



**ÁLTALÁNOS
VÁLLALKOZÁSI
FŐISKOLA**

**Európai stratégia 2020
– és Magyarország**

**TUDOMÁNYOS
KÖZLEMÉNYEK**

**Wéber Attila
Európa, Unió és pártok
a rendszerváltás két
évtizedében**

**Belyó Pál
„Mennyire meredek
a gödör fala?”**

**Kriskó Andrea
Az európai pénzügyi
infrastruktúra az
egységesedés útján**

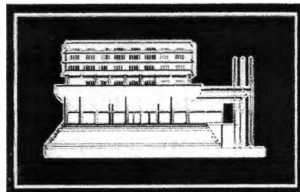
**Tóth Margita
A válság hatása
a kisvállalkozásokra**

30.

2014 ÁPRILIS

Európai stratégia 2020 – és Magyarország

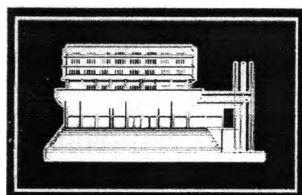
**Tudományos konferencia
a Magyar Tudomány Ünnepén
2013. november 7.**



**ÁLTALÁNOS VÁLLALKOZÁSI FŐISKOLA
Budapest, 2014**

Európai stratégia 2020 – és Magyarország

**Tudományos konferencia
a Magyar Tudomány Ünnepe
2013. november 7.**



**ÁLTALÁNOS VÁLLALKOZÁSI FŐISKOLA
Budapest, 2014**

TARTALOM

<i>Vastagh Pál: Európa 2020 – Stratégia és a felsőoktatás</i>	5
<i>Az európai integráció múltjáról és jelenéről</i>	
<i>Wéber Attila: Európa, Unió és pártok a rendszerváltás két évtizedében</i>	7
<i>Gazdasági fejlődés a válság után – konvergencia, pénzügyek, liberalizálás</i>	
<i>Belyó Pál: „Mennyire meredek a gödör fala?”</i>	15
<i>Kertész Gábor: Megvalósult a teljes postaliberalizáció – mi várható?</i>	25
<i>Kriskó Andrea: Az európai pénzügyi infrastruktúra az egységesedés útján. A monobank rendszertől a T2S-ig</i>	29
<i>Tóth Margita: A válság hatása a kisvállalkozásokra – pénzügyi megközelítésben</i>	39
<i>Üzlet és vállalkozás az EU-ban – kihívások a válság után</i>	
<i>Réger Béla: A logisztika logisztikája, avagy a suszter cipője mindig lyukas</i>	55
<i>Bajor Tibor, Prihodko, B. P.: Kárpátalja vasúti és közlekedésének fejlődése</i>	63
<i>Információ, tudás, döntés</i>	
<i>Szépe Orsolya: Kommunikációs kompetenciákkal kapcsolatos hallgatói önfelkészítési célok az Általános Vállalkozási Főiskolán</i>	73
<i>Benczúr Zsolt, Réthelyi Orsolya: Az egyéni vélemények formálódása a csoportmunkák révén</i>	87
<i>Sinkó Viktória: The Role of digital competences in the EU’s educational plans</i>	107
<i>Marosi Ildikó: A családi értékek szerepe a generációk közötti tudásáramlásban</i>	121
<i>Sipos Júlia: Igaz mesék, avagy európai történeteink és a normatív mag keresése</i>	133
<i>Válogatott szakdolgozati/diplomadolgozati annotációk 2013</i>	145

Bajor Tibor¹ és B. P. Prihodko²

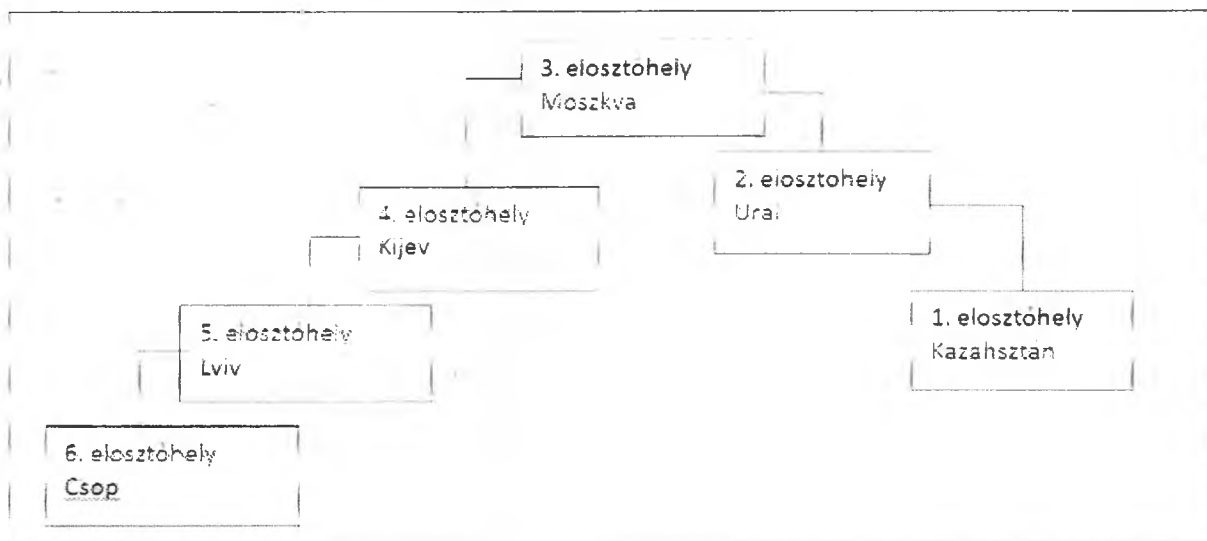
KÁRPÁTALJA VASÚTI ÉS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLŐDÉSE

