

KÖZTES-EURÓPA

Társadalomtudományi folyóirat

A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására
Közleményei



Szeged
2014

KÖZTES-EURÓPA
Társadalomtudományi folyóirat

A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei

2014/2–3. szám
VI. évfolyam 2–3. szám
(No. 15–16.)

SZEGED
2014

KÖZTES-EURÓPA
Társadalomtudományi folyóirat
A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei

Főszerkesztő:

Dr. habil. PhD PhD Gulyás László – Szegedi Tudományegyetem

Szerkesztő:

Dr. PhD Keczer Gabriella – Szegedi Tudományegyetem

SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG:

Dr. PhD Csüllög Gábor – Eötvös Lóránd Tudományegyetem

Dr. habil. Császár Zsuzsanna – Pécsi Tudományegyetem

Dr. habil. Kókai Sándor – Nyíregyházi Főiskola

Dr. PhD Suba János – Hadtörténeti Intézet és Múzeum

Dr. PhD Sarnyai Csaba Máté – Károli Gáspár Református Egyetem

Felelős kiadó:

Egyesület Közép-Európa Kutatására
6727 Szeged Löwy Sándor utca 37.

Elnök: Dr. habil. Gulyás László PhD, PhD
e-mail: gulyas1@t-online.hu

Technikai szerkesztő:
Kádas Gabriella

Nyomda:
Innovariant Kft., Szeged

ISSN 2064-437X
HU ISSN 2064-437X

Szeged, 2014

TARTALOM

Fiume rovat

- Simonné Pallós Piroska*: Città Olocausta” Fiume – az áldozat városa5
Ordasi Ágnes: Batthyány Tivadar és Fiume kapcsolata13
Ordasi Ágnes: Pártviszonyok és az 1901-es országgyűlési képviselőválasztás
Fiume városában.....23

Regionális tudomány rovat

- Kovács Szilárd*: Területi különbségek Bajorországban35
Lengyel István–Molnár Ernő: A debreceni gyógyszeripar humán erőforrás
alapjai a XXI. században43
Weber Erika: A mezőgazdasági kistermelők helyzete a Dél-Alföldön53
Vedrédi Katalin: Köztérfejlesztések hatásai néhány év távlatából –
a budapesti Mátyás tér61
Haffner Tamás: A Zsolnay Gyár tündöklése és viszontagságai73
Mihályi Péter Dániel: A szegedi idegenforgalmi szektorban dolgozók
származási- és lakhelyének térbeli jellegzetességei83
Bajor Tibor–Prykhodko Volodymyr: Kárpátalja közlekedéslogisztikai helyzete93

Köztes-Európa politikai földrajzának aktuális kérdései

- Remek Éva*: Közép-Európa: biztonságpolitikai körkép – fókuszban a V4105

Gazdaságtörténet és régiótörténeti kutatások

- Haffner Tamás*: A pécsi kesztyűgyártás múltja és jövője.....115
Juhász Krisztina–Nádasdi Mónika: A „keleti nyitás” turisztikai aspektusai.....125
Kutasiné Nagy Irén–Harsányi Endre: A határmenti mezőgazdaság
fenntartható fejlesztése, jövőbeli kilátásai.....135

„Pannon-modell” workshop

- Csajka Edina*: Helyi gazdaságfejlesztés – lehetőség vagy kényszerpálya?.....145
Csimáné Pozsegovics Beáta–Horváthné Tóth Ildikó: A Kadarkúti –
Nagybajomi kistérségben élő roma lakosság életkörülményei,
munkához, tanuláshoz való viszonya161
Csimáné Pozsegovics Beáta–Horváthné Tóth Ildikó: A Kadarkúti –
Nagybajomi kistérségben élő szépkorúak közösségi tevékenysége,
tanulási lehetőségeik.....175
Baka József–Takács Anett: Kulturális-közösségi potenciálok a kadarkúti
kistérségben191
Maksay Klára–Csimáné Pozsegovics Beáta: A turizmus fejlesztési
lehetőségei, a Kadarkúti – Nagybajomi kistérségben.....205
Takács Anett–Walter Imola: Szenna, a kadarkúti kistérség kulturális márkája.....217

KÁRPÁTALJA KÖZLEKEDÉSLOGISZTIKAI HELYZETE

TRANSPORTATION AND LOGISTICS IN THE SUBCARPATHIAN REGION

DR. PHD BAJOR TIBOR főiskolai tanár

Általános Vállalkozási Főiskola Társadalomtudományi Tanszék

PRYKHODKO VOLODYMYR

Ungvári Nemzeti Egyetem Közgazdasági és Nemzetközi Kapcsolatok Intézet
Nemzetközi Kapcsolatok Tanszékének tanára

Abstract

Transcarpathia was in the history always the most backward area of the country. The rail and road network in the XIX–XX. century, in the time evolved, changes in practice has not been over the past 100 years. The uniform railway system has been broken into three dividedent in 1920 and this made it impossible to operate the Transcarpathian railway freight and passenger transport network. However, internationally in point of view, one of Europe's most important railway line passes through the area. The road network is in a similar situation.

Fundamental problem of Transcarpathia Ukraine's capital, Kiev toward – Carpathians Mountains to – only acceptable quality transport built corridor. Other routes of significant traffic implementation is unsuited. Transport network condition is the biggest obstacle to, became the business relationships between the EU, Asia and Transcarpathia. The European transport corridor may improve of the area Transcarpathian's.

Kárpátalja a Magyar Királyságban és az Osztrák–Magyar Monarchiában

Kárpátalja, mint a történelmi Magyarország északkeleti határ menti térsége, kezdetektől fogva hátrányos helyzetű elmaradott térség az államalapítástól napjainkig, tartozzék akármelyik országhoz is a történelem folyamán. Sőt, 1920-ig tulajdonképpen belső periférikus országrész is, hiszen Magyarország is az osztrák birodalom része és a Kárpátokon túli Galícia is része a birodalomnak.

