

A légi közlekedés globális kontinensvándorlása

Szerzők: Csizmadia Norbert¹ – Csuták Máté²

1. Bevezetés

„London közelebb van, mint gondolnád” – olvasható mostanában az óriásplakátokon és a különböző helyeken elhelyezett hirdetésekben. Amióta a hazai piacon is megjelentek a megszokottnál alacsonyabb színvonalú szolgáltatást, ugyanakkor olcsó jegyárakat kínáló fapados légitársaságok, azóta – miután a légi kikötőkben nem kell a catering bepakolását megvárni – gyorsabban és kedvezőbb áron juthatunk el Budapestről Párizsba, Londonba vagy Milánóba, mint mondjuk a szomszédos Bécsbe vagy Belgrádba. Ha pedig belegondolunk, hogy repülővel rövidebb ideig tart Budapestről Rómába eljutni, mint a fővárosból levonatozni Szegedre (márpedig az idő pénz), akkor a távolság turisztikai értelmezése új dimenzióba kerül.

Ezt támasztja alá egy barátunk legfrissebb élménye is, aki gondolt egyet, és az év utolsó reggelén kiment a repülőtérré. Vásárolni akart magának egy jegyet Lisszabonba, hogy meglátogassa a portugál fővárosban élő barátait. A repülőtéren arról tájékoztatták, hogy olcsóbban utazhat, ha inkább a dél-amerikai Caracast választja. Igaz, az út 5 órával hosszabb, viszont a jegy is és a kinttartózkodás költségei is mérsékeltebbek, majd hozzátették, nem mindennap adatik meg az átlag magyar polgárnak, hogy Venezuelában szilveszterezzen.

Ekkor körvonalazódott bennünk egy gondolat. Mi lenne, ha a Budapesttől a különböző irányokba fekvő városokat az oda szóló repülőjegyek árával arányos távolságra ábrázolnánk a térképen. Így láthatóvá válna, hogy az ár viszonylatában hogyan mozdulnak el a kontinensek, hogyan kerülnek az egyes földrészek nagyvárosai, metropoliszai egyre közelebb – vagy esetleg távolabb – Budapesthez képest. Ennek fényében Wegener elméletéből (Borsy Z. 1992) kiindulva akár egy újfajta „kontinensvándorlásról” is beszélhetünk, amit ebben az esetben virtuálisnak nevezhetünk. „Tudományoskodóan” fogalmazva a turizmus új trendjeinek köszönhetően megvalósul a légi közlekedés globális kontinensvándorlása.

Tanulmányunkban arra a kérdésre keressük a választ, hogy merre „torzul” a világ, hogyan lehetséges,

hogy New York közelebb van, mint Osló, vagy miként lehet Delhibe kedvezőbb áron eljutni, mint Korzikára? Előfordulhat, hogy a turisták hamarosan inkább Zimbabwét, vagy Ecuadort választják a francia Riviéra helyett? Vizsgálatunkban a repülőjegyek árait tekintettük a megfigyelés alapvető egységének, azaz abból indultunk ki, hogy minél olcsóbban lehet eljutni egy földrajzi pontra, az annál közelebb van. (Ez persze földrajzilag nem helyes, viszont a tranzakciós költségek figyelembevételével igen fontos gazdaságföldrajzi, globalizációs és termelési tényező.) Ehhez az a szakemberek előtt jól ismert tényező is hozzájárul, hogy az utazási döntésben rendkívül jelentős szerepe van az árnak.

2. A hipotézisek

Vizsgálataink elvégzéséhez a következő hipotézisekből indultunk ki:

- Vannak bizonyos városok, ahová – figyelembe véve a légitársaságok szolgáltatásai árának átlagát – a repülőjegyek ára arányban van az adott hely Budapesttől mért távolságával (Rio De Janeiro, Sao Paulo, Delhi, Durban, Perth).
- Számos kedvelt üdülési desztináció – legyenek akár más kontinenseken – repülőjegyjárak olcsóbbak, vagyis sokkal közelebb vannak Budapesthez (ilyenek például: Thaiföld, Indonézia – Bali, Kairó), mint azok valós földrajzi helyei, azaz a repülőjegyek árai nem követik a távolságot.
- A turisztikai célállomásokon kívül a jelentősebb gazdasági világvárosok (Alfa World Cities) szintén közelebb vannak: például New York, Frankfurt, London, Párizs.
- A légitársaságok piaci versenye következtében az árak még kedvezőbbek lesznek, azaz lassan kialakul egy EU-USA mag, és a kontinensek egyre közelebb kerülnek Európához és egyben Magyarországhoz is.

