
A TISZA-VÖLGY VÍZI TURIZMUSÁNAK FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

UJVÁRI KRISZTINA¹

1. BEVEZETÉS

A Tisza Magyarország második legnagyobb folyója, a folyó közvetlen környezete, a Tisza-völgy Magyarország egyik legértékesebb természeti területe. Az egyre erősödő emberi beavatkozás ellenére a Tisza-völgy többé-kevésbé őrzi az alföldi tájra jellemző mozaikos képet, az erdők, a rétek, a vizes élőhelyek, a művelt területek és a települések sajátos, szinte csak erre a tájegységre jellemző elrendeződését (MICHALKÓ G. 2003).

A Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program készítőinek szándékai szerint ezzel a programmal a Tisza mint kifejlesztendő *Nemzeti Turisztikai Termék* alapjai is lerakhatók, bár nem hagyhatók figyelmen kívül a turizmus érdekérvényesítő képességét meghaladó külső feltételek: a Tisza nemzeti közí vízi úttá nyilvánítása, az állandó vízszintet biztosító műszaki infrastruktúra megteremtése, a Vásárhelyi Terv turisztikai hasznosulása (DÁVID L. 2004) vagy akár a Tisza törvény megalkotása.

2. A KUTATÁS MÓDSZEREI

A Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program keretein belül a Tisza-völgy megnevezés alatt a Tisza, a Bodrog, a Körös és a Maros folyók magyarországi szakaszát, és a folyók mentén a vízi turizmusban résztvevők számára elérhető távolságban (általában 5–10 km) lévő potenciális célterületeket vizsgálták.

A kutatásokat végzők a program elkészítése során több módszertani eszközt is alkalmaztak. A másodlagos kutatások során feldolgozták az érintett földrajzi területtel és témával foglalkozó szakirodalmat, vizsgálták a jogszabályi környezetet (turizmus, vízgazdálkodás és közlekedés témában), valamint turisztikai kínálat tekintetében országos és regionális adatgyűjtést végeztek.

A 2005 nyári hónapjaiban lezajlott területbejárások során vízről motoros kishajóval és partról gépkocsival egyaránt felmérték a Tisza teljes magyarországi szakaszát, a tiszabecsi 745. folyamkilométer szelvénytől a Szeged alatti 166. folyamkilométer szelvényig.

¹ PhD hallgató, Pécsi Tudományegyetem TTK Földtudományok Doktori Iskola

Jellegzetessége és kiépültsége miatt külön mérték fel a Tisza-tó tározóterét. Vizsgálták a megállási, kikötési lehetőségeket, a vízben való tájékozódás lehetőségeit, a hidak, révek, gátak és parti kiszolgáló infrastruktúra helyzetét, állapotát és megközelíthetőségét, figyelembe véve az egyes közlekedési eszközökkel naponta kényelmesen megtehető út hosszát is.

A helyzetértékelés fázisában komplex piackutatási tevékenységet is végeztek, direkt mail akció kereteiben célcsoportos kérdőíves lekérdezéssel, kérdezőbiztosok személyes közreműködésével és mélyinterjúk készítésével. A kérdőíves lekérdezés szinte minden érintett célcsoport körében megtörtént, így önkormányzatok, vízitúra szervezéssel foglalkozó cégek, klasszikus vízitúrázók és motoros kishajót használó vendégek, hajóskapitányok, szolgáltatók és létesítményüzemeltetők valamint a térségben legalább már 5 napot eltöltött turisták voltak a lekérdezés alanyai. A legalább 5 éjszakát a területen eltöltött vendégek körében 1360 darab kérdőív kitöltésére került sor. Az adat-felvételezés során a kérdezőbiztosok valamennyi, víziturizmus szempontjából jelenleg fontos településen megjelentek, és személyesen végezték el a kérdőívek kitöltését. A kérdőív összeállítása során elsődleges szempont volt, hogy a kérdések a fejlesztendő víziturisztikai ágazatok szempontjából potenciális célcsoportokra (korosztály, foglalkozási viszonyok, iskolai végzettség, stb.), területekre (települések, térségek), a döntés indokaira, az üdülés módjára (időtartam, költség, stb), az igénybe vett szolgáltatásokra és az egyéni igényekre vonatkozzanak. A felmérés két héten keresztül zajlott, a Tisza menti településeken egymással párhuzamosan, kizárva ezzel a szezonális esetleges eredményt befolyásoló hatását is.

A kutatási és programozási eredmények digitális térképi állományokon kerültek feldolgozásra.

2. A TISZA - VÖLGY VÍZI TURIZMUSÁNAK HELYZETELEMZÉSE

2.1. A víziturizmus formái

A vízi turizmus alatt jelen esetben olyan aktív szabadidős tevékenységet értünk, amely a vízben, vízben vagy vízparton (természetes vagy mesterséges, folyó- és állóvizek) történik és az utazó legalább egy olyan szolgáltatást igénybe vesz, ami a vízi forgalmat és a vízi turizmust kiszolgáló és fenntartó létesítményeknél, szervezeteknél fogyasztást eredményez. (például kikötési díj fizetése, horgászjegy váltása, vízi sporteszköz bérlete, strandbelépő, hajóbérlés, hajójegy váltása stb). Ökológiai és gazdálkodási szempontból azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogy a vízi turizmus sze-

replői szolgáltatások igénybe vétele nélkül is terhelhetik a parti területeket (szemetelés, növény- és állatvilág pusztulása), amelynek következményei és költségei a fenntartó hatóságokra, önkormányzatokra és a helyi lakosságra hárulnak.