A Kárpátokon három hágón keresztül lehet belépni a Kárpát-medencébe. (Az Ázsia felől érkezők hódítok, harci csapatok itt érték el a királyi Magyarország területét.) A földrajzi adottságok mellett ez is oka volt annak, hogy a térség gazdasági–társadalmi fejlesztésével a XIX. század végéig állami szinten nem foglalkoztak. Az orosz birodalom felé a kereskedelmi útvonal nem Kárpátalján keresztül vezetett, hanem Kassa–Zsolna–Krakkó–Varsó–Szentpétervár útvonalon. Ezt az útvonalat használták fel az első vasútvonal megépítéséhez is a XIX. század közepén.¹

Kárpátalján a legfontosabb hosszú távú közlekedési útvonal a patakok, folyók medre: a vízi szállítás. Ősztől tavaszig a magasan eredő patakok partjain felhalmozták a termékeket, terményeket, majd az olvadáskor alkalmilag összeácsolt tutajokon szállították le az árut a Tiszáig – meglehetősen életveszélyes körülmények között A három fő termék: a só Aknaszlatináról, a fa és a kő a Visó-völgyéből. A Tiszán ezt követően újra alkalmassá tették a tutajokat hosszú távú (Szolnok, Szeged) szállításokra. A sót Aknaszlatinától Szolnokig

onnét tovább Budapesten át Bécsig, az erdei termékek zömét Szegedig szállították. Ennek következtében Kárpátalján a nagyobb települések a hegyi patakok és a Tisza találkozásánál alakultak ki és ezekre a településekre telepítették az állami és a helyi közigazgatási, és egyéb szervezeteket (pl. adó- és vámhivatal).²

Az év minden szakában használható szilárd, vagy köves burkolatú közút, gyakorlatilag Kárpátalján a XIX. században nem található.

1. térkép. Kárpátalja vasúti hálózata a XIX. században
Map 1. Transcarpathian railway network of the XIX. century



Forrás: Horváth Ferenc 2000: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás

A mai Kárpátalja keleti területei a kezdeti vasútépítésből kimaradtak. Ez a helyzet a XIX. század második felétől változik, mikor a Magyar Északkeleti Vasúttársaság kapja meg a jogot a vasúthálózat kiépítésére. Az építés során fontosnak tartják hangsúlyozni a „Galicián osztrák tartományon keresztül Lengyelország és Oroszország felé vezető vasútvonalak megvalósítását.”³ A tiszai átkelés helyszínét a gazdasági és politikai szempontok alapján a helyi vezetés erőteljes követelése alapján 1872-ben jelölték ki és valósították meg. A Debrecen–Szatmárnémeti–Máramarossziget vasútvonal nyomvonalát, Huszt követelésére módosították, és így biztosították a tiszai átkeléssel a város közvetlen bekötését a hálózatba. Máramarosszigetnél tér vissza a folyó baloldalára a vasútvonal.⁴ A térségből kiinduló nyersanyagszállítások a Monarchia felé ez után már gyakorlatilag vasúton bonyolították le, a tiszai tutajozás szerepe csökken, majd rövid időn belül meg is szűnik. Az 1894–95-ben megépített Nagybozsónem látott fellendülést hozott a környék kézmű- és könnyűiparának (1. térkép).

Az első világháborút követő békeszerződés Kárpátalja vasúthálózatát – mint oly sok vasútvonalat Közép-Európában – kettévágta. A Bustyaháza–Máramarossziget–Rahó–Körösmező vasútvonal Máramarosszigeten keresztül vezető vonala Romániához került.⁵ Ez a helyzet igen hátrányos a mai Kárpátalja, de Ukrajna számára is. Így nemcsak a máramarosi térségben kimerült nyersanyagokat, árukat nem lehet közvetlenül a térség központjába, Ungvárra szállítani, hanem a Dél- és Kelet-Ukrajnából érkező vasúti szállítmányok sem érkeznek közvetlenül a

megyébe, hanem előbb a Kárpátokat megkerülve – több száz felesleges km-t megtéve – Lviv megyén keresztül érik el a nemzetközi szállítási útvonalakat, megnehezítve ezzel Ukrajna és Kárpátalja kapcsolódását a nemzetközi tranzitszállításokhoz. A hiányzó kb. 10–15 km vasútba, és ezzel együtt a vállalkozások és a turizmus fellendítését is elősegítené. Lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének – a hegyi turizmus központjának – közvetlen Kelet- és Dél-Európából való megközelítését vonaton. Ez bármilyen turisztikai fejlesztés alapfeltétele.⁶

Ukrajna nem Kárpát-medencei ország

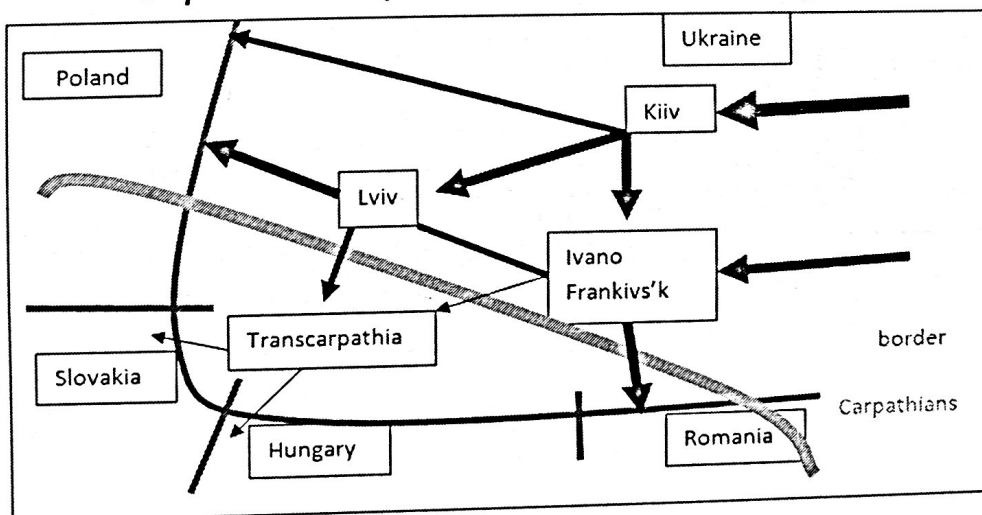
Kárpátalja gazdasági–történelmi–társadalmi szempontból a Kárpát-medencei európai uniós országokkal közös múlttal rendelkezik. 1945-öt követően azonban olyan ország részévé vált – Galíciával együtt –, amely a korábbi történelmi időkben a Kárpát-medencétől független történelmi múlttal rendelkezik. Az azonban mit sem változott, hogy – kelet felé – Galícia közigazgatási székhelye Lemberg (Lviv) vezetésével, Kárpátaljához képest magasabb közigazgatási szinten áll – előbb osztrák tartományi központként, jelenleg ukrán gazdasági-társégi központként.⁷

Kárpátalja szomszédos államai mind tagjai az Európai Uniónak, és Kárpátaljával határos területei az unió belső rendszerének megfelelő regionális önállóságot élveznek, míg Kárpátalja egy más jellegű államigazgatási, felépítésű ország része, annak központi szerve által meghatározott feladatkörrel, jogosultsággal és lehetőséggel. Kárpátalja Ukrajnának csupán egy megyéje és terveit, fejlesztését Kijevben engedélyezik, illetve hagyják jóvá.

