Gyorsvasutak iránti kereslet Közép-Kelet-Európában, fogyasztói szemszögből

Készítette: Miszlai Zsombor
Turizmus-vendéglátás szak
Konzules: Dr. Zátori Anita
2017
I. számú melléklet
NYILATKOZAT SAJÁT MUNKÁRÓL

Név: Miszlai Zsombor

E-mail cím: miszlaizs@gmail.com NEPTUN kód : tt1mqj

A szakdolgozat címe magyarul:
Gyorsvasutak iránti kereslet Közép- és Keleteurópában, fogyasztói szemszögóból-A képzett, keresettel rendelkező egyének viszonya a gyorsvasúthoz

A szakdolgozat címe angolul:
Demand for high speed railway systems in Central and Eastern Europe- Viewpoint of educated people with income

Szakszeminárium-vezető (vagy konzulens) neve: Zátori Anita

Én, Miszlai Zsombor teljes felelősségem tudatában kijelentem, hogy a jelen szakdolgozatban szereplő minden szövegrész, ábra és táblázat – az előírt szabályoknak megfelelően hivatkozott részek kivételével – eredeti és kizárólag a saját munkám eredménye, más dokumentumra vagy közreműködőre nem támaszkodik.

Budapest, …………………………………………

__________________________

hallgató aláírása

TÉMAVEZETŐI NYILATKOZAT

Alulírott, ………………………………………………………. konzulens kijelentem, hogy a fent megjelölt hallgató fentiek szerinti szakdolgozata (egyetemi/ mesterképzésben diplomamunkája) benyújtásra alkalmas és védésre ajánlom.

Budapest, . …………………………………………..

(a konzulens aláírása)
II. számú melléklet

NYILATKOZAT
A SZAKDOLGOZAT NYILVÁNOSSÁGÁRÓL

Név (nyomtatott betűvel): Miszlai Zsombor

Alapszak, szak neve: Turizmus-vendéglátás

Dolgozatom elektronikus változatának (pdf dokumentum, a megtekintés, a mentés és a nyomtatás engedélyezett, szerkesztés nem) nyilvánosságáról az alábbi lehetőségek közül kiválasztott hozzáférési szabályzat szerint rendelkezem.

TELJES NYILVÁNOSSÁGGAL
A könyvtári honlapon keresztül elérhető a Szakdolgozatok/TDK adatbázisban (http://szd.lib.unicorvinus.hu/), a világháló bármely pontjáról hozzáférhető, fentebb jellemzett pdf dokumentum formájában.

KORLÁTOZOTT NYILVÁNOSSÁGGAL
A könyvtári honlapon keresztül elérhető a Szakdolgozatok/TDK adatbázisban (http://szd.lib.unicorvinus.hu/), a kizárólag a Budapesti Corvinus Egyetem területéről hozzáférhető, fentebb jellemzett pdf dokumentum formájában.

NEM NYILVÁNOS
A dolgozat a BCE Központi Könyvtárának nyilvántartásában semmilyen formában (bibliográfiai leírás vagy teljes szöveges változat) nem szerepel.

Budapest, ........................................
......................................................

a hallgató (szerző) aláírása
Tartalom

Ábrajegyzék ........................................................................................................ 4
1. Bevezetés .......................................................................................................... 5
  1. Elméleti felvezetés ......................................................................................... 7
    2.1 Történeti áttekintés .................................................................................. 7
    2.2 A turizmus termékszemléletű értelmezése ............................................ 9
    2.3 A vasút, mint turisztikai termék Európában ......................................... 10
    2.4 Környezetvédelmi szempont ............................................................... 12
    2.5 A nagy sebességű vasút bemutatása .................................................... 12
    2.6 A turisztikai kereslet tényezői ............................................................... 14
      2.6.1 Attitűd szerepe .................................................................................. 15
  2. Módszertani felvezetés .................................................................................. 17
  3. Kutatási eredményeim bemutatása ......................................................... 20
    4.1 Az utazási szokások a keresettel rendelkező képzett emberek körében .......... 21
    4.2 A közlekedési eszközök népszerűsége .................................................. 22
    4.3 A közlekedési eszközök kiválasztását befolyásoló tényezők ...................... 24
    4.4 A vasút megítélése, és repüléshez való viszonya .................................... 26
    4.5 A gyorsvasúttal kapcsolatos tapasztalatok, és igényfelmérés .................... 29
    4.6 A gyorsvasút szükségessége fogyasztói szemszögéből ............................. 31
    4.7 Hipotéziseim értékelése ........................................................................ 32
  5. Összegzés ....................................................................................................... 34
  6. Irodalomjegyzék: ......................................................................................... 36
  7. Mellékletek ..................................................................................................... 38
Ábrajegyzék

1. ábra Bejövő idegenforgalom közlekedési eszköz szerinti megoszlása, 2015 ....................... 10
2. ábra A nagysebességű vasúthálózat Európában ................................................................ 13
4. ábra A kitöltők megoszlása jövedelem alapján (forrás: saját kutatás) ......................... 20
5. ábra A kitöltők megoszlása, az alapján, hogy hányszor voltak külföldön az elmúlt 1 évben
(forrás: saját kutatás) ...................................................................................................... 21
6. ábra A kitöltők megoszlása az alapján, hogy milyen távolra utaztak a legtöbbet az elmúlt 1
évben (forrás: saját kutatás) .............................................................................................. 22
7. ábra Különböző közlekedési eszközök használata az elmúlt 1 évben (forrás: saját kutatás) 23
8. ábra A közlekedési módot befolyásoló tényezők átlagos pontszáma (forrás: saját kutatás) 24
9. ábra A vasutak észlelt hátrányai (1-5 skála, válaszok átlaga) (forrás: saját kutatás) ........ 26
10. ábra A kitöltők milyen dimenziók mentén ítéltek jobbnak a vasutat mint a légi közlekedést
(1-5 skála, átlag) (forrás: saját kutatás) ............................................................................. 28
11. ábra Gyorsvasút észlelt előnyei (1-5 skála, válaszok átlaga) (forrás: saját kutatás) ....... 30
1. Bevezetés

Jelen korunk egyik sarkalatos kérdése a megnövekedett mobilitási igény kielégítése. A különbőző közlekedési eszközök, melyek ezen igények kielégítését szolgálják, sok közös, emellett rengeteg eltérő vonással rendelkeznek. Munkámból kifolyólag sokat utazom, általában rövidtávon (Csehország, Prága) repülővel. A cégem azért a légi közlekedést preferálja ilyen távon is, mert sokkal rövidebb idő alatt tudom megtenni az utat, mint bármilyen más közlekedési eszköz használatával. Ezért hajlandóak meghozni azt az áldozatot, hogy a kötött pályás valamint közúti úthoz képest akár tízszeres árat is elkérhetnek egy-egy repülőjegyért.

Sajnos nekem nem a kedvencem minden második héten kitenni a megaláztatásoknak a biztonsági ellenőrzéskor, valamint (magas ember lévén) a másik utas hátába nyomni a lábam, és az összes holmim egy kézításkába belegyömöszölni, hogy ne kelljen felárat fizetni a csomagért (nem fapados légi társasággal, a Czech Airlines-száll szoktam utazni). Ennek ellenére örülök neki, hogy nem kell 7 óra hosszát egy buszon ülnöm, valamint hogy nem kell hajnal 4kor felkelnem, hogy beérjek időben az irodába, ha vonattal mennék.

A sajtóban nem igazán lehet hallani, hogy terveznének gyorsvasutakat kelet- és középeurópába telepíteni belátható időn belül. Sajnos a jelenlegi vasútvonalak nem vehetik fel a versenyt a légitársaságokkal, hiszen mind minőségben, mind időben sokkal gyengébb szolgáltatást nyújtanak. Nyugaton már épültek gyorsvasutak, így szélesebb képet kaphatunk arról, hogy ezen vonalak kiépítése hogyan befolyásolta a közlekedési eszközök iránt tanúsított keresletet. Ezért döntöttem úgy, hogy szeretném megvizsgálni, mekkora az igény egy Közép- és Keleteurópai gyorsvasút vonal megépítésére.

Kutatásomban a jövedelemmel rendelkező, képzett emberek utazási döntéseit befolyásoló tényezőket vizsgálom, és arra keresem a választ, hogy mennyire lenne létfogósultsága egy gyorsvasút vonalnak Kelet- és Középeurópában a kereslet szemszögéből.

A kutatási kérdések megválaszolása érdekében a következő hipotéziseket állítottam fel:
Hipotézis 1: A gyorsvasút fogyasztói szemszögéből valós alternatívát tud nyújtani a kontinentális utazások során a többi közlekedési eszközhoz képest
H2: A gyorsvasút szolgáltatásai nagyobb fogyasztói hozzáadott értéket képviselnek, mint a többi közlekedési eszközéi

H3: A kitöltők tisztában vannak a vasút környezetre gyakorolt hatásával, és ezen tényező pozitív befolyásolja utazási döntéseik meghozatalát

A szakdolgozatom a szerkezete a következőképpen épül fel:

1. Elméleti felvezetés, melyben ismertetem a közlekedés turizmusra gyakorolt hatásait, és a vasúti közlekedést Európában, valamint elemzem a gyorsvasutakat a kereslet szemszögéből

2. A dolgozatomban használt módszertan bemutatása, indoklással

3. A kutatási eredményeim bemutatása, melyben részletesen elemzem a kutatási kérdéseimre kapott válaszokat, és ezek alapján ellenőrzöm a hipotéziseim

4. Az összegzés során a főbb eredmények gyakorlati hasznát ismertetem, és a kitekintés keretében megismerkedhetünk egy izgalmas új jelenséggel

A dolgozat során nem kívánok foglalkozni a gyorsvasutak nem turisztikai célú hasznosításával, sem a közgazdaságra gyakorolt hatásával. A dolgozatomban szükös kerete nem engedi meg továbbá, hogy egy ilyen jellegű beruházást megtérülés szempontjából vizsgáljak. A kutatás során nem vizsgálom a képzetlen, nem a jövedelemmel nem rendelkező egyének preferenciáit, ezért a kutatás nem teljes körű. A folyamatosan változó igények, és egyéb közlekedési alternatívák megjelenése nagyban befolyásolhatja a közlekedés iránti keresletet, így kutatásom a szakdolgozatom megírásának pillanatában érvényes.
1. Elméleti felvezetés

2.1 Történeti áttekintés

A turizmusnak nincs egy egységesen elfogadott definíciója, szinte minden forrás kicsit másképp értelmezi a fogalmat. Véleményem szerint az UNWTO definíciója minden lényeges aspektusát figyelembe veszi, mégsem túl szűk az értelmezése.

