

A REGISZTRÁLT LÁTHATATLANOK: AZ IDŐSKORÚAK VASÚTI UTAZÁSI MAGATARTÁSÁNAK VIZSGÁLATA MAGYARORSZÁGON

SOMOGYI BENCE – MICHALKÓ GÁBOR

REGISTERED INVISIBLE TOURISTS:
INVESTIGATION OF RAIL TRAVEL BEHAVIOUR OF SENIOR TRAVELLERS
IN HUNGARY

Abstract

One factor of successful aging is the quality of spending free time, which can result in the prolongation of healthy life expectancy. The senior mobility in tourism can unfold in an active lifestyle, cultivating social relationships; furthermore it can lead to the use of various services. This is beneficial to the physical and mental health of those involved. Since the interest of the state is to increase the quality of life of elderly people, their mobility is therefore subsidized by travel discounts. Seniors over the age of 65 in Hungary can make free use of local and long distance public transport, which is one of the reasons that only limited reliable information is available regarding their mobility. In 2011, Hungarian State Railways (MÁV Start Zrt.) started to sell so-called registration tickets as a means of tracking the frequency of travellers making use of the free-of-charge service. This investigation explores the spatial and temporal peculiarities of the invisible mobility of the elderly through an analysis of these databases.

Keywords: senior tourism, railway traffic, invisible tourism, unmeasured tourism, social tourism

Bevezetés

A fejlett világ országaiban a korszerkezet átalakulása és az egészségipar eredményes működése következtében a szabadidős térben is kezd szembetűnővé válni a szenior korosztály jelenléte (VAN DEN BERG, P. et al. 2011; MONIRUZZAMAN, M. et al. 2013; CHEN, S. – SHOEMAKER, S. 2014). Az egészségben megélt idős kor meghosszabbodik és aktívabbá válik (ILLÉS, S. 2013; FARAGÓ M. 2015), a hatvan év felettiek egyre kevésbé kívánnak időseknek látszani, igyekeznek fiatalosan élni. Sokkal inkább az őket követő, mintsem az előttük járó generáció fogyasztási magatartását tekintik mintának (MILMAN, A. 1998; BANISTER, D. – BOWLING, A. 2004; ILLÉS S. 2008; MICHALKÓ G. et al. 2008). A szépkorúak nem mondanak le a mobilitásukat segítő autózvezetésről, gyakran csillogó bevásárlóközpontokban intézik a vásárlásaikat, többé-kevésbé eligazodnak az informatika világában és a gyógyfürdők látogatása mellett az aktív turisztikai szolgáltatások (különösen a kerékpározás és a túrázás) iránt is élénken érdeklődnek (TACKEN, M. 1998; HUANG, L. – TSAI, H. 2003; HONG, G. et al. 2005; JANG, S. – WU, E. 2006; ALÉN, E. et al. 2014; BODNÁR D. et al. 2014). Az idős lét természetesen nem mindenkinek és nem mindenhol fenéig tejfel, így a kormányzatok törekednek az érintettek szabadidős tevékenységekben való részvételét, ezáltal az életminőségének növekedését elősegíteni és támogatni (MORGAN, N. et al. 2015). Az állam leggyakrabban utazási kedvezmények biztosításával járul hozzá az idősebb generáció turisztikai aktivitásához (DANN, G. 2001).

A Központi Statisztikai Hivatal előrejelzése alapján 2020-ra az idősek népességen belüli aránya Magyarországon is eléri a 20%-ot, sőt, egyes, előregedéssel sújtott területeken már jelenleg is e fölött van (KSH 2013). A szenior korosztály aránynövekedése, az aktív

korosztály zsugorodásával párhuzamosan egyre nagyobb terhelést ró a nemzetgazdaságra, amelyet a turizmusiparban megjelenő fogyasztások csekély mértékben kompenzál (M.Á.S.T 2005; ILLÉS S. 2008; GÁL R. – SIMONOVITS A. 2012). Magyarországon már csak a legidősebbek emlékeznek a nyugdíjasok utazási utalványára, a vasúti pénztárosok által használt körpecsének helyét tartalmazó, „kutyanyelvnek” is becézett hosszúkás flepnire, amellyel évente meghatározott számban lehetett kedvezményesen utazni. A rendszerváltozás óta többször is módosították az idősök utazási kedvezményeire vonatkozó rendeletet, kezdetben (1991-től) a 70. életévét, később (1997-től) a 65. életévét betöltött magyar, illetve külföldi állampolgárok vehették igénybe ingyenesen a közforgalmú személyszállítási eszközöket. A jelenleg is érvényben lévő kormányrendelet szerint ehhez mindössze a személyi igazolványuk vagy útlevelük felmutatására van szükség, tehát nem kell menetjegyet vásárolniuk, vagyis a szolgáltatók nem regisztrálják az utazásaikat. Volt viszont egy átmeneti időszak (2010. március 1. és 2011. december 31. között), amikor annak érdekében, hogy körvonalazhassák a díjmentesen utazók nagyságrendjét, a MÁV járatain bevezették az úgynevezett regisztrációs jegyet. A 65 év felettiek továbbra is ingyen utazhattak, de a felszállás előtt a pénztárakban igazolniuk kellett a jogosultságukat. A regisztráció során létrejött adatbázis lehetőséget teremtett a tudomány számára a szépkorúak vasúti utazási magatartásának tanulmányozására.

A nemzetközi és a hazai szakirodalom sokáig mostohán kezelte a szenior turisták közlekedési szokásaival kapcsolatos kutatásokat, a településhatárokat átlépő közösségi közlekedésben való szerepvállalásuk pedig kifejezetten fehér foltnak számít (SCHMÖCKER, J. et al. 2008; MONIRUZZAMAN, M. et al. 2013). Miközben a vasúti közlekedés ázsiója a közúti és a légi közlekedéssel történő összehasonlításban mérséklődik, a szuperexpresszek (például TGV Franciaországban, Shinkansen Japánban) térhódítása, a korszerű, tágas elővárosi motorvonatok forgalomba állítása, mindenképpen hozzájárul a vonatozás reneszánszához, amelyet a szeniorok gyakran díjmentes kereslete is generál (BAI, B. et al. 2001; COLLINS, D. – TISDELL, C. 2002; ERDŐSI F. – TINER T. 2012; JÁSZBERÉNYI M. – HOLCZMANN A. 2014; REMENYIK B. et al. [szerk.] 2014).

Tanulmányunk elsődleges célja, hogy áttekintést adjon a magyarországi szenior korosztály belföldi vasúti utazási magatartásáról. Ehhez a MÁV 2011. évi regisztrációs jegyeladási adatainak elemzéséből indulunk ki. Hipotézisünk szerint az idősök közösségi közlekedési magatartás-mintázata (részben összefüggésben a szabadidős szokásaikkal) eltér a 65 év alattiak hasonló vonásaitól. A probléma tárgyalására a láthatatlan turizmus elméleti keretében kerül sor, mivel az érintett korosztály díjmentessége utazásaik regisztrálásának elmaradásával párosul, így kizárólag a MÁV 2011. évi adatainak értékelése teszi lehetővé annak a pillanatfelvételnek az elkészítését, amely a turisztikai kínálat fejlesztésénél figyelembe veendő.