Az ország belseje felé gyakorlatilag két fő út vezet és mind a kettő a Kárpátok északkeleti oldalán lévő térségek központi városain és megyéin – Lviv és Ivano-Frankovsk – halad keresztül. Ezek a megyék szintén az Európai Unió tagországaival szomszédosak, és szintén érvényesíteni akarják sajátos érdekeiket. Ennek következtében minden olyan lehetőség, amely Kijev felől érkezik, előbb ezeket a városokat éri el, és csak az a lehetőség halad tovább Kárpátaljáig, amely vagy nem érinti, vagy nem érdekli ezeket a városokat és vonzáskörzetüket. Tulajdonképpen megszűrik, és ezzel csökkentik a lehetőségeket. Ez a tény erősen beszűkíti Kárpátalja fejlesztési terveinek megvalósulását (2. térkép).

2. térkép. Kárpátalja közlekedés logisztikai szerkezete

Map 2. Transcarpathia transport logistic structure



Forrás: Bajor Tibor dr. 2012. Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja? Magyar Logisztikai Évkönyv Magyar Logisztikai Egyesület 2011. december 14. ISSN 1218-3849

Kárpátalja közlekedéslogisztikai csatornái

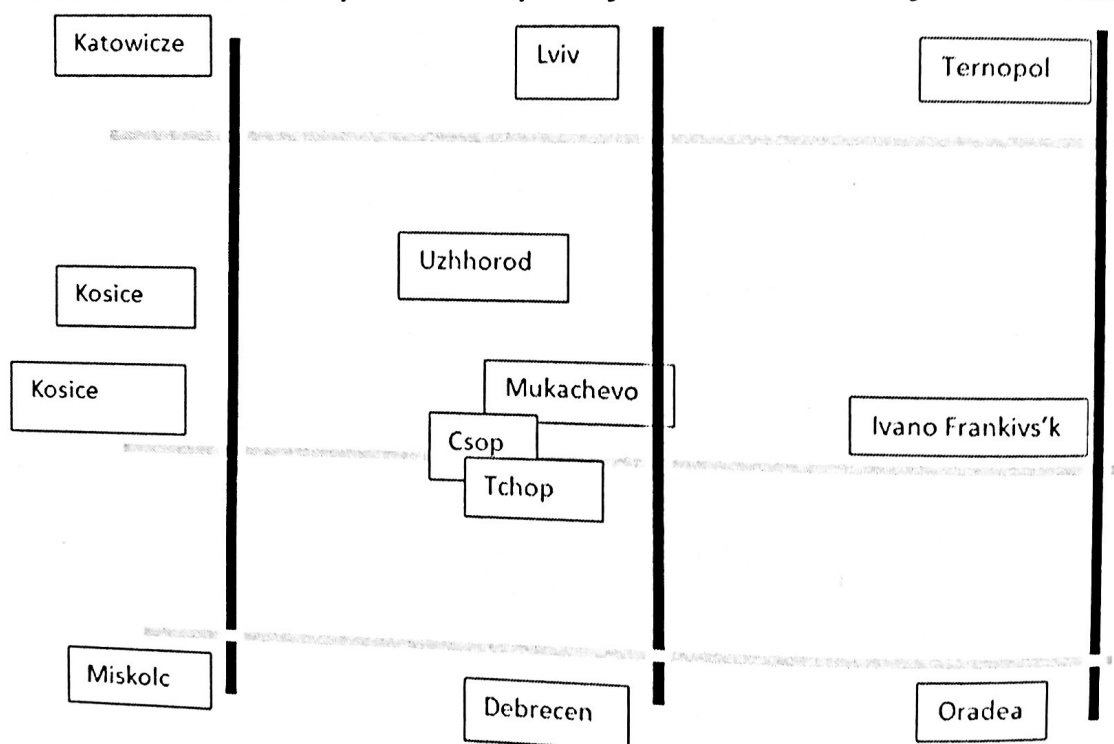
Amennyiben Kárpátalja vasúti-közlekedési rendszerét egy koordináta rendszerben ábrázoljuk, akkor az alábbi képet kapjuk (1. ábra). A Katowicze–Lviv és a Lviv–Ternopol vonal forgalmat von el Kárpátaljától. A Kassa felől érkező szállítás – főleg ha már eleve széles nyomtávon érkezik – meg sem áll Kárpátalján, hanem egyenesen halad Lvivig.

A Magyarország felől érkező vasúti szállítmányok úti célja nem Kárpátalja, hanem Ukrajna belső területei, Oroszország és a Távol-Kelet. Az áru az átrakást követően azonnal elhagyja Kárpátalját. Látható, hogy az ideális helyzet teljesen eltorzul (2. ábra) és Lviv a tényleges közlekedéslogisztikai jelentőségéhez képest fontosabb helyet tölt be a nemzetközi és a hazai közlekedésben. Ezen a helyzeten csak akkor lehet javítani, ha az áru megáll, és valamilyen hozzáadott értéket kap Kárpátalján. Erre kiválóan megfelel a korábban meghirdetett ipari park program is.⁸

A tranzitszállítások kárpátaljai hasznosítása szempontjából katasztrofális következményekkel járhat a Szlovákiában tervezett, Kassától a Dunai vízlépcsőig megépítésre kerülő széles nyomtávú vasútvonal megvalósítása. Ebben az esetben Csop és Batyevó minden jelentőségét elveszti. Megszűnnek az átrakóban létesített munkahelyek és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások. Vagyis a tranzitforgalomból adódó bevétel lényegesen lecsökken, a forgalom nem áll meg. Kárpátalja nem részese lesz a nemzetközi gazdasági kapcsolatoknak, hanem csak a tranzitforgalomból itt maradó környezetszennyezés elviselője.