“A turizmus olyan szociális, kulturális és gazdasági jelenség, ami egyének megszokott környezetükből való elmozdulásával jár, személyes, vagy üzleti célból. A turizmus ezen egyének -melyeket látogatóknak nevezünk- tevékenységeivel foglalkozik, melyek közül néhány turisztikai kiadással jár.” (saját fordítás) Ehhez még talán annyit szeretnénk hozzátenni, hogy a szakirodalomban a turisztikai tevékenység esetében az idegen helyen való tartózkodás nem haladhatja meg az egy év. (WTO 2016)

Már ez a széles körben alkalmazott meghatározás is rámutat, hogy a turista alapvető célja az elmozdulás, ami infrastruktúra nélkül elképzelhetetlen. (természetesen a modern kor alternatív, vagy virtuális valóságban tett barangolás, valamint a gyalogos turizmus kivétel, ám szakdolgozatom szűkös keretei sajnos nem engedik meg, hogy foglalkozzak ezekkel a méltán izgalmas jelenségekkel)

Hogy jobban megértsük, mennyire szervesen kapcsolódik a turizmushoz a közlekedés, elengedhetetlen egy kevés történelmi áttekintés. Ueli (2010) bemutatja, hogy a közlekedés már az ókortól kezdve nagy szerepet játszott a gazdaság fejlődésében. Egészen a modern turizmus megjelenésétől főként a tehetősek utaztak egyéni okokból, ami lehetett a kikapcsolódás utáni vágy, az ismeretlen felfedezése, okulás, vagy egyéb indokok. A történelem során megfigyelhető, hogy egy-egy nagyobb infrastruktúrális fejlesztés mennyiben járult hozzá az idegenforgalom fejlődéséhez. Már az ókori Egyiptomban is nagy hagyománya volt a különböző vallási helyszínek felkeresésének, a kezdetleges zarándokutak igénybevételével. Krisztus után 300-ban a Római birodalom már fejlett úthálózattal rendelkezett, amit nem csak katonai, és kereskedelmi célokra, hanem privát utazásokra is használtak. (Ueli, 2010)
A római birodalom bukásával az úthálózat is romlásnak indult, ami veszélyesebbé, kiszámíthatatlanabbá tette az utazást, ami végső soron a turizmus korai formájának sem kedvezett. A közép- és újkorban főleg a nemesi sorból származók privilégiuma volt az utazás, célja általában külföldi egyetemek, történelmi helyek látogatása, vagy szabadidős tevékenység volt. Lévén a költséges és körülményes szekérrel, vagy lóháton való utazásnak nem volt alternatívája, sajnos csak az igazán kiváltságosok engedhették meg maguknak az utazást. (Ueli, 2010)


Az új közlekedési módokkal az utazni vágyók viszonylag gyorsan és kényelmesen elérték az úti céljukat, valamint a megnövekedett befogadóképesség is kedvezett a tömegeknek. Bár a vasút kiépítésének alapvető célja nem a turizmus népszerűsítése volt, ettől függetlenül a vasút létrejöttéből a turizmus is éppúgy profitált, mint az ipar, vagy a kereskedelem. Nem véletlen tehát, hogy Ueli (2010) a vasutat a modern turizmus bábájának nevezi.

Az új közlekedési módokkal az utazni vágyók viszonylag gyorsan és kényelmesen elérték az úti céljukat, valamint a megnövekedett befogadóképesség is kedvezett a tömegeknek. Bár a vasút kiépítésének alapvető célja nem a turizmus népszerűsítése volt, ettől függetlenül a vasút létrejöttéből a turizmus is éppúgy profitált, mint az ipar, vagy a kereskedelem. Nem véletlen tehát, hogy Ueli (2010) a vasutat a modern turizmus bábájának nevezi.

A későbbiek folyamán a tömeggyártott autók megjelenése, majd a repülő széles körben való elterjedése hozta egyre közelebb az emberiséget abbéli vágyához, hogy a földgolyó minden szeglete elérhetővé váljon mindenki számára. Minden egyes technológia áttörés a Római utaktól kezdve, a kétemeletes sugárhajtású repülőgép kifejlesztéséig mindig lehetőséget nyitottak a gyorsabb, kényelmesebb, olcsóbb, biztonságosabb utazáshoz. (Pirdeaux, 2010).

A gyorsvasutak is egy technológiai ugrás, és Nyugat Európában már bizonyítottan nagyban hozzájárul a fenntartható, mindenki számára elérhető, kényelmes és gyors utazáshoz.
2.2 A turizmus termékszemléletű értelmezése

Michalkó (2012) rámutat, hogy egy turisztikai terméket a legjobban “4A”-val lehet körülírni, melynek elemei a vonzerő (attraction) a megközelítés (access) a szállás (accomodation) és a hozzáállás (attitude). Ebből a megközelítésből is látszik, hogyha a turizmusra, mint rendszerre tekintünk, a megközelítés, avagy az odajutás módja szerves elemét képezi.

Sajnos a kapcsolat nem egyértelműen pozitív, hiszen ahogy Albalate (2016) is megemlíti, a turisztikai mobilitás egyenlőtlenséget szülhet, valamint a fenntarthatóság sem elhanyagolható szempont. A helyi lakosok, és a turisták esetenként versenyeznek a közlekedési eszközök használatáért, és olyan egyéb negatív externáliákkal is számolni kell, mint a tájkép átformálása, a levegőminőség és a zaj. Éppen ezen indokoknál fogva, ha a gyorsvasutakat vizsgáljuk, könnyen belátható, hogy a kapacitás tekintetében a helyi lakosokkal való konfrontációt kiküszöbölő, viszont a sebesség és a zaj, valamint a nagymértékű terraformálás jelenthet problémát. Kutatásomban ezen negatív externáliákra is kitek, hogy választ kapjunk, mennyiben befolyásolják az általam vizsgált célcsoport döntéseit.

Khadaroo (2008) szerint a kormányzatoknak is fontos lenne felismernie, hogy a turisztikai tervezés folyamatába ildomos a közlekedésfejlesztési politikát integrálni, mivel önmagában nem fog eléggé hatékonyan működni, mert a fogyasztó a megközelíthetetlenség, vagy a szolgáltatások alacsony minősége miatt könnyen helyettesítő desztináció felé fordulhatnak.

Khan et. al. (2017) is rámutat, hogy a turizmus és a közlekedés kapcsolata a megközelíthetőségben rejlik, és az infrastruktúra a kapocs a küldő- és fogadó országok között. Khan et al. (2017) a tanulmánya további részében arra a következtetésre jut, hogy a hosszú távra utazók kereslete merőben eltér a rövid távon utazókétől, hiszen a megnövekedett utazási költségekre érzékenyebben reagálnak a távolra utazni vágyók.

Kutatásomban ezen okoknál fogva inkább a hosszú távra utazni vágyók keresletét elemezném, valamint a gyorsvasút esetében szükségtelen rövid távra vizsgálni a
keresletet, mert ekkor az időtényező kevésbé releváns, ami fontos eleme a gyorsvasutak népszerűségének.

2.3 A vasút, mint turisztikai termék Európában

Az UNWTO adatai szerint a világon az utasforgalom legnagyobb hányada a levegőben és a földön bonyolódik, a legjobban fejlődő közlekedési mód pedig a légiközlekedés.

Polgár (2008) rámutat, hogy ez a jelenség a fapados járatok elterjedésének, valamint a nagy távolságok gyors áthidalásának köszönhető. A légi forgalmomnál az is előnyt jelent, hogy nem kell fix pályát kiépíteni, hanem elegendő egy légiirányító rendszert kifejleszteni. Ez időben és pénzben is jóval kisebb költséget jelent, mint a vasútpálya lefektetése, karbantartása. UNWTO (2015) statisztikái alapján megfigyelhető, hogy ez által az összes többi közlekedési mód részaránya csökkent az elmúlt években a légiközlekedéshez viszonyítva.

Európában a szárazföldön történő turizmusnak nagy jelentősége van, hiszen a távolságok könnyen bejárhatóak, és a Schengeni egyezmény aláírása óta a határátkelés sem okoz
problémát. Természetesen a különböző földrajzi adottságok Európán belül is megosztják a különböző közlekedési módok szerepét. Például északon a domborzat és a szárazföldi kapcsolatok hiánya miatt sokkal többen érkeznek légi vagy vízi útvonalon.(Polgár, 2008)

Polgár (2008) megemlíti, hogy vasúti közlekedésnek is rengeteg előnye van. Az autópályadíjak emelkedésével, a reptéren a forgalom, és ezzel együtt a check in idő növekedésével kisebb távolságokon valós alternatívát tud nyújtani a vasút. A gyorsvasút fejlődésével, annyival lecsökkent egy Európai viszonylatban nagyobb távolság megtételének az ideje, hogy versenyezni tud a légi közlekedéssel. (eurail.com, eurowings.com, saját összehasonlítás) Ehhez azonban fontos lenne a gyorsvasutak nagyobb elterjedése, ami tőkeszegény országokban nehezen kivitelezhető, és főként a gyorsan váltakozó politikai ciklusoknak köszönhetően a döntéshozók kevésbé foglalkoznak a kérdéssel. Ezek a nagyszabású fejlesztések stabil politikai hatteret, hosszú távú együttműködést igényelnek, és csak hosszútávon térülnek meg. Palagria et. al. (2010) rámutat, hogy ennek ellenére egyre több országban épül ki gyorsvasút, és ezekben az országokban látszik is, hogy a vasút sikeresen hódít vissza utazóközönséget.

Balogh (2012) szerint jelenleg a forgalom tekintetében Németország a vezető, viszont a nagysebességű vasutak terén Franciaország jár a legelől. A vasútfejlesztéseknek a fő célja a sebesség növelése, emellett a szolgáltatások bővítése, és kényelmesebb kocsik üzemeltetése. A korszerű pályaudvarok, és kényelmi szempontból megtervezett állomások is növelhetik a kedvet a vonat igénybevételére. Már a jelenben is rengeteg olyan kényelmi funkcióval szolgálnak az új típusú vagonok, amik fontosak lehetnek mind az üzleti mind a kikapcsolódni vágyó turisták körében.

Ebbe beletartozik az áramforrás a szerelvényen, a vezeték nélküli internet, amire Magyarországon is láthatatunk törekvéseket (bár a szolgáltatás színvonalta hagy némi kivánválót maga után), valamint a hosszabb utat megtevő vonatokon találhatunk tárgyaló-, étkező-, és külön gyerekeknek fenntartott kocsit. Emellett a célállomásokon bővítik a szolgáltatások körét, többnyelvű információs központokkal, kedvező autóbérleti lehetőségekkel. (raileurope.com alapján)
Ezek mind nagy előnyt jelentenek a légi közlekedéssel szemben, hiszen ott a tudomány jelen állása szerint csak nagyon korlátozottan lehet internetet használni, mai léptékkel élvezhetetlen minőségben (edreams.com), valamint a vonathoz viszonyítva szűköös térben kell az utazóközönségnek a célállomásig eljutni.

