

Ádám Erika:

## *Jachtturizmus a Tiszán Szolnoknál*

Európa fejlettebb felén többszörösére nőtt a kishajók forgalma, s ha megfelelő fogadtatásban részesülnének, magyarországi folyókon is felbukkannának.

Amíg a nyugati féltekén a folyami sportkikötők prosperálnak, addig nálunk a meglévők épphogy vegetálnak. Külföldről nézve **rosszak a hajózási feltételek**, nem megfelelő a reklámunk és nincs kiépített vízi sportkikötő-hálózat sem. A belföldi jachtturizmus mégis folyamatosan növekszik, és tervezik a kikötők bővítését:

„A Marina Invest Kft. a dunai és tiszai sportkikötő-hálózat tizenöt éven belüli létrehozását tervezi – közölte Varga István társtulajdonos, az óbudai és a szentendrei jachtkikötő vezetője... Jelenleg egy kikötő tervének érvényesítéséhez tizenhat helyről kell engedélyt beszerezni... Megfelelő feltételek esetén az első öt évben a Marina Invest Kft. a fővárosi és a Budapest feletti dunai sportkikötők fejlesztését indítaná el. Ezeket követhetné a második ötéves periódusban a Budapest alatti jachtkikötők, majd ezek után a tiszaiak építése és üzembe helyezése.” (Gábrriel Tibor: *Milliárdok jachtkikötőkre? Heti turizmus* IV. évf. (2001) 20. sz.)

Nyugat-Európában a hajózható folyókon már korábban kiépült a jachtkikötők rendszere. Ezek egyértelműen a **minőségi turizmus** vendégekörét célozzák meg. Nem véletlenül, hiszen a jachtokat használók napi költsége átlagosan hatszáz dollár.

### **Szolnok és a jachtturizmus**

#### *A vízi turizmus Szolnokon*

Az 1845-ben megalakult Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság alapító okiratban kötelezettséget vállalt a Szolnok–Csongrád–Szentés–Szeged hajójárat heti hat alkalommal történő közlekedtetésére. Az említett hajójárat az első és második világháború után is fennmaradt. Az 1945-ben megalakult Magyar–Szovjet Hajózási Részvénytársaság a hajójáratot fenntartotta, igaz heti kevesebb közlekedési alkalommal. A járat **1968-ban szűnt meg**. A hajójáratok fenntartásáról mindhárom társaság esetén az állam is gondoskodott, ugyanis a társaságok állami támogatásban részesültek.

A folyó számára sem ismeretlen a túrázó, kiránduló ember, hiszen a tiszai evezős vízi túrázás közel 100 évvel ezelőtt kezdődött szervezett formában, amikor is 1889-ben megalakult a Tisza Regatta Szövetség, majd **1905-ben Szolnokon létrejött a Tiszai Evezős Egylet**. Az évtizedeken át tartó sikeres, közkedvelt vízi túrák szerve-

zését később a Magyar Természetbarát Szövetség Vízi Túra Bizottsága vette át, s szervezi napjainkban is – karöltve a Tisza menti Természet Bizottságokkal.

Tisza folyó Szolnok megyei szakaszán személyszállító hajóforgalom jelenleg alig van. A MAHART 1990. évben kezdte meg a **tiszai személyhajózás idegenforgalmi alapon** történő újjászervezését. Az induláshoz újra kellett éleszteni a régi, pusztulásra ítélt tiszai hajóállomásokat. Néhány önkormányzat partnernek bizonyult. A szolnoki hajóállomásról csak szombatonként indul menetrend szerinti hajójárat. A városban és környékén jellemző motorcsónak-forgalom a közeli horgászhelyek felkeresését célozza. Egyre nagyobb igény mutatkozik azonban a **tiszai szabad strandok vízi úton történő megközelítésére**, melynek egyetlen akadálya a kikötők hiánya.