1. ábra. Kárpátalja közlekedési rendszere koordináta rendszerben szerkesztve

Illustration 1. Transcarpathia transport system coordinate system shown



Forrás: Enyedi György (1978): Kelet-Közép-Európa földrajza. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó

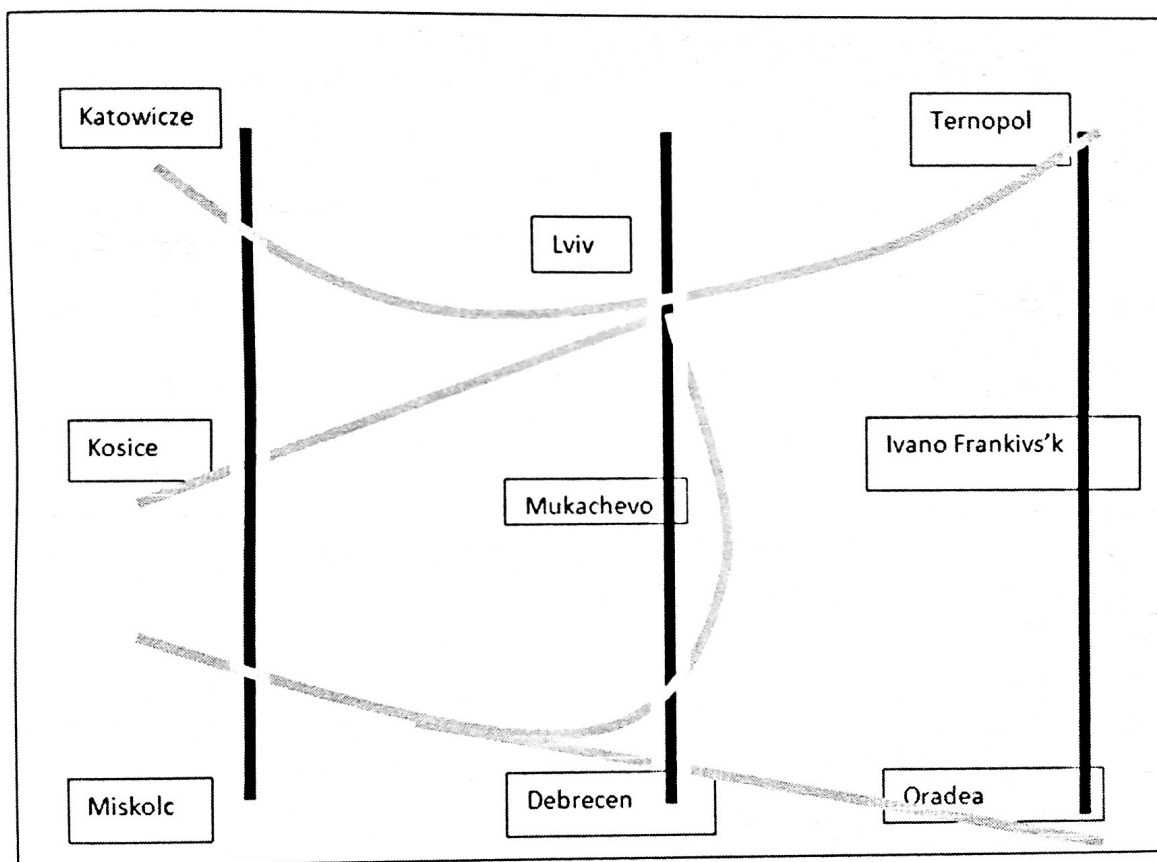
Kárpátalja közvetlen vasúti határforgalmi helyzete egyoldalú. Szlovákia felé viszonylag jól biztosított a vasúti forgalom. A magyar–ukrán/Kárpátalja viszonylatban hosszú határszakaszon azonban határozottan kevés a Záhony–Csop és a Batyevó–Eperjeske vasúti határátkelő, miközben végig a határral párhuzamosan halad a vasútvonal. Érdeemes volna megvizsgálni egy Beregszász–Fehérgyarmat–Csenger–Szatmárnémeti vasútvonal kiépíté-

sének lehetőséget. Ez a vasútvonal nagyrészt már ma is létezik, másrészt sík vidéken keresztül biztosítaná Szlovákia–Kárpátalja–Magyarország–Románia összeköttetését, a hegyeket kikerülve.⁹

Ha az előbb már használt koordinátarendszert megvizsgáljuk, akkor a látható, hogy az Uzsgorod–Mukacsevo–Beregovo–Csop települések által határolt terület közlekedési infrastruktúrával a sűrűség tekintetében nyugat-európai szinten ellátott terület (3. térkép). Ezen a területen gyakorlatilag csupán a szolgáltatások és a mellékútvonalak színvonalát kell európaire emelni ahhoz, hogy jelentős fejlődés következzen be. Ipari szolgáltató terület jelenleg csak Csopon és Solomonovóban található. Azt követően a nemzetközi főútvonalon, nevezetesen az V. európai TEN-T korridoron csak 70 km-re Munkácson található. Kárpátalján nincsenek jelentős speditőr vállalati képviseltek, kamionterminálok. Nem épült ki a szolgáltató tevékenység. Hozzá kell tenni azonban, hogy a szóban forgó négy-szögtől keletre a megfelelő, sőt sok esetben az alapinfrastruktúra is hiányzik.¹⁰

2. ábra. Lvov közlekedési csomópont hatása a Kárpátalja vasúti szállítási útvonalaira

Illustration 2. Lviv interchange effect of Transcarpathia rail transport routes



Forrás: Infrastruktúra a Kárpátok Eurorégióban. KSH, 2000.

