azt a szakirodalmi feldolgozásban leírtam. Viszont a



közösségi és csoportos vitorlástúrák során az aktív tevékenységet kihasználói széles skálát mutatnak, tudtam meg az interjúk elkészítése során.

Ugyan a szakdolgozatom szakirodalmi feldolgozása és kutatásom sem említi, én úgy vélem a hazai vitorlás turizmus nem csak itthoni piaccal rendelkezik. A Balaton körülbelül 200 kilométeres körzetébe eső határon túli városok, fővárosok (Bécs, Pozsony, Zágráb) is komoly potenciális keresletet jelenthetnek a hazai vitorlás turizmusnak, bár a tengerparttal is rendelkező országok számára nem biztos, hogy kiemelt vonzerőként tekintenek Magyarország vitorlás turizmusára. Érdeemes lehet további kutatások folytatása ebben az irányzatban. Jelenleg következtetésemet csak a Google Maps (<https://www.google.com/maps> Letöltve: 2024.04.23.) által mutatott kilométeres távolságok alapján vontam le.

Továbbá véleményem az, hogy a vitorlás turizmus hazai viszonylatban is széles potenciállal rendelkezik, emellett, ha az elkövetkezendő években a szabadidős tevékenység iránt az igények növekedni fognak a gazdaságban betöltött szerepe is jelentőssé válhat. Ezen gondolatmeneten tovább haladva kutatásomat a szakdolgozat befejeztével is szeretném folytatni, mégpedig feltételezve a vitorlás turizmus bázisának nagy mértékű növekedését, milyen gazdasági hatásokat érhet el országos szinten pár éven belül.

A témakörre vonatkozó szakirodalmak és kutatási eredményeim alapján a következő javaslatokat teszem:

- Több és részletes kutatás készítése a témában
- A hazai vitorlás turizmus környező országokban levő potenciális keresletének felmérése
- Olyan online platform kialakítása, amely bárki számára könnyen elérhetővé teszi a vitorlázást, továbbá biztosítja a foglalási lehetőségeket és az esetleges szabad helyeket is megjeleníti
- Vízi-jártassági ismeretek oktatásának bevezetése az iskolarendszerbe
- Vitorlás turizmussal kapcsolatos fejlesztésekre irányuló tervek bevezetése a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiába
- A vitorlás turizmus környezetbarát és egyedi élményének kihangsúlyozása a marketing során

## 5 Összefoglalás

Szakedolgozatomban egy számomra érdekfeszítő témát, a vitorlás turizmust kutattam.

Elsődleges célom volt, hogy megismerjem a hazai vitorlás turizmus jelenlegi helyzetét, felmérjem ezen turisztikai szegmens bővítésére van-e igény és lehetőség. Alapvető kiindulási pontom az volt, hogy a turizmus ezen ágazata országunkban jelenleg kis bázissal rendelkezik és kevésbé közkedvelt.

Dolgozatomat a turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerével, a vitorlás turizmus ismertetésével, továbbá a szakedolgozatom központjában álló témához kapcsolódó szakirodalmak és egyéb források megismerésével és feldolgozásával kezdtem. A három hipotézisemet számos szakirodalom áttanulmányozása után fogalmaztam meg.

Kutatási kérdéseim megválaszolására és hipotéziseim alátámasztásra primer kutatást is végeztem. A témába való kellő betekintés érdekében a kvalitatív kutatást véltem megfelelőnek. Elemzésem során két mélyinterjút készítettem. Az interjúkon kapott válaszok alapján két hipotézist elfogadtam a harmadikat pedig pontosan számszerűsíthető adatok hiányában csak részben fogadtam el.

Kutatásom végeztével úgy vélem, hogy téma szakértői által nyújtott limitált számszerűsíthető adat hiányában nem kapunk teljes képet a vitorlás turizmus hazai helyzetéről. Ez fakadhat az ágazat elterjedtségének hiányából is, mivel még nem tekintik a gazdaság egyik húzó ágazatának. A szakirodalmi feldolgozáshoz szükséges írások száma is limitált a témakörben.

A téma kutatásában további potenciált látok, ahogyan azt már a javaslataim között is említettem. Érdeemes lenne több figyelmet fektetni a hazai vitorlás turizmus fejlődési lehetőségeire és kiterjesztésére való potenciális marketing megoldásokra.

## 6 Irodalomjegyzék

Bauer, A., Berács, J. & Kenesei, Z., 2016. *Marketing alapismeretek*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Bódy, É. & Seress-Pittlik, T., 2023. *TISZAÚJVÁROS Szociális Szolgáltatástervezési Koncepció*, Tiszaújváros: N.a.

Csapó, J. & Darabos, F., 2011. Vízi közlekedés. In: *Turizmus és közlekedés*. H.n.: Pécsi Tudományegyetem, pp. 103-126..