A mostoha piaci helyzet ellenére napjainkban a tiszai vízi turizmus fejlesztése iránt nő az érdeklődés: egyrészt keresleti oldalról, a viszonylag érintetlen természetes környezetben, de biztonságban gyakorolható, pihentető, felüdítő tevékenységekre egyre nagyobb az igény a fizetőképesebb szegmensek részéről, a külföldiekéről is; másrészt kínálati oldalról a kedvező adottságok hatékony hasznosítása egyre fontosabbá válik az önkormányzatok, a lakosság számára, de érintettek a piac egy-egy szeletének megszerzésében a vízügyi, az idegenforgalmi-gazdasági szervezetek és a bankok is.

A Tiszán történt katasztrófa (2000. tavaszi cianid-szennyeződés) után az Alföld és az egész keleti országrész turizmusa vészhelyzetbe került. A horgászat felmérések szerint hosszú évekre kiesik a térség vonzó kínálatából, ezért a szabadidős turizmus fejlesztését, az ehhez kapcsolódó programok, szolgáltatások körének bővítését kellene segíteni. A vízbázisok megépítése is ezt szolgálná.

A szolnoki vízi turizmusban a leglátványosabb fejlődés a **sporthajózásban** tapasztalható napjainkban. A motorcsónak és kishajó forgalom egyértelműen fellendülőben, a vízi járművek száma évről évre nő. **1996-ban** alakult meg Szolnokon a **Szolnoki Hajósok Egyesülete**, melynek célja a vízi turizmus és az idegenforgalom fellendítése. A „szőke” Tisza eddig is segítette a város iparosodását, kereskedelmének fejlődését, mért ne számíthatna rá a lakosság a turizmus fejlesztésében is.

### *A jachtturizmus célja és a fejlesztési elképzelések*

A turisztikai fejlesztés célja: az adottságok és az infrastruktúra fokozatos fejlesztésével, valamint új beruházások indításával olyan turisztikai centrum létrehozása, amely képes a kulturált evezős- és motorcsónak-forgalom fogadására, másrészt az igényes motorosjacht-forgalom részére is biztosítja a magas színvonalú komplex marina szolgáltatást.

Mindazok számára, akik motorcsónakkal, illetve jachttal rendelkeznek, megoldást jelentene egy őrzött, megfelelő infrastruktúrával rendelkező jachtkikötő építése.

Fellendítené a vízi turizmust, lehetőséget nyújtana arra, hogy a Tisza melletti településekről ily módon is elérhető legyen a város. Megvalósításának ideális, bár kissé költséges megoldása az árapasztó csatorna kimélyítése lenne, ami által a téli jégzajlás-tól védett kikötőt lehetne kialakítani.

A fejlesztési cél elérésében **a város önkormányzatának fontos szerepet kell vállalni**, a területfejlesztési terveiben szerepeltetnie kell a kikötő létesítésre vonatkozó elképzeléseket. Fontos, hogy a kikötő számára kiválasztott hely **védelemben részesüljön**, a területfejlesztési tervekben és azok végrehajtása során érvényesítsék a kikötő fejlődése érdekében szükséges elképzeléseket. Ne valósulhasson meg olyan építkezés, amely a kikötő létesítését, vagy későbbi fejlődését ellehetetlenítené. A kikötő létesítése céljára kiválasztott területet közművekkel – vízvezeték, csatornázás, elektromos hálózati csatlakozás, út, járda, közvilágítás – kell ellátni, és ezt követően lehet hosszú távú használatra, fejlesztésre bérbe adni vállalkozónak.

A kikötő létesítésére előkészített területen kikötőfejlesztésbe kezdő vállalkozónak **jelentős beruházásokat kell végrehajtania**, amelyek csak huzamosabb üzemeltetési időszak alatt térülnek meg. A szakma sajátosságaiból fakadó feltételként kell elfogadni, hogy a kikötői használatra bérbe adott területek garantált bérleti időszaka 10-15 évnél rövidebb időszak nem lehet, mert rövidebb idő alatt a befektetések nem térülhetnek meg, és a vállalkozás komolysága is megkérdőjelezhető. A **megtérülési idő** a 10-15 éves időszaknál már csak azért sem lehet rövidebb, mert a nyereségből fenntartási munkákat is végezteni kell, korszerűsítési szükségletek is felmerülhetnek, és a vállalkozónak a megélhetését is biztosítania kell.