Elméleti háttér

Mind a mai napig érvényben van az a paradigma, miszerint az idősök turisztikai kereslete elsősorban az adott generációhoz tartozók életkori sajátosságaiból fakadó igények kielégítésével van összefüggésben (DANN 2001). Eszerint az idősök kimondottan korszpecifikus szükségleteinek kielégítése generálja az őket megcélzó szolgáltatások niche (rés) termékévé válását (NOVELLI [ed] 2005). Mivel az időskorúak esetében is jelen van az együvé tartozás érzéséből fakadó (generációs) identitás, így a turisztikai termék értékesítése során a marketing szakemberek a korral kapcsolatos üzenetek megfogalmazására koncentrálnak (MARVEL 1999). A szenior turisták motivációja leggyakrabban az érintettek egészségi állapotából

fakad (HUANG, L. – TSAI, H. 2003, HSU, C. et al. 2007). Tekintettel arra, hogy az egészség romlása elkerülhetetlen velejárója az öregedésnek, így a megelőzés és a gyógyítás – jellegzetes társadalmi minták alapján – az idősök egészségturizmusban való részvételt generálja (FLEISCHER, A. – PIZAM, A. 2002; JANG, S. – WU, E. 2006). Mindazonáltal az életkor előrehaladtával éppen a kedvezőtlen – a lakókörnyezet elhagyását korlátozó – egészségi állapot lehet az utazás első számú akadály, amely azonban a családtagok segítségével áthidalható (FENG et al. 2013).

Napjainkban egyre inkább körvonalazódnak a szenior turizmus szemléletbeli alternatívái, és az egészségorientált megközelítések mellett megjelennek a kultúrával és az aktív időtöltéssel kapcsolatos trendek (BURNETT, P. – LUCAS, S. 2010; RÁTZ, T. – IRIMIÁS, A. 2012; BAUER, I. 2012). Már MULLER, T. – O' CASS, A. (2001) is rámutatott arra a jelenségre, hogy a szubjektív korészlelés alapján szegmentálhatók az idősök, a szerzőpáros megállapítja, hogy a magukat fiatalabbnak tartók jobb egészségi állapotról számolnak be, az élet élvezetét hangsúlyozzák, és kifejezetten keresik a fizikai kihívásokat. Ezt támasztja alá GIBSON et al. (2012) tanulmánya is, amelyben az idősök számára rendezett sporteseményekről értekeznek. CHEN, S. – SHOEMAKER, S. (2014) a marketinggel kapcsolatban hangsúlyozzák, hogy a tradicionális szenior utazásokkal egyre idősebb embereket lehet megszólítani, mert a fiatalabbak szenior programok iránti érdeklődése mérséklődik. VAN DEN BERG et al. (2011) arra hívják fel a figyelmet, hogy az öregedéssel nem feltétlenül csökken a mobilitásban való részvétel, az idősök rendelkezésére álló szabadidőt a szociálturisztikában hasznosítják.

A szeniorok utazására gyakran az úgynevezett szociálturizmus keretében kerül sor (MINNAERT, L. et al. 2011). Az időskorúaknak nyújtott utazási díjkedvezmények is szociálturisztikai támogatásként értelmezhetők, hisz az ingyenesség arra ösztönzi őket, hogy nagyobb távolságok megtételére vállalkozzanak (BAI, B. et al. 2001). A szociálturizmust nagyrészt finanszírozó állam a társadalom, különösen a szépkorúak szubjektív életminőségének növekedését várja a kedvezményes utazásoktól (SIREN, E. et al. 2015). Magyarországon régi gyökerei vannak a szociálturisztikai utazásoknak, a rendszerváltás előtt széleskörűbben, utána leginkább korszpecifikusan vagy rászorultsági alapon nyújtották az utazási kedvezményeket (PUCZKÓ, L. – RÁTZ, T. 2011). A hazai szociálturizmusban megjelenő díjmentesség egyik velejárója az érintett turisták utazásainak regisztrálatlansága.

A láthatatlan turizmus egyik ismérve az utazók statisztikai adatgyűjtésből való kimaradása (DE CANTIS, S. et al. 2014). A láthatatlan turista ugyan igénybe veszi az adott közlekedési eszközt, fizikailag jelen van a turisztikai térben, fogyasztja annak kínálatát, de regisztrációjára sem az arra hivatott vasút vagy busztársaság pénztáránál, sem pedig a szálláshely recepciójánál nem kerül sor (MICHALKÓ G. – RÁTZ T. 2012). A láthatatlan turisták köre meglehetősen tág, ide tartoznak az egynapos kirándulóktól (például bevásárló turisták, zárandokok, tanulmányúton résztvevők) kezdve a rokonoknál, barátoknál megszállókig minden olyan utazó, akinek jelenlétét csak az egyazon turisztikai térben tartózkodók észlelik, de semmilyen hivatalos statisztikába nem kerülnek rögzítésre (RÁTZ, T. et al. 2015). Tanulmányunkban a 65 év feletti, díjmentesen utazókat tekintjük láthatatlan turistának.

Kutatási módszer

A turizmus kutatása, különösen egy adott desztinációba látogató turista magatartásának vizsgálata a társadalomtudomány egyik legnagyobb kihívásokkal rendelkező területe (MICHALKÓ, G. 2012). A turizmus lényege a mobilitás, így a folyamat főszereplőjével kap-

csolatos mérések azon a helyen végezhetőek el legkönnyebben, ahol az utazó átmenetileg megszáll (DWYER, L. et al. 2012 [eds.]). A láthatatlan turizmus attribútumai közé tartozik, hogy a turista nem száll meg (esetleg saját tulajdonú második otthonát, vagy szívésségi szálláshelyet vesz igénybe), ezért nem kerül sor az utazás fontosabb ismérveinek regisztrációjára (MICHALKÓ G. – RÁTZ T. 2012). A közlekedési társaságok jól felfogott üzleti érdekből nyilvántartják az általuk lebonyolított utazások lényeges adatait (időpont, távolság, ár, kedvezmények stb.), de a 65 év felett díjmentesen, személyi igazolványuk, útlevelük felmutatásával utazók esetében semmilyen nyilvántartással nem rendelkeznek, így az érintett vállalatok számára adminisztratív szempontból valóban láthatatlanok.

A magyarországi vasúti személyszállítás forgalmának 85%-át bonyolító MÁV Start Zrt. 2010. március 1. és 2011. december 31. között bevezette az úgynevezett regisztrációs jegyet, amelyet azoknak a 65 év feletti utasoknak kellett a pénztáraknál megváltania, akik amúgy díjmentesen (menetjegy nélkül) szállhattak fel a járatokra. A MÁV jegyértékesítési adatbázisában ezt a fajta kedvezményt külön is nyilvántartotta, így a „Magyarország láthatatlan turizmusa” című, OTKA által támogatott kutatási programon belül lehetőség nyílt az érintett korosztály vasúti utazásainak egyes sajátosságait megvizsgálni.