A vízi turizmus tipizálása történhet a *hasznosuló terület* (közeg, vízfelület) fajtája, a *motiváció* és az igénybe vett *eszközök* alapján. Az egyes típusok azonban nem minden esetben határozhatók el konkrétan, hiszen az egyes altípusok esetében több csoportosítási tényező is szerepet játszhat (például a motorcsónakos túrához kapcsolódhat horgászat, vagy folyami evezéshez táborozás).

Az igénybe vett közeg terület szerinti csoportosítása alapján megkülönböztetünk *folyami és tavi* vízi turizmust. Ezen belül számos altípus lehet, így például evezés, horgászat, hajózás, fürdőzés vagy vízparti üdülés és ezek kombinációi. Ha még mindig az igénybevett közeg alapján, de más szempont szerint csoportosítjuk vizeinket, megkülönböztethetjük és osztályba sorolhatjuk őket a klasszikus vízi túrázáshoz kapcsolódó nehézségi viszonyaik szerint is. Ez a vízútúra útvonalak nemzetközi osztályozása, mely szerint vannak *szelíd vizek és vadvizek*.

A szelíd vizek további három kategóriára oszthatók (BOKODY J. 1989):

- ZW-A kategória: Állóvíz vagy lassú folyóvíz, 4 km/óránál kisebb folyási sebességgel
- ZW-B kategória: Folyóvíz 4–7 km/óra sebességgel
- ZW-C kategória: Folyóvíz 6–7 km/óránál nagyobb sebességgel

A vadvizeknek 6 kategóriája van (jelölésük (WW-I – WW-VI) a legnagyobb (WW-VI) fokozatot a nemzetközi minősítés már életveszélyesnek jelzi. Magyarországon vadvizek alig vannak, néhány folyóvízünk kisebb szakaszai tartoznak döntően a WW-I kategóriába (BOKODY J. 1989). A program során bejárt és felmért területek mindegyike a szelíd vizek kategóriájába tartozik.

A motiváció alapján történő csoportosítás a turisták azon igényeihez kapcsolódik, amelyek a vízen és vízparton történő időtöltésre ösztönzik őket. Eszerint megkülönböztetünk *vízparti táborozást* (ideértve a szabad strandok használatát is) és *kempingezést*. Előbbi esetében a táborozó helyek egyszerűbbek, míg a kempingek több szolgáltatást nyújtanak, több felszereléssel rendelkeznek. Emellett a másik típus a *horgászat*, amely kisebb természetes és mesterséges vizeken, holtágakban, morotvákban is űzhető aktív üdülési forma. A harmadik elem a motiváció alapján a *vízútúra*, amely a vízen történő aktív időtöltést jelenti, altípusait az igénybe vett eszközök alapján különíthetjük el.

A harmadik tipizálási forma az igénybe vett eszközök alapján történő csoportosítás (Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program, 2006):

- Kézi erővel hajtott vízi járművek (evezős csónak, kenu, kajak)
- Motorral hajtott, néhány személyes járművek (külmotoros csónak, jacht, motoros kishajó)

- Nagyobb csoportok befogadására alkalmas vízi járművek (kiránduló-, üdülő-, és lakóhajó)

Tekintettel arra, hogy a kutatási program a megrendelő Magyar Turizmus Zrt. elvárásai szerint a fentiekben ismertetett eszköz alapú bontásban készült el, a továbbiakban is ezt a felosztást célszerű követni.

2.1.1. Kézi erővel hajtott vízi járművek

Ennek a csoportnak a legfontosabb kategóriája a *klasszikus vízitúra*, amelynek jellemző eszközei elsősorban a kenuk és a kajakok.

A klasszikus (nem sport-teljesítményként felfogott) vízitúrák közlekedési irányára értelemszerűen a folyásirányba haladás (ereszkedés, csurgás) jellemző. A kereslet és kínálat piacát áttekintve leginkább a folyókhoz kötődik a kategória, de tavak, tengerpartok, szigetek esetén is - főleg vezetett ökotúrák formájában – is előfordul. Legtöbbször többnapos, több kikötőt vagy megállót is magában foglaló túra a jellemző. A folyón csurogva megtett többnapos túrák során a napi átlagos távolság 15–20 km, a folyószakasz jellegéből (sodrás erőssége, partszakasz talajminősége és növényzete, attrakciók és települések megközelíthetősége ill. alapszolgáltatások – ivóvíz, élelmiszer és orvos - elérhetősége) adódóan az egyes kikötők távolsága 10–35 km között célszerű. A klasszikus vízitúrák két fő változata, amikor a teljes felszerelést a túrázók a vízi járműben (kenuban) a vízen viszik magukkal, illetve amikor a felszerelést a parton gépkocsival szállítják. Az előbbi változat kevésbé kötődik kiépített kikötőrendszerhez, gyakorlatilag bármelyik alkalmas homokpadon meg tud állni éjszákára. A második változat partról is jól megközelíthető, többé-kevésbé kiépített kikötőhálózatot igényel. A kikötővel, megállóhellyel szemben támasztott igény a sátorozó hely, WC, tisztálkodási, valamint az evési, ivási és bevásárlási lehetőség. Két kikötőhely között a túrázók gyakran megállnak fürödni, pihenni, ezeken a helyeken is igénylik a büfé jellegű vendéglátóhelyeket. A kategória érdekes eleme a versenysport. Ez magán a folyón leggyakrabban edzések formájában jelenik meg, a versenyeket inkább a holtágakon kiépített versenypályákon tartják (Maty-éri evezőspálya, Alcsi-szigeti holtág). Ugyanakkor ezek a versenyek jelentős idegenforgalmi vonzerőt is jelentenek.