A jachtturizmus **védett horgonyzóhelyeket, jachtkikötőket és parti létesítményeket** igényel (üzemanyagtöltő-állomást, üzleteket, és éttermeket). A parton pedig különféle szolgáltatások szükségesek.

Kiemelt fontosságú feladatként kell kezelni a **kulturált kikötők** és a kikötőkhöz tartozó **korszerű szolgáltatások** létesítését. A csónakkikötőnek alkalmasnak kell lennie evezős, motoros vízi járművek, kishajók kikötésére.

A kikötőhöz **szálloda**, fedett uszoda, üzemanyagtöltő állomás, szerviz és egyéb **kiszolgáló egységek** tartozhatnának. Régóta mondjuk, hogy a városnak nincs nagyobb rendezvények, konferenciák megtartására alkalmas helye. Ezzel az építkezéssel lenne, mivel a szállodában nagy befogadó képességű terek is kialakíthatók lennének. Ez a **minőségi turizmus** útja.

Szállodának lapos, zöld tetős, átriumos, lábakon álló épületet tervezhetnének, a lábak vagy cölöpök között gépkocsi-parkolókkal. A belső udvarra fákat telepíthetnének. A szálloda mellé uszodát építhetnének. Squash- (fallabda-) pálya is készülhetne

nemzetközi versenyek rendezésére megfelelő előírások szerint, ebbe a körbe tartozna még egy bowlingpálya, egy minden igényt kielégítő fitness-center és a hozzá tartozó szépségfarm, gyógycentrum kialakítása. Mindez egy szórakoztató centrum kialakítását jelentené, amely egy olyan fejlesztési csomag lehetne, ahol a sportolni vágyók és a könnyedebb szórakozást igénylők is megtalálhatnák kedvenc időtöltésüket.

A kishajóknak és motorcsónakoknak a vízi közlekedésben való megjelenése és számszerű növekedése az ezek kiszolgálását célzó, speciális – téli tároló és az üzemanyag-töltő állomáshelyek – létesítmények kialakítását teszi szükségessé. Az üzemanyag-töltő állomáshelyek kialakítását a kikötők fejlesztésével egy időben kell megoldani. A magas fogyasztású vízi járművek 40-50 kilométerenként igénylik az üzemanyag-utántöltést. A meglehetősen nagy értéket képviselő kishajók és motorcsónakok egyedi téli tárolását a tulajdonosok többsége nem tudja megoldani, a nagy távolságok miatt szállításuk költséges. Szükséges még a kikötő 24 órán keresztül folyamatos felügyelettel való ellátása, őrzése.

A természetvédők féltik a folyót az újabb szennyeződéstől, a partot az újabb környezetpusztítástól, amivel az építkezés jár, a vadvízi sportok szerelmeseit a kellemetlen és veszélyes szomszédságtól, a motoros hajóktól. Szó sincs arról, hogy a kispenzű vízi túrázók kiszorulnának a városból! A jachtkikötő szélén a **kézi evezősök kikötésére** alkalmas szakasz kiépítésére is gondolni kell.

Az építési beruházások mellett fontos a higiénia és komfortot növelő kölcsönzései lehetőségek, szerviz és egyéb **szolgáltatások**, kereskedelem, vendéglátás és információ megléte. Lehetőséget kell nyújtania sport- és vízieszközök kölcsönzésére és értékesítésére, mely oktatási programmal, szervizzel és túraszervezéssel jelenik meg a kínálatbővítésben. A régió kisebb túrákkal bejárhatóvá válik, napi és hétvégi túrázás valósulhat meg.

A terület fejlesztését csak egységes fejlesztési projektként lehet kezelni. Így a jachtkikötőnek egy olyan komplexumba kell beleilleszkednie, amelyet „fejlesztési csomag” tartalmaz. Mindez magába foglalna egy **szabadstrandot**, a hozzá tartozó üdülőtellekkel – amely így egy üdülőcentrum kialakítását eredményezhetné – egy **szállodarendszert** gyógy- és sportcentrummal – ennek keretén belül a jachtkikötőt – és mindehhez kapcsolódhatna egy olyan vigadalmi negyed, amely biztosítaná az **esti szórakozást**. A komplexum kiegészíthető lehetne vízi színpaddal és más kulturális egységekkel is. Ezeknek a szolgáltatásoknak együttese adná az egyediséget és a minőségi turizmust.