2.4 Környezetvédelmi szempont

Mittal et. al (2016) szerint a közlekedés a második legnagyobb forrása az energiafelhasználással kapcsolatos környezetszennyező kibocsájtásnak, 2010-ben a teljes kibocsájtás 23%-ért volt felelős a közlekedés. Hosszú távon a géppark lassú cserélődése, és az infrastrukturális beruházások költségessége miatt a közlekedés környezetkímélőbbé tétele drága és bonyolult.

UIN-CER (2015) tanulmánya szerint a vasút az összes közlekedési mód közül a legkevésbé környezetszennyező. Nem véletlen, hogy az Európai unió is szorgalmazza a vasúthálózat fejlesztését, hiszen egy gyorsvasút hálózat nem csak a modern utazási igényeknek, hanem a szigorú környezetvédelmi irányelveknek is megfelelnék.

UIN-CER (2015) tanulmánya arra is rámutat, hogy vasút 1,5%-ban járul hozzá az Európai közlekedési szektor CO2 kibocsájtásához, ami annak fényében, hogy a piaci részesedése 8,5%, jól fémjelzi, hogy mennyire fenntartható közlekedési módról van szó. Az 1990-es évet bázisul véve 2020-ig a vasút kibocsájtása 40%-kal, 2030-ra 50%-kal fog csökkenni utaskilométerenként. Az elektromos vonatok megújuló energiaforrásból való üzemeltetése pedig elhozhatja a teljesen kibocsájtás mentes utazási alternatívát, ami a globális felmelegedés, és a környezeti ártalmak fényében fantasztikus teljesítmény lenne.

Jászberényi et.al (2014) megemlíti, hogy a vasút helyigénye kevesebb, áteresztő képessége pedig nagyobb, mint egy három sávos autópályának. Ezen indokok miatt a vasút vonzó alternatíva lehet a környezettudatos fogyasztók számára.

2.5 A nagy sebességű vasút bemutatása
Mint a fentebbi ábra is mutatja, Nyugat-Európa viszonylag kiterjedt nagysebességű vasúthálózattal rendelkezik, ám ami kelet- és középeurópát illeti elég nagyok a hiányosságok. Ezért is választottam kutatási témának, hogy mekkora igény volna ilyen jellegű vonalak kiépítésének a térségben.

Az UIC (2015) meghatározása szerint minden olyan vasút, aminek a sebessége meghaladja a 250 kilométer/órát tekinthető nagy sebességű vasútak, ám hozzáteszi, hogy ez a technikai ismérv nem szabad, hogy elfeledtesse velünk az alapvető célokat, mint a menetidő, a gyakoriság, a jegyárak és a szolgáltatások színvonala, hiszen ezek mind olyan tényezők, melyek meghatározóak egy utas számára.

Nem csupán egy közlekedési eszköz, magába foglalja az infrastruktúrát, a működtetést, és olyan stratégiai elemekeket, mint a pénzügy, a marketing és egyéb emberi tényezőt igénylő elemek. Szokás a “közlekedés jövője”-ként emlegetni, ami a közlekedési eszközök iránti elvárások miatt helyt álló: biztonság, kapacitás (figyelembe véve a sebességet) és fenntarthatóság. (UIC, 2015)

A nagysebességű vasutak egyéb komponensei a szolgáltatás minőségének fényében az állomások elhelyezkedése, kivitelezése, funkcionalitása, a kocsik kialakítása, funkciói, és a működtetés gördülékenysége (a pontosság miatt), valamint az emberi tényező, hiszen ez is nagyban befolyásolja a turisták észlelt minőségét. (UIC, 2015)

Egyik hátránya, hogy a múltban egyes országok párhuzamosan kezdték kifejleszteni saját vonalaikat, eltérő technológiai alapokra helyezve azt. Ez a tényező az interoperabilitás miatt fontos, hiszen a nemzetekben átívelő vasutaknak kompatibilisnek kell lenniük, hogy könnyedén átjárhatóak legyenek. Az európai bizottság felismerte a problémát, és megalkotta a TSI (technical specifications for interoperability) előírásokat. Amennyiben a jövőben a döntéshozók felismerik a lappangó igényeket, és megszületik egy megállapodás ilyen jellegű vonalak kiépítéséről, mindenkiépp ildaos ezen irányelvek mentén kialakítani a vasút működését, a későbbi költséges módosítások helyett. A kereslet szempontjából az interoperabilitás ugyancsak fontos szempont, hiszen ez a tényező nagyban befolyásolja a vasutat üzemeltető vállalat költségei, és ezen keresztül hatással van a jegyáarakra. (Jászberényi et. al. 2014)

2.6 A turisztikai kereslet tényezői

Jászberényi és Pálfalvi (2009) rávilágít, hogy a turisztikai keresletnek három fő tényezője van. A motiváció, mely nélkül útnak sem indulnánk, a rendelkezésre álló szabadidő, mely nélkül nem tudnánk útnak indulni, valamint a rendelkezésre álló jövedelmünk, ami megszabja, hogy hová, és ami a dolgozatomban szempontjából lényeges, hogy mivel utazunk.
Michalkó (2014) kiemeli, hogy a motiváció szorosan összefügg a szocializációval, azon kultúrákban, ahol még nem tartanak igényt átmeneti környezetváltozásra, a diszkrecionális jövedelem, és a szabadidő megléte mellett sem lesz nagy az utazási hajlandóság. Az utazás indítékai már-már a pszichológia területére tartoznak, a kutatásom szempontjából a vizsgált csoport utazási hajlandósága lényeges, hiszen enélkül nehéz lenne vizsgálni a gyorsvasutak iránti keresletet, ha a helyváltoztatásra sincs igény.

Littman (2017) rámutat, hogy az érzékelt költségek befolyásolja az utazások gyakoriságát, módját, az úti célt, a választott szolgáltatásokat, és egyéb tényezőket. Az utazás költsége tartalmazza magát a közvetlen jegyárat, az utazás idejét, a kényelmetlenségeket és a kockázatokat. Kutatásonban ezen szempontok figyelembevételével próbáltam választ találni, hogy mennyire árérzékeny a vizsgált csoport, amiből következtetéseket lehet levonni a gyorsvasutak keresletére.


2.6.1 Attitűd szerepe

Beck és Rose (2016) szerint az attitűd is fontos tényező egy személy utazási szokásait vizsgálva. Kutatásukban kimutatták, hogy létezik kapcsolat az utazás módja, és az úti cél célja között. Továbbá a kutatásuk azt is bebizonyította, hogy egy utazási mód költsége befolyásolhatja az úti cél kiválasztását, és hogy az utazással töltött idő minősége javítja a fogyasztói tapasztalatot. A gyorsvasút ebből a szemszögből remek lehetőség bármely úti célnak, hiszen így még több ember számára válik könnyen elérhetővé, és ez elenyt jelent a turisztikai piacon.

A turizmus ipar sokféle turistát különböztet meg. Eltérő lehet a tartózkodás időtartama, az útitárs, az indítattatás, és az igénybe vett eszköz. A városi turizmus az egyik legősibb formája az utazásnak. A nagysebességű vasút általában a turizmus ezen formájának a
legkedvezőbb, hiszen az állomások a városközpontban vannak. Így nagymértékben lecsökken az egyéb utazással töltött idő, ami kedvez a pár napos kirándulásoknak, üzleti utaknak.

Ezt azért is tartom fontosnak megemlíteni, mert kutatásomban arra is keresem a választ, hogy bizonyos faktorok mennyire játszanak szerepet az utazási mód kiválasztásánál, és hogy ezen faktorok mennyire kedveznek a gyorsvasútnak.
2. Módszertani felvezetés

Kutatásomban arra próbálok választ találni, hogy egy a Nyugat európai mintára épített gyorsvasút szolgáltatásnak kelet- és középeurópában is van-e létjogosultsága, a kereslet függvényében. Ezen kívül a kutatásom arra a kérdésre is próbál választ találni, hogy a fogyasztók milyen preferenciák alapján döntenek egy adott közlekedési mód mellett, hiszen ez az információ is releváns a fő kérdés megválaszolásának céljából. Fontos még az attitűd vizsgálata a vonat irányában, hiszen mint az elméleti felvezetésben kitértem rá, a berögződések is nagy szerepet játszanak a sokszor érzelmi alapon meghozott döntésekknél. A kutatásomban a következő hipotézisek valóságtartalmát szeretném vizsgálni:

H1: A gyorsvasút fogyasztói szemszögéből valós alternatívát tud nyújtani a kontinentális utazások során a többi közlekedési eszközéhez képest

H2: A gyorsvasút szolgáltatásai nagyobb fogyasztói hozzáadott értéket képviselnek, mint a többi közlekedési eszközéhez

H3: A kitöltők tisztában vannak a vasút környezetre gyakorolt hatásával, és ezen tényező pozitív befolyásolja utazási döntéseik meghozatalát

Primer kutatásom során a kérdőívek méridszerét választottam, hiszen a kérdések standardizáltsága előnyt jelent a fogyasztói szokások és a hozzáállás vizsgálatára során. Ezen kívül a kérdőívek praktikus, hiszen könnyen kezelhető adathalmaz az eredmény, akár szoftveres, vagy egyéb úton. Számszerűsége miatt más kutatásokkal az eredmény összevethető, ami tudományos szempontból előnyös tulajdonság, valamint a megfelelően nagy adathalmaz révén az eredményeink alkalmazhatók hipotézisek tesztelésére, melyre jelen kutatásban is sor kerül.

Sajnos számos előny mellett természetesen a kérdőíves kutatásoknak is megvannak a hátrányai. A kitöltők aktuális tudat- és érzelmi állapota befolyásolhatja a válaszadást. Érvényessége alacsony, és a kérdések szubjektivitása befolyásolhatja a válaszadó döntéseit, valamint a kérdező felkészületlensége miatt kimaradhatnak a kutatásból bizonyos fontos aspektusok. Ezért a kérdőív megalkotása előtt tájékozódjunk korábbi
kutatásokból, amelyek a kereslet tényezőit vizsgálták, a lehető legátfogóbb kérdőív érdekében. Sajnos a válaszadók öszintesége, valamint az általuk megte tt erőfeszítése sem mérhető. (Popper, 1959) Ezért választottam az anonim kérdőívezést, hogy a kitöltőknek minimalizáljam az érdekeit a hamis válaszadásban, valamint ellenőrző kérdések segítségével próbáltam kiszűrni az olyan válaszadókat, akik erőfeszítés nélkül próbálták kitölteni a kérdőívet. Ezen kívül hátrány lehet még, ha a kitöltő nem válaszol (dr. Majoros, 1997), így a kérdéseket kötelezővé tettm, majd az érzékeny kérdések esetében megadtam egy “egyéb” vagy “nem kívánok válaszolni opciót, a hamis válaszadás elkerülése érdekében.