A klasszikus vízitúrák leginkább gátló tényezői az időjárás és vízjárás viszonyok. Kedvezőtlen körülmények mellett a vízitúrázó csoportok száma és az egyes csoportok létszáma exponenciálisan csökken.

A klasszikus vízitúra leglátogatottabb területei a Tisza felső szakasza, a Bodrog és a Körös. A vízi turizmus lehetséges változatai közül a klasszikus vízitúrák szezonálisága a legszembetűnőbb, még a nyári hónapok közül is csak június közepétől augusztus közepéig tart a szezon.

A kézzel hajtott vízi járművek közül az evezős csónak a *horgászturizmus* eszközeként is szóba kerülhet. A folyó tulajdonságai, folyási sebessége miatt tiszai horgászturizmusra az evezős csónak nem kifejezetten jellemző, bár vannak olyan területek, ahol többnyire ebből horgásznak, de ezzel a megoldással inkább a helyiek élnek, a térségbe érkező turisták előnyben részesítik a motoros csónak bérlésének lehetőségeit.

Az *ökoturizmus* eszközei közé viszont a kézzel hajtott vízi járművek jól illeszkednek, főleg hogy több olyan ökoturisztikailag értékes és keresett terület is található a Tisza-völgyben, melyek jogszabályi korlátozások, vagy vízmélységi problémák miatt csak ilyen járművekkel közelíthetők meg. Ha a jogszabályok lehetővé teszik, a célközönség egy részének az igényei miatt egyre több helyen az ökoturizmus is a motoros csónakokhoz kötődik.

2.1.2. Motorral hajtott, néhány személy befogadó képességű járművek

Ez a csoport technikai szempontból két kategóriára bontható, mégpedig a meghajtómotor teljesítménye szerint (GKM, 2003). A kategóriák határa 4 kW motorteljesítmény. Motiváció szerint viszont ez bontható a legtöbb kategóriára, hiszen ide tartozhat a jachtturizmus, a horgászturizmus és az ökoturizmus is. A néhány személy befogadása mint meghatározó jelleg azért fontos, mert a hajó méretei, vagy a meghajtómotor teljesítménye alapján, ez a kategória könnyen összeolvadhat a következő, a hajózáshoz tartozó turisztikai kínálat alsó határán lévő vízi járművekkel. (Méreteit és teljesítményét tekintve egy jacht könnyen lehet nagyobb egy 12–15 utast befogadó kirándulóhajónál.)

A magyar jogszabályok szerint (GKM hajózási szabályzat) a 4 kW (kb. 5 LE) teljesítményt meghaladó motorral felszerelt csónakokat kishajónak tekintjük, melyek üzemben tartásához már vízsga, vezetéséhez jogosítvány szükséges. A *motoros kishajós (jacht) turizmus* azonban inkább az erősebb, minimum 20–30 LE, de akár 100 LE, vagy még nagyobb teljesítményű motorokkal szerelt kishajókhoz kötődik.

A motoros kishajós turizmusnak két változatát különíthetjük el egymástól, a *sportcélú hajózást és a túrahajózást* (Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program, 2006). A sportcélú hajózásba tartozik a vízisízés, a jet-ski. Ezek általában egy-egy szűkebb területhez kötődnek, a hajó tárolására vagy vízrebozsátására alkalmas kikötő környékén jellemzőek. Ezzel szemben a túrahajózáshoz inkább a több nap alatt megtehető nagy távolságok kapcsolhatóak. Mindkét változat a jól kiépített, fejlett infrastruktúrával rendelkező kikötőket igényli, a különbség csak az, hogy a sportcélú hajózás megoldható egyetlen kikötőből, míg a túrahajózáshoz kikötő-hálózatra van (lenne) szükség.

A kikötővel szemben támasztott egyik legfontosabb igény a tankolási lehetőség. A túrahajózáshoz kapcsolódó kikötő-hálózatban a kikötők egymástól való távolságát a hajók benzintankjának mérete és a motor fogyasztása is jelentősen befolyásolja. Átlagos távolságként a 70–80, esetleg 100 kilométer jelölhető meg.