KÁRPÁTALJAI HELYZET

Közép-Európát a távol-keleti, oroszországi forgalom Kárpátalján keresztül éri el. Szlovákiának, Magyarországnak és Ausztriának nem mindegy, hogy ez a forgalom milyen formában és mennyiségben történik. Figyelembe véve az oroszországi és ukrainai elosztó pontokat, megállapítható, hogy ebből a forgalomból, csak a „maradék” jut. (1. ábra)

1. ábra

VASÚTI FORGALOM ELOSZTÓ HELYEK A KÍNA-KÖZÉP-EURÓPA VONALON



Szerkesztette: dr. Bajor Tibor 2013.

Az ábrából kiderül, hogy mire Közép-Európába, Csopra ér a forgalom, már erősen megcsappan a mennyisége. Túl sok kézen, elosztóhelyen halad át a forgalom. Kérdés, hogy a Kazahsztán – Csop vonalon kikerülhető elosztóhely található-e? Van-e más útvonal? A korábban leírtakból kiderül, hogy van, törekvés Moszkva elkerülésére, ez a dél-oroszországi, a Cseljabinsz – Harkov útvonal. Az ukrán vasúti hálózat lehetőséget ad arra, hogy Harkovtól Közép-Európa felé Kijevet elkerülje a forgalom, de az utolsó akadály Lviv jelenleg kikerülhetetlen. A helyzet elemzéséhez vissza kell kanyarodnunk a XIX. század végéhez.

¹ főiskolai tanár, Általános Vállalkozási Főiskola

² Ungvári Nemzeti Egyetem Közgazdasági és Nemzetközi kapcsolatok Intézet Nemzetközi kapcsolatok tanszékének professzora

TISZAVIDÉKI VASÚTÁRSASÁG³

Kárpátalja térségében a XIX. században a vasút építése hozott változást a teljes bezártságba és elmaradásba. Az első vasúttársaság, amely megjelent Északkelet-Magyarországon, a Tiszavidéki Vasúttársaság volt amely Bécs székhellyel 1856-1880 között működött. Megalakulásakor a vasúttársaság engedélyesei túlnyomórészt magyar arisztokraták voltak. A vasúttársaság működése alatt folyamatosan pénzzavarral küszködött, ezért az állam rendszeresen kedvezményekkel támogatta. 1880-ban a magyar kormány és a Tiszavidéki Vasúttársaság szerződést írt alá az államosításról. Az 1880. évi XXXVIII. törvénycikk felhatalmazta a kormányt a vasúttársaság megváltására. A vasúttársaság által épített Kárpátalja szempontjából fontos vasútvonalak megnyitási évek szerint:

1859: Debrecen–Miskolc

1860: Miskolc–Kassa

A MAGYAR ÉSZAKKELETI VASÚTÁRSASÁG⁴

A mai Kárpátalja keleti területei a kezdeti vasútépítésből kimaradtak, az itt kibányászott, valamint megtermelt javaknak az akkori Osztrák Császárság más területére való továbbítása középkori módszerekkel történt még az 1850-es években is. Azonban a XIX. század második felétől az Osztrák Császárság és Magyar Királyság észak-keleti, keleti területeit is igyekeztek bekapcsolni a gazdasági életbe. A vasúthálózat kialakítására javaslatot készítő fontosnak tartották a jó közlekedés megteremtését északkeleti irányban is. Számos tervben voltak megtalálhatók Galícia osztrák tartományon keresztül Lengyelország és Oroszország felé vezető vasútvonalak. Ezek azonban nagyjából Kásán, Eperjesen át Krakkóba vagy Szatmár, Máramarosszigeten át Szucsava irányába vezettek, a tiszai átkeléshez nem a Záhony és Csap közötti folyószakaszt választották.⁵ Sőt a tiszai átkeléseket az első vasútvonalak megépítésekor elkerülték.