Primer kutatásomban online kérdőivet töltettem ki az internet, a közösségi média, valamint ismerősök segítségével. A kutatásomban populációrának a keresettel rendelkező egyéneket választottam, hiszen mint korábban az elméleti részben említettem, a turizmus egyik alapfeltétele a diszkrecionális jövedelem, és véleményem szerint ezen egyének több tapasztalattal rendelkeznek a közlekedési eszközök szolgáltatásaival kapcsolatban. A második dimenzió, ami mentén a sokaságot meghatároztam a képzettség. Úgy vélem, hogy a képzettség összefüggésben lehet a környezetvédelem iránt tanúsított tudatossággal, ami szintén fontos szempont volt a kutatásban. Ehhez a hólabda, és a kényelmi mintavételi eljárásokat alkalmaztam.

Felmérésemben az alábbi kérdéstípusokat használtam: egyszerű- és összetett zárt kérdéseket melyek közül használtam alternatív kérdéseket (pl.: Biztonságosnak tartod-e a nagysebességű vasutat?) valamint szelektív kérdéseket (pl.: Hogyan tájékozódsz az egyes utazási formákról?), értékelő skálákat (pl.: Miben látod a vonatok hátrányait leginkább? (1- óriási hátrány, 5- egyáltalán nem hátrány). Ezen kívül alkalmaztam a félházig zárt kérdéseket is, hogy a kutatás valóban minden aspektusát lefedje a témának. Ha valami elkerülte a figyelmemet, jó módszer a félházig zárt kérdés, mert akár új aspektusba is helyezheti a kutatást (Kontra, ismeretlen dátum) (pl.: Miben látod a vasút hátrányait? Egyéb opció megadása). Végül a kérdőívet feltételes kérdéssel is tovább tagoltam, hogy szélesebb képet kaphassunk a keresletiről és elvárásokról, annak függvényében, hogy a kitöltő utazott-e már, van-e már közvetlen tapasztalata a gyorsvasút által nyújtott szolgáltatásokról, avagy milyen előfeltételezésekekel él velük szemben. Egy igen/nem kérdés után (Utaztál-e már gyorsvasúttal?) az igennel válaszolóknak lehetőségül nyílt értékelni a szolgáltatást a tapasztalataik alapján.
A kérdőívem öt fő részre osztható:

1. Egy felvezető kérdéssel kezdtem, a figyelem és a téma iránti érdeklődés felkeltése érdekében (tekinthető 0. pontnak)

2. Az utazási szokások vizsgálata (távolság, gyakoriság, eszközök)

3. A közlekedési eszközök kiválasztásának befolyásoló tényezői

4. A vasút iránt tanúsított hozzáállás

5. Nagysebességű vasúttal kapcsolatos kérdések
   a) Tapasztalatok
   b) Elvárások, feltételezések

6. Személyes adatok (végzettség, jövedelem)

Összesen 15 kérdésből állt a kérdőív, abban az esetben, ha valaki még nem utazott gyorsvasúttal ez a szám 14 kérdésre redukálódott. A kérdőív kitöltése átlagosan 6-8 percet vett igénybe.

A kérdőívemet összesen 108-an töltötték ki, melynek 89%-a felsőfokú képesítéssel, diplomával rendelkezik, vagy folyamatban van a felsőfokú tanulmánya.

A jövedelem esetében érzékeny adatról van szó, a válaszadás hajlandóság miatt megadtam “nem szeretnék válaszolni” válaszlehetőséget is. Ennek ellenére a kitöltők 49%-a bevallotta, hogy rendelkezik versenyképes jövedelemmel.
A kitöltők nemek szerinti eloszlása kiegészítő népszerűségnek mondható, valamivel több férfi tölötte ki, mint nő, amit a témaválasztásnak tulajdonított, a férfiak körében nagyobb népszerűségnél nagyobb az örvendetlen a közlekedési eszközök, ezen belül a vonat.

3. Kutatási eredményeim bemutatása

A kutatásmó során a gyorsvasutak nyújtotta előnyök megítéléseén van a hangsúly, mely arra enged következtetni, hogy egy ilyen jellegű infrastrukturális fejlesztés mennyire lenne népszerű az utazni vágyók körében, amennyiben kiépítésre kerülne. Ehhez szükségszerűen először a közlekedési eszközök iránt támasztott elvárásokat szerettem volna feltárolni, hogy bizonyos szolgáltatások és egyéb tényezők mennyiben játszanak szerepet a fogyasztói döntés meghozatalakor, mint a jegyár, a pontosság, a sebesség, az értékesítési útvonalak, akciók, kényelem, a megközelíthetőség és a környezetvédelem.

A kutatási eredményeim négy részre bontva fogom elemezni, a következők szerint:

1. Az utazási szokások eredményei (2. Blokk, 2., 3., 4. kérdés)
4.1 Az utazási szokások a keresettel rendelkező képzett emberek körében

Az alábbi grafikon mutatja a válaszok százalékos megoszlását. Látható, hogy bár 12%-a a kitöltőknek egyáltalán nem volt külföldön, a leghangsúlyosabb válasz a “több mint 4-szer” volt (26,2%). Ez arra enged következtetni, hogy a jövedelemmel rendelkező, felsőfokú képesítéssel rendelkező egyének utazási hajlandósága nagy, és egy esetleges gyorsvasút vonal telepítésénél megfelelő célcsoport lenne.

4. ábra A kitöltők megoszlása, az alapján, hogy hányszor voltak külföldön az elmúlt 1 évben (forrás: saját kutatás)

H1 hipotézisem szemszögéből fontos tényező a távolság, hogy tud-e a gyorsvasút valós alternatívát nyújtani a közlekedés terén.
Mivel a gyorsvasút sebességének jelenleg technológiai korlátai vannak, az ideális táv, ahol még időben is megfontolandó opciót nyújt, 500 kilométeren belül van. 1000 kilométer alatt még tud versenyezni a szolgáltatások színvonalára, a jegytípusok rugalmassága, valamint a kényelmi szempontok miatt a légi közlekedéssel, azon felül viszont sajnos annyival több időbe telik vasúttal menni, mint repülővel, hogy ilyen távon már nem éri meg vizsgálni az alternatív szerepét, mert az utazó csak kivételes esetben fogja választani, ha nincs más lehetőség, vagy egyáltalán nem akar repülőre ülni.

Ahogy a diagramból is látszik, a H1 hipotézisem megdőlni látszik, hiszen az 500 kilométeren belül, vagy a szomszédos országba utazók aránya mindössze 27%, és a legnagyobb arányban az 1000 kilométeren túl utazók képviseltetik magukat (39%). Ilyen nagy távolságban a gyorsvasút a gyorsvasútunk maximum kiegészítő, de helyettesítő szerepről nem igazán beszélhetünk.

4.2 A közlekedési eszközök népszerűsége

A következő kérdésemben arra próbáltam fénymint deríteni, hogy jelenleg mekkora népszerűségnek örvendenek a különféle közlekedési eszközök.

Sajnos itt figyelmes lettem a kutatás egy hibájára, mivel sajnos a “több mint 4szer” választ bejelöltük száma nincs összhangban a kettesszámú kérdéssel, miszerint hányszor voltak
az alanyok külföldön. Ennél a kérdésnél mindössze 28-an választották a “több mint 4szer válaszlehetőséget, viszont ennél a kérdésnél 39 fő állította, hogy az adott közlekedési eszközzen “több mint 4szer” volt külföldön. Bár sajnos ez a tény torzítja az eredményeket, lényegét tekintve véleményem szerint nem változtat az eredményen, főként, hogy ez összhangban van a WTO statisztikájával. Magyarázatul talán az szolgálhat, hogy többen félreértelmezték a kérdést, és nem vették észre, hogy csak a külföldi utazásra vagyok kíváncsi.

A megkérdezettek közül hány fő utazott az adott járművel:

6. ábra Különböző közlekedési eszközök használata az elmúlt 1 évben (forrás: saját kutatás)

Ahogy a diagram is mutatja, egyértelmű a repülő, és az autó népszerűsége, bár fenntarthatósági szempontból nem a legideálisabb választások. Abból az aspektusból is érthető az eredmény, hogy jelenleg sajnos Magyarország nem kapcsolódik a gyorsvasút hálózatba, legalábbis nálunk nincs ilyen jellegű kiépített vonal. Ezen kívül azzal is tudom magyarázni a kérdés kimenetelét, hogy nagyobb arányban voltak a távolra utazók, így a többi közlekedési eszköz szerepe csekélyebb. Ezen kívül még azt tartom érdekesnek, hogy busszal többen utaztak, mint vonattal, hiszen a buszos utazás az egyik legkényelmetlenebb, és leglassabb közlekedési mód. Erre az szolgálhat magyarázatul, hogy a vasúti infrastruktúra nem eléggé fejlett, így az utazók kénytelenek az alternatív buszos utazást választani, ha el akarják érni a kívánt desztinációt.
A H3-as hipotézisem úgy tűnik nem feltétlenül fog teljesülni, hiszen a környezetbarát utazási formák szerepe nem számottevő, mint a vonat, és a közösségi járművek.

4.3 A közlekedési eszközök kiválasztását befolyásoló tényezők

Ebben a kérdéscsoportban főként arra voltam kíváncsi, hogy egyes tényezők mennyire befolyásolják az utazni vágyókat a közlekedési mód megválasztásában hozott döntésükben.

7. ábra A közlekedési módot befolyásoló tényezők átlagos pontszáma (forrás: saját kutatás)

Ennél a kérdésnél a válaszadóknak 1-5 skálán kellett értékelniük az adott tényezőt, hogy mennyire játszik szerepet az utazási mód megválasztásánál. Itt próbáltam olyan összetevőket választani, amik a nagy sebességű vasútak jelentenek előnyt. Mint láthatjuk, a legmagasabb átlagot a jegyár (4,35), és az utazás összköltsége kapta (4,19), majd a biztonság (4,11), és a járatok pontossága (3,66). Ez megerősíteni látszik a Hı hipotézisem, mivel a nagysebességű vasutak előnye ezen tényezőkben mutatkozik meg a legjobban.

Bár a jegyár tekintetében nem feltétlenül tud versenyezni a fapados légitársaságokkal, az utazás összköltsége a vasút esetében alacsonyabb lehet. Mivel a kérdőívben erre nem volt
lehetőség, és az erőbefektetés nem feltétlenül magas a kérdőív kitöltők körében, el tudom képzelni, hogy sokan nem gondoltak a repüléskor felmerülő rejtett költségekre. Ilyen például a túlsúlyos poggyász felár, a repülőtéri illeték, a vásárospontba való be- és kijutás költsége, valamint a kimaradó járatok, a túlzsúfolt reptér, és a kimeradó járatok, visszaválthatatlan jegyek alternatívaköltsége.

Bár a repülés sem tartozik a veszélyes közlekedési módok közé, a terrorfenyegetettség, a túlterheltek pilóták és az elmúlt évek repülőgép szerencsétlenségei sem kedveznek a repülés biztonsággal kapcsolatos megítélésének. A vasút egyértelműen a legbiztonságosabb közlekedési mód (főként az utasok tekintetében) úgyhogy ebben a kérdésben egyértelmű a vasút előnye.