A motoros kishajók közlekedését elsősorban a vízjárás és az időjárás befolyásolja, használatuk szintén elsősorban a nyári szezonhoz kapcsolódik, bár a túrahajózás esetében ez a szezon minden bizonnyal nyújtható.

Vízi jármű szempontjából a tiszai *borgászturizmus* a motorral meghajtott csónakokhoz, mégpedig általában a 4 kW teljesítmény alatti motorral meghajtottakhoz kötődik. Az *ökoturizmus* leginkább fejlődő része a Tisza-tó látványosságait kínálja a kirándulóknak, elsősorban motoros csónakkal, túravezetővel. Ez a szolgáltatás az utóbbi években egyre keresettebb, a horgászati főszezonokon kívül ma már ez biztosítja a szolgáltatók számára a jövedelmezőséget.

2.1.3. Nagyobb csoportok befogadására alkalmas vízi járművek

Ebbe a csoportba tartoznak a hajók, és hozzájuk köthető kínálat a személyhajózás is. A tiszai hajózás legnagyobb lehetőségei a *kirándulóhajók*, a *rendezvényhajók* és esetlegesen az *üdülőhajók*, *lakóhajók* vonatkozásában rejlenek (Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program, 2006). A menetrendszerű, elsősorban közlekedési célú hajózás a Tisza – völgyben nem jellemző. A rendezvényhajózás még most kezd kialakulni, az üdülőhajóra pedig a Tiszán mindössze egyetlen példát lehet hozni (Victor Hugo Üdülőhajó).

A hajózáshoz kapcsolódó minimális feltétel a nagyobb méretű és merülésű hajók fogadására is alkalmas kikötő-hálózat. A kikötők földrajzi elhelyezésénél a partszakasz attrakcióit, turisztikai kínálatát kell elsősorban figyelembe venni, további szempont, hogy a hajó a víztartályait fel tudja tölteni. A hajózást az időjárás és a vízjárás kevésbé befolyásolja, de szezonális szempontjából ez is a melegebb hónapokhoz (május–szeptember) kötődik.

2.2. Kereslet és kínálat vizsgálata

A legnagyobb településállománnyal a Felső-Tisza szakasz (120 helység), legkisebbel a Közép-Tiszavidék (11 helység) üdülőkörzete rendelkezik, de méreteiktől függetlenül az egyes települések idegenforgalmi súlya között is jelentős különbségek vannak, az attrakciók száma, nagyságrendje és földrajzi közelsége, a hagyományok őrzése, a települések ill. térségek marketing aktivitása, stb. függvényében. A Tisza-völgyében fekvő településeken az utóbbi évtizedben a turizmus földrajzi diffúzi-

ója figyelhető meg, egyre több település kapcsolódik be az idegenforgalomba, viszont a települések együttesen ma a vendégforgalomból kisebb arányban részesednek, mint a kilencvenes években. Összességében a hazánk turizmusában betöltött szerepkörének komplex statisztikai megközelítése (vendégéjszakák száma, költség nagyságrendje vagy például a kínálati elemek száma) alapján a Tisza vízgyűjtőjének helyzete kedvezőtlen (Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program, 2006).

A programhoz tartozó hazai célcsoportok és szolgáltatói körök véleményét vizsgálva az 1. pontban ismertetett felmérések alapján néhány általános megállapítás tehető:

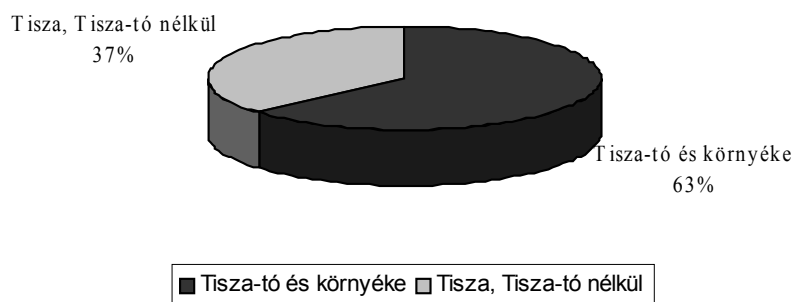
Keresleti oldalról:

- A felmérést megelőző 5 évben (2000-2005) egyre kevesebb az új vendég a Tiszán
- Speciális küldő területei a tiszai turizmusnak Kelet-Magyarország nagyvárosai és vonzáskörzetükbe tartozó települések
- A táj szépsége, a víz szeretete a tiszai vízitúra legfőbb vonzereje
- Július–augusztus hónapokra korlátozódik a főszezon
- Az evezős turizmus lassan fokozatosan kezd háttérbe szorulni
- A motoros kishajós és jachtos közlekedés fejlődésben van, de nincs összhangban a vízi turizmus többi ágával

Kínálati oldalról:

- A vizsgált területen belül a Tisza-tó a legkedveltebb üdülési célpont (1. ábra)

1. ábra. A Tisza-völgyben üdülők területi megoszlása, 2005



Forrás: Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program 2006

- A Tisza menti települések olcsók, illetve kevésbé épültek ki olyan szolgáltatások, amelyek a vendégek költségének növelését segítenék elő (átlagos napi költsésszint alacsonyabb, mint 3000 Ft)
- Kevés a kikötő, nincs lehetőség a választásra
- A kínálat alapját maga a folyó, annak jelenlegi háborítatlan természeti környezete jelenti, ezért a fejlesztések során fokozottan ügyelni kell ennek az állapotnak a megőrzésére
- A Tisza mentén fekvő települések önkormányzatai legfontosabbnak a koncepciók, hatástanulmányok, megvalósíthatósági tanulmányok elkészítését és marketing hatékonyságuk növelését tartják.