A jelen vizsgálat a 2011. január 1. és 2011. december 31. között a MÁV által a 65 év feletti utasoknak kiállított regisztrációs jegyek adatbázisára épül. A vizsgálatot azonban az alábbi tényezők korlátozzák:

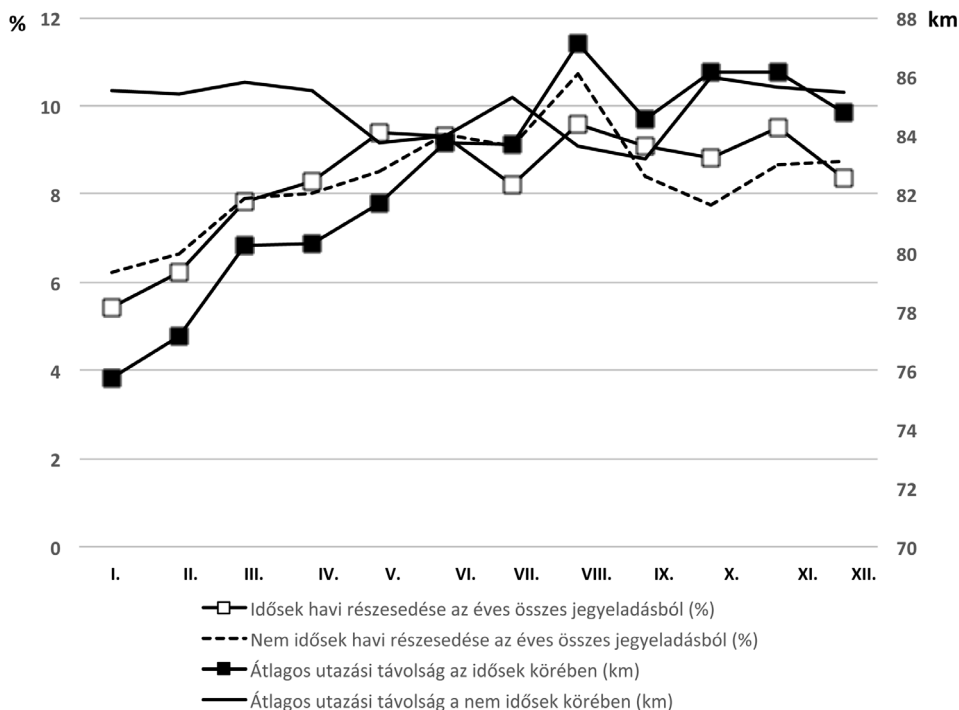
- A regisztrációs jegyek esetében 2011. volt az egyetlen olyan év, amikor egész évben váltani kellett ilyen jegyet, nincs lehetőség más időszakkal való összehasonlításra.
- A két országos jelentőségű vasúttársaság, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) és a MÁV külön, egymással alig kompatibilis módon gyűjtik az utazási adatokat, így a két rendszer közti átjárás a regisztrációs jegyek vonatkozásában nem volt megoldható, a GYSEV vonalaira nem rendelkezünk információkkal.
- Területi szinten (honnan-hová utazik) csak a 65 év felettiek jegyeladási struktúráját tudtuk feldolgozni, a többi korosztállyal kapcsolatos adatok csupán néhány, Budapestről induló fővonalra álltak rendelkezésünkre, így az idős/nem idős utazási magatartásának teljes körű összehasonlítására nem kerülhetett sor.
- A vasúti jegyértékesítési adatokból nem lehet az utazási motivációkat megállapítani, így azokra csak az adott desztináció turisztikai kínálatának ismeretében tudunk következtetni.

A vizsgálat a fentieket figyelembe véve két célt tűzött ki maga elé. Egyrészt a Budapestről mint legfontosabb küldő piacról induló idős vasúti utazásainak tér- és időbeli sajátosságait kívántuk megismerni, ez kb. 26 ezer adat másodlagos matematikai-statisztikai elemzését jelentette (minden olyan állomás és megállóhely adatát, ahol jegypénztár működött). Másrészt tekintetbe véve, hogy az ilyen utazásokkal kapcsolatos adatok csak kivételes esetben hordozzák magukon a turisztikai termékfogyasztási szokások jellemvonásait, ezek feltárására kiválasztottunk három olyan desztinációt, amelyre a Budapestről induló idős és nem idős korosztályok adatai egyaránt rendelkezésre álltak. Ezek a kulturális kínálatáról ismert történelmi város, Pécs, a gyógyfürdőjéről nevezetes Hajdúszoboszló és a nyári vízparti üdülési kínálatot nyújtó Siófok. E három város esetében egyfelől az idős körében mért vonzáskörzeti elemzés, másfelől a Budapestről kiinduló idős és nem idős utazások időbeli vizsgálatára került sor. Tanulmányunkban az idős a 65 év feletti, regisztrációs jegyet váltott, a nem idős, a 65 év alatti korosztályt (kedvezményektől függetlenül) jelenti. Az adatbázis kiértékelése Microsoft Excel 2010 programmal történt.

A kutatás eredményei

A szezonalitással összefüggő kutatási eredmények

2011-ben a 65 év feletti utasok 6 379 085 darab regisztrációs jegyet váltottak a MÁV pénztáraiban, amellyel 530 168 018 kilométert tettek meg, ez a mutató a vasúttársaság éves forgalmának 7,3%-át tette ki. Az idős és nem idős korosztály vasúti utazási magatartásának idő- és térbeli jellemvonásait az országos jegyeladások alapján vizsgálva megállapítható, hogy a hasonlóságok mellett markánsabb különbségek is kimutathatók (1. ábra). Az átlagos eltérés értékei alapján a 65 év alatti korosztálynál jóval kisebb a szezonális mértéke, amely alapvetően a munkavégzéssel összefüggő utazásokra vezethető vissza. Ehhez a csoporthoz tartozók egész évben viszonylag egyenletes forgalmat generálnak, ugyanakkor a nyolcadik hónapban jelentkező többlet – mivel ez a nyári szabadságolás csúcspontja – minden valószínűség szerint turisztikai hátterű. A 65 év feletti vasúti utazásainak éves megoszlását elemezve, alacsonyabb téli és nyári, ugyanakkor magasabb tavaszi és őszi utazási hajlandóságot észleltünk. A nyári vakációs időszak – bár az 1. ábra görbéje itt éri el maximumát, mégsem jelent olyan kiugró volument, mint a 65 év alatti korosztálynál. Ez alapvetően a két korosztály eltérő turisztikai magatartásmintáira vezethető vissza, miszerint az idősek (a nyári hőség, az unokák felügyelete és a szolgáltatások magasabb árfekvése miatt) kevésbé számítanak a főszezonbeli turisztikai termékek fogyasztóinak.



1. ábra Az idős és nem idős korosztály vasúti utazásai a jegyértékesítés havi megoszlása (%) és az egy utazásra jutó átlagos távolság (km) alapján, 2011. Forrás: MÁV Start Zrt.

Figure 1 The rail travel behaviour of elderly and non-elderly age group based on the monthly distribution of ticket sales (%) and the average distance per trip (km), 2011. Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways

A két korosztály eltérő vasúti utazási magatartása – még ha enyhe különbségeket is mutatva – az egy főre eső átlagos utazási távolságokban is megjelenik (1. ábra). Az idősek esetében az éves átlagos távolság 82,6 km, a nem idősek esetében 84,9 km, vagyis az előbbi csoport valamivel rövidebb utak megtételére vállalkozik. A távolságokban szezonális különbségek is mutatkoznak: amíg a 65 év alattiak esetében viszonylag egyenletes a megoszlás, a szenior korosztálynál erőteljesebb éven belüli változások érzékelhetők. A 65 éven felüliek tehát úti céljaik elérése érdekében olykor (kitüntetetten a nyári főszezonban) hajlandók nagyobb távolságokat is vonattal megtenni.