A pontosság tekintetében megint csak a nagy sebességű vasút a legoptimálisabb választás, a repterek, légterek túlzsúfoltak, gyakoriak a késések, ahol nagy sebességű vasút van forgalomban ott a pontosság általában nem szokott gondot okozni.

Sajnos a H3-as hipotézisem újfent megdönthetéke látszik, csak két tényező, a csomagajánlatok (2), és a jegyek visszaválthatósága (2,62) kevésbé fontos tényező, mint a környezetvédelem (2,66).

A nyolcadik kérdésben a fogyasztók által használt értékesítési csatornák szerepe mértem a közlekedési eszközök tekintetében. Ebben a kérdésben lehetősége nyílt a kitöltőknek több válasz lehetőséget megjelölni. Az eredmények alapján egyértelműen az internetes tájékozódás volt a legmeghatározóbb (44,1%), ezután az ismerősök ajánlása (19,8%) majd a személyes jegyvásárlás volt a népszerű a válaszadók körében. Ami számomra meglepő eredmény, hogy a közösségi média szerepe ebben a szegmensben nem meghatározó, az összes válasz mindössze 10,6%-a.

Ez arra enged következtetni, hogy a szolgáltatóknak érdemes az online megjelenésre figyelni, viszont inkább a tradicionális módon, saját weblapjukat fejlesztve, mert egy esetleges vírusmarketing kampány, vagy közösségi médiában való szélesebb körű megjelenés nem feltétlenül hozzá el a várta eredményt. Ebben a szegmensben a keresettel rendelkező, képzett egyének arányaiban fontosnak tartják ismerőseik megítélését, ezen pedig a leghatékonyabb színvonalas szolgáltatásokkal lehet javítani.
4.4 A vasút megítélése, és repüléshez való viszonya

Ha a jelenlegi vasutak főbb hátrányait feltárjuk, választ kapunk arra, hogy a nagysebességű vasút mennyiben orvosolja ezen tényezőket. A hatodik kérdésben a leginkább előforduló elégedetlenséget okozó tényezőkről szerettem volna megtudni, hogy a vizsgált csoport számára mennyire jelentenek hátrányt, értékelő skála segítségével.

8. ábra A vasutak észlelt hátrányai (1-5 skála, válaszok átlaga) (forrás: saját kutatás)

Ennél a kérdésnél fordított logikát alkalmaztam, az 1-es jelentette, hogy óriási hátrány, az 5-ös pedig hogy egyáltalán nem tartja hátránynak. Láthatjuk, hogy a jelenlegi helyzetben a fő problémát a sebesség (2,5), a tisztaság (2,4) a túlzsúfoltság (2,5) és a pontatlanság (2,7) jelenti. Ha ezeket a kivetnivalókat orvosolnák, nagyban javulna az észlelt minőség. Megfigyelhetjük, hogy a már meglévő gyorsvasút vonalakon pont ezen tényezők kerültek kiküszöbölésre a sebesség növelésével, a járatok kereslettel összhangban lévő gyakoriságával, és a korszerű forgalomirányítási rendszerek integrálásával. (a tisztaságról nem találtam érdemi információt)
Amit még fontosnak tartok kiemelni a fenti eredmények közül, hogy az emberi tényező a jelenlegi vasutaknál nem számít nagy hátránynak, hiszen a kitöltők a “kiszolgáló személyzet hozzáállása” kérdést viszonylag magas pontszámmal illették (3,3). A vasutak iránti tanúsított attitűd (ódivatú, 3,64) a legmagasabb pontszámot kapott érték. Ez pedig arra enged következtetni, hogy a vasút, mint eszköz a válaszadók szemében nem elavult, azaz a kereslet szemszögéből érdemes fejlesztéseket kezdeni, mert a vasút megítélése nem kedvezőtlen, csak egyéb hátrányai miatt kevésbe preferált. Ezen hátrányokat egy gyorsvasút vonal ki tudna küszöbölni.

A heteik kérdésben szöveges válaszban tudták a válaszadók kiegészíteni az előbbi listát. Az “egyéb” válaszlehetőségnél megemlítik az online felület kezelhetetlenségét, valamint hogy nem megfelelő az ár-érték arány. Egy korszerű rendszerrel ezek a problémák is orvosolhatóak lennének. Ezen kívül még élménysre került a pontatlanság, és a közvetlen kapcsolat hiánya, ám ezek csak Magyarországi viszonylatban, ami a jelen kutatás szemszögéből nem releváns.

A blokk harmadik részében rátértem a gyorsvasút konkrét versenytársa, a légi közlekedéssel való viszonyára, a megítélés szempontjából. A kilencedik kérdésben a közlekedési eszközök tulajdonságait egy összehasonlító, skálás értékelésen (1- egyáltalán nem ért egyet, 5-teljesen egyetért) keresztül kellett bizonyos szempontok alapján a légi közlekedés, vagy a vasúti közlekedés mellett állást foglalniuk a kitöltőknek. A kérdéskör megfogalmazásából adódóan az 1-es a repülés, míg az 5-ös a vasút melletti döntésnek felel meg az adott tényező viszonylatában.
Ahogy a fenti ábra is mutatja, a vasutak értékelése a légi közlekedéssel szemben viszonylag hasonló, a legtöbb kérdésben a hármas körüli átlag erre enged következtetni. Kivüli értékeket a vasút javára a környezetvédelemmel kapcsolatban láthatunk, mely a H₃-as hipotézisem első részét megerősíteni látszik, miszerint a képzett, jövedelemmel rendelkezők tisztában vannak a gyorsvasutak környezetre gyakorolt hatásaival.

A repülés javára az ár (2,8) és a sebesség (2,87) tekintetében billen a mérleg. A sebesség esetében a távolság szolgálhat magyarázatul, mint korábban kifejtettem időben a gyorsvasút inkább 500 kilométer alatt tud versenyezni a repüléssel, valamint a légi járművek fizikailag is a tudomány jelen állása szerint nagyobb sebességre képesek.

Az ár tekintetében a vasutakra főként a fapados légi társaságok jelentenek veszélyt, sokszor abszurd módon alacsony jéggyáraikkal. Egy egységes rendszer, és árpoltika kialakításával a vasút hosszú távon versenyezni tudna velük. Egyrészt a költségek minimalizálásával, másrészt egy olyan stabil árshinvonal kialakításával, mely fedezí a költségeket, viszont nem tapasztalható benne akkora ingadozás, mint a repülőjegy árakban. Így az olyan időszakokban, amikor a légi közlekedés forgalma a legnagyobb, a
vasút könnyedén tudna tömegeket átsásbítni, az év többi részéhez hasonló jéggyáraival. Így hosszabb távon a kiszámítható, éves átlagban olcsóbb árszínvonalat képviselő vasút nagyobb népszerűségnek örvendhetne.

A turisztikai tendenciáknak megfelelően az utazni vágyók száma évről évre nő (WTO, 2016). Ez a diszkrecionális jövedelem, és a megnövekedett mobilitási igénynek köszönhető. A légtér telítődésével, és a repülőgépek utasszámának kapacitásbeli korlátai miatt ezen növekvő igények hosszú távon a repülőjegy árak emelkedéséhez vezethetnek. A vasút kapacitása jóval nagyobb, és a kereslet növekedésével a vonalak kevésbé telítődnek, mint a legi közlekedés esetében. Ez a tény is növeli hosszabb távon a vasutak létjogosultságát.

Az egyéb tényezők vizsgálatánál, mint a kényelem, a biztonság, és a társas utazásokkor preferált eszközök esetében azt láthatjuk, hogy a vélemények csak nagyon kis mértékben húznak egyik, vagy másik irányba. Ez arra enged következtetni, hogy a két közlekedési eszköz ezen aspektusaiban nem rendelkeznek annyira eltérő vonásokkal, így az utasok egyéb tényezők figyelembevételével fognak döntésre jutni.

4.5 A gyorsvasúttal kapcsolatos tapasztalatok, és igényfelmérés

A tizedik kérdés egy feltételes kérdés volt, melyben arra voltam kíváncsi, hogy az adott kitöltő utazott-e már gyorsvasúttal. Bár Magyarországon jelenleg nincs kiépült ilyen jellegű hálózat, láthatjuk, hogy ehhez képest a kitöltők majdnem negyede használt már ilyen jellegű szolgáltatást (24%).

Amennyiben a tizedik kérdésben a válaszadó az “igen” választ adta meg, tovább tudott lépni a gyorsvasutakkal kapcsolatos tapasztalatokról szóló kérdésre (11. kérdés)

Ebben a kérdésben skálás válaszadásra volt lehetőség, annak függvényében, hogy mennyire volt a kitöltő elégedett a gyorsvasutas utazásával. Olyan tényezőkre voltam kíváncai, melyek egyértelműen előnyt jelentenek a légi közlekedéssel szemben. Így képet kaphatunk arról, hogy ezen tényezők mennyire játszanak szerepet az észlelt minőségben, valamint hogy a már meglévő vonalakon mennyire tudták ezen előnyöket érvényesíteni az adott országok. Ebből levonhatjuk a tanulságot, amennyiben a térségben is kiépülne ilyen szolgáltatás, mire érdemes odafigyelni.
A biztonság és a kényelem tekintetében a válaszadók átlagosan nem találtak sok kivetnivalót, ami a várakozásaimnak megfelelő végeredmény.

Ami inkább megosztó, az a jegyár, a kitöltött átlagosan mindössze 2,8 pontra értékelték, ami arra enged következtetni, hogy a szolgáltatás fényében viszonylag drágák a vasútjegyek. Ez Közép- és Keleteurópában jelenthet problémát, hiszen az alacsonyabb bérek miatt a Nyugat-európai mintához képest árérzékenyebb fogyasztókról van szó. Ez az állítás már az ötödik kérdésben is bizonyítást nyert, miszerint az utazási mód kiválasztásánál az ár az egyik legfontosabb tényező. Sajnos egy ilyen beruházás öriási tökét igényel, és a megterülés viszonylag lassú, a karbantartásnak és korszerűsítésnek pedig ugyancsak komoly anyagi vonzatai vannak.

A jelenleg érvényben lévő vasúti jegyárak ezen tényezők figyelembevételével lettek kialakítva, a gazdaságos üzemeltetést szem előtt tartva. Így az ársszínvonalon nagyon csökkenteni nem lehet, viszont hosszú távon a már előző kérdésben említett indokok miatt (légtér telítettsége, növekvő igények) a vasúti jegyárak arányaiban versenyképesek tudnak maradni. Főként, hogy a fix költségek az idő műlásával sem nőnek számottevően, így jól kalkulálható a fedezeti pont. Az elektromos meghajtás, és a megújuló
energiaforrások egyre szélesebb körű alkalmazásával az olyan externáliák, melyekre a repülőjegy árák érzékenyek, a vasút esetében teljesen kiküszöbölhetőek.