Mindez persze csak Budapestről szemlélve igaz. Az előbbiekből kiindulva megszerkeszthető egy „repülőjegyjár világtérkép”, amely az egyes földrajzi pontokat Budapesttől az utazási költséggel, vagyis a repülőjegyjárakkal arányos távolságban ábrázolja. Ez a térkép értelemszerűen figyelmen kívül hagyja a kinttartózkodás költségeit, valamint az utazás idejét (időtávolságot) és kizárólag az útiköltségekre koncentrálna.

¹ Geográfus, PhD hallgató SZTE Gazdaságföldrajzi Tanszék.

² Geográfus, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet.

3. Az ártávolsági térkép

Vizsgálatunk módszerének lényege, hogy az egyes városokat a Budapesttől való tényleges irányuknak megfelelően ábrázoljuk a térképen, azok távolsága azonban az oda szóló repülőjegy árával arányosan alakul. Adatbázisunk forrásaként a Vista Utazási Iroda weblapján (www.vista.hu) szerepelt, 2004. január 5-i repülőjegy árakat vettük figyelembe. Meg kell jegyezni, hogy bármely más forrásból származó adatbázis, vagy ugyanennek a forrásnak más időpontban való lekérdezése az itt közreadottakhoz képest eltérő eredményt mutathat.

Az ártávolsági térkép méretaránya $M=1:10.000$, azaz a térképen egy centiméter 10.000 Ft-nak felel meg. E méretaránynak természetesen semmi köze nincs a kartográfiában használatos méretarányhoz, mivel itt nem valóságos, hanem a repülőjegy ára alapján kalkulált távolságot ábrázolunk.

Abból a kézenfekvő feltételezésből indulunk ki, hogy annál messzebb van egy hely, minél drágább oda eljutni. Ahhoz, hogy a térkép összehasonlítható legyen a földrajzi valósággal, néhány nagyvárost, világvárost kitüntetett pontként kell szerepeltetni. Ezért kontinensenként kiválasztottunk egy-egy nagyvárost, ahová a repülőjegy annyiba kerül, amennyit az adott hely Budapesttől való távolsága számításaink szerint indokol, azaz olyan messze van, amennyiért el tudunk oda jutni repülővel. Hangsúlyozzuk, hogy a kiválasztott pontok azért szükségesek, mert esetükben a térképünkön ábrázolt ártávolság megegyezik az általunk kreált méretarányhoz tartozó távolsággal, így a térképnek ezekhez viszonyított valódi méretaránya is van. Ez azért fontos, mert segítségével minden egyes pontnak (olyan városnak, amely az adatbázisunkban szerepel) könnyen kiszámíthatjuk a földrajzi „torzultságát”, vagyis azt, hogy a repülőjegy ára akár pozitív, akár negatív irányban mennyire tér el attól az ártól, ami a Budapesttől való földrajzi távolsága alapján indokolt lenne. Ezt végső soron a kitüntetett pontok határozzák meg, amelyek alapján megállapítottuk a térkép valódi méretarányát. Ezen pontok kiválasztása természetesen magában hordoz némi szubjektivitást, amely a szerzők egyéni világlátását, térfelfogását tükrözi, azaz behaviorista metódus, amely egyébként a közlekedés-földrajzi vizsgálatokban egyre inkább teret nyer (Tiner T. 1986), s amely egy területről alkotott személyes vélemények alapján leképezett mentális térképekhez (Cséfalvay Z. 1990, Michalkó G. 1998) kötődik. A méretarány megadásához elméletileg elegendő egyetlen pont kiválasztása, azonban az ez alapján megszerkesztett térképünkön jó néhány város „torzultsága” 1:1-nek bizonyult, így gyakorlatilag ezek is kitüntetett pontnak tekinthetők: Dél-Amerikában Rio De Janeiro és Sao Paulo, Afrikában Durban, Ausztráliában Perth,