A célterületre vonatkozó eredmények

A Budapestről vonattal útra kelő idősek tér- és időbeli megoszlását megyei bontásban vizsgálva közelebb kerülhetünk mobilitásuk turisztikai vonatkozásaihoz. A szezonalitást az egyes megyékre jutó havi utazási gyakorisági értékek sorba rendezésével kapott egyenes meredekséggel fejeztük ki (1. táblázat). A turizmus hazai sajátosságából fakadóan a legnagyobb szezonalitás az időskorúak esetében is a Balatonnál (a Balaton idegenforgalmi régió vasútvonallal rendelkező települései) mutatható ki, míg a fővárost övező Pest megyében szinte elhanyagolható a vasúti utasforgalom havi ingadozása.

1. táblázat – Table 1

Az idős korosztály Budapestről induló vasúti utazásainak tér- és időbeli jellemzői, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

The spatial and temporal characteristics of rail travel by senior age group departing from Budapest, 2011. (Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways.)

Megye/térség	Szezon- alitással kapcsolatos meredekség	Helyezés a teljes éves forgalom alapján	Megye/térség	Szezon- alitással kapcsolatos meredekség	Helyezés a teljes éves forgalom alapján
Balaton idegen- forgalmi régió	1,0001	3.	Békés	0,3403	11.
Nógrád	0,4627	20.	Hajdú-Bihar	0,3357	7.
Somogy	0,4556	19.	Győr-Moson- Sopron	0,3307	8.
Zala	0,4371	21.	Csongrád	0,3297	10.
Tolna	0,4193	18.	Borsod-Abaúj- Zemplén	0,3125	4.
Vas	0,4174	15.	Heves	0,3075	16.
Szabolcs- Szatmár-Bereg	0,4117	13.	Jász-Nagykun- Szolnok	0,2945	5.
Fejér	0,394	2.	Bács-Kiskun	0,2941	9.
Baranya	0,3737	14.	Komárom- Esztergom	0,2399	6.
Veszprém	0,368	17.	Pest	0,2173	1.

A Budapestről kiinduló éves forgalom által elért helyezések alapján kirajzolható az idősek utazási magatartásának térbeli megjelenése, amely alapvetően a főváros és a Balaton közti

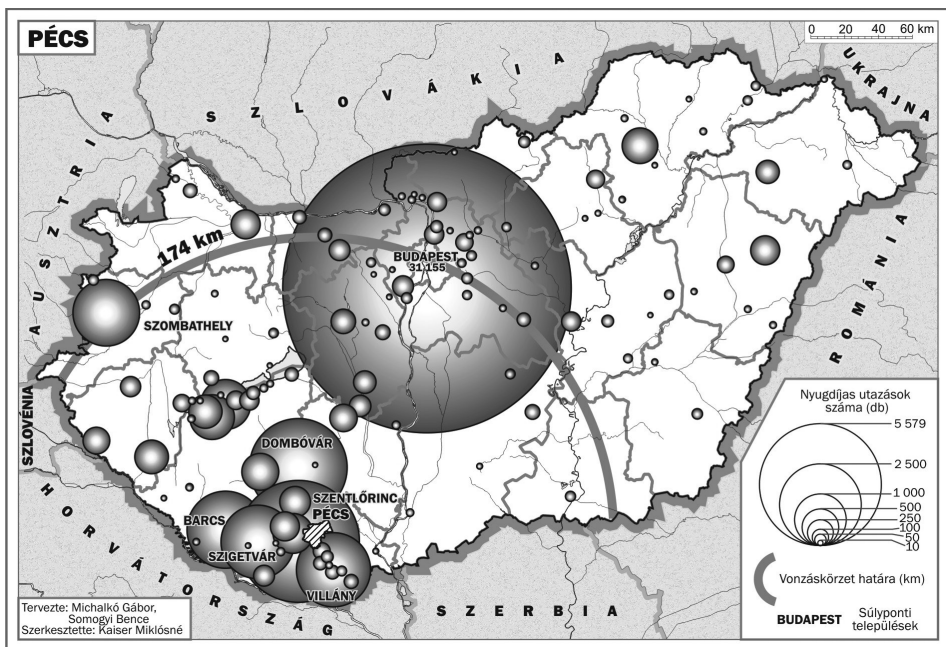
tengelyen a legerősebb. Pest megye, vagyis a főváros közvetlen környékének elsősége egyértelmű. Az összes utazás több mint harmada ide irányul, ami egyrészt a Budapesti agglomeráció jelentős népességgel koncentráltságának és az ebből fakadó rokon- és ismerőslátogatási hajlandóságnak (főleg az unokák felügyelete), másrészt a hétfélig házias övezetek felkeresésének a következménye. A dobogó többi fokán Fejér megye, valamint a Balaton part menti települései osztoznak, ami alapvetően a turisztikai kereslettel magyarázható (Fejér megye esetében feltehetően a Velencei-tó környéki második otthonok felkeresése generálja a forgalmat).

Az időskorúak Budapestre kiinduló utazásainak térbeli megjelenése és időbeli lefutása alapján négy különböző típus különíthető el:

- Sok, rendszeres utazás: a turizmus szempontjából ez jelenti a legkedvezőbb helyzetet, hiszen az ilyen területeken működő turisztikai szolgáltatók egész évben folyamatosan számíthatnak az időskorú vendégre, nem csak a megyeközpontban, hanem a kisebb településeken is. Ide tartozik, elsősorban a főváros közelsége miatt, Pest, Jász-Nagykun-Szolnok és Komárom-Esztergom megyék, de a távolabbi Borsod-Abaúj-Zemplén megye is ebbe a kategóriába sorolható.
- Sok, de rendszertelen utazás: ebben a típusban jelenik meg a vízpartok erős szezonálisitása, így a Balaton és Fejér megye sorolható ide. Ezen térségek a legnagyobb szezonális képviselői az idősek vasúti forgalmának, a turizmus szempontjából az erős szezonális miatt mégis kevésbé előnyös a helyzetük. A forgalom települési koncentráltsága sem jellemző.
- Kevés, de rendszeres utazás: ide alapvetően olyan megyék tartoznak, ahol az utazások zöme egy-egy jelentősebb fogadó állomásra, kitérítetten a megyeközpontra koncentrálódik.
- Kevés, rendszertelen utazás: ez jelenti a legrosszabb helyzetet, s alapvetően a periférikus helyzetű megyék (Nógrád, Somogy, Zala, Tolna, Vas, Szabolcs-Szatmár-Bereg) tartoznak ide.