Domján, T., 2024. *Bahart.Zrt.* [Online] Available at: [https://bahart.hu/sites/default/files/2023-12/Dijszabas\\_2024\\_12.06\\_DT\\_MM\\_v2\\_0.pdf](https://bahart.hu/sites/default/files/2023-12/Dijszabas_2024_12.06_DT_MM_v2_0.pdf) [Hozzáférés dátuma: 20 04 2024].

European Commission, 2022. *The EU Blue Economy Report*. Luxemburg, European Union, pp. 92-100..

European Boating Industry, n.a.. *European Boating Industry (EBI)*. [Online] Available at: <https://www.europeanboatingindustry.eu/about-the-industry/facts-and-figures> [Hozzáférés dátuma: 28 03 2024].

Győri, F., Laczkó, T. & Paár, D., 2022. *Vízi/evezős, horgász, vitorlázás turizmus.*, Budapest: Információs Társadalomért Alapítvány (INFOTA).

Gyulavári, T. és mtsai., 2017. *A marketingkutató alapjai*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

ICF, 2016. *Assessment of the Impact of Business Development Improvements around Nautical Tourism*. Luxembourg, Publications Office of the European Union, pp. 6-41..

Jászberényi, M., Boros, K. & Miskolczi, M., 2022. *Vonzerőfejlesztés a kulturális és aktív turizmusban*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Jászberényi, M. & Munkácsy, A., 2018. *Közlekedés, mobilitás, turizmus*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Jászberényi, M., 2013. *A közlekedés földrajza*. Budapest: BCE Gazdaságföldrajz és Jövőkutatás Tanszék.

Jászberényi, M., 2019. *Vízi turizmus és közlekedés: termékek, trendek, regionalitás*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Jászberényi, M., 2022. *Mobility and active lifestyle in tourism*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

Jogtár, 2024. 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet. Budapest: N.a..

Klemencz, H., 2012. *Duna-Régió Kulturális Turisztikai és Hagyományőrző Szövetség*. [Online] Available at: [https://dr-vtsz.hu/wp-content/uploads/2012/10/viziturizmus\\_komplex\\_fogalmak\\_v1.pdf](https://dr-vtsz.hu/wp-content/uploads/2012/10/viziturizmus_komplex_fogalmak_v1.pdf)

[Hozzáférés dátuma: 27 03 2024].

KSH, 2024. *Központi Statisztika Hivatal*. [Online] Available at: <https://www.ksh.hu>

[Hozzáférés dátuma: 07 04 2024].

Kvale, S., 2005. *Az interjú: Bevezetés a kvalitatív kutatás interjútechnikáiba*. H.n.: Jászöveg Műhely Kiadó.

Laczkó, T., Bánhidi, M. & Nemes, A., 2015. *Sport és Egészségturizmus alapjai*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar.

Łapko, A., Strulak-Wójcikiewicz, R., Landowski, M. & Wieczorek, R., 2018. Management of Waste Collection from Yachts and Tall Ships from the Perspective of Sustainable Water Tourism. *Sustainability*, 26 december.pp. 1-15.

Magyar Turisztikai Hivatal, 2005. *Magyar Turizmusfejlesztési Stratégia 2005-2013*. Budapest, MAGYAR TURISZTIKAI HIVATAL.

Magyar Turisztikai Szövetség, 2024. *Magyar Turisztikai Szövetség*. [Online] Available at: <https://magyarturisztikaiszovetseg.hu/szovetseg/tagszervezetek/>

[Hozzáférés dátuma: 15 04 2024].

MTÜ, 2021. *Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 Turizmus 2.0*. Budapest, MTÜ.

Munkácsy, A., 2010. *Waterways as Barriers for Cyclists*. Baja, N.a..

NATS, 2022. *Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia 2030 tervezet*, Budapest: Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ.

Page, S. J., 2009. *Transport and Tourism*. harmadik szerk. England(Essex CM20 2JE): Pearson Education Limited.

Pókó, N., 2019. Vízparti turizmus a Duna folyó mentén Magyarországon. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, június.

Veres, L., 2011. *Turizmus és közlekedés*. H.n.: Pécsi Tudományegyetem.

### **Online források:**

Balatonfüredi Yacht Club honlapja: <https://www.byc.hu/>

Letöltve: 2024. 03.06.

Google Maps: <https://www.google.com/maps>

Letöltve: 2024.04.23.

Hirbalaton.hu (2020) <https://www.hirbalaton.hu/van-meg-hely-a-balatonon-vitorlazzithon-hu/>

Letöltve: 2024.04.16.

Hungarian Sea Yacht honlapja: <https://www.hungarianseayacht.hu/vitorlas-berles-hajoberles-arak.html>

Letöltve: 2024.04.19.

Közlekedési Hatóság honlapja:

<https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentumtar?site=66222&category=66907>

Letöltve: 2024.04.19.

Magyar Építők (2024): <https://magyarepitok.hu/mi-epul/2023/05/hamarosan-nyit-a-balaton-legmodernebb-e-kikotoje>

Letöltve: 2024.03.29.