Ázsiában pedig Delhi és Sanghaj. Ezek a városok aféle sarokpontként jelölik a koordinátákat. Az a tény, hogy ilyenformán több kitüntetett pontot sikerült „elkapnunk”, igazolhatja, hogy a méretarány megadásakor kiválasztott végső kiinduló pontunk (Sao Paulo) megfelelőnek bizonyult.

Mekkora tehát a térkép valós méretaránya? A kiválasztott pontunk, Sao Paulo 159.000 forintnyi ártávolságra van Budapesttől. Tekintettel arra, hogy a térképen 1 mm felel meg 1000 Ft-nak, Sao Paulot Budapesttől a tényleges földrajzi irányban 15,9 cm-re jelöljük be. A Budapest és Sao Paulo közötti valóságos földrajzi távolság 10 200 km, ennek segítségével könnyen kiszámíthatjuk a térképünk méretarányát (1: 64 151 000). Ehhez a ponthoz képest a többi város a repülőjegy ár és a földrajzi távolság arányának megfelelően közelebb vagy távolabb kerül, tehát egy bizonyos irányba elmozdul Budapesttől, miközben a többi kitüntetett pont a helyén marad.

Ahogy arra a korábbiakban már rámutattunk, az így elkészített térkép csak a budapesti repülőjegyárakból kiindulva mutat ilyen képet, és persze pillanatnyi állapotot tükröz. Az időközönként változó árak ugyanis folyamatosan módosítják annak tartalmát. Mivel azonban rövidtávon valószínűleg nem lesz számottevő árváltozás, így egy ilyen „pillanatfelvétel” eredményeiből is számos következtetést és elméleti konzekvenciát vonhatunk le a jegyárakkal és azok trendjével kapcsolatban.

4. Repülőjegy ár-orientált kontinensvándorlás

Alfred Wegener 1912-ben kidolgozott kontinensvándorlás elméletét figyelembe véve, miszerint a kontinensek egymáshoz képest vándorolnak, mozgásuk távolodó vagy közeledő is lehet, a repülőjegy árak révén az amerikai kontinens nagyon közel került Európához, a Közel-Kelet teljesen egybefolyt Európával. Róma és Kairó távolsága ugyanakkorára változott Budapesttől, Ázsia pedig az indiai szubkontinensnél kezdődik. Afrika a feje tetejére állt, Madagaszkár pedig tovább sodródott Ausztrália felé. Ausztrália összezsugorodott, Új-Zéland szintén a feje tetejére állt, akárcsak Japán, azaz a távolabbi részek közelebb kerültek, Marokkó külön szigetet alkot, miközben közelebb került Dél-Amerikához, mint Európához. És végül a Chile partjaitól nem messze fekvő Húsvét-sziget csillagászati repülőjegy árával lekerült a térképről.

4.1. AFRIKA A FEJE TETEJÉN

A legfurcsább képet (Egyiptomot és Tunéziát kivéve) Afrika festi, azaz minél közelebb van egy város Budapesthez, annál drágább oda a repülőjegy (Szenegál, Mali, Mauritánia). Johannesburg a legolcsóbb, azaz a

legközelebb van Európához, míg Mombasa, Nairobi, vagy Tanzánia fővárosa Dar-el-Salam áraival „meszsze az Indiai-óceánba ér”. A Seychelles-szigetek pedig lassan Ausztrália partjaihoz érkeznek. A két ország repülőjegy árai között mindössze 30.000 forint differencia van. Érdekes „szigetet” alkot Marokkó, s bár közelebb van Venezuelához, mint Afrikához, vagy Spanyolországhoz, mégis sajátosan „lebeg” az afrikai kontinensen.