A megközelíthetőség nem ért el maximális pontszámot, amiből arra következtetek, hogy az állomás elhelyezkedése nem minden esetben optimális a már meglévő vonalaknál, ám a 3,8 pontos átlag közül a jó értékeléshez. Az utazási mód döntése meghozatalakor ez a tényező a “kicsit lényeges” választhatóságát kapta a legtöbb szavazatot, így összességében annyira nem volt fontos a válaszadóknak, mint egyéb tényezők. Ezen kívül a gyorsvasút állomások gyakran vannak közelebb a megközelítő távon úti célhoz, mint a repterek, így ebben a kérdésben a vasút előnyösebb, mint a repülő.

A jegy hozzáférhetősége, ami az értékesítési csatornák kiterjesztésének egyik lehetséges mérőszáma, ugyancsak a közepeshez közeli értéket kapott (3,6) amiből arra következtetek, hogy intenzívebb marketinggel, valamint több értékesítési csatorna bevezetésével népszerűbbé válhatna a vasút.

4.6 A gyorsvasút szükségessége fogyasztói szemszögől

Ebben a kérdéskörben a gyorsvasútak vélt előnyeivel kapcsolatban tettem fel eldöntendő kérdéseket. Amennyiben a válaszadó az “igaz” választhatóságot választotta, az adott előnyt értékesnek vélték.

Az első két kérdésben arra voltam kíváncsi, hogy egy gyorsvasút vonal növelné-e az utazási kedved a környező országokba. Az eredmény magáért beszél, az első kérdésre, miszerint “őrülné-e, ha a szomszédos nagyvárosokat 1-2 órán belül menetrend szerint el lehetne érni” elsőprő 99%-os “igen” válasz érkezett, a második kérdés esetében, (“ha volna ilyen opció, többet utaznál-e külföldre, mint jelenleg”) a 77%-os “igen”-ek aránya is tekintélyesnek mondható. Ebből arra következtetek, hogy egy gyorsvasútak lenne létjogosultsága, és a térségben pozitívan hatna a turizmus volumenére.

A biztonságosság kérdésében is 90% fölött volt az “igen”-ek aránya, amiből arra jutottam, hogy még azon személyek körében is nyilvánvaló a gyorsvasút biztonságossága, aki nem próbálta.
A vélemények abból a szempontból viszont megosztottak voltak, bár továbbra is a vasút előnyére, hogy hogyan hatna a gyorsvasút a környezetre. 79% szerint pozitívan, tehát a vizsgált személyek körében a gyorsvasút környezetkímélő alternatíva, amire a kutatás eddigi részében is felhívtam már a figyelmet. A 21% “nem”-mel válaszolók indítatásait abban láthatunk meg, hogy a sínek lefektetése, valamint a kocsik előállítása erőforrásigényes feladat, ám ennek környezeti hatásait jócskán kompenzálja a kis kibocsájtással járó üzemeltetés, és az óriási kapacitás.

Az ár tekintetében láthatunk megint a leginkább megoszló véleményeket. A kérdésre, miszerint “csak akkor próbálnám ki, ha olcsóbb lenne rá a jegy, mint a repülőjegy 47%-os (igaz) -53%-os (hamis) arányban érkeztek a válaszok, ami újfent az ár szerepét hangsúlyozza.

A kérdéskör utolsó részében arra voltam kíváncsi, hogy a nem felhasználó érintettek mennyire érzékenyek a vasút kikerülhetetlen velejáróira, mint a zaj, és a látvány. Itt is meggyőző eredményre jutottam, miszerint a gyorsvasutat a megkérdezettek esztétikusnak tartják (91,6%) és nem zavarná őket, ha a meglévő vonalakon a klasszikus vasutak mellett gyorsvasutak is járnának.

4.7 Hipotéziseim értékelése

A kutatásom eredményeinek bemutatását hipotéziseim ellenőrzésével szeretném zárni.

Hipotézis 1: A gyorsvasút fogyasztói szemszögből valós alternatívát tud nyújtani a kontinentális utazások során a többi közlekedési eszközhez képest

A hipotézist elfogadom, hiszen a közlekedési eszközök kiválasztásánál a legbefolyásolóbb tényezők utazás összköltsége (4,19), a biztonság (4,11), és a járak pontossága (3,66), melyekben a vasút erős versenytárs. Ezen kívül a bevezető (“Ha ugyanannyi pénzbe és időbe kerülne eljutni egy másik nagyvárosba vonattal, mint repülővel, melyiket Választanád?”) kérdésnél is 77,6% a vasutat választaná, azaz valós alternatívát tud nyújtani, azonos feltételek mellett.
H2: A gyorsvasút szolgáltatásai nagyobb fogyasztói hozzáadott értéket képviselnek, mint a többi közlekedési eszközéi

A hipotézist elutasítom, hiszen a vonat által nyújtott extra szolgáltatások (mint a rugalmas jegytípus (2,62/5), a járatsűrűség (2,93/5), és a járatok közötti átjárhatóság (2,8/5)) nem befolyásolják annyira az utazó döntését a közlekedési eszközök kiválasztásában, mint a jegyár (4,35/5) mely mindegyik közlekedési eszköz jellemzője. Akik már kipróbálták, pedig pont a jegyárral voltak a legelégedetlenebbek.

H3: A kitöltők tisztában vannak a vasút környezetre gyakorolt hatásával, és ezen tényező pozitív befolyásolja utazási döntéseik meghozatalát

A hipotézis első részét elfogadom, miszerint a célcsoportom tisztában vannak a vasút környezetre gyakorolt hatásával, azaz hogy kevésbé környezetszennyző, mint a többi közlekedési eszköz. Annál a kérdésnél, hogy a környezetre pozitivan hatna-e, 79% gondolta, hogy igen, valamint annál a kérdésnél, hogy “mennyire értesz vele egyet, környezetkímélőbbnek tartod-e mint a repülést” átlagosan 5 pontból 4-et kapott a vasút, ami ebben a kérésből a legkiugróbb érték a repüléssel szembeni előnyöknél. A hipotézis második felét viszont elutasítom, mert a fogyasztói döntések meghozatalánál a környezetvédelem elhanyagolható szerepet kap a többi tényezőhöz képest.
5. Összegzés

Mint láthatjuk a történelem példáján is, a közlekedési fejlesztések mindig hatalmas lendületet adtak a turizmusnak. A vasutak fejlődésével egyszerre szélesebb körben vált elérhetővé az olcsó, gyors, és kényelmes nemzetközi utazás. A gyorsvasutak egy újabb technológiai mérföldkö, mely már a kontinentális utazások során képes a repüléssel is versenyezni, mind időben, mind a nyújtott szolgáltatások terén.

A turisztikai termék egyik alapvető eleme a megközelíthetőség, mely befolyásolja az utazni vágyó észlelt minőségét. Az infrastrukturális adottságok növelik egy desztináció népszerűségét, és ennek hiányosságai arra készthetik az utazót, hogy alternatív úti célt keressen. Ezért is tartom fontosnak a térségben egy gyorsvasút vonal kiépítését. Azon kívül, hogy gazdaságélénkítő hatása van, növeli az országimázt, és fenntarthatósági szempontból is kedvező jármű.

A legnagyobb idegenforgalmi forgalom a levegőben zajlik, a vasút aránya a többi eszközhoz képest eltörpül. Ez hosszú távon fenntarthatatlan, a repülők nyersanyag függősége, a légterek felhalmozására és a repterek túlzású felhalmozására, így új megoldásokre van szükség.

A kutatás során arra próbáltam választ találni, hogy mekkora kereslet lenne egy gyorsvasút iránt a térségben. A keresettel és képzettséggel rendelkező egyénekre fókusztáltam, hiszen nekik van annyi diszkrecció mérete, hogy megfelelő utazási tapasztalatokkal rendelkezzenek, és úgy vélem, körülben nagyobb figyelemnek örvend a környezettudatosság. A kutatás eredményeképp kiderül, hogy egy gyorsvasút valóban
alternatívát tudna nyújtani, mint közlekedési eszköz a vizsgált csoport körében. Ennek ellenére a vasút által nyújtott specifikus szolgáltatások nem képviselnek annyival nagyobb hozzáadott értéket, hogy emiatt az utazók megváltoztassák döntéseiket. Sajnos az eredményekből arra is következtethetünk, hogy a vizsgált célcsoport utazási preferenciáit nem befolyásolja nagymértékben a környezettudatosság.

Az eredmények tükrében javasolnám a vasút társaságoknak, hogy főkuszáljanak a jegyárat minimalizálására, valamint a működésük során a járatok minél nagyobb pontosságára. A szélesebb online megjelenéssel, a szolgáltató saját oldalának a fejlesztésével, és a jegyváltás megkönnyítésével újabb utazni vágyók találhatják a vasutat elfogadható alternatívának.

A gyakorlatban fontos lenne felismerniük a vasúti társaságoknak, hogy érdemes odafigyelni a közönségükre. A szolgáltatás színvonalának emelésével sokan szívesen választanák inkább a vasutat, ám amíg a pontatlanság, és a tisztaság is kérdéses, a megítélése nem fog változni. A korszerű rendszerek telepítése, és a vágányok felújítása költséges, és lassan megtérülő beruházás. Ezért is volna fontos, hogy a döntéshozók felismerjék fontosságát, és nemzetközi együttműködés keretében immáron Közép- és Kelet-Európa is becsatlakozhasson a gyorsvasút hálózatba.