A vonzáskörzet vizsgálata

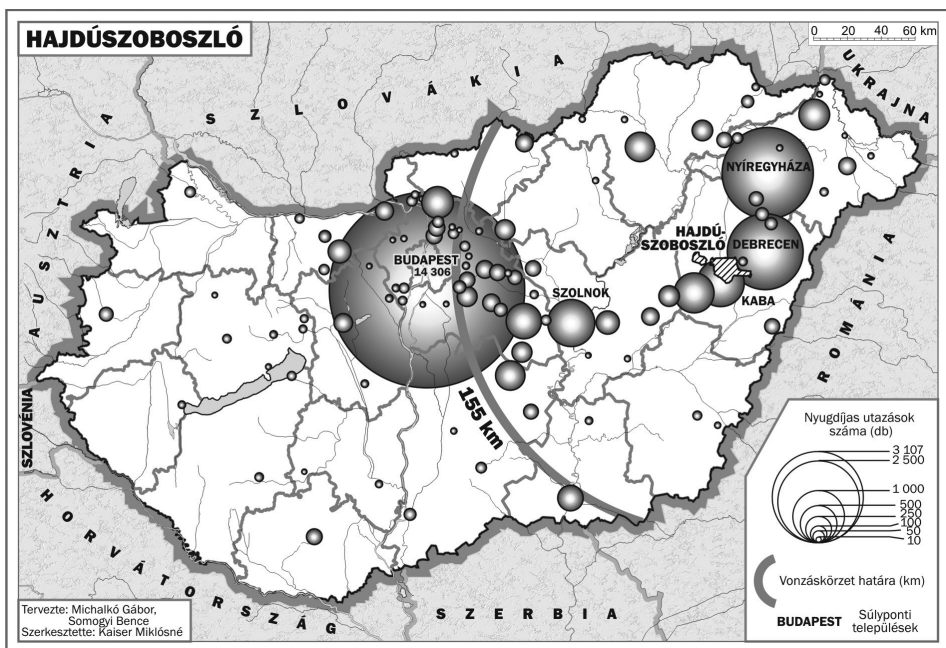
Az időskorúak vasúti utazása és turisztikai termékfogyasztási mintázatának értékelésére három, jól behatárolható, egymástól lényegesen eltérő turisztikai kínálattal rendelkező hazai desztinációt választottunk. A 40-es vasútvonalon Pécs, UNESCO világörökségi helyszín, Európa 2010. évi Kulturális Fővárosa, egy olyan történelmi város, amely a kulturális turizmus magyarországi fellelője. A 100-as vasútvonalon elhelyezkedő Hajdúszoboszló nemzetközi hírű gyógyfürdőhely. A Balaton déli partján fekvő Siófok (30-as vasútvonal) pedig a nyári vízparti üdülés első számú desztinációja a hazai turisztikai piacon. Mindhárom város esetében megfelelő adatmennyiséggel rendelkezünk az idős korosztályok utazási magatartásának vizsgálatára, így lehetőség nyílt az adott desztinációba utazó összes 65 év feletti utas kiindulási állomását azonosítani. Az idős korosztály körében az utazásokkal súlyozott vasúti átlagtávolságok alapján Pécs tekinthető a legszélesebb vonzáskörzettel rendelkező településnek (amelyet a Budapesttől, a legnagyobb küldő piactól való távolságértéke is befolyásol) (2. ábra). Ez a tény csak részben magyarázható a város turisztikai kínálatával, mivel jelentős hatása van a Dél-Dunántúli régió és egyben Baranya megye központjába irányuló hivatásforgalomnak is (hivatali ügyintézés, vásárlás, egészségügyi ellátás stb.). Hajdúszoboszló esetében egyértelműen turisztikai jellegű forgalom detektálható, mivel a fürdőváros központképző funkcióinak igénybevétele alig néhány település (pl. Kaba, Ebes) időskorú lakossága kapcsán vélelmezhető. Hasonlóan a turizmus generálja Siófok keresletét is, itt azonban a kedvező kiskereskedelmi ellátás (Tesco hipermarket) és az egészségügyi szolgáltatások (kórház) miatt a közeli településekről a városba irányuló forgalom már erősebb.



2a. ábra Pécs vasúti közlekedési vonzáskörzete az időskorú utazók körében, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

Figure 2a Distribution of rail transport agglomeration area of Pécs among senior travellers, 2011

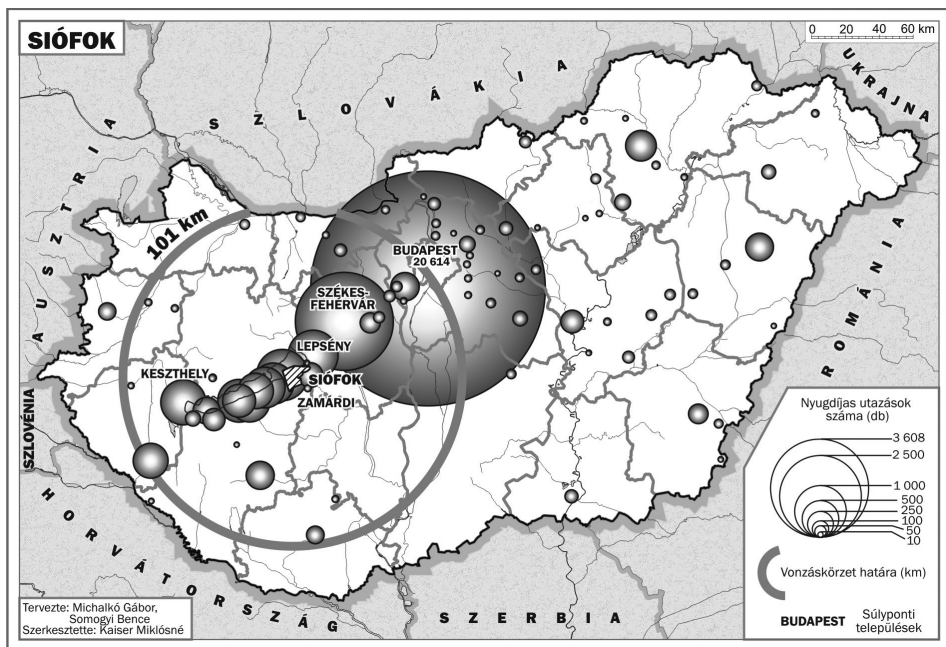
(Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways)



2b. ábra Hajdúszoboszló vasúti közlekedési vonzáskörzete az időskorú utazók körében, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

Figure 2b Distribution of rail transport agglomeration area of Hajdúszoboszló among senior travellers, 2011

(Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways)



2c. ábra Siófok vasúti közlekedési vonzáskörzete az időskorú utazók körében, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

Figure 2c Distribution of rail transport agglomeration area of Siófok among senior travellers, 2011

(Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways)

A fenti megállapításokat támasztja alá az 50 km-en belüli utazások részesedésének vizsgálata is. Ez Siófokon a legmagasabb (26,6%), Pécsen 18,9%, míg Hajdúszoboszlón már jóval szerényebb mértékű (13,6%). Annak ellenére, hogy mindhárom esetben Budapest jelenti a súlyponti településnek tekinthető fő küldő területet, a forgalmi irányok alapján is különböző a három város. Pécs viszonylatában – ismét csak a Dél-Dunántúl regionális központi szerepéből következően – a Dombóvár-Barcs-Mohács háromszögben jelölhető ki a település szeniorokat mobilitásra készítő vasúti vonzáskörzete. Hajdúszoboszlóra alapvetően a Nyíregyháza és Debrecenben élő idősök érkeznek, feltehetően a napi ingázást is vállalva veszik igénybe a fürdő szolgáltatásait. Siófok esetében pedig részben Székesfehérvár, nagyobb részben viszont a Balaton déli partja mentén fekvő települések jelentik a fő kiindulási állomásokat.