4.2. A LEGKISEBB FÖLDRÉSZ VALÓBAN A LEGKISEBB

Ausztrália összezsugorodott? Különböző részein ugyan is hasonló árakat kínálnak Budapestről, amely alól csak Canberra a kivétel. A Sidney-től mintegy 100 km-re fekvő fővárosba 60.000 Ft-tal drágábban lehet eljutni. Érdekes Új-Zéland térképe is. Az Északi-sziget közelebb kerül Ausztráliához. Az óceániai szigetvilág helyei (Fidzsi, Tahiti) sarokpontnak számítanak, azaz a repülőjegy egyenesen arányos a távolsággal.

4.3. KÁOSZ ÁZSIÁBAN

Európa és Ázsia között óriási úr tátong, Oroszország helyén pedig egy fehér folt található. Indiára is igaz a megállapítás, hogy minél közelebb van egy város, oda annál drágább eljutni. Ez beigazolódik a Bombay–Delhi–Calcutta tengelynél. Thaiföld India partjainál van, Tokió benyúlik Kína szárazföldi belsejébe, Sanghaj és Peking egy földrajzi koordinátán fekszik. Jordánia pedig messzebb van, mint Irán. E kutatás nem veszi figyelembe a charter járatokat, ugyanis a Jordániában fekvő Aquabába már 39.900 Ft-ért kínálnak egyhetes üdüléseket repülővel, szállodai ellátással, míg a mellette 10 km-re fekvő izraeli Eilatba csak a repülőjegy 100.000 Ft, nem számolva a szállásköltséget. Jordánia fővárosába, Ammanba, amely Aquabától mintegy 200 km-re fekszik a repülőjegy ára 50.000 forinttal, azaz mintegy Budapest-Birmingham ártávolsággal kerül többre (a helyi busszal egyébként 1200 Ft-ért tehetjük meg az Aquaba–Amman távolságot).

4.4. AMERIKA KÖZELEDIK

A globális lemeztektonika elmélete, pontosabban az azt alátámasztó és mértékét meghatározó műszeres mérések szerint az amerikai kontinens távolodik Európától. Turisztikai értelemben viszont éppen ellenkezőleg, közeledik, mégpedig rohamos sebességgel. New Yorkba eljutni olcsóbb, mint Korzikára, vagy akár Nápolyba. Hasonlóan közelednek a Hawaii-szigetek, és, bár Észak-Amerika elmozdulása gyorsabb Európa felé, ezeket a légiközlekedési mozgásokat Dél-Amerikában is megfigyelhetjük: határozott keleti mozgással közeledik Brazília, Chile, Peru, programválasztékuk pedig szélesedik a turisztikai palettán. A Chiléhez tartozó Húsvét-sziget, viszont hiába vonzó és egzotikus hely, árával messze lekerült a térképről.

4.5. BIZARR EURÓPA

A vén kontinens elég fura képet ad. Igencsak elcsodálkoznának a régi nagy uralkodók, ha ma látnák Európa turisztikai elérhetőségi térképét. Szépen látszik rajta, hogy Budapesthez a legközelebb eső városok London, Párizs, Zürich és Milánó, amely városokba a Sky Europe fapados légitársaság leszállított árainak köszönhetően olcsóbban juthatunk el (11.900 Ft), mint akár a szomszédos Bécsbe. A másik ilyen „sziget” a Prága–Berlin–Stuttgart háromszög. Bármennyire is furcsa, Frankfurt – amely a légi közlekedés abszolút központja – kívül esik a belső gyűrűn. Egy árkategóriában van Stockholmmal, Varsóval, Koppenhágával, Rómával, vagy akár Ciprussal. Egyes országok között is nagy különbség van: például Palma de Mallorcába jóval olcsóbban el lehet jutni, mint Madridba, vagy amíg Rómába 29.900 Ft a repülőjegy, addig a közelebb fekvő Bolognába csaknem a duplája, Nápolyba pedig már 65.000 Ft-ért lehet csak jegyet szerezni, és ezzel az európai repülőjegy piac egyik legdrágább helye. A legeslegdrágább hely azonban nem Nápoly, hanem Korzika, ahová a jegy 84.000 forintba kerül, míg a földrajzilag valamivel közelebb lévő Nizzába csak 57.000 Ft. Ugyancsak érdekes, hogy Tel-Aviv, Damaszkusz, Kairó, Isztambul e térkép alapján közelebb van, mint Dublin, Manchester, Lisszabon, vagy Firenze. Így a Közel-Kelet térsége tulajdonképpen szerves részét alkotja Európának, és a repülőjegy árak tekintetében annak DK-i nyúlványának tekinthető.