Magyar Vitorlás Szövetség honlapja: <https://hunsail.hu/>

Letöltve: 2024.04.01

Porthole.hu: <https://porthole.hu>

Letöltve: 2024. 03. 19.

Turizmus.com Bulletin (2017): <https://turizmus.com/szabalyozas-orszagmarketing/25-milliard-forintbol-fejlesztik-vitorlas-turizmust-1150984>

Letöltve: 2024.04.16.

Unlimited Magazin: <https://www.unlimitedmagazin.hu/cikk/kenese-keszthely-kezdetek-es-ma>

Letöltve: 2024.03.29.

Viharsarok.hu, (2019) *Hajós jogsi – Milyen kell?*. [https://viharsarok.hu/hajos-jogsi-milyen-kell/?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw5v2wBhBrEiwAXDDoJdy9nPAgaDJnMurd4oCPsQLPg1wt\\_IcfC9hIFKuxHWc9PNzq4k8ogxoCo6gQAvD\\_BwE](https://viharsarok.hu/hajos-jogsi-milyen-kell/?gad_source=1&gclid=CjwKCAjw5v2wBhBrEiwAXDDoJdy9nPAgaDJnMurd4oCPsQLPg1wt_IcfC9hIFKuxHWc9PNzq4k8ogxoCo6gQAvD_BwE)

Letöltve: 2024.04.17.

Vízügyi Főigazgatóság (2021): <https://www.vizugy.hu/>

Letöltve 2024. 04.16.

## 7 Ábrák és táblázatok jegyzéke

### Ábrajegyzék:

1. ábra	Turisták közlekedése .....	6
2. ábra:	Vitorlás turizmus kapcsolódása a turizmus ágával .....	14
3. ábra	Kutatási folyamat .....	21
4. ábra:	A vizsgált vitorlások foglaltságának százalékos megoszlása májustól augusztusig tartó intervallumban.....	26
5. ábra:	Újonnan bejegyzett hajózási szakértők 2010 és 2023 között.....	27
6. ábra:	Jóváhagyott belvízi kedvtelési célú képzőhelyek nyilvántartása.....	28
7. ábra:	SWOT-analízis részei .....	32

### Táblázatok jegyzéke:

1. táblázat:	Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként ..	7
2. táblázat:	Hajók foglaltsági százaléka májustól augusztusig .....	25
3. táblázat:	A Balaton vitorlás terhelhetősége .....	30
4. táblázat	Hazai vitorlás turizmus SWOT-elemzése .....	34

## 8 Mellékletek

### *1.sz. melléklet*

- Miért pont a vitorlázás? Honnan ered a vitorlázás szeretete?
- Létezik-e vitorlás turizmus Magyarországon?
- Mit gondol van-e igény a vitorlás turizmus fejlesztésére/kiépítésére Magyarországon?
- Mit gondol egy megfelelő infrastruktúra kialakításával várható a vitorlás turizmus népszerűsödése?
- A turizmus ezen irányának még nincsen marketingje szinte egyáltalán, hogyan lehet ezt kivitelezni?
- Milyen alkalmakra bérlik a vitorlásokat és mely társadalmi rétegek jelenléte a jellemző a bérlés során?
- Ez abszolút a gazdag emberek sportja és kikapcsolódása?
- Mit gondol miért nincsen a vitorlás turizmus nagyobb mértékben jelen még hazánkban?
- Ön miben látja a fejlődés lehetőségét?
- Milyen befolyással lehet a klímaváltozás a vitorlás turizmusra hazánkban?
- Lehet-e az emberek számra a vitorlás turizmus terjedésére egy indíték, hogy ez egy környezetbarát szabadidős program?
- A vitorlás hajó, mint szálláshelyet tekintve ön szerint összehasonlítható-e egy vízparti nyaralóval/szállodai szobával?
- Kényelmi szempontokból milyen előnyökkel rendelkezik?
- Vitorlás vonzerő fejlesztési lehetőségek?
- Vitorlás turizmus versenyképességének várható alakulása?



## 9 Függelékek

### NYILATKOZAT

#### a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: VARGA VIKTÓRIA  
A Hallgató Neptun kódja: GRDYGH  
A dolgozat címe: VITÓRLÁS TURIZMUS MAGYARORSZÁGON  
A megjelenés éve: 2024  
A konzulens intézetének neve: VIDÉKFEJLESZTÉS ÉS FENNTARTHATÓ GAZDASÁG-  
INTÉZET  
A konzulens tanszékének a neve: FENNTARTHATÓ TURIZMUS TANSZÉK

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlant állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2024 év 04 hó 24 nap

Varga Viktória  
Hallgató aláírása

## NYILATKOZAT

Varga Viktória (hallgató Neptun azonosítója: C8DY6H) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védésre **javaslom**.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot **nem** tartalmaz.

2024. április 24.



Dr. Szűcs Csaba  
belső konzulens