A 19. század közepéig Kárpátalján a közlekedést és a teherszállítást lovas és ökrös szekereken bonyolították le. A Magyar Északkeleti Vasút építését az országgyűlés 1865-ben elfogadott XIII. törvénycikkével engedélyezte. Az elsőrendű vonal (Csap – Bányás – Munkács) megépítésére az engedélyt azonban csak 1869. február 24-én adták ki, a második vonalra (Csap – Beregszász – Királyháza) pedig 1872-ben. A Debrecen – Szatmárnémeti – Máramarossziget vasút nyomvonalát, módosították. Huszt követelésére a vasút nyomvonalát a közvetlen csatlakozás érdekében átvitték a Tisza jobb oldalára és Máramarossziget előtt tért vissza a vasút ismét a folyó bal partjára. A térségből induló nyersanyagszállításokat a Monarchia felé gyakorlatilag vasúton bonyolították le. 1894-95-ben megépítették a Nagybocksó – Rahó – Körösmező országhatár vasútvonalat, amely elsősorban stratégiai célokat szolgált, de addig nem látott fellendülést hozott a környék kézmű- és könnyűiparának.⁶

³ *A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.*

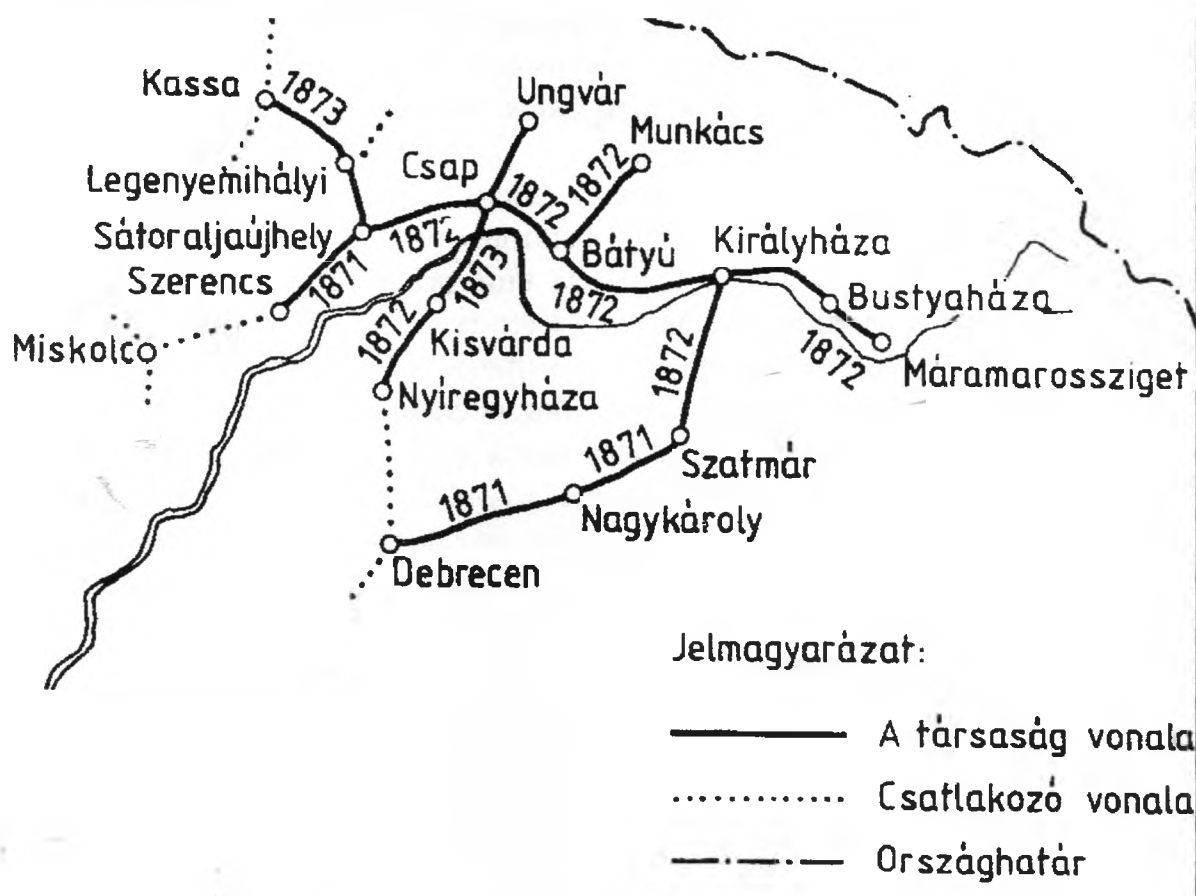
⁴ *A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.*