Ez egy nemes cél, de a fejlődés itt nem állhat meg. A legújabb kutatások mindig feszégetik a fizika határait. A legmodernebb vasút, melynek prototípusait most tesztelik a Nevadai sivatagban minden képzeletet felülmúl. A vákuumcsöves technológiának, és a legkorszerűbb anyagoknak köszönhetően a vasút elméleti sebessége a hangsebesség többszöröse. Teljesen hangtalan, automata vezérlésű, és az energia visszatáplálásos rendszer, valamint a súrlódás teljes hiánya miatt szinte nem fogyaszt energiát. Ilyen technológiával a föld másik felét érhetjük el pár órán belül, mindez a legnagyobb kényelemben. Sajnos a szűk korlát jelenleg a kiépítésének a költségei, mely a technológiák fejlődésével redukálódnak. Az ilyen jellegű vasutazás széles körben való elterjedése új fejezetet nyitna a turizmusban.
6. Irodalomjegyzék:


Michalkó Gábor (Akadémia kiadó, Budapest, 2012): Turizmológia

Bruce Prideaux (2000): The role of the transport system in destination development (Toris management, Queensland, 53-63 oldal)
megtekintve: 2017.04.26

Chelsea (2015) List of airlines offering free wifi
http://www.edreams.com/blog/in-flight-wifi/
megtekintve: 2017.04.18

euorails.com
megtekintve: 2017.04.20

eurowings.com
megtekintve: 2017.04.20


INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS (UIC) (June 2015) HIGH SPEED RAIL FAST TRACK TO SUSTAINABLE MOBILITY
http://www.uic.org/IMG/pdf/high_speed_brochure.pdf
megtekintve: 2017.04.15

Jászberényi Melinda – Pálfalvi József (2014) A nagysebességű vasút mint a légi közlekedés alternatívája, Turizmus bulletin (54-57. oldal)
http://szakmai.jthon.hu/documents/28123/121718/nagyseb+vasut.pdf/e0d379bd-8220-470e-86a9-ed2c8beaf344
megtekintve: 2017.04.29

megtekintve: 2017.05.01

Kontra József (ism.) Kérdőívek készítése, Tények és anyagok gyűjtése a pedagógiában http://ianus.ttk.pte.hu/tamop/kaposvari_anyag/kontra_jozsef/ch04s02.html
megtekintve: 2017.04.25
megtekintve: 2017.04.18

http://neta.itthon.hu/szakmai-oldalak/turisztikai-termekek/vasut-20082-pdf
megtekintve: 2017.04.29

megtekintve: 2017.04.30

megtekintve: 2017.04.08

Todd Litman (2017)- Understanding Transport Demands and Elasticities
http://www.vtpi.org/elasticities.pdf
megtekintve: 2017.04.12

UNWTO- Glossary of terms (2014)
megtekintve: 2017.04.29

megtekintve: 2017.04.16

UNWTO (2016)-Tourism Highlights
megtekintve: 2017.04.12
7. Mellékletek

Kutatási eredményeim

Az eredmények összefoglalása

1. Ha ugyanannyi pénzbe és időbe kerülne eljutni egy másik nagyvárosba vonattal, mint repülővel, melyiket választanád?

<p>| | | |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vonat</td>
<td></td>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>78,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>Repülő</td>
<td></td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>22,0%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>100,0%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2. Hányszor voltál az elmúlt egy évben külföldön?

<p>| | |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>nem voltam</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>1-szer</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>2-szer</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>3-szor</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>4-szer</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>több mint 4-szer</td>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>100,0%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

3. Az elmúlt évben milyen messze utaztál leggyakrabban külföldre?

<p>| | |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Szomszédos ország</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>500 kilométeren belül</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>1000 kilométeren belül</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>több mint 1000 kilométer</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>94</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>100,0%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4. Hányszor használtad az alábbi közlekedési eszközöket az elmúlt 1 évben, amikor külföldre utaztál?

(Ha egy út során többet használtál, csak amivel a leghosszabb utat tetted meg számítsd bele kérlek!)

<p>| | |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Autó - egyszer sem</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Autó - 1-szer</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Autó - 2-szer</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Autó - 3-szor</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Autó - 4-szer</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Autó - többször</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>38,3%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>25,5%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>10,6%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5,3%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>3,2%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>17,0%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------</td>
<td>----</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - egyszer sem</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - 1-szer</strong></td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - 2-szer</strong></td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - 3-szor</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - 4-szer</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Busz - többször</strong></td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - egyszer sem</strong></td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - 1-szer</strong></td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - 2-szer</strong></td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - 3-szor</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - 4-szer</strong></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vonat - többször</strong></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - egyszer sem</strong></td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - 1-szer</strong></td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - 2-szer</strong></td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - 3-szor</strong></td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - 4-szer</strong></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Repülő - többször</strong></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - egyszer sem</strong></td>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - 1-szer</strong></td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - 2-szer</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - 3-szor</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - 4-szer</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hajó - többször</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - egyszer sem</strong></td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - 1-szer</strong></td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - 2-szer</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - 3-szor</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - 4-szer</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Közösségi (shared) jármű - többször</strong></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - egyszer sem</strong></td>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - 1-szer</strong></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - 2-szer</strong></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - 3-szor</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - 4-szer</strong></td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>egyéb - többször</strong></td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5. Ha külföldre mész, mennyire fontosak ezek a dolgok, amikor egy utazási mód mellett döntesz?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Termék</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>a jegyár - teljesen lényegtelen</td>
<td>1</td>
<td>0,9%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a jegyár - közömbös</td>
<td>2</td>
<td>1,8%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a jegyár - kicsit lényeges</td>
<td>6</td>
<td>5,5%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a jegyár - fontos</td>
<td>51</td>
<td>46,8%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a jegyár - nagyon fontos</td>
<td>49</td>
<td>45,0%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kelletés</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>az utazás összköltsége otthonról az úti célig (pl. tömegközlekedés+repülő+taxi) - teljesen lényegtelen</td>
<td>1</td>
<td>0,9%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>az utazás összköltsége otthonról az úti célig (pl. tömegközlekedés+repülő+taxi) - közömbös</td>
<td>3</td>
<td>2,8%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>az utazás összköltsége otthonról az úti célig (pl. tömegközlekedés+repülő+taxi) - kicsit lényeges</td>
<td>10</td>
<td>9,2%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>az utazás összköltsége otthonról az úti célig (pl. tömegközlekedés+repülő+taxi) - fontos</td>
<td>54</td>
<td>49,5%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>az utazás összköltsége otthonról az úti célig (pl. tömegközlekedés+repülő+taxi) - nagyon fontos</td>
<td>41</td>
<td>37,6%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vezetékenél töltött idő hossza</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>a járművön töltött idő hossza - teljesen lényegtelen</td>
<td>4</td>
<td>3,7%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a járművön töltött idő hossza - közömbös</td>
<td>9</td>
<td>8,3%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a járművön töltött idő hossza - kicsit lényeges</td>
<td>28</td>
<td>25,7%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a járművön töltött idő hossza - fontos</td>
<td>43</td>
<td>39,4%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a járművön töltött idő hossza - nagyon fontos</td>
<td>25</td>
<td>22,9%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Várakozási idő (check in, taxira, jegyvásárlás)</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>kényelem utazás közben - teljesen lényegtelen</td>
<td>1</td>
<td>0,9%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kényelem utazás közben - közömbös</td>
<td>10</td>
<td>9,2%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kényelem utazás közben - kicsit lényeges</td>
<td>26</td>
<td>23,9%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kényelem utazás közben - fontos</td>
<td>44</td>
<td>40,4%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kényelem utazás közben - nagyon fontos</td>
<td>28</td>
<td>25,7%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó)</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>mennyire biztonságos - teljesen lényegtelen</td>
<td>2</td>
<td>1,8%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>mennyire biztonságos - közömbös</td>
<td>8</td>
<td>7,3%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>mennyire biztonságos - kicsit lényeges</td>
<td>12</td>
<td>11,0%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>mennyire biztonságos - fontos</td>
<td>40</td>
<td>36,7%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>mennyire biztonságos - nagyon fontos</td>
<td>47</td>
<td>43,1%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kelletés</th>
<th>Teljesen lényegtelen</th>
<th>Közömbös</th>
<th>Kicsit lényeges</th>
<th>Fontos</th>
<th>Nagyon fontos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó) - teljesen lényegtelen</td>
<td>6</td>
<td>5,5%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó) - közömbös</td>
<td>23</td>
<td>21,1%</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó) - kicsit lényeges 37 33,9%
kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó) - fontos 32 29,4%
kiegészítő szolgáltatások (wifi, étel, mosdó) - nagyon fontos 11 10,1%

<table>
<thead>
<tr>
<th>Provision linked to a concrete goal distance from the city center (e.g. airport, railway station to the city center)</th>
<th>Completely negligible 4 3,7%</th>
<th>Somewhat significant 18 16,5%</th>
<th>Rather significant 39 35,8%</th>
<th>Very significant 40 36,7%</th>
</tr>
</thead>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Reciprocity and exchangeability of tickets, vouchers</th>
<th>Completely negligible 16 14,7%</th>
<th>Somewhat significant 42 38,5%</th>
<th>Rather significant 23 21,1%</th>
<th>Very significant 22 20,2%</th>
</tr>
</thead>
</table>

| Bus service frequency | Completely negligible 4 3,7% | Somewhat significant 12 11,0% | Rather significant 29 26,6% | Very significant 36 33,0% | Extremely significant 28 25,7% |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| How dense are the buses? | Completely negligible 10 9,2% | Somewhat significant 32 29,4% | Rather significant 30 27,5% | Very significant 27 24,8% | Extremely significant 10 9,2% |

| Is there an option to pass on to other buses (and thus also valid for the ticket) | Completely negligible 14 12,8% | Somewhat significant 32 29,4% | Rather significant 29 26,6% | Very significant 27 24,8% | Extremely significant 7 6,4% |

| Environmental friendliness of the transport equipment | Completely negligible 16 14,7% | Somewhat significant 36 33,0% | Rather significant 32 29,4% | Very significant 22 20,2% | Extremely significant 8 7,3% |
mennyire környezetkímélő a közlekedési eszköz - fontos: 16,5%
mennyire környezetkímélő a közlekedési eszköz - nagyon fontos: 6,4%

| csomagban, egyszerre tudjak szállást és odajutást vásárolni - teljesen lényegtelen | 45,0% |
| csomagban, egyszerre tudjak szállást és odajutást vásárolni - közömbös | 23,9% |
| csomagban, egyszerre tudjak szállást és odajutást vásárolni - kicsit lényeges | 17,4% |
| csomagban, egyszerre tudjak szállást és odajutást vásárolni - fontos | 12,8% |
| csomagban, egyszerre tudjak szállást és odajutást vásárolni - nagyon fontos | 0,9% |

6. Miben látod a vonatok hátrányait leginkább?

(1- óriási hátrány, 5- egyáltalán nem hátrány)

<p>| Koszos - 1 | 34,9% |
| Koszos - 2 | 21,1% |
| Koszos - 3 | 22,0% |
| Koszos - 4 | 16,5% |
| Koszos - 5 | 5,5% |
| Túlzsúfolt, tömeges - 1 | 22,9% |
| Túlzsúfolt, tömeges - 2 | 22,9% |
| Túlzsúfolt, tömeges - 3 | 36,7% |
| Túlzsúfolt, tömeges - 4 | 11,0% |
| Túlzsúfolt, tömeges - 5 | 6,4% |
| Drága - 1 | 13,8% |
| Drága - 2 | 16,5% |
| Drága - 3 | 40,4% |
| Drága - 4 | 16,5% |
| Drága - 5 | 12,8% |
| Kényelmetlen az ülés - 1 | 15,6% |
| Kényelmetlen az ülés - 2 | 21,1% |
| Kényelmetlen az ülés - 3 | 29,4% |
| Kényelmetlen az ülés - 4 | 21,1% |
| Kényelmetlen az ülés - 5 | 12,8% |
| Lassú - 1 | 30,3% |
| Lassú - 2 | 25,7% |
| Lassú - 3 | 20,2% |
| Lassú - 4 | 11,9% |
| Lassú - 5 | 11,9% |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Nincs közvetlen kapcsolat</strong></td>
<td>24</td>
<td>22,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>26</td>
<td>23,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>24</td>
<td>22,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>21</td>
<td>19,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>14</td>
<td>12,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>19</td>
<td>17,4%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Veszélyes</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>12</td>
<td>11,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>17</td>
<td>15,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>22</td>
<td>20,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>39</td>
<td>35,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>19</td>
<td>17,4%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Jegyváltás nehézségei</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>10</td>
<td>9,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>16</td>
<td>14,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>32</td>
<td>29,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>25</td>
<td>22,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>26</td>
<td>23,9%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Ódivatú</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>21</td>
<td>19,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>7,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>13</td>
<td>11,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>14</td>
<td>12,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>53</td>
<td>48,6%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Nem szeretem a pályaudvarokat</strong></td>
<td>20</td>
<td>18,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>7,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>18</td>
<td>16,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>14</td>
<td>12,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>49</td>
<td>45,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>30</td>
<td>27,5%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Kiszolgáló személyzet (jegyárús, biztonsági őr is) hozzáállása</strong></td>
<td>17</td>
<td>15,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>14</td>
<td>12,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>25</td>
<td>22,9%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>24</td>
<td>22,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>29</td>
<td>26,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>30</td>
<td>27,5%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pontatlan</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>11</td>
<td>10,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>21</td>
<td>19,3%</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>14</td>
<td>12,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>15</td>
<td>13,8%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Hangos - 3 30 27,5%
Hangos - 4 26 23,9%
Hangos - 5 24 22,0%