5. Az árcsökkenés következményei a légiközlekedésben

Az utasszállító repülőgépek korszerűsödése, fejlődése (óceánokat átszelő járatok, sugárhajtású repülőgépek stb.) a XX. század '60-as éveitől tette lehetővé, hogy a légi közlekedés tömegessé váljon. A számos légitársaság egyre erősödő konkurenciaharca a jegyárak fokozatos és jelentős csökkenéséhez vezetett. Azon járatok esetén, amelyek viszonylag kisebb távolságba irányulnak (500–800 km), a közúti és vasúti közlekedés is konkurenciaként jelentkezik, mivel a repülőgép gyorsaságából következő időnyeres ezeknél a távolságoknál – különösen, ha figyelembe vesszük a transzfer, a jegy-és útlelévizsgálat, valamint a várakozás időtartamát is – jóval kisebb mértékű, mint a nagy távolságú, interkontinentális járatok esetén. Ez a tény olyan mértékű árcsökkentésre készítette a légitársaságokat, hogy sok esetben a repülőjegyek árai nagyjából megegyeznek, nemzetközi járatok esetében pedig akár alacsonyabbak is lehetnek a vasúti jegyek árainál (Erdősi 1997).

A repülőjegyek ára befolyásoló hatással van a városok nemzetközi versenyére, amely az üzle-

ti élet szereplőinek megtelepedése mellett a turizmusban is manifesztálódik. A városok számos más funkcióik mellett azok a csomópontok, amelyek az adott célterületre érkezőket fogadják, átszállásukat, továbbutazásukat lehetővé teszik (Michalkó 1999). A turizmus piacán azok a városok tekinthetők versenyképesebbnak, amelyek használata alacsonyabb költségekkel párosul. Ennek egyik sarkalatos pontja az elérhetőségük.

A fentiekből látszik, hogy a repülőjegy árakat a földrajzi távolság mellett a légitársaságok piaci versenye, illetve az egyes célpontok felé irányuló kereslet mértéke befolyásolja. Az árakban bekövetkező, általánosságban tapasztalt csökkenés azonban területenként eltérő mértékű, ennek következtében torzul és változik meg az ártávolsági térkép a topográfiai térképhez képest.

6. A távolság földrajzi aspektusú újraértelmezése

Az információs technológiák fejlődése, a pénzügyi tranzakciók számítógépes hálózaton való lebonyolítása együtt jár azzal, hogy a társadalmi-gazdasági folyamatok némelyikét befolyásoló és alakító tényezők között a földrajzi távolság szerepe csökken, vagy éppenséggel nullára redukálódik. A globalizáció korában a világméretű informatikai hálózat és a pénzáramlás egyes közgazdászok szerint a geográfia halálát jelenti. Példának okáért Legrain (2003) szerint a globalizáció egyik szépsége abban rejlik, hogy megszabadulhatunk a földrajz diktatúrájától. Vannak, akik ennél is keményebben fogalmazzak. O'Brien (1991) véleménye például az, hogy abban a világban, ahol másodpercek alatt lehet dollármilliókat küldeni a Föld egyik sarkából a másikba, ott a gazdasági fejlődés szempontjából semmikor sem jelentősége nincsen a földrajzi térnek és az elhelyezkedésnek, legalábbis ez a jelentőség messze nem akkora, mint korábban és a jellege is más.