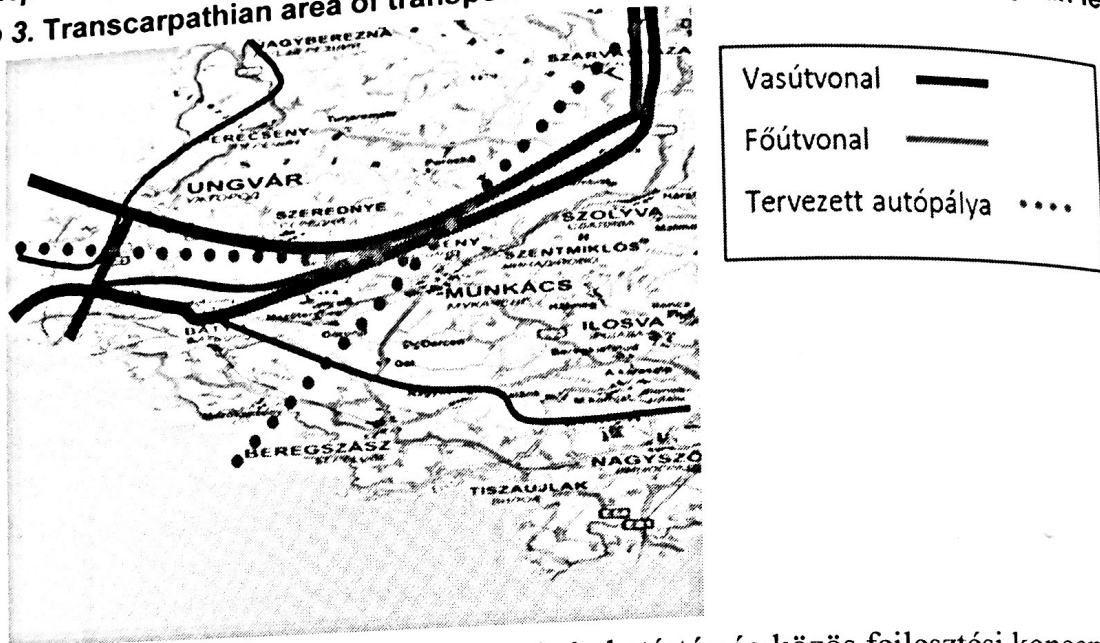
Kárpátalja közúti helyzete

Kárpátalja közúti magisztráléja a Csop–Mukacsevo–Lviv főút mely a TEN-T hálózat, az V. korridor része. Az V. korridor több ágból tevődik össze. Jellemző, hogy a magyar kiadványokban csak és kizárólag a Zágráb–Budapest–Ungvár útvonal, míg a szlovák kiadványokon a Zágráb–Bécs–Pozsony–Kassa–Ungvár útvonal kerül megnevezésre. Ungvártól egyenes útvonal vezet Lviv-ig.

Sajnálatos módon, 2007–2014. évek fejlesztési-beruházásai programjában szereplő útfejlesztések közül még nem került megvalósításra – sőt el sem kezdődött – Ukrajnában:

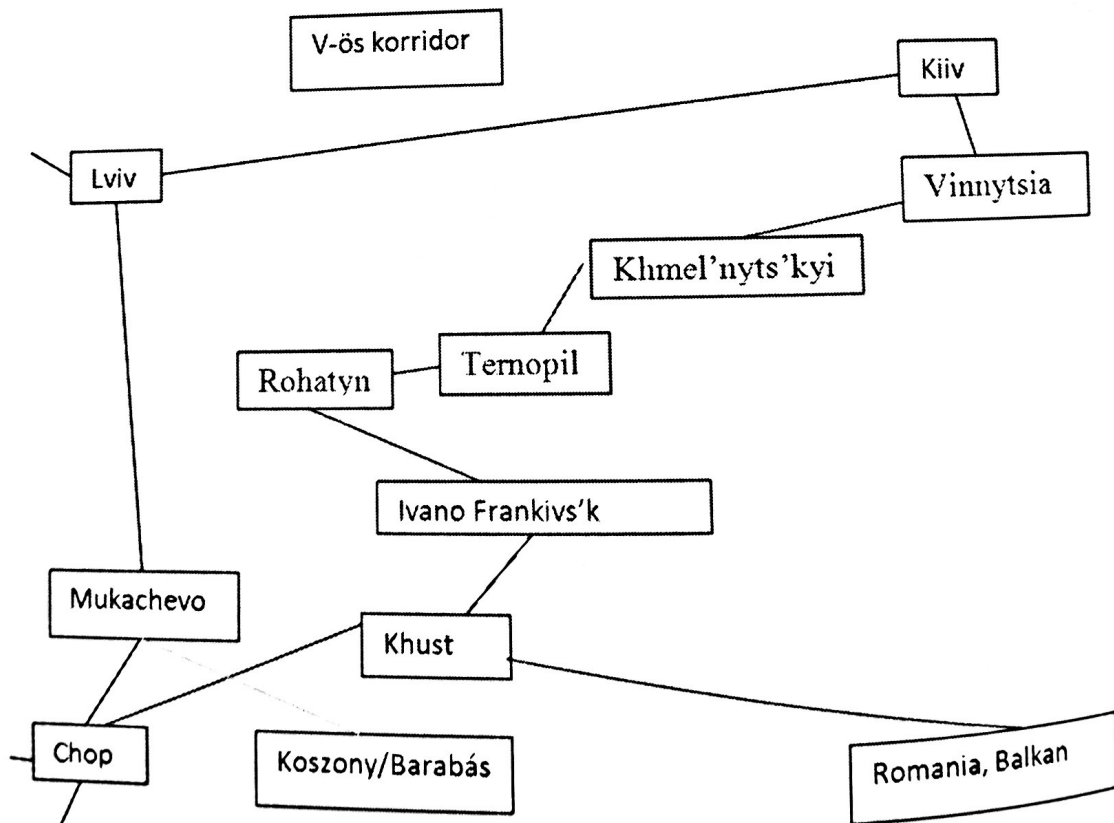
1. a Lisboa–Triest–Budapest–Kiev autópálya ukrainai szakaszának kivitelezése,
2. a Kiiiv–Vinnytsia–Khmel’nyts’kyi–Ternopil–Rohatyn–Toronyi (Вишківський) háló–Khust autópálya építésének előkészítése és kivitelezése (3. ábra).
3. az ukrán–magyar határ Koszony–Barabás autópálya határátmenet feltételeinek megteremtése

3. térkép. Kárpátalja közlekedési infrastruktúrával Nyugat Európai szinten ellátott területe
 Map 3. Transcarpathian area of transport infrastructure with Western European levels