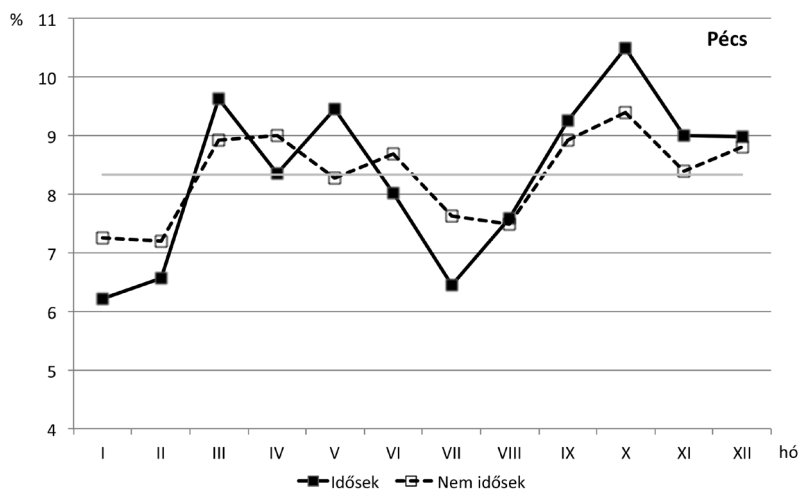
Az utazási motiváció

Vizsgálatunk talán legfontosabb eleme az idős és nem idős korosztály egymástól eltérő vasúti utazási magatartásának időbeli vizsgálata a három, különböző turisztikai kínálattal rendelkező város esetében, amely segít az utazás turizmusiparhoz való kötődésének megítélésében. Mivel a különböző adottságú célterületek eltérő turisztikai magatartásokat generálnak, így azok szezonális jellemvonásaiból kiindulva azonosíthatók az egyes korosztályok utazási motivációi.

Pécs esetében a 65 év alatti és feletti korosztály utazási magatartása esetében alig mutatható ki érdemi különbség, a két korcsoport utazási trendjei hasonló éves meneteket rajzolnak ki (3. ábra). Mindkét sokaság esetében megfigyelhető egy enyhébb tavaszi és egy erősebb

őszi utazási többlet. A 65 év felettiek esetében az utazások 27,4%-a jut a március–május, 28,7%-a a szeptember–november közötti hónapokra, vagyis a két fő időszak az utazások több mint felét adja. A nem idősek esetében hasonlóak az értékek 26,2%, illetve 26,7%, vagyis ebben a korcsoportban is közel azonos utazási hajlandóságról beszélhetünk. A két korosztály utazási forgalmában észlelt egybeesések több tényezőre vezethetők vissza. Ezek közül a legfontosabb, hogy Pécsen erős a hivatásforgalom, Pécs mint megyeszékhely és regionális központ tehát – összhangban a pályaudvar kedvező, a belváros intézményi környezetéhez közeli fekvésével – inkább a munkába, iskolába járáshoz, a hivatali ügyintézéshez, valamint szolgáltatások igénybe vételére, vásárlásra való igényt elégíti ki, amelyben mindkét korcsoport érintett. Ugyanakkor a tavaszi és az őszi hónapokban észlelt utazási csúcsok nagy valószínűséggel már a turizmus számlájára írhatók. Tavasszal és ősszel (városnézésre a klíma szempontjából is optimális időszakban) Pécs tradicionális turisztikai attrakciói mellett a kulturális események, fesztiválok (pl. a Múzeumok Őszi Fesztiválja) vonzanak távolabbi területekről is látogatókat. A nyári hónapok jól láthatóan egyik korosztályban sem serkentik a Pécsre irányuló vasúti forgalmat, a júniusban, júliusban és augusztusban realizálódó érkezések a trendvonal alatt vannak.

Hajdúszoboszló mint tipikus fürdőváros esetében már jól látható a nem idősek és az idősek korosztály utazási magatartása közötti különbség (3. ábra). Annak ellenére, hogy Hajdúszoboszló termálfürdője, gyógy- és wellness-szállodái egész évben várják a látogatókat, a 65 éven aluliak elsősorban a nyári vakációs főszezonra igazítják az utazásaikat, amikor a fürdő szabadtéri medencéi, valamint csúszdavidőánya is üzemelnek (az összes utazás 23,9%-a július és augusztus hónapokban realizálódik). Ehhez képest a szenior korosztály utazási maximuma májusban van (az utazások nagyjából nyolcadával), amit egy nyár végi, őszi eleji másodlagos csúcs egészít ki. A 65 éven felüliek körében viszont jól megfigyelhető a nyári időszak holtseasonja, ami június, július hónapokra esik. Ennek oka (akár egymással átfedésben) hármas természetű: egyrészt a nyári vakációs időszakban az idősebbek igazodnak a fiatalabb korosztályok utazási magatartásához és az iskolai szünetet megkezdett unokákra vigyáznak, másrészt a globális klímaváltozás következményeként

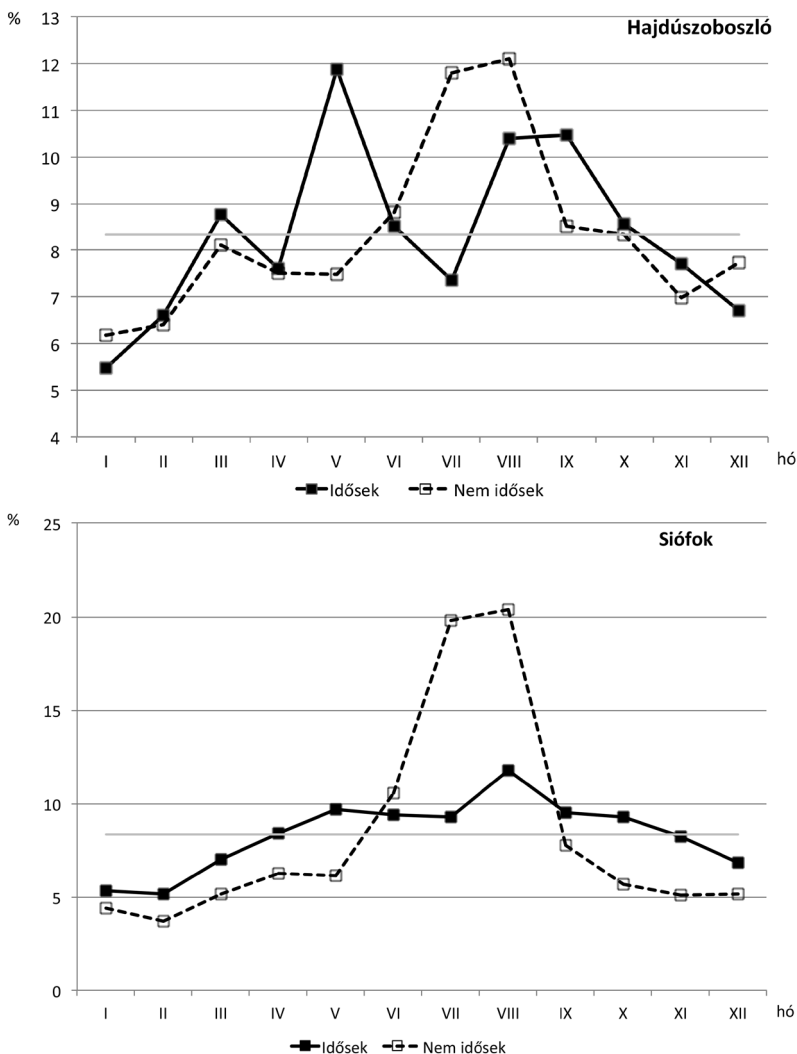


3a. ábra Az idősek és nem idősek Budapestről induló vasúti utazásainak időbeli sajátosságai Pécs vonatkozásában, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

Figure 3a Temporal rail travel characteristics of senior and non-senior travellers departing from Budapest in respect of Pécs, 2011. (Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways)

a nyári időszakban fellépő és egyre gyakrabban jelentkező extrém hőhullámokat igyekeznek elkerülni, harmadrészt távol kívánnak maradni a zsúfolt fürdővárostól.