Fontos már a fejlesztések elindításánál tudatosítani, hogy a bázis, a kikötő hatékony működtetéséhez elengedhetetlen az egységek nyitottsága, a **minél több szolgál-**

**tatás** (pénzköltési lehetőség), a vízi túrázás mellett más turisztikai egységek bekapcsolása (termálfürdés, vadászat, horgászat, lovaglás, természetfigyelés, kerékpározás, műemlékek meglátogatása, gasztronómiai, szakmai programok, speciális egészségügyi szolgáltatások), valamint az összpontosított, célirányos propaganda. A propaganda értelemszerűen csak komplett hálózatra képzelhető el.

Mivel a vízi turizmus nem helyhez kötött, gyakoriak a túrák, ezért a fejlesztés során nagyon fontos, hogy a környékbeli településekkel az együttműködés kialakuljon. Optimális megoldást jelentene 40-50 kilométerenként üzemanyag-töltőállomás építése, illetve kikötési lehetőség biztosítása. Ez a fejlesztés azonban nem jelenti azt, hogy mindenhol ugyanolyan nagy beruházást kellene végrehajtani, inkább eltérő igényekre, vendégkörre kellene a fejlesztéseket irányítani (diszkó vagy csend, pihenés vagy ismeretszerzés stb.). Az adottságok és a kereslet szempontjai alapján akár több kikötőhely kategóriához tartozó kikötő is létesíthető. Így a szolnoki kikötő megépítése a város környékén lévő falvak, városok turizmusára is kedvező hatást gyakorolna.

### *A fejlesztési elképzelésekhez igazodó infrastrukturális beruházások meghatározása*

A fejlesztés megvalósulásának legfontosabb feltétele a **gátrendszer** olyan mértékű javítása, ami minden kétséget kizár a tekintetben, hogy az árvíz a továbbiakban nem veszélyezteti a területet. Nem elég azonban ezt megtenni, hanem **széles körben kommunikálni** is kell ennek nagyságrendjét, a **város erőfeszítéseit**.

További önkormányzati szerepvállalás szükséges például a város központját és a Tiszaligetet összekötő **gyaloghíd** építéséhez. Ez jelzésértékű a befektetők számára, mutatja, hogy az önkormányzat is számít a turizmus fellendülésére. Azonban nem elég az összeköttetés, ha nincs ami ide vonzza a városba a turistákat. Így szükséges tehát Szolnok belvárosi arculatának kidolgozása, fejlesztése. Kezdeti lépésként a **gyaloghídhöz vezető út sétáló utcává tétele**, majd a Tisza-part átalakítása következhetne.

### *A befektetők lehetséges köre*

A vízi turisztikai beruházások jelentős része, különösen a vállalkozások indításakor, a tevékenység kezdeti szakaszában **tőkeigényes vállalkozás**. Egy komolyabb szárazföldi fogadó-infrastruktúra kiépítése **közel kétszázmillió forintot igényel**. Egy teljes körű szolgáltatást nyújtó jachtkikötő **több százmillió forintos beruházás** eredménye.

Svájci–német–magyar résztvevőkkel, százmillió forintos törzstőkével létrejött a Marina Invest Kft. Törzstőkéjükre támaszkodva, eddig mintegy húsz tanulmánytervet dolgoztattak ki, tizennégy dunai és **négy tiszai jachtkikötőre**. Egy kikötő szárazföldi létesítményekkel együtt 300-400 millió forintos beruházást igényel, de például az esztergomi 1,1 milliárd forintba kerülne. Megfelelő jogi háttér és **30-40 százalékos állami szerepvállalás** esetén várható el, hogy a vállalkozói szféra investáljon is a megvalósításba. A beruházások egy részét pályázatokon elnyert összegekből lehetne biztosítani.