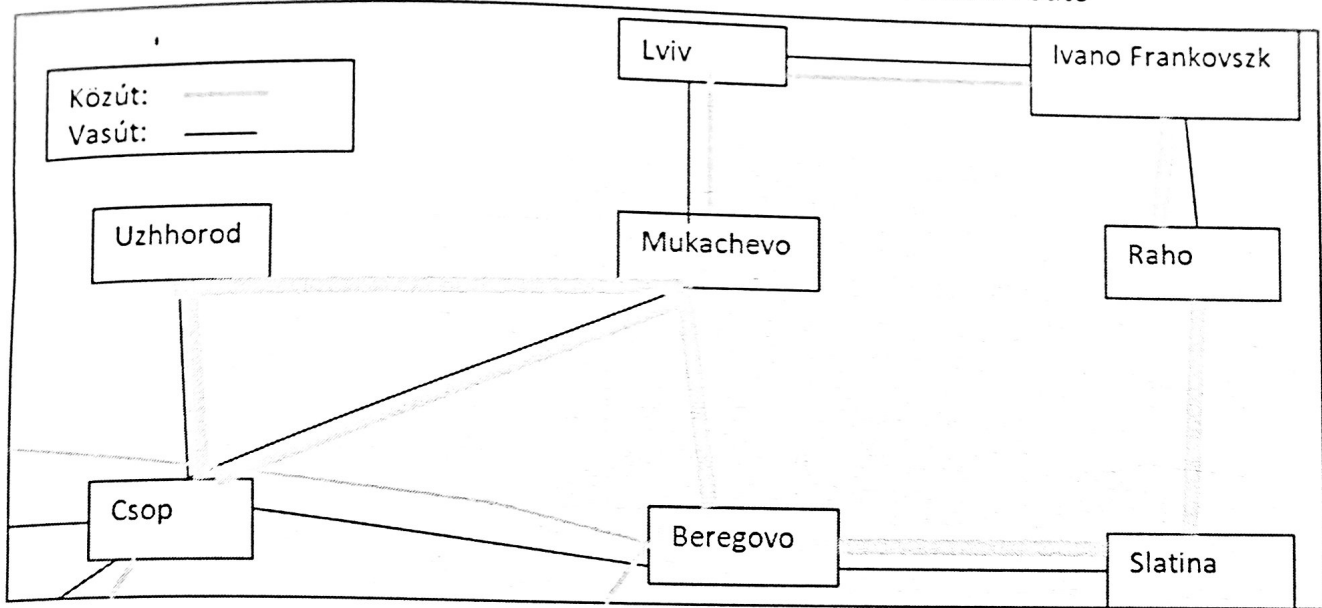
Forrás: Excellence Rt. 2002. A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója

3. ábra. TEN korridor hálózatának Kárpátalján tervezett útvonala
 Illustration 3. TEN corridor planned network of Transcarpathia path



Forrás: Транспортно – логістичні центри Закарпаття МІСТ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ Закарпатське обласне агентство із залучення інвестицій та розвитку територій. Ужгород 2008

4. ábra. Kárpátalja belső fő közlekedési útvonala
 Illustration 4. Transcarpathia inside the main traffic route



Forrás: УКРАЇНА Закарпатське обласне агентство із залучення інвестицій та розвитку територій. код ЄДРПОУ № 34676141 р/р № 260042445 у ВАТ АБ „Укргазбанк” В М. УЖГОРОДІ МФО 312776

Nyugat-Ukrajnában a vasúti szállításokhoz hasonlóan a közúti szállítások első elosztóhelye is Lviv. Lehetőség van Ungvár-Ivano Frankovszk irányában is forgalom közvetlen lebonyolítására, azonban ez az útvonal jelenleg alkalmatlan a nemzetközi kamion forgalom levezetésére.

Figyelmet érdemel azonban, hogy a valóságban Kárpátalja területének fő közlekedési útvonala ez a nyugat–kelet irányú útvonal, és nem az V. korridor (4. ábra). Ez az egyetlen útvonal biztosítja Kárpátalja számára a megyei adminisztrációs központ elérését a megye legtávolibb térségéből is. Ez a legfontosabb feladata. A Kárpátok magasabban fekvő településeiről a forgalom le- és felvezetése a megye életében alapvető fontosságú, mert semmilyen más közlekedési infrastruktúra nem áll rendelkezésre a forgalom bonyolításához. (A még üzemelő kisvasutakat is felszámolják.) Akár a munkavállalót akarják elvinni a munkahelyre, akár a munkahelyet akarják elvinni a lakóhelyre, az csak ezen az útvonalon lehetséges. Megállapítható, hogy míg Kárpátalja tranzitforgalomban való részvételéhez elsősorban a vasúthálózatot kell helyreállítani, addig a megye belső gazdasági érdeke a közúthálózat megerősítése, fejlesztése. Annál inkább, mert ez az útvonal rendkívüli mértékben kitett a természeti-környezeti károknak (földcsuszamlás-veszélyes).

Vízi közlekedés

A XIX. század végéig Kárpátalja legfontosabb, sőt egyetlen teherszállítási útvonala a Tisza volt. A Tisza az egyik legfontosabb kapocsá vált a hegyvidék és a síkság, az erdők és a puszták, a sósók és az állatokban bővelkedő alföldi legelőterületek között. A folyó mellett fűrészmalomokat és sóházakat létesítettek, a tutajjává ácsolt rönköket általában sóval megpakolták, s a dupla szállítmány együtt érkezett meg az Alföldre. Tiszaújlak jelentős szerepet játszott a só szállításában: kamarai sóhivatallal, hajókikötővel rendelkezett. Az aknaszlatinai sóbányákból kitermelt sót tutajokon szállították Tiszaújlakra, majd kisebb hajókkal szállították tovább a folyón és szekereken az ország belseje felé. (Ugyanakkor az

osztrákok igyekeztek az osztrák sóbányák termékeinek piacot biztosítani a kárpátaljai és erdélyi sóbányák hátrányára.) A tutajozás mellett fokozatosan tért hódított a hajóközlekedés; először az áru-, majd a személyszállítás is. 1880-ban a vasútvonal elérte Aknaszlatiát, s attól kezdve a sót már vasúton szállították tovább a távolabbi piacterületekre. Ezt követően a rönkfát, a faszenet, a gyümölcsöt, a malom- és egyéb köveket még mindig a tutajok szállították az alföldi városokba.¹¹ A XIX. századot követően a Tisza, mint szállítási útvonal jelentősége erősen lecsökkent, sőt mára pedig meg is szűnt. A Tisza Máramaroszigettől gyakorlatilag határfolyó, egészen a szlovák–magyar–ukrán hármashatárig. Ez a tény az önálló ukrán döntéseket ellehetetleníti. Ez azt is jelenti, hogy a Tiszán Máramaroszigettől csak a szomszédos országgal közösen fejleszthet Ukrajna. Viszont a Tisza vízgyűjtő területén, főként Kárpátalja keleti részén felhasználhatók a szlovákiai tapasztalatok: a vizek visszatartása, víztározók építése, vízi erőművek létesítése a tájvédelmi szempontok figyelembe vételével. (erőművek, vezetékek, tartószerkezetek tájba illesztése, álcázása) Energiatakarékos erőművek létesítésével és üzemeltetésével jelentős bevételhez juthatna Kárpátalja.