Persze senki se gondolja, hogy a földrajzi távolság egyenlő magával a geográfiával, a gazdaság ugyanis őrzi jól definiálható területi centrumait, koncentrációit és perifériáit. Így szerencsére a pénzügyi, információs és egyéb társadalmi-gazdasági folyamatok földrajzi távolságtól való ilyen-olyan mértékű függetlenedése korántsem jelenti a geográfia halálát, még csak a társadalmi-gazdasági földrajzét sem. Sőt, számos új kihívás nyílik a földrajztudomány számára azzal, hogy a globalizáció teljesen átértékeli a hely és a távolság szerepét a térfolyamatok alakításában, és merőben új viszonyokat teremt. A globalizáció egyébként eddig semmi jelét nem adta annak, hogy a társadalmi-gazdasági fejlettség terén meglévő területi különbségeket akár csak egy hajszálnyival is csökkentse. Sőt napjainkban az anyagi javak és a fogyasztás bizonyos helye-

ken való koncentrálódása, más területeken pedig az elszegényedés még nyilvánvalóbbá vált. A globalizáció tehát nem a földrajz végét jelenti, hanem ellenkezőleg, számos új kihívással gazdagítja azt. A globalizáció számos új feladatot ad a geográfiának, amelyben az egyes gazdasági tényezők térformáló erejének változása és hatásainak elemzése csak egy a sok közül. A globalizáció korában a földrajztudomány fontos feladatává kell tenni a változások lokális szintű feltárását is (Glatz 2002), azonban a geográfia kizárólag ezzel nem elégedhet meg, és nyilvánvalóan nem is boldogulhat. A folyamatok léptéke sok esetben ugyanis globális és regionális szintű, ezért a változások pusztán lokális szintű feltárása csupán egy pillanatnyi állapot leírását jelenti, a folyamatok értelmezéséhez pedig nem elegendő. A „földrajz nemzeti tudomány” dogmájához (amely nem vesztette el az aktualitását, mert valójában sosem volt aktualitása) még mindig erősen ragaszkodó hazai geográfiának azonban erre a jelenlegi körülmények között nincsen sok esélye. Ennek következtében fennáll a veszélye annak, hogy a témához kapcsolódó térbeli vizsgálatokat a földrajz helyett más, kevésbé autentikus tudományok végzik majd el vagy pedig a globalizációval foglalkozó munkák figyelmen kívül hagyják a lokális sajátosságokat és a regionális különbségeket.

De térjünk vissza a távolsághoz! Az abszolút távolságnak a társadalmi-gazdasági folyamatokban, sőt mindennapi életünkben is egyre kevesebb a jelentősége. A földrajzi helyek időben való távolságát sok kutató vizsgálta már, és megállapították, hogy a közlekedés fejlődésének köszönhetően az időtávolság csökken, így a Föld ebből a szempontból zsugorodik (Janelle 1969). A zsugorodás azonban nem egyenletesen zajlott és zajlik, hanem a centrum-periféria helyzettől függően eltérő ütemben, s az időtávolságok alapján szerkesztett térképek (Lloyd – Dicken 1978) a valódi földrajzi fekvéshez képest jelentős torzulást mutatnak, ahol a centrumok közelednek, a perifériák pedig távolabb kerülnek egymástól.

Az ártávolsági térkép alakulását is hasonló társadalmi-gazdasági folyamatok befolyásolják, s mivel a változások léptéke itt is egyenlőtlen, szintén torzult képet kapunk. Amerika közeledése egyértelműen mutatja, hogy Budapest, illetve Magyarország a világ gazdasági folyamatai vérkeringésének a fő áramába kapcsolódott bele, s ezt igazolják az európai gazdasági centrumok közeledései is. Noha egyelőre nincs sok esély a transznacionális vállalatok regionális központjainak ide telepedésére, és valószínűleg Budapest is csak helyi logisztikai elosztó és irányító szerepkörrel fog rendelkezni, önálló irányítási és döntési lehetőséget pedig nem fog kapni (Cséfalvay 1999), a nyugat-európai városokba tartó repülőgépek jegyárainak csökkenése mégis mindenképpen a pozitív irányba történő