Kik jöhetnek számításba, mint befektetők egy jachtkikötő építésénél?

A tulajdonviszonyokat vizsgálva megállapítható, hogy a földterületek jelentős hányada városi tulajdonban, illetve a város tulajdonában lévő intézmények kezelésében van. Kialakítható tehát egy **egységes ingatlanfejlesztési koncepció**. Ez azonban nem jelentheti, azt hogy potenciális befektetőnek csak az önkormányzat tekinthető. Tudomásul kell venni, hogy a beruházások döntő hányadát nem az önkormányzat, hanem **szakmai befektetők, magánvállalkozások** képesek megvalósítani.

Ahhoz azonban, hogy ez megvalósuljon, számukra **gazdaságilag is vonzóvá kell tenni** az elképzeléseket. A rövid távú bevétel-orientált gondolkodásmód helyett, a hosszú távú **befektetés-orientált gondolkodás** lehet célravezető.

A vízi turizmus komoly bevételeket hozna az abban érdekelt vállalkozóknak és az államnak egyaránt. Egy motoros jacht egy alkalommal ezer-kétezer liter dízelolajat tankol, ennek 65 százaléka adóbevétel. A jachtokkal érkezőknek nem okoz gondot egy húszezer forintos ebéd kifizetése sem.

Kik foglalkoztak eddig a jachtturizmus fejlesztésével a Tiszán és Szolnokon?

- A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium az Országos Idegenforgalmi Bizottság részére 2000. áprilisában készített előterjesztést „Az idegenforgalom és vízi közlekedés kapcsolatáról, különös tekintettel a vízi közlekedés fejlesztésének stratégiájára” címmel. Az előterjesztés **a Tisza és mellékfolyóinak turisztikai hasznosításával**, fejlesztési lehetőségeivel is foglalkozik. Bár a Balaton és a Duna nagyobb szerepe tükröződik az előterjesztésből.
- A Marina Invest Kft. is gondolt a **tiszai jachtkikötő-hálózat** kiépítésére – nyilatkozott erről a dunai és tiszai sportkikötő hálózat társtulajdonosa, Varga István az óbudai és a szentendrei jachtkikötő vezetője.
- A Szolnok Megyei Jogú Város Önkormányzata számára készített tanulmányt dr. Máté Zoltán a **Tiszaliget** hasznosítási lehetőségeiről. A tanulmányban is megjelenik egy **jachtkikötő** létesítésének lehetősége.

- Az Észak-Alföldi Regionális Marketing Igazgatóság a Gazdasági Minisztérium döntése alapján, a Magyar Turizmus Rt. megbízásából készített Az Észak-Alföldi régió Turisztikai Konceptiója és Fejlesztési Programja szintén foglalkozik **új, komplex turisztikai termék** létrehozásával a vízi sportok területén.
- A **jachtkikötő** létesítése a **szolnoki polgárokat** is érdekli. Adatgyűjtésem során eljutottam Nádas Mihályhoz. Nádas úr elmondta, hogy négy éve néhány barátjával együtt azon gondolkodtak, melyek lehetnének azok a **kitörési pontok**, amelyekkel Szolnok a szürkeségből ki tudna törni. A vizsgálódás eredményeként egy terv született, mely az idegenforgalom fellendítését szolgáló fejlesztéseket tartalmazta 10-15 éves időszakra. Az **idegenforgalom fellendítésében** kulcsfontosságúnak tartották a két folyót és a Tisza-ligetet, de a csomag egész Szolnok város arculatát szebbé tenné. A jachtkikötőt a százlábú hídhöz gondolták megépíteni. Természetesen a jachtkikötőhöz strand, szállodák, gyógycentrumok tartoznának.

*Ádám Erika a Szolnoki Főiskola harmad éves hallgatója 1979. december 5-én született Szolnokon. A jachtturizmus lehetősége Szolnokon című dolgozatával különdíjat nyert a Gazdasági Főiskolák Országos Tudományos Diákköri Konferenciáján 2004. áprilisában Nyíregyházán. Dolgozata részletének közzétételével gratulálunk!*