Légi közlekedés

Az ungvári repülőtér 1926-ban épült. A XX. század közepéig elsősorban katonai célokat szolgált, ezt követően polgári repülőtér lett. Többször indították újra a menetrend szerinti járatokat. Érdekessége a repülőtérnek, hogy a le- és felszálló gépek csak Szlovákia légtérének használatával tudnak közlekedni. A munkácsi katonai repülőtér polgári célokra való átalakítása folyamatban van. A Ivivi repülőtér felújítása és átalakítása egy nemzetközi színvonalú nagybefogadó képességű reptérre – mely alkalmas lenne évente 10 millió ember utazási igényeinek kielégítésére – elsődleges feladattá nőtte ki magát az ukrán–lengyel rendezésű Labdarúgó Európa Bajnokság megrendezésekor. Az ungvári és munkácsi repülőterek nem csak az üzleti élet számára fontosak, hanem mint a túrizmus, a téli sítúrákra távolról érkezők számára is a megközelíthetőség korszerű formája is, melyek a Kárpátok Visó-völgyi, Feketevízi, (Чорногірський) gerincét célozzák meg. Az ungvári repülőtér kifutópályája meghosszabbításának és egy úgy nevezett „Kárpáti Shannon”¹² létrehozásának érdekében célszerű lenne bevonni a munkába a nemzetközi, elsősorban magyar, szlovák és cseh befektetőket. Ellenkező esetben fenn áll annak a veszélye, hogy a repterek működését véglegesen megszüntetik.

Logisztikai központok

Kárpátalja dél-nyugati területe, a szlovák–magyar–ukrán határ térsége kb. 100 km-es sáv mélységben infrastruktúrával kiemelten ellátott terület lesz/lehet, a tervezett fejlesztések befejezését követően.¹³ Az Ungvár–Munkács–Beregszász–Csap által határolt terület alkalmas lesz kiemelt – nemzetközi – szintű szolgáltatások biztosítására. Ehhez azonban kevés a vasúti fővonalak további korszerűsítése, a tervezett autópálya nyomvonalak megépítése. Biztosítani kell az elérhetőségüket, de alapkövetelmény hogy ezek is nemzetközi szinten kivitelezettek legyenek. Kárpátalján fel kell készülni arra – a Magyarországon és Szlovákiában már tapasztalható – az esetre is, hogy a nemzetközi vállalatok képviselői, vezetői, bár Kárpátalján dolgoznak, de nem ott laknak életvitelszerűen, nem ott telepednek le családotul. Ami azt is jelenti, hogy a Kárpátalján megtermelt jövedelmüket más országban költik el. Tiszasalamon és Csap településeken már működik a nemzetközi szállítások-

ra épülő logisztikai, termelő és raktározási szolgáltató bázis, valamint Ukrajna Lengyelországgal, Belorussziával és Oroszországgal kapcsolatos határtérségében is működik több logisztikai központ. Szükségszerű e működő logisztikai központok tevékenységének összehangolása országosan és helyi szinten is. Kárpátalján azonban a valóságos adminisztrációs központ és a valóságos gazdasági-logisztikai központ nem esik egybe.

Ungvár, a megye adminisztrációs központja, nem csak a tranzitforgalomtól, hanem a megye egészétől elzártan közvetlenül a nyugati országhatár mellett található. A megye egészének kelet–nyugati és észak–déli forgalmi központja Munkács, a megye második legnagyobb városa. Alközpontja pedig Csap.¹⁴ A megye összes többi városa a tranzitforgalomban nem játszik meghatározó szerepet. (Helyi fontossága ettől még jelentős lehet. Lásd Huszt.) A térképre nézve azonnal szembevető Munkács központi elhelyezkedése. Egy, a légi forgalommal megerősített közúti, vasúti logisztikai központ egész Kárpátalja logisztikai működését képes volna szervezni.¹⁵ A kárpátaljai logisztikai központok együtt erőteljesebben tudnák képviselni érdekeiket. Ehhez szükséges lenne Ungvár politikai, oktatási, adminisztratív központ jellegének megerősítésére, valamint a megye többi városa megyén belüli funkcióinak fejlesztésére. Mind Kárpátaljának, mind a megyét övező európai uniós országoknak figyelmet kell fordítaniuk a helyi, csak néhány település gondját megoldó határon átnyúló fejlesztésekre is. Egy ilyen irányú fejlesztési program lehetőséget biztosítana Kárpátalja számára, hogy – vertikálisan és horizontálisan is – megfelelő pozíciókat szerezve beilleszkedjen Ukrajna gazdasági-logisztikai rendszerébe, érvényre tudja juttatni sajátos érdekeit.¹⁶

Jegyzetek

1. Erdősi Ferenc (1996): A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai. In: Frisnyák Sándor (szerk.): A Kárpát-medence történeti földrajza. Nyíregyháza MTA Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Tudományos Testülete és a Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék. 225–238. o. – Heller, Michail–Nyekrics, Alekszandr 2003: Orosz történelem. II. kötet: A Szovjetunió története. Budapest, Osiris.
2. Bajor Tibor (2010): Záhony, a vasút és a vasúti átrakó. Doktori disszertáció. Pécs Tudományegyetem.
3. A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.
4. Kárpátalja 2007. november 9. VII. évfolyam 45 (365) szám online hetilap.
5. Majdán János (2001): A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. – Rubicon. 8–9. 63–67. old.
6. Enyedi György (1978): Kelet-Közép-Európa földrajza. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
7. Мікловда В. П., Кубіній Н. Ю., Завадяк Р. І., Сокол І. І., Максимець І. І., Кубіній В. В. СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ У КОРПОРАТИВНОМУ СЕКТОРІ РЕГІОНУ УЖГОРОД ПОЛІГРАФЦЕНТР „ЛІРА” 2010.
8. Dupka György 2001: A Kárpátalja szabad gazdasági övezet. – Napi Jogász. 7. 36–38. o.
9. Bajor Tibor (2008): A határmenti ipari fejlesztés kérdései. In: Galó Miklós–Kiss Lajos András–Kukla Krisztián–N. Szabó József (szerk.): A tudásteremtő fakultás eredményei, Inventárium 2008 Nyíregyháza. Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara. 2008. november 11. 269–274. o. ISSN 1787-7113, ISBN 978-963-9909-06-9
10. Baranyi Béla (2005): Hungarian–Romanian and Hungarian–Ukrainian border regions as areas of co-operation along the external borders of Europe. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences.
11. Kárpátalja Online hetilap 2010. január 18. X. évf. 2. sz (469. sz.).