⁵ *Horváth, 2000*

⁶ *Kárpátalja 2007. november 9. VII. évfolyam 45 (365) szám online hetilap*

2. ábra

KÁRPÁTALJA VASÚTI HÁLÓZATA A XIX. SZÁZADBAN

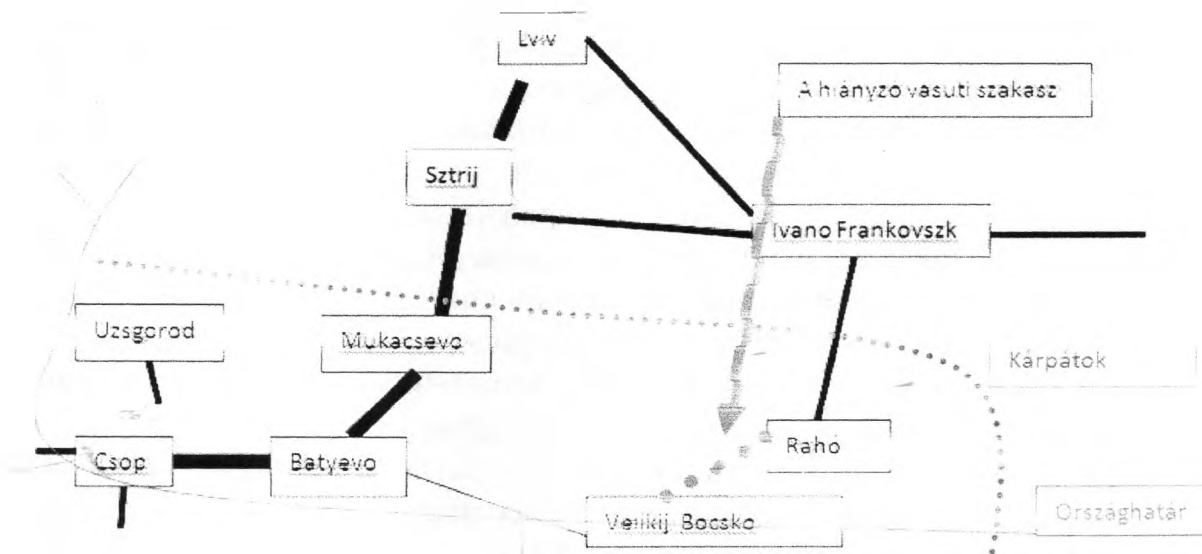


Szerkesztette: A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1857 és 1873 között megépített vasútvonalainak hálózata: Horváth 2000. alapján Bajor Tibor dr. 2012.

A 2. ábrán I. ponttal jelzett vasúti hálózat a mai Szlovákia, a II. ponttal jelzett terület a mai Románia gazdasági vonzáskörzetéhez tartozott. 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. Ez a helyzet igen hátrányos a mai Kárpátalja, de egész Ukrajna számára is. Mert nem csak a Máramarosi térségben kitermelt 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 Galícián keresztül érik el a nemzetközi szállítási útvonalakat, megnehezítve ezzel Ukrajna és Kárpátalja kapcsolódását a nemzetközi tranzit szállításokhoz. A hiányzó kb. 10 – 15 km vasútvonal kiépítése lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének bekapcsolását a szállítási útvonalakba, és ezzel együtt a vállalkozások és a túrizmus fellendítését is elősegítené. Lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének – a hegyi túrizmus központjának – közvetlen kelet és dél-Európai megközelítését vonaton. Bármilyen turisztikai fejlesztés alapfeltétele lenne.

3. ábra

KÁRPÁTALJA VASÚTI VONALAINAK SÉMÁJA



Szerkesztette: Bajor Tibor dr. 2012.

Kárpátalja megye rövidtávú fejlesztési programja: A Zakarpattia Oblast gazdasági és társadalmi fejlődését elősegítő program 2012-ben, és a fő fejlesztési irányok a 2013 és 2014 évben Kárpátaljai Regionális Tanács Ungvár 2011/12/30 №391. 4.3.1 Közlekedés pontja szerint továbbra sem szerepel a tervek között Kárpátalja kelet – nyugati vasúti forgalmának helyreállítása. Továbbra is csak az eddigi fővonal fejlesztését a Csop – Lviv vonalat tervezték (két vágány, alagútépítés) Nem szerepel a tervben Batyevo állomás korszerűsítése és főként a személyszállítás feltételeinek javítása sem, pedig a személyszállítás kulcsa a megyében a megyeszékhely és a megye vasútvonal melletti településeinek vasúton történő elérhetőségéhez Batyevo. A személyszállítás komoly nehézségekkel küszködik Kárpátalján. Átszállás nélkül csak Mukacsevből és Csopról lehet vonaton eljutni Uzsgorodra. Nincs a megye nagyvárosai között közvetlen vasúti kapcsolat. A vasút, mint személyszállítási eszköz nem jut szerephez Kárpátalján. Gyakorlatilag a közútra kényszerül a teljes személyforgalom.