A felmérés elsődleges, másodlagos és harmadlagos célcsoportokat vizsgált. Mivel a fejlesztési program három alprogramot határozott meg, célszerűnek tűnt az egyes célcsoportok alprogramokhoz történő rendelése. Ezt a kapcsolatrendszert az 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat. A tiszai vízi turizmus alprogramjai és célcsoportjai

Alprogram	Célcsoport	
	külföldi	hazai
<i>Kézzel hajtott vízi járművek alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Határon túli magyar fiatalok (19-25 év)
	Másodlagos célcsoport	Általános és középiskolás korosztály
	Harmadlagos célcsoport	Határon túli magyar családok
<i>Motoros kishajók és jachtok alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Kelet-közép-európai fiatalok (19-25 év)
	Másodlagos célcsoport	Családok
	Harmadlagos célcsoport	Nyugat-európai 20–50 éves korosztály
<i>Kiránduló, üdülő- és lakóhajó alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Kelet-közép-európai családok
	Másodlagos célcsoport	Nyugat-európai 20–50 éves korosztály
	Harmadlagos célcsoport	Kelet-közép-európai családok
<i>Kiránduló, üdülő- és lakóhajó alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Nyugat-európai 20–50 éves korosztály
	Másodlagos célcsoport	Szervezetten utazó turista csoportok, családok
	Harmadlagos célcsoport	Tehetősebb középkorosztály
<i>Kiránduló, üdülő- és lakóhajó alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Kelet-közép-európai családok
	Másodlagos célcsoport	Tehetősebb középkorosztály
	Harmadlagos célcsoport	Határon túli magyar családok
<i>Kiránduló, üdülő- és lakóhajó alprogram</i>	Elsődleges célcsoport	Kelet-közép-európai családok
	Másodlagos célcsoport	Tehetősebb középkorosztály
	Harmadlagos célcsoport	Általános és középiskolás korosztály

Forrás: Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program 2006

2.3. Területi jellemzők

A területbejárások során a folyamkilométer, a partszakasz jellege és a település neve szerint kerültek felmérésre és rögzítésre a területek, amelyek szerepet játszhatnak az adott folyó(szakasz) vízi turizmusának fejlesztésében. Összefoglalóan, nagy általánosságban az alábbiak jellemzik az egyes területeket:

A *Tisza felső szakaszán*, ahhoz képest, hogy régi hagyományai vannak a vízi turizmusnak, a szolgáltatói háttér mozaikos, jellemzően eltérő színvonalú. Egyes területek (például Vásárosnamény, Tivadar) kifejezetten fejlett, közvetlen közelében viszont a kiépítettség igen gyenge, elmarad a várakozástól. Szolgáltatási területen dominál a falusi turizmus.

A *Tisza-tavi* települések és szolgáltatók magasan kiemelkednek a tiszai átlagból. Itt jelentősen érződik, hogy a fizetőképes igények megjelenése olyan színvonalbeli fejlesztéseket generált, melyek egyedülállóak a Tiszán. Talán nincs egyetlen másik terület sem a Tiszán, amely ilyen sűrűn lenne lefedve kikötőkkel. A klasszikus vízi turizmus járműveit valamennyi kikötő tudja fogadni, és ugyanez igaz a horgászturizmusra is. A bejárt *középső Tisza* szakasz szolgáltatói háttere meglepően alacsony. A magánterületek, a magántulajdonú kisebb üdülők dominálnak. A közeli Tisza-tó elszívó ereje ellenére a fejlesztés mindenképpen indokolt és szükségességű.

A vízi turizmus az *alsó Tisza* szakaszon döntően a nagyobb városok köré koncentrálódik, és többnyire csillagtúra rendszerben működik. Szeged egyértelműen kiemelkedik, a többi település jobbra elmaradott, eddig kevésbé építettek a vízi turizmusra. A szolgáltatói létszám és a szolgáltatók átlagos minősége jelentősen elmarad a Tisza-tó mögött, de még a Felső-Tisza mögött is. A fejlesztések talán ezen a területen a legfontosabbak, kérdés, hogy hosszabb távon lesz-e a területnek a szolgáltatókat eltartó vendégforgalma, vagy a jelenlegi szolgáltatói szint már a beállt, átlagos vendégszám következménye.

A *Bodrog* vízi turizmusa jelenleg szinte kizárólag a klasszikus vízitúrákra épül. Jacht turizmus gyakorlatilag nincsen, és a folyó eltartóképessége, jellege, valamint a védett természeti értékek miatt nem is célszerű fejleszteni. A Bodrogzug természeti értékeinek megtekintésére a kenuk, esetleg a kis teljesítményű négyütemű motorokkal hajtott ladikok a megfelelőek. A terület környezeti adottságai miatt a bal parton minden fejlesztést ki kell zárni, a Bodrogzugot meg kellene őrizni jelenlegi állapotában, és a jobb parti szolgáltatókra alapozva megszervezni a látogatását.