Néhány nagyváros repülőjegy ár által orientált virtuális elmozdulása



elmozdulás indikátora. A fapados légitársaságok által kínált alacsony repülőjegy árak tovább csökkentik az ártávolságot, és Európában ez számottevő mértékben módosítja térképünk alakját. A kedvelt turisztikai célpontok közeledései jelentősen befolyásolják a térképet, a tőlünk távolra kerülő, „leszakadó” helyek viszonylag nagy ártávolságai pedig a kevéssé élénk vagy éppen nem létező gazdasági kapcsolatokkal, egyes helyi társadalmi jellegzetességekkel vagy politikai okokkal magyarázhatók.

Összefoglalásképpen azt mondhatjuk, hogy a repülőjegyek árai, amelyek nagy általánosságban csökkennek, egyre kevésbé függenek a valódi földrajzi távolságtól, bár annak befolyásoló hatása bizonyos mértékben azért mindig jelen lesz, mértékének csökkenése viszont területenként eltérő. A legnagyobb mértékű csökkenés (közeledés) pedig olyan pontoknál (városoknál) tapasztalható, amelyek Magyarországgal a legszorosabb társadalmi-gazdasági kapcsolatban állnak. Örömteli, hogy ezek a pontok nem Kelet-Szibériában, Fekete-Afrikában vagy pedig a szélsőségesen fundamentalista arab országokban találhatóak.

A politikai szférának, a gazdasági életnek és az egyes állampolgároknak egyaránt az a teendője, hogy érdemben kihasználja ezt a remek földrajzi adottságot, miszerint a világ egyes részei egyre közelebb kerülnek

hozzánk. Tíz évvel ezelőtt Nepálba eljutni ábránd volt, most pedig elég felülni Bécsben a repülőgépre, és egy hosszú szieszta után máris Ázsia szívében landolunk. Vagy ki ismerhette meg eddig Trinidad és Tobago, vagy akár St. Christopher és Nevis szigeteket mint kedvelt turisztikai desztinációkat? Posztmodern kolonizátorok, repülőjegy-vadászok, egzotikumot kereső turisták: kalandra fel!

Irodalomjegyzék

- Borsy, Z. 1992. A kontinensvándorlás elmélete – in: Borsy Z. (szerk.): Általános természetföldrajz – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, pp. 48–51.
- Cséfalvy, Z. 1990. Térképek a fejünkben – Akadémiai Kiadó, Budapest, 157 p.
- Cséfalvy, Z. 1999. Helyünk a nap alatt... Magyarország és Budapest a globalizáció korában – Kairosz Kiadó/Növekedéskutató, 228 p.
- Erdősi, F. 1997. A légi közlekedés földrajza – JPTÉ University Press, Pécs, 371 p.
- Glaz, F. 2002. Földrajztudomány a globalizáció korában – Földrajzi Értesítő LI. évf. 1–2. sz., pp. 13–16.
- Janelle, D. 1969. Spatial reorganization: a model and concept – *Annales of the Association of American Geographers*, vol. 59., pp. 348–364.

Legrain, Ph. 2003. In Defens of Globalization. Why cultural exchange is still an overwhelming force for good – The International Economy, Summer, pp. 62–65.

Lloyd, E. P. – Dicken P. 1978. Location in space. A theoretical approach to economic geography II. edition – Harper & Row, Publishers, London, 474 p.

Michalkó, G. 1998. Mentális térképek a turizmus kutatásban. A magyar középiskolások Olaszország képe – Tér és Társadalom 1–2, pp. 111–125

Michalkó, G. 1999. A városi turizmus elmélete és gyakorlata – MTA FKI, Budapest, 168 p.

O'Brien, R. 1991. Global Financial Integration: The End of Geography – Pinter, London p. 178.

Tiner, T. 1986. A szociál-közlekedésföldrajz kialakulása és vizsgálati módszerei – Földrajzi Értesítő XXXV. évf. 3–4. sz., pp. 219–230.

Vista Utazási Iroda weblapja www.vista.hu