8. Hogyan tájékozódsz az egyes utazási formákról?

| Utazási irodára bízom, csomaggal együtt veszem az odajutást is | 7 | 3,0% |
| személyesen elmegyek és megveszem a jegyet, helyben tájékozódom | 41 | 17,7% |
| internetes felületen keresem fel a szolgáltatót, és a saját weblapjáról tájékozódom | 101 | 43,7% |
| közösségi médiából | 25 | 10,8% |
| ismerőseim ajánlása alapján | 46 | 19,9% |
| hirdetésekből | 9 | 3,9% |
| Egyéb | 2 | 0,9% |

231 100,0%

9. Mennyire értesz egyet az alábbi állításokkal?

(1-egyáltalán nem értek egyet; 5-teljesen egyetértek)

| Vonattal kényelmesebben tudok utazni, mint repülővel | 17 | 15,6% |
| Vonattal kényelmesebben tudok utazni, mint repülővel | 11 | 10,1% |
| Vonattal kényelmesebben tudok utazni, mint repülővel | 37 | 33,9% |
| Vonattal kényelmesebben tudok utazni, mint repülővel | 17 | 15,6% |
| Vonattal kényelmesebben tudok utazni, mint repülővel | 27 | 24,8% |
| Vonattal külföldre utazni olcsóbb, mint repülővel | 24 | 22,0% |
| Vonattal külföldre utazni olcsóbb, mint repülővel | 19 | 17,4% |
| Vonattal külföldre utazni olcsóbb, mint repülővel | 33 | 30,3% |
| Vonattal külföldre utazni olcsóbb, mint repülővel | 18 | 16,5% |
| Vonattal külföldre utazni olcsóbb, mint repülővel | 15 | 13,8% |
| Gyorsvasút gyorsabb alternatíva a repülönél | 20 | 18,3% |
| Gyorsvasút gyorsabb alternatíva a repülönél | 21 | 19,3% |
| Gyorsvasút gyorsabb alternatíva a repülönél | 33 | 30,3% |
| Gyorsvasút gyorsabb alternatíva a repülönél | 20 | 18,3% |
| Gyorsvasút gyorsabb alternatíva a repülönél | 15 | 13,8% |
| Több szolgáltatást igénybe tudok venni útközben (gyors)vasúttal, mint repülővel | 16 | 14,7% |
| Több szolgáltatást igénybe tudok venni útközben (gyors)vasúttal, mint repülővel | 16 | 14,7% |
| Több szolgáltatást igénybe tudok venni útközben (gyors)vasúttal, mint repülővel | 39 | 35,8% |
Több szolgáltatást igénybe tudok venni útközben (gyors)vasúttal, mint repülővel
- 4 19 17,4%
Több szolgáltatást igénybe tudok venni útközben (gyors)vasúttal, mint repülővel
- 5 19 17,4%

A vonatot biztonságosabbnak tartom, mint a repülőt
- 1 19 17,4%
A vonatot biztonságosabbnak tartom, mint a repülőt
- 2 12 11,0%
A vonatot biztonságosabbnak tartom, mint a repülőt
- 3 25 22,9%
A vonatot biztonságosabbnak tartom, mint a repülőt
- 4 19 17,4%
A vonatot biztonságosabbnak tartom, mint a repülőt
- 5 34 31,2%

Ha többen utazunk, inkább vonattal szeretek utazni, mint repülővel
- 1 19 17,4%
Ha többen utazunk, inkább vonattal szeretek utazni, mint repülővel
- 2 13 11,9%
Ha többen utazunk, inkább vonattal szeretek utazni, mint repülővel
- 3 24 22,0%
Ha többen utazunk, inkább vonattal szeretek utazni, mint repülővel
- 4 21 19,3%
Ha többen utazunk, inkább vonattal szeretek utazni, mint repülővel
- 5 32 29,4%

A gyorsvasút sokkal környezetkímélőbb mint a repülő
- 1 3 2,8%
A gyorsvasút sokkal környezetkímélőbb mint a repülő
- 2 4 3,7%
A gyorsvasút sokkal környezetkímélőbb mint a repülő
- 3 26 23,9%
A gyorsvasút sokkal környezetkímélőbb mint a repülő
- 4 29 26,6%
A gyorsvasút sokkal környezetkímélőbb mint a repülő
- 5 47 43,1%

Egy gyorsvasút kevésbe zavarja a környezetében élőket, mint egy légifolyosó
- 1 13 11,9%
Egy gyorsvasút kevésbe zavarja a környezetében élőket, mint egy légifolyosó
- 2 26 23,9%
Egy gyorsvasút kevésbe zavarja a környezetében élőket, mint egy légifolyosó
- 3 34 31,2%
Egy gyorsvasút kevésbe zavarja a környezetében élőket, mint egy légifolyosó
- 4 10 9,2%
Egy gyorsvasút kevésbe zavarja a környezetében élőket, mint egy légifolyosó
- 5 26 23,9%

10. Utaztál már nagysebességű vasúttal?
Igen
Nem

11. Mennyire értesz egyet az alábbi nagy sebességű vasutakkal kapcsolatos állításokkal?
(1-egyáltalán nem értek egyet; 5-teljesen egyetértünk)
A gyorsvasút állomás könnyen megközelíthető volt
- 1 4 14,8%
A gyorsvasút állomás könnyen megközelíthető volt
- 2 1 3,7%
A gyorsvasút állomás könnyen megközelíthető volt
- 3 4 14,8%
A gyorsvasút állomás könnyen megközelíthető volt
- 4 5 18,5%
A gyorsvasút állomás könnyen megközelíthető volt
- 5 13 48,1%
<table>
<thead>
<tr>
<th>Olcsón tudtam jegyet venni rá</th>
<th>6</th>
<th>22,2%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Olcsón tudtam jegyet venni rá</td>
<td>3</td>
<td>11,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>Olcsón tudtam jegyet venni rá</td>
<td>10</td>
<td>37,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>Olcsón tudtam jegyet venni rá</td>
<td>5</td>
<td>18,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Olcsón tudtam jegyet venni rá</td>
<td>3</td>
<td>11,1%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Könnyen hozzáfértem a jegyemhez | 3 | 11,1% |
| Könnyen hozzáfértem a jegyemhez | 1 | 3,7% |
| Könnyen hozzáfértem a jegyemhez | 7 | 25,9% |
| Könnyen hozzáfértem a jegyemhez | 8 | 29,6% |
| Könnyen hozzáfértem a jegyemhez | 8 | 29,6% |

| Utazásom alatt könnyen tájékozódtam | 2 | 7,4% |
| Utazásom alatt könnyen tájékozódtam | 0 | 0,0% |
| Utazásom alatt könnyen tájékozódtam | 9 | 33,3% |
| Utazásom alatt könnyen tájékozódtam | 4 | 14,8% |
| Utazásom alatt könnyen tájékozódtam | 12 | 44,4% |

| A gyorsvasút kényelmes utazási alternatíva | 1 | 3,7% |
| A gyorsvasút kényelmes utazási alternatíva | 1 | 3,7% |
| A gyorsvasút kényelmes utazási alternatíva | 3 | 11,1% |
| A gyorsvasút kényelmes utazási alternatíva | 4 | 14,8% |
| A gyorsvasút kényelmes utazási alternatíva | 18 | 66,7% |

| Nagy sebesség mellett is biztonságosnak tartottam | 1 | 3,7% |
| Nagy sebesség mellett is biztonságosnak tartottam | 0 | 0,0% |
| Nagy sebesség mellett is biztonságosnak tartottam | 4 | 14,8% |
| Nagy sebesség mellett is biztonságosnak tartottam | 4 | 14,8% |
| Nagy sebesség mellett is biztonságosnak tartottam | 18 | 66,7% |

12. Kérlek válassz!
Örülél ha vonattal a szomszédos fővárosokat 1-2 órán belül el lehetne érni menetrend szerint - Igaz  108  99,1%
Örülél ha vonattal a szomszédos fővárosokat 1-2 órán belül el lehetne érni menetrend szerint - Hamis 1  0,9%

Ha volna ilyen opció, többet utaznál külföldre mint jelenleg - Igaz  85  78,0%
Ha volna ilyen opció, többet utaznál külföldre mint jelenleg - Hamis 24  22,0%

Biztonságosnak tartod a nagy sebességű vonatot - Igaz  98  89,9%
Biztonságosnak tartod a nagy sebességű vonatot - Hamis 11  10,1%
Szerinted egy nagysebességű vonat a térségben pozitívan hatna a környezetre -
Igaz 85 78,0%
Hamis 24 22,0%

Csak akkor próbálnám ki, ha olcsóbb lenne rá a jegy, mint a repülőjegy -
Igaz 53 48,6%
Hamis 56 51,4%

Csak akkor próbálnám ki, ha az ismerőseim elhívának -
Igaz 10 9,2%
Hamis 99 90,8%

Zavarna ha a meglévő vonatok helyett gyorsvasutak is járnának (pl. sín mellet laksz) -
Igaz 11 10,1%
Hamis 98 89,9%

Esztétikusnak tartom a gyorsvasutakat -
Igaz 100 91,7%
Hamis 9 8,3%

13. Nemed:
Férfi 49 45,0%
Nő 60 55,0%
109 100,0%

14. Végzettséged:
Általános 5 4,6%
Érettségi 15 13,8%
Egyetemi hallgató 27 24,8%
Felsőfokú képesítés 9 8,3%
Diplomás 53 48,6%
109 100,0%

15. Rendszeres havi jövedelmed:
0-50 ezer 10 9,3%
50-150 ezer 18 16,7%
150- 53 49,1%
nem szeretnék válaszolni 27 25,0%
108 100,0%