A vízi turizmus a *Körösökön* több szempontból is hagyományokkal rendelkezik, de szolgáltatási háttere még mindenképpen elmarad a kívánatostól. A hullámtér védett értékeinek bemutatására olyan rendszert kell kiépíteni, mely a környezet jelentős megváltoztatása nélkül, és minimális zavarással teszi lehetővé a látogatást.

A *Maros* természeti szépsége mindenképpen indokolna fejlesztéseket, de a terület ismeretében ezeknek szinte kizárólag a klasszikus, kézi erővel hajtott kenukra, kajakokra épülő vízi turizmusra szabad épülniük.

A helyzetfeltárásban megismert tényezők általánosan a vizsgált területre és az egyes alprogramokra (kézi hajtású, motoros kishajók és kirándulóhajók kategóriában) lebontva is összefoglalásra kerültek, jelen tanulmány terjedelmi korlátai okán csak az általános analízis ismertetésére szorítkozik. A tényezők összességével jellemezhető állapot képezi a potenciális *fejlesztések kiindulópontját*.

2.3.1. A Tisza-völgy általános vízi turisztikai SWOT- analízise

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • Kedvező, európai szinten egyedi értéket képviselő természeti adottságok, látogatható védett területek • Kiegészítő turisztikai formák (kerékpáros, öko, stb.) fejlesztésére alkalmas vízügyi létesítmények (gátkorona, hullámtér) megléte • Hagyományok, gazdag népi kultúra, falusi turizmus alapjainak megléte • Kihasháználható egészségturisztikai adottságok, gyógyvíz • Kereskedelmi szállásférőhelyek számának növekedése • Állandó rendezvények, fesztiválok • Társadalmi igény a turizmusra, vendégszeretet • Sok helyen termékcsomaggá rendezhető, mozaikos vonzerők 	<ul style="list-style-type: none"> • Elmaradott és kiegyensúlyozatlan területi eloszlású általános és turisztikai infrastruktúra • Szolgáltatások alacsony színvonala • Még mindig gyenge együttműködés a civil és szakmai szervezetek között • Tőke és forráshiány • A környezetkultúra alacsony szintje, vizuális környezetszennyezés (szemetelés, úszó roncsok, stb.) • Elégtelen nyelvtudás és szakemberhiány • Rövid turisztikai szezon • Rendezvényszervezők, beutaztató utazási irodák hiánya • Hálózatos szolgáltatások, klaszter-szemlélet hiánya • A halállomány csökkenése • Szűnyogirtás elégtelensége • Kínálat aránytalan területi és minőségi megoszlása
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • Az idegenforgalmi infrastruktúra és a megközelíthetőség javítása • Idegenforgalommal foglalkozó szervezetek működésének összehangolása • Tiszai Vízyűjtő Programrégió hatékony szerepe, erős térségi lobby • Fokozódó érdeklődés a térség iránt, törekvés • Az idegenforgalmi kapacitás decentrali- 	<ul style="list-style-type: none"> • A rossz megközelíthetőség elriasztja a vendégekört • A kiegyensúlyozatlan fejlettségi állapot miatt a fejletlenebb területekről kialakult kedvezőtlen vélemények elriasztják a vendégeket máshonnan is • A koncentrált fejlesztés miatt „egyoldalúvá” válhat az idegenforgalom • Az épített környezet elhanyagolása

zációja

- Komplex, térségi fejlesztési tervek kidolgozása
- Közös imázsformálás, erősebb marketing
- A modern turisztikai ágak (hivatás-, öko-, kulturális turizmus) előtérbe helyezése
- NFT II. EU forrásainak sikeres lehívása
- Vásárhelyi Terv tervezett tározótereinek turisztikai hasznosítása

- A Tisza és mellékfolyóinak szennyeződése elriaszthatja az ide látogatókat
- Az eredeti vonzerőt jelentő természetes környezet túlzott megváltozása
- vízminőség romlása, vízterek csökkenése
- Önkormányzatok forrásszegénysége
- Sikertelen EU pályázatok
- Jogszabályi háttér rendezetlensége és kohéziójának hiánya tovább növeli a vízi turizmus résztvevői közötti feszültségeket

Forrás: Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program 2006

3. EREDMÉNYEK

A Tisza-völgy 2007–13 időszakra szóló stratégiai fejlesztési terveinek alapja a hosszú távú jövőkép megálmodás (Tiszai Turizmus Fejlesztési Program, 2006):

A vízi turizmus olyan irányú és mértékű fejlesztése a Tiszán, amely a turisták révén elősegíti a terület gazdaságát, valamint a helyi lakosság számára is kikapcsolódási-szórakozási, valamint jövedelemszerzési lehetőséget biztosít a folyó ökológiai állapotának megóvása mellett.