Siófok mint a nyári vízparti üdülés legismertebb hazai képviselője esetében a 65 év alatti korosztályban rendkívül erős szezonális hatás, a 65 év felettiek kapcsán pedig egész évben kiegyenlített forgalom jelentkezik, ami a desztináció termékstruktúrájával áll összefüggésben (3. ábra). Siófok, bár a desztináció kínálatáért felelős szakemberek eddig is mindent megtettek a szezonális oldása érdekében, mindmáig megmaradt nyári turistacélpontnak (erre utal a marketingkommunikációban használt „a nyár fővárosa” elnevezése is). Amíg tehát a 65 év alattiak elsősorban a nyári hónapokban átélhető tradicionális vízparti



3b. 3c. ábra Az idősek és nem idősek Budapestről induló vasúti utazásainak időbeli sajátosságai Hajdúszoboszló és Siófok vonatkozásában, 2011. (Forrás: MÁV Start Zrt.)

Figure 3b 3c Temporal rail travel characteristics of senior and non-senior travellers departing from Budapest in respect of Hajdúszoboszló and Siófok, 2011. (Source: MÁV Start Zrt/Hungarian State Railways)

élményekért utaznak a „magyar tengerhez”, addig az idősök turisztikai termékfogyasztásának alakításában a szinte egész évben élvezhető természeti környezet (tájképi szépség), a környék kirándulási lehetőségei (aktív turizmus), a kulturális programok, s nem utolsósorban a térség borturisztikai kínálata is közrejátsszik (a hétvégi házzal, téliesített második otthonnal rendelkezők forgalmával is számolni kell). Mindkét korosztály főszerepét a második otthonnal rendelkezők forgalmával is számolni kell). Mindkét korosztály főszerepét a második otthonnal rendelkezők forgalmával is számolni kell). Mindkét korosztály főszerepét a második otthonnal rendelkezők forgalmával is számolni kell).

Összefoglalás

Tanulmányunkban a 65 év feletti korosztály utazási magatartását vizsgáltuk a MÁV által 2011-ben díjmentesen értékesített regisztrációs jegyek révén leképezhető tér- és időbeli mintázatokon keresztül. Abból a hipotézisből indultunk ki, hogy az idősök vasúti utazással összefüggő turisztikai magatartása eltér a nem idősökétől. A vizsgálat eredményei részben visszaigazolták előfeltevésünket, azonban több tekintetben azonos vonások azonosítására, tehát a hipotézisünk részleges cáfolatára került sor.

Az időskorúak számára a díjmentesen használható vasút – a többi generációhoz hasonlóan – a mindennapi mobilitás eszköze, ha nem is iskolába vagy munkába járáshoz, de a hivatali ügyintézéshez, a kiskereskedelmi és az egészségügyi szolgáltatások igénybevételehez gyakorta használják. Bizonyítja ezt az is, hogy 2011-ben naponta átlagosan 15-20 ezer 65 év feletti utast regisztráltak a MÁV pénztárainál. Különleges helyet foglalnak el azok az utazások, amelyek a családdal való kapcsolattartást, a fiatalabb generáció segítségét szolgálják. Ezek egyrészt a klasszikus VFR turizmushoz (Visiting Friends and Relatives) kötődő mobilitási tevékenységek, másrészt az unokák felügyeletével és/vagy a fiatalok háztartásának vezetésével kapcsolatosak. Természetesen a turizmus is érdemi szerepet kap az idősök vasúti utazásai során, a vonattal viszonylag jól elérhető gyógyfürdők mellett, a Balaton idegenforgalmi régió települései és a kulturális attrakciókban bővelkedő megyeszékhelyek a legkedveltebb desztinációk. Nem szabad megfeledkeznünk az úgynevezett hétvégi házas turizmusról sem, a fokozatosan második otthonokká váló kiskertek is a 65 év feletti díjmentes utazásait serkentik. A nyár nem tekinthető az időskori utazások fő szezonjának, sokkal inkább a tavaszi és az őszi hónapok a meghatározóak, ugyanakkor augusztusban a vízpartok a szépkorúakra is csábító hatással vannak (ez esetben minden valószínűség szerint az együtt nyaraló család állhat a háttérben), a január és a február abszolúte holt szezon a 65 év feletti utazásokban.

A vizsgálatból levonható következtetéseket jelentős mértékben korlátozza az a tény, hogy az utazók motivációjára egyrészt az általuk vasúton felkeresett desztinációk kínálatából, másrészt a forgalom szezonálisából következtethetünk. Ebből kifolyólag az idősök láthatatlan turizmusban való érintettsége kapcsán mindössze annyi állapítható meg, hogy feltétlenül számolni kell a jelenlétükkel. Évente milliós nagyságrendű díjmentes vasúti utazást generálnak, amelyek célterületei között számos Magyarország turizmusában kitüntetett helyet elfoglaló település található. A 65 év feletti korosztály turisztikai értelemben vett láthatatlanságának legfontosabb tényezője, hogy a közforgalmi személyszállítási eszközökön tett utazásaik nem kerülnek regisztrálásra, továbbá vélelmezhető, hogy hozzátartozóiknál vagy saját tulajdonukban lévő ingatlanban töltik az éjszakát, esetleg rövid, egynapos kirándulásokat tesznek (ide értve a gyógyfürdőkbe történő napi ingázást). Az eredmények nem csak a vasúti közlekedés távlati tervezésénél, hanem a senior korosztály turisztikai fogyasztásának javítására irányuló fejlesztések és a turizmusmarketing kialakításában, valamint a szépkorúakat megcélzó utazási csomagajánlatok kidolgozásában és az alkonygazdaság nemzetgazdasági jelentőségének bővítésében is felhasználhatók.

Köszönetnyilvánítás

A tanulmányt megalapozó kutatást az OTKA K100953 projekt támogatásával végeztük. E helyen szeretnénk köszönetet mondani Kaiser Miklósnénak a kartográfiai, Farkas Jácintnak az informatikai feladatokban való közreműködéséért és Juhász-Dóra Katalinnak az angol szövegrészek véglegesítéséért.