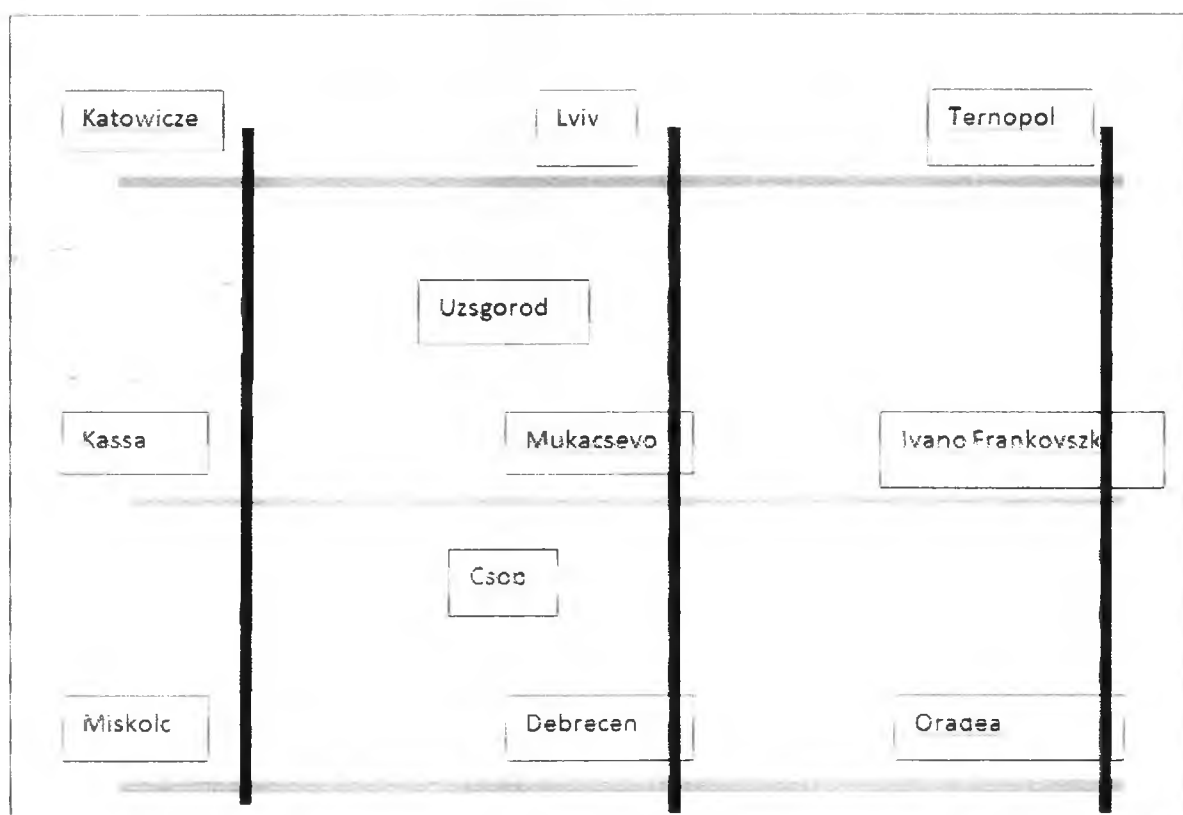
A vasúti teherszállítás megyén belül sem éri el azt a színvonalat, amit elérhetne a hiányzó vasúti szakasz miatt, a Kárpátaljai ásványanyagok, faáru jelentős része Lviven keresztül kerül vissza a megyébe feldolgozásra, vagy tranzitálásra. Ez igen jelentősen megemeli a költségeket. A forgalmat Lvivben szervezik és irányítják. Itt van a Vasúti igazgatóság központja, és erős lengyel nyomás nehezedik Ukrajnára, hogy a vasúti teherszállítás irányát megváltoztassa és ne Kárpátalján keresztül bonyolítsa le a forgalmat, hanem Lviv – Krakkó – Katowicze vonalon keresztül csatlakozzon az európai VI-os korridorhoz.⁷ Kárpátaljának nagy erőfeszítéseket kell tennie, hogy a nemzetközi vasúti teherszállítási forgalomban ne csökkenjen tovább a szerepe. A vasúti teherszállítás legnagyobb megrendelője a Rail Cargo, az osztrák állami vasút társaság (ÖBB) leányvállalata. Nem véletlen, hogy évek óta részt vesz a határforgalmi tárgyalásokon egyeztetéseken.

⁷ *Perspektivy razvittija i strateicheskie reshenija PKP Cargo v svjazi s vstupleinem Pol'shi v Evropejskijj Sojuz i globalizaciejj mirovoj ehkonomiki, Bjulleten' OSZhD 2002/1*

Amennyiben Kárpátalja vasúti – közlekedési rendszerét ábrázoljuk egy koordináta rendszerben, akkor az alábbi képet kapjuk. (4. ábra) A Katowicze – Lviv és a Lviv – Ternopol vonal forgalmat von el Kárpátaljától. A Kassa felől érkező szállítás, főleg ha már eleve széles nyomtávon érkeznek meg sem áll Kárpátalján, hanem egyenesen halad Lviv-ig. Magyarország felől érkező vasúti szállítmányok úti célja nem Kárpátalja. Az áru átrakást követően azonnal elhagyja Kárpátalját. Látható, hogy az ideális helyzet teljesen eltorzul (5. ábra) és Lviv a tényleges közlekedés logisztikai 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. A tranzit szállítások Kárpátaljai hasznosítása szempontjából katasztrofális következményekkel járhat a Szlovákiában tervezett Kassától a Dunai vízlepcsőig megépítésre kerülő széles nyomtávú vasút vonal megvalósítása. Ebben az esetben Csop és Batyevó minden jelentőségét elveszti.