A fenti jövőképnek megfelelően három stratégiai cél fogalmazódott meg, melyek később prioritások, intézkedések szintjére lebontva meghatározták a fejlesztések megvalósulásának helyét, az optimálisan együttműködő partnerek körét és a finanszírozási igényt.

A három stratégiai cél:

- Ökológiai értelemben fenntartható idegenforgalom megteremtése
- A helyi lakosság életminőségének javítása
- A térségen kívüli célcsoportok vonzása

A stratégiai célokhoz kapcsolódó prioritások és intézkedések a három alcsoport bontásában a következők:

3. 1. Kézzel hajtott vízi járművekhez kapcsolódó vízi turizmus fejlesztése

Csónakkikötők kialakítása, fejlesztése tekintetében szükséges a hullámtéri úthálózat fejlesztése, a csónakkikötőkhöz vezető utak aszfaltozása, kiépítése, a már meglévő, rossz állapotú kikötők javítása, új kikötők építése, part- és tereprendezés.

A klasszikus vízi turizmust kiegészítendő fontos a *strandok fejlesztése*, új, ellenőrzött szabadstrandok megnyitása, valamint növényzetszabályozás és tiszta környezet biztosítása a parton. *Kiegészítő infrastruktúrafejlesztés* elsősorban – az alprogram célcsoportjaira jellemző viszonylag alacsony költségi hajlandóságot figyelembe véve – a kempingek, a vízparti vendéglátóhelyek és horgász kikötők esetében fontos. Ide tartoznak még költségosztónzó lehetőségként a vízi vidámparkok és egyedi esetekben, a versenysport igényeivel összehangolva a kajak-kenu, illetve evezős pályák.

3. 2. Motoros-kishajókhoz és jachtokhoz kapcsolódó vízi turizmus fejlesztése

Ebben a kategóriában a két legfontosabb feladat a kishajók biztonságos üzemeltetéséhez szükséges *javító és üzemanyagtöltő bázisok kialakítása*, valamint a motoros kishajók és jachtok fogadására alkalmas *kikötők kijelölése és kiépítése*. Csónakok, vagy kishajók, jachtok vízrebocsátására minden időjárási helyzetben használható, biztonságos rámpák kialakítása is szükséges ezeken a helyeken. *Kiegészítő infrastruktúra* tekintetében a célcsoport igényeit kielégítő vendéglátás (étterem és bár-állóhajó, illetve a parton hasonló létesítmény kialakítása, benne melegkonyhás éttermi szolgáltatással, a megfelelő hulladék- és szennyvízgyűjtési kapacitással) és a szálláshelyek létesítése, fejlesztése (magas színvonalú kempingek, turistaszállók, esetleg szállodák) szükséges.

3. 3. Kiránduló -, üdülő- és lakóhajókhoz kapcsolódó vízi turizmus fejlesztése

Elsődleges feladat itt is a kiránduló-, üdülő- és lakóhajók fogadására alkalmas *kikötők* kijelölése és kiépítése, valamint a meglévő kikötői infrastruktúra korszerűsítése a környezetvédelmi és a műszaki normák figyelembevételével. Igény van a *strandok* szolgáltatási színvonalának emelésére, új élményelemek és vízi vidámparkok kialakítására.

Kiegészítő infrastruktúrafejlesztés tekintetében magas színvonalú szálláshelyek létesítése és fejlesztése szükséges melegkonyhás éttermi szolgáltatással. Ebben a kategóriában elengedhetetlen a *szára-koztató és kulturális programok* szervezése, illetve turizmus egyéb termékei közül az *egészségturizmussal* való kombinálás lehetőségének megteremtése.