12. Ipari és kereskedelmi vámszabad terület. Az Írországi Shannon Gazdasági Övezethez hasonló fejlesztési program
13. Ruszin Emil (2002): Közép-Kelet-Európa regionális gazdasági kapcsolata, különös tekintettel a Magyar Köztársaság és az Ukrán Köztársaság közötti kapcsolatok lehetőségeire. Budapest–Uzsgorod, Misztecka linija.
14. Bajor Tibor (2008): Záhony település térségi viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. In: Buday Sántha Attila–Zemplényiné Bartha Júlia (szerk.): Évkönyv 2008 Pécs, PTE Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. 7–19. old.
15. Bajor Tibor (2009): A közös ipari park az EU és Ukrajna második határon átnyúló közös programja lehet. Nemzetközi konferencia Közös ipari park kialakítása a magyar–ukrán határon KI-ÚT Térségfejlesztési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11–12. <http://www.kiut.hu/konf2009111112/index.htm>
16. Illés Iván (1993): A Kárpátok Eurorégió. – Valóság. 6. 12–19 o.

Felhasznált irodalom

A) Szakirodalom

- Bajor Tibor (2008): Záhony település térségi viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. In: Buday Sántha Attila–Zemplényiné Bartha Júlia (szerk.): Évkönyv 2008 Pécs, PTE Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. 7–19. old.
- Bajor Tibor (2008): A határmenti ipari fejlesztés kérdései. In: Galó Miklós–Kiss Lajos András–Kukla Krisztián–N. Szabó József (szerk.): A tudásteremtő fakultás eredményei, Inventárium 2008 Nyíregyháza. Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara. 2008. november 11. 269–274. o. ISSN 1787-7113, ISBN 978-963-9909-06-9
- Bajor Tibor (2009): A közös ipari park az EU és Ukrajna második határon átnyúló közös programja lehet. Nemzetközi konferencia Közös ipari park kialakítása a magyar–ukrán határon KIÚT Térségfejlesztési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11–12. <http://www.kiut.hu/konf2009111112/index.htm>
- Bajor Tibor (2010): Záhony, a vasút és a vasúti átrakó. Doktori disszertáció. Pécs Tudományegyetem.
- Bajor Tibor dr. (2012): Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja? Magyar Logisztikai Évkönyv Magyar Logisztikai Egyesület 2011. december 14. ISSN 1218-3849
- Baranyi Béla (2005): Hungarian–Romanian and Hungarian–Ukrainian border regions as areas of co-operation along the external borders of Europe. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences.
- Dupka György 2001: A Kárpátalja szabad gazdasági övezet. – Napi Jogász. 7. 36–38. o.
- Enyedi György (1978): Kelet-Közép-Európa földrajza. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Erdősi Ferenc (1996): A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai. In: Frisnyák Sándor (szerk.): A Kárpát-medence történeti földrajza. Nyíregyháza MTA Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Tudományos Testülete és a Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék. 225–238. o.
- Heller, Michail–Nyekrics, Alekszandr (2003): Orosz történelem. II. kötet: A Szovjetunió története. Budapest, Osiris.
- Excellence Rt. 2002. A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója.
- Horváth Ferenc (2000): A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.
- Illés Iván 1993: A Kárpátok Eurorégió. – Valóság. 6. 12–19. o.
- Infrastruktúra a Kárpátok Eurorégióban. KSH, 2000.
- Majdán János (2001): A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. – Rubicon. 8–9., 63–67. old.

- Мікловда В. П., Кубіній Н. Ю., Завадяк Р. І., Сокол І. І., Максимець І. І., Кубіній В. В. СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ У КОРПОРАТИВНОМУ СЕКТОРІ РЕГІОНУ УЖГОРОД ПОЛІГРАФЦЕНТР „ЛІРА” 2010.
- Мікловда В. П., Кубіній Н. Ю., Шандор Ф. Ф., Щелкунова О. В., Ковал О. Д. МАРКЕТИНГОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ УЖГОРОД ПОЛІГРАФЦЕНТР „ЛІРА” 2009.
- Ruszin Emil (2002): Közép-Kelet-Európa regionális gazdasági kapcsolata, különös tekintettel a Magyar Köztársaság és az Ukrán Köztársaság közötti kapcsolatok lehetőségeire. Budapest–Uzsgorod, Misztecka linija.

B) Rendeletek és dokumentumok

- 146/2002. (VI. 29.) Korm. rendelet az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001–2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.
- A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója. Excellence Rt. 2002.
- Freight Transport and Logistics in Russia and the CIS the Baltics and Eastern Europe 31 march and 1 april 1998 Documentation The Adam Smith Institute 1998.
- Kárpátaljai Regionális Tanács Ungvár 2011/12/30 № 391. Kárpátalja megye gazdasági és társadalmi fejlődésének programja 2012-ben, és a fő fejlesztési irányok a 2013 és 201. évben (fordította: dr. Bajor Tibor 2012.)
- Транспортно – логістичні центри Закарпаття МІСТ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ Закарпатське обласне агентство із залучення інвестицій та розвитку територій. Ужгород 2008 р.
- УКРАЇНА Закарпатське обласне агентство із залучення інвестицій та розвитку територій. код ЄДРПОУ № 34676141 р/р № 260042445 у ВАТ АБ „Укргазбанк” В М. УЖГОРОДІ МФО 312776.
- Kárpátalja térképe. Szerkesztette: Kovács Sándor 2004. DIMAP Bt. ISBN 963 00 3124 8 CM.