4. ábra

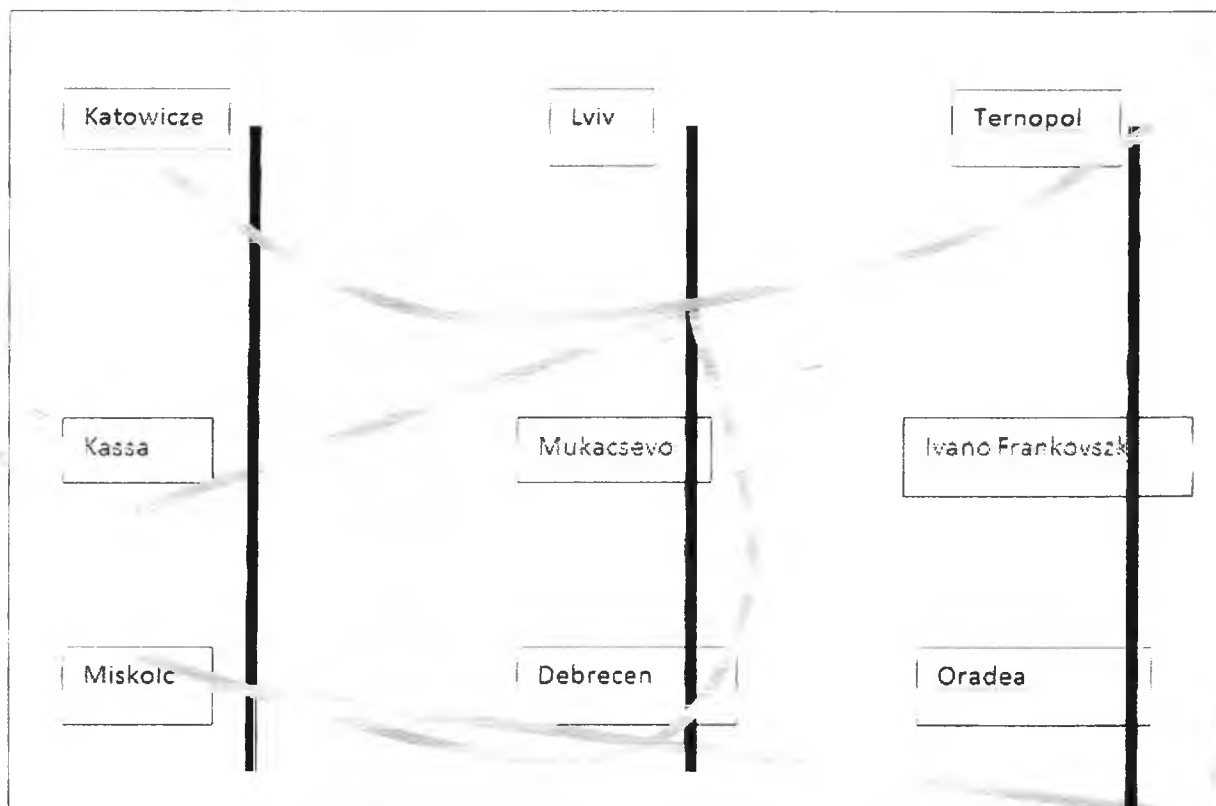
AZ IDEÁLIS KÁRPÁTALJAI VASÚTI - KÖZLEKEDÉSI RENDSZER



Szerkesztette: dr. Bajor Tibor

5. ábra

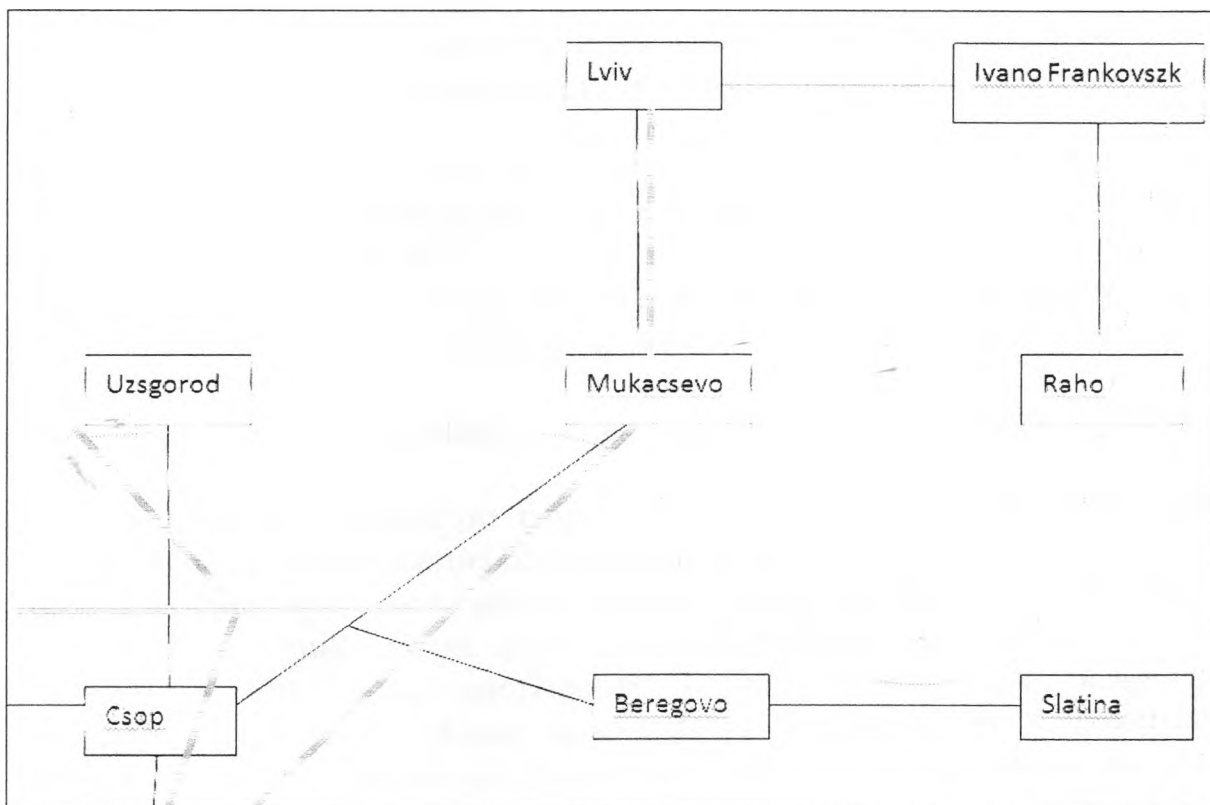
KÁRPÁTALJA VASÚTI – KÖZLEKEDÉSI RENDSZER VALÓS HELYZETE



Szerkesztette: dr. Bajor Tibor

Megszűnnek az átrakóban létesített munkahelyek és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások. Vagyis a tranzit forgalomból 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. Pedig Kárpátalja nemzetközi vasúti kapcsolatai érdekesen alakulnak. Szlovákia felé viszonylag jól biztosított a vasúti forgalom. Az Ukrán – Magyar Kárpátalja viszonylatában hosszú határ szakaszon azonban határozottan