SOMOGYI BENCE

PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs

somogyib1981@gmail.com

MICHALKÓ GÁBOR

MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest

michalko.gabor@csfk.mta.hu

IRODALOM

- ALÉN, E.–NICOLAU, J. L.–LOSADA, N.–DOMÍNGUEZ, T. 2014: Determinant factors of senior tourists' length of stay. – *Annals of Tourism Research* 49. pp. 19–32.
- BAI, B.–JANG, S.–CAI, L.–O'LEARY, J. 2001: Determinants of travel mode choice of senior travelers to the United States. – *Journal of Hospitality & Leisure Marketing* 8. 3-4. pp. 147–168.
- BANISTER, D.–BOWLING, A. 2004: Quality of life for the elderly: the transport dimension. – *Transport Policy* 11. 2. pp. 105–115.
- BAUER, I. 2012: Australian senior adventure travellers to Peru: maximising older tourists' travel health experience. – *Travel Medicine and Infectious Disease* 10. pp. 59–68.
- BODNÁR D.–ZÁMBÓ V.–ZÁRAY SZ. 2014: Az OFF2013 magyar-lengyel európai uniós szociálturisztikai projekt eredményei. – *Turizmus Bulletin* 16. 2. pp. 2–13.
- BURNETT, P.–LUCAS, S. 2010: Talking, walking, riding and driving: The mobilities of older adults. – *Journal of Transport Geography* 18. pp. 596–602.
- CHEN, S.–SHOEMAKER, S. 2014: Age and cohort effects: The American senior tourism market. – *Annals of Tourism Research* 48. pp. 58–75.
- COLLINS, D.–TISDELL, C. 2002: Age-related lifecycles: Purpose variations. – *Annals of Tourism Research* 29. 3. pp. 801–818.
- DANN, G. 2001: Senior tourism. – *Annals of Tourism Research* 28. 1. pp. 235–238.
- DE CANTIS, S.–PARROCO, A.–FERRANTE, M.–VACCINA, F. 2014: Unobserved tourism. – *Annals of Tourism Research* 50. pp. 1–18.
- DWYER, L.–GILL, A.–SEETARAM, N. (eds.) 2012: Handbook of research methods in tourism: quantitative and qualitative approaches. – Edward Elgar, Cheltenham, Northampton. 514 p.
- ERDŐSI F.–TINER T. 2012. A Kárpát-medence közlekedése és távközlése. – In: DÖVÉNYI Z. (szerk.): A Kárpát-medence földrajza. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 647–694.
- FARAGÓ M. 2015: Egészségesen várható élettartamok Magyarországon. – *Statisztikai Szemle* 93. 7. pp. 633–661.
- FENG, J.–DIJST, M.–WISSINK, B.–PRILLWITZ, J. 2013: The impacts of household structure on the travel behaviour of seniors and young parents in China. – *Journal of Transport Geography* 30. pp. 117–126.
- FLEISCHER, A.–PIZAM, A. (2002): Tourism constraints among Israeli seniors. – *Annals of Tourism Research* 29. 1. pp. 106–123.
- GÁL R.–SIMONOVITS A. 2012: A magyar nyugdíjrendszer éves hozamrátái. – *Közgazdasági Szemle* 59. pp. 963–987.
- GIBSON, H.–KAPLANIDOU, K.–KANG, S. 2012: Small-scale event sport tourism: A case study in sustainable tourism. – *Sport Management Review* 15. pp. 160–170.
- HONG, G.–FAN, J.–PALMER, L.–BHARGAVA, V. 2005: Leisure travel expenditure patterns by family life cycle stages. – *Journal of Travel & Tourism Marketing* 18. 2. pp. 15–30.
- HSU, C.–CAI, L.–WONG, K. 2007: A model of senior tourism motivations: Anecdotes from Beijing and Shanghai. – *Tourism Management* 28. pp. 1262–1273.

- HUANG, L.–TSAI, H. 2003: The study of senior traveler behavior in Taiwan. – *Tourism Management* 24. 5. pp. 561–574.
- ILLÉS S. 2008: Szubjektív vélekedések a sikeres öregedéstről. – In: GRÁBICS Á. (szerk.): *Aktív időskor: tanulmánykötet a 2008. április 3-án megrendezett Aktív öregedés konferencia előadásaiból*. Központi Statisztikai Hivatal – Szociális és Munkaügyi Minisztérium, Budapest. pp. 70–79.
- ILLÉS, S. 2013: Spaces and places of successful ageing. – *Analele Universităţii din Oradea, Seria Geografie* 23. 1. pp. 109–117.
- JANG, S.–WU, E. 2006: Seniors' travel motivation and the influential factors: An examination of Taiwanese seniors. – *Tourism Management* 27. 2. pp. 306–316.
- JÁSZBERÉNYI M.–HOLCZMANN A. 2014: A nagysebességű vasút térhódítása, és ennek hatása a turizmussektorra. – *Vezetéstudomány* 45. 12. pp. 16–27.
- KSH 2013: <http://www.ksh.hu/interaktiv/korfak/orszag.html>, [utolsó letöltés: 2015.06.11]
- M.Á.S.T. 2005: A senior korosztály utazási szokásai. – *Turizmus Bulletin* 4. pp. 20–23.
- MARVEL, M. 1999: Competing in hotel services for seniors. – *Hospitality Management* 18. pp. 235–243.
- MICHALKÓ G.–KISS K.–KOVÁCS B. 2008: A szürke párduek útja: az időskorúak utazásainak szerepe szubjektív jólétük tükrében. – In: GRÁBICS Á. (szerk.): *Aktív időskor: tanulmánykötet a 2008. április 3-án megrendezett Aktív öregedés konferencia előadásaiból*. Központi Statisztikai Hivatal – Szociális és Munkaügyi Minisztérium, Budapest, pp. 80–98.
- MICHALKÓ, G.–RÁTZ, T. 2013: Rejtett dimenziók a Kárpát-medence turizmusában. – In: FRISNYÁK S.–GÁL A. (szerk.): *Kárpát-medence: természet, társadalom, gazdaság*. Bocskai István Gimnázium Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza – Szerencs. pp. 463–476.
- MICHALKÓ, G. 2012: Research methods for leisure, recreation, and tourism. – *Annals of Tourism Research* 39. 2. pp. 1278–1279.
- MILMAN, A. 1998: The impact of tourism and travel experience on senior travelers' psychological well-being. – *Journal of Travel Research* 37. 2. pp. 166–170.
- MINNAERT, L.–MAITLAND, R.–MILLER, G. 2011: What is social tourism? – *Current Issues in Tourism* 14. 5. pp. 403–415.
- MONIRUZZAMAN, M.–PÁEZ, A.–NURUL HABIB, K.–MORENCY, C. 2013: Mode use and trip length of seniors in Montreal. – *Journal of Transport Geography* 30. pp. 89–99.
- MORGAN, N.–PRITCHARD, A.–SEDGLEY, D. 2015: Social tourism and well-being in later life. – *Annals of Tourism Research* 52. pp. 1–15.
- MULLER, T.–O'CASS, A. 2001: Targeting the young at heart: Seeing senior vacationers the way they see themselves. – *Journal of Vacation Marketing* 7. 4. pp. 285–301.
- NOVELLI, M. (ed) 2005: *Niche tourism*. – Elsevier, Oxford. 264 p.
- PUCZKÓ, L.–RÁTZ, T. 2011: Social tourism in Hungary: from trade unions to cinema tickets. – *Current Issues in Tourism* 14. 5. pp. 459–473.
- RÁTZ, T.–IRIMIÁS, A. 2012: Role of the Jewish Summer Festival in positioning Budapest as a cultural tourist destination. – In: TRÓCSÁNYI, A.–PIRISI, G. (eds.): *The role of the cultural economy and tourism in the renewal of cities*. Publikon Kiadó, Pécs. pp. 79–89.
- RÁTZ, T.–KUNDI, V.–MICHALKÓ, G. 2015: The hidden dimensions of cultural consumption within the framework of tourism mobility. – In: SONNENBURG, S.–WEE, D. (eds.): *Touring Consumption*, Springer, Wiesbaden. pp. 285–302.
- REMENYIK B.–SZABÓ L.–TÓTH G. 2014 (szerk.): *Közlekedésföldrajz és turizmus Magyarországon*. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 200 p.
- SCHMÖCKER, J.–QUDDUS, M.–MOLAND, R.–BELL, M. 2008: Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London. – *Journal of Transport Geography* 16. 4. pp. 257–267.
- SIREN, A.–HJORTHOL, R.–LEVIN, L. 2015: Different types of out-of-home activities and well-being amongst urban residing old persons with mobility impediments. – *Journal of Transport & Health* 2. pp. 14–21.
- TACKEN, M. 1998: Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: an analysis of the Dutch national travel survey. – *Transportation* 25. 4. pp. 379–393.
- VAN DEN BERG, P.–ARENTZE, T.–TIMMERMAN, H. 2011: Estimating social travel demand of senior citizens in the Netherlands. – *Journal of Transport Geography* 19. 2. pp. 323–331.