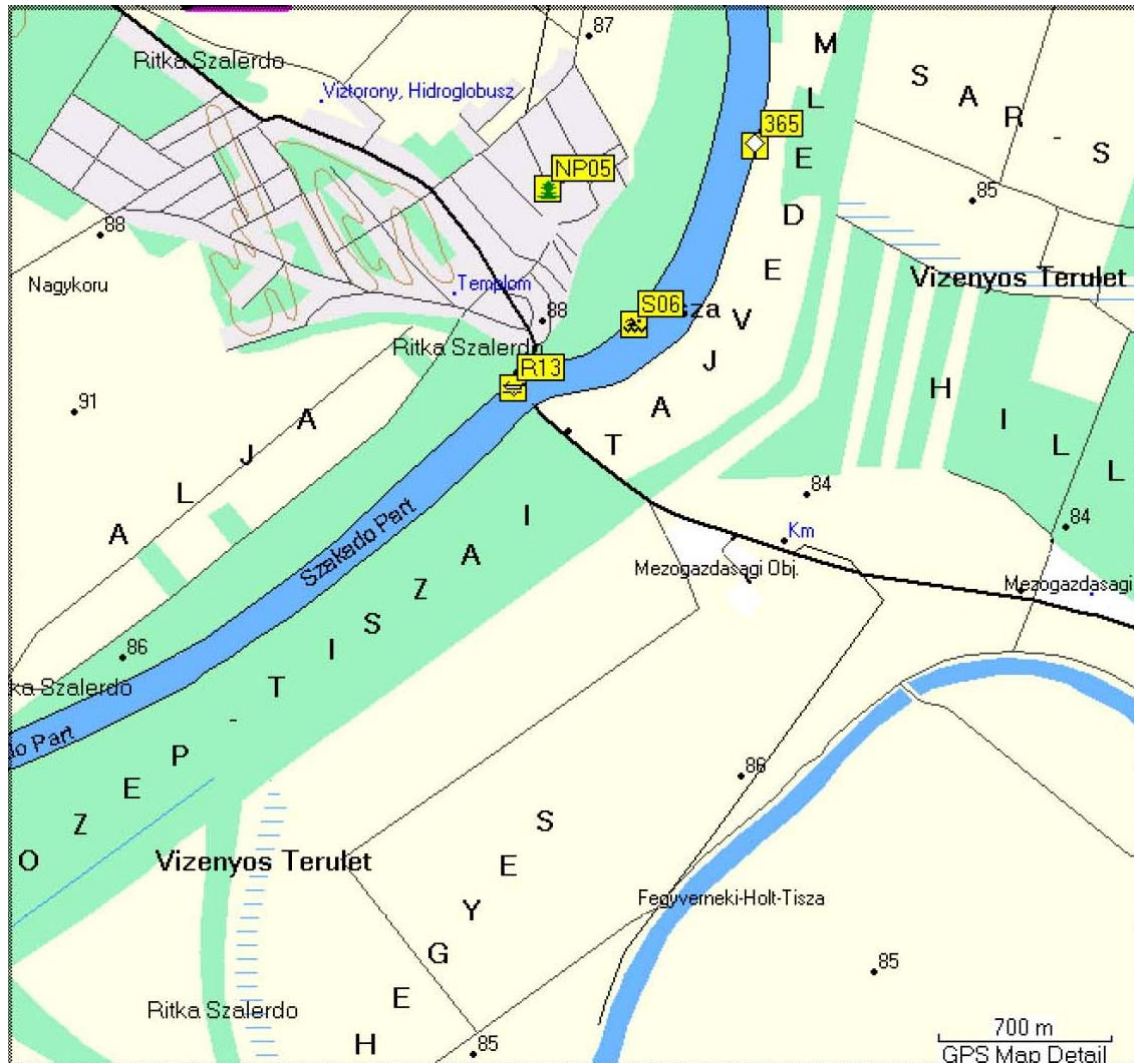
3. 4. Szektor-semleges területek fejlesztése

A turisztikai szakember-képzés erősítése mellett egyik konkrét tevékenységként szükséges a vízitúra vezetőképzés terjesztése is. Fontos feladat a vízi turizmus területén tevékenykedő *szervezetek közötti együttműködés* szorosabbá tétele, erősebb lobby, ezen belül a térség idegenforgalmi szakembereit tömörítő új szervezet létrehozása, a turizmusban szerepet vállaló települések polgármesterei tanácsának létrehozása és alkalmi jellegű tapasztalatcserék megszervezése. *Megfelelő marketing-kommunikációs eszközök kialakítása és a célcsoportok közötti hatékony terjesztése szükséges*, ide értve a terület kommunikációs stratégiájának kidolgozását, térségi public relation tevékenység és lobby program megvalósítását.

Információs és segélyhívó hálózat fejlesztése tekintetében szárazföldön és vízen való információs táblák kihelyezése, valamint egy segélyhívó központ kialakítása a legszükségesebb.

A fent vázolt intézkedések a programban a fejlesztések helyszínének konkrét megjelölésével, településenként és GPS koordináták megadásával szerepelnek (2. ábra).

2. ábra. Nagykőrű-Fegyvernek környékének fejlesztési pontjai



NP05- Nagykőrű-Közép-Tiszai TK látogatóközpont létrehozása

S06- Nagykőrű szabadstrand

R13- Nagykőrű- Fegyvernek komp

Forrás: Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program 2006

Tovább lépési javaslatként a munkacsoport indítványozta országos hatáskörű programiroda felállítását, az elkészült koncepció szerves integrálását az érintett régiók fejlesztési terveibe, illetve a fejlesztési javaslatok helyi akciótervekké való tovább bontását, külön figyelemmel a kapcsolódó turisztikai formák által elérhető szinergiahatások érvényesítésére.

4. IRODALOMJEGYZÉK:

- BOKODY, J. (1989): *Magyarországi vízi útvonalak osztályba sorolása.*
- BUJDOSÓ Z. (2002): *A vízutak típusai Magyarországon.* In: Lifelong Learning Füzetek 3 - Aktív turizmus, Lifelong Learning Központ – DE, Debrecen
- DÁVID L.(2004): *A Vásárhelyi Terv turisztikai lehetőségei.* Gazdálkodás XLVII. 9. külökiadás. pp. 86-94.
- GKM: Hajózási szabályzat 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet
- MICHALKÓ G. (2003): *A Tisza szerepe az ország turizmusában.* In: Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése, Károly Róbert Főiskola, Gyöngyös
- Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia, Vitaanyag, 2004. április 26.
- Tiszai Vízi Turizmus Fejlesztési Program. MT Zrt. 2006, Budapest