kevés a Záhony – Csop és a Batyevó – Eperjeske vasúti határátkelő, mert gyakorlatilag ugyanannak a területnek az összeköttetését szolgálja. Érdeemes volna megvizsgálni egy Beregszász – Fehérgyarmat – Csenger – Szatmárnémeti vasútvonal kiépítésének lehetőségét. Ez a vasútvonal nagyrészt már ma is létezik, másrészt sík vidéken keresztül biztosítaná Szlovákia – Kárpátalja – Magyarország – Románia összeköttetését a hegyeket kikerülve. Ha ugyan ilyen koordinátarendszerben ábrázoljuk Kárpátalja belső rendszerét, akkor a következő képet kapjuk. (6. ábra)

6. ábra KÁRPÁTALJA KÖZLEKEDÉSI SZERKEZETE



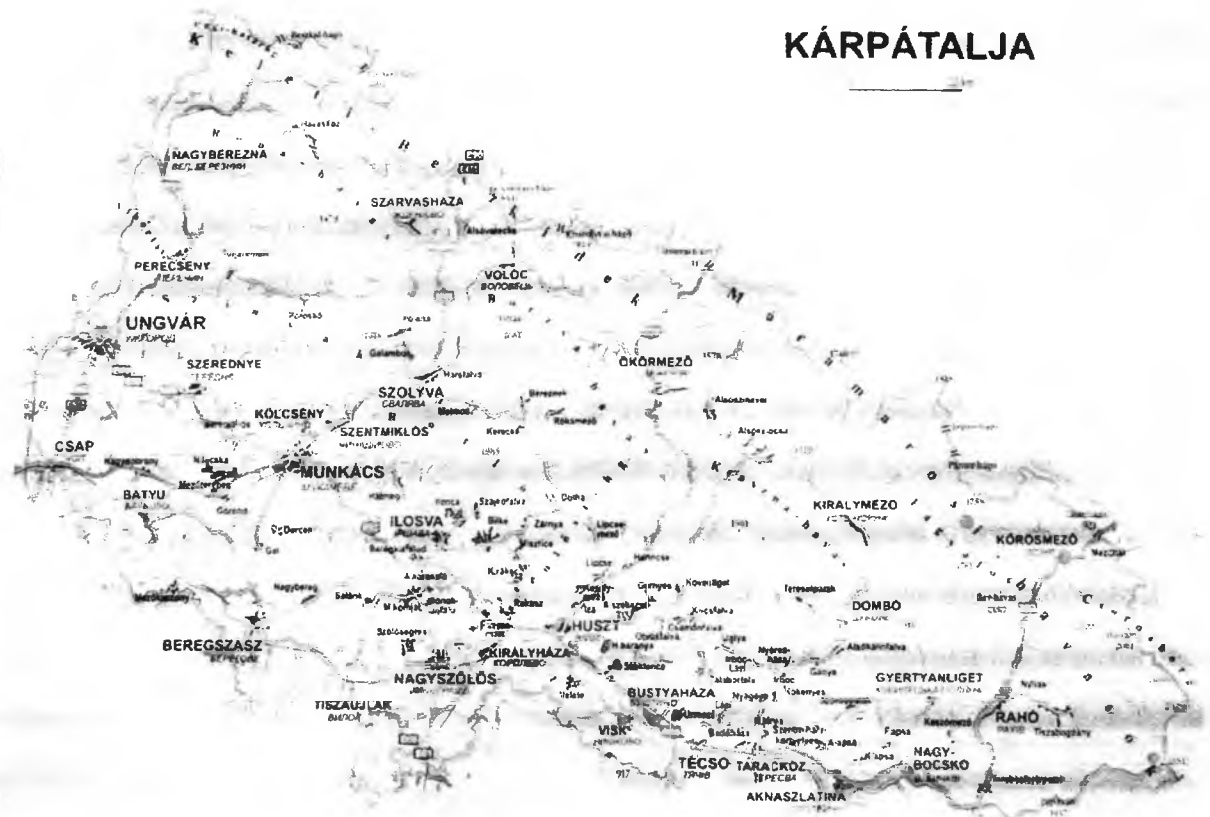
Szerkesztette: dr. Bajor Tibor 2012.

Látható, hogy az Uzsgorod – Mukacsevo – Beregovo – Csop települések által határolt terület infrastruktúrával nyugat-európai szinten ellátott terület. Ezen a területen gyakorlatilag csak a szolgáltatások és a mellékútvonalak színvonalát kell európaira emelni ahhoz, hogy jelentős fejlődés következzen be. Ám a négyszögtől keletre a megfelelő, sőt sok esetben az alapinfrastruktúra is hiányzik.

KÁRPÁTALJA KÖZÚTI HELYZETE

Kárpátalja fő közúti vonala a Csop – Mukacsevo – Lviv főútvonal. Ez az útvonal az Európai TEN hálózat része: az V-s korridor. Az V-s korridor több ágra bomlik. Jellemző, hogy a magyar kiadványokon 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. A lényeg az, hogy a vasúti szállításokhoz hasonlóan a közúti szállítások ukrainai első elosztóhelye Lviv. Lehetőség van a közvetlen Ungvár – Ivano – Frankovszk közlekedés megvalósítására is, azonban ez a Kárpátaljai közútvonal alkalmatlan a nemzetközi kamion forgalom levezetésére. Érdekes azonban, hogy a valóságban ez a nyugat – kelet irányú útvonal és nem az V-s korridor Kárpátalja fő közútvonala. Ez az útvonal gyűjti össze a Kárpátokból észak – dél irányú útvonalakon lebonyolított forgalmat. A megye életében alapvető fontosságú ez a forgalom, mert semmilyen más közlekedési eszközzel nem helyettesíthető. Akár a munkavállalót akarják elvinni a munkahelyre, akár a munkahelyet akarják elvinni a lakóhelyre csak ezen az útvonalon lehetséges.

7. ábra KÁRPÁTALJA KÖZÚTI VÁZLATA



Szerkesztette: dr. Bajor Tibor 2012.

Megállapítható, hogy míg Kárpátalja tranzitforgalomban való részvételéhez a vasúthálózatot kell helyreállítani, addig a megye belső gazdasági érdeke a közútvonal megerősítése. Annál inkább, mert ez az útvonal rendkívüli mértékben kitett a természeti – környezeti károknak. (földcsuszamlás)

FELHASZNÁLT IRODALOM

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.

Bajor Tibor 2008b: 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. pp 7–19.

Bajor Tibor 2010. Záhony, a vasút és a vasúti átrakó Doktori disszertáció Pécs Tudományegyetem

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.

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. pp 225–238.

Freight Transport and Logistics in Russia and the CIS the Baltics and Eastern Europe 31 march and 1 april 1998 Dokumentation The Adam Smith Institute 1998.

Frisnyák Zsuzsa 2001: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest, MTA Történettudományi Intézet.

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

Illés Iván 1997: A regionális együttműködés feltételei Közép- és Kelet-Európában. – Tér és Társadalom. 2. évf. pp 17–28.

Information Memorandum The Hungarian Southern Motorway Project. Déli Autópálya Rt. 1994. Infrastruktúra a Kárpátok Eurorégióban. KSH, 2000

Láczay Magdolna–Egri Imre (szerk.) 2008: Határon átvelő együttműködés perspektívái – gazdasági és kulturális szakmai együttműködés a V. korridor nyomvonalán. Nyíregyháza, Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kar.

Majdán János 2001: A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. – Rubicon. 8–9. pp 63–67.

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.

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 2014. évben (fordította: dr. Bajor Tibor 2012.)

Транспортно – логістичні центри Закарпаття МІСТ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ
Закарпатське обласне агентство із залучення інвестицій та розвитку територійм. 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