

KÖZTES-EURÓPA

Társadalomtudományi folyóirat

A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására
Közleményei

2014/2-3. szám

VI. évf./2-3. szám No 15-16



Szeged
2014

KÖZTES-EURÓPA
Társadalomtudományi folyóirat

▲ Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei

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

SZEGED
2014

KOZTES-EUROPA
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 Lówy 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

TARTALOM

Előszó

<i>Stancsik Pál</i> : „Città Olocausta” Fiume – az áldozat városa	5
<i>Előszó</i> <i>Ignac Batthyány Tivadar</i> és Fiume kapcsolata	13
<i>Előszó</i> <i>Ignac</i> : Pártviszonyok és az 1901-es országgyűlési képviselőválasztás Fiume városában.....	23

Regionális tudomány rovat

<i>Kovács Szilárd</i> : Területi különbségek Bajorországban	35
<i>Tomcsán István</i> <i>Molnár Ernő</i> : A debreceni gyógyszeripar humán erőforrás alappjai a XXI. században	43
<i>Weber Erika</i> : A mezőgazdasági kistermelők helyzete a Dél-Alföldön	53
<i>Véghéfi Katalin</i> : Köztérfejlesztések hatásai néhány év távlatából – a budapesti Mátyás tér	61
<i>Haffner Tamás</i> : A Zsolnay Gyár tündöklése és viszontagságai	73
<i>Átkhalmi Péter</i> <i>Dániel</i> : A szegedi idegenforgalmi szektorban dolgozók származási- és lakhelyének térbeli jellegzetességei	83
<i>Hajdu Tibor</i> <i>Prykhodko Volodymyr</i> : Kárpátalja közlekedéslogisztikai helyzete	93

Közép-Európa politikai földrajzának aktuális kérdései

<i>Rencsik Éva</i> : Közép-Európa: biztonságpolitikai körkép – fókuszban a V4	105
---	-----

Urbanizáció-történet és régión-történeti kutatások

<i>Haffner Tamás</i> : A pécsi kesztyűgyártás múltja és jövője.....	115
<i>Juhász Krisztina</i> <i>Nádasdi Mónika</i> : A „keleti nyitás” turisztikai aspektusai.....	125
<i>Kutasi Nagy Irén</i> <i>Harsányi Endre</i> : A határmenti mezőgazdaság fenntartható fejlesztése, jövőbeli kilátásai.....	135

„Szenna modell” workshop

<i>Stancsik Pál</i> : Helyi gazdaságfejlesztés – lehetőség vagy kényszerpálya?.....	145
<i>Stancsik Beáta</i> <i>Pozsegovics Beáta</i> – <i>Horváthné Tóth Ildikó</i> : A Kadarkúti – Nagybajomi kistérségben élő roma lakosság életkörülményei, munkához, tanuláshoz való viszonya	161
<i>Stancsik Beáta</i> <i>Pozsegovics Beáta</i> – <i>Horváthné Tóth Ildikó</i> : A Kadarkúti – Nagybajomi kistérségben élő szépkorúak közösségi tevékenysége, tanulási lehetőségeik.....	175
<i>Hajdu József</i> <i>Takács Anett</i> : Kulturális-közösségi potenciálok a kadarkúti kistérségben.....	191
<i>Makray Klára</i> <i>Csimáné Pozsegovics Beáta</i> : A turizmus fejlesztési lehetőségek, a Kadarkúti – Nagybajomi kistérségben.....	205
<i>Takács Anett</i> <i>Walter Imola</i> : Szenna, a kadarkúti kistérség kulturális márkája.....	217

szeged.hu

- Péter (2006): Csongrád megye turisztikai célpontjai és azok látogatottságának néhány... In: DOSZ Konferenciakiadvány, Budapest. 111–116. old.
- Péter (2007): A kulturális turizmus Szeged életében (75 éves a Szegedi Szabadtéri...). In: T. Kiss Tamás (szerk.): Kultúra – művészet – társadalom a globalizálódó világ-
referencia kötet. Szeged. 264–266. old.
- Ferenc (2013): Természetföldrajzi adottságokat kiaknázó sportrekreációs és sportturiz-
nálát Szegeden és környékén. In: Veres László (szerk.): Regionális földrajzi tanulmá-
Abonyiné Dr. Palotás Jolán tiszteletére. Egyesület Közép-Európa Kutatására, Szeged.
70. old.
- on, Mother Tongue and Ethnicity. Data by municipalities and cities. Population. 2011
s of Population, Household, Dwellings in the Republic of Serbia. 302 old.
- itia Stabila Dupa Limba Materna – Judete, Municipii, Orase, Comune, Romania –
tul National de Statistica. <http://www.insse.ro/cms/>
- r József–Molnár D. István (2005): Kárpátalja népessége és magyarsága a népszámlálási
mozgalmi adatok tükrében. II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola Matematika
mészettudományi Tanszék. Beregszász. 115 old.

Felhasznált irodalom

- armen–Hall, Michael. C. (2000): Migrant and International Skills and their Relevance to
Tourism Industry: Fact and Fiction in the New Zealand Context. *Tourism geographies*, 2/1,
. old.
- ránt–Jancsik András–Rátz Tamara (2007): Turisztikai erőforrások. A természeti és kultu-
rőforrások turisztikai hasznosítása. Károly Róbert Főiskola. Gyöngyös. 289 old.
- renc (2013): Természetföldrajzi adottságokat kiaknázó sportrekreációs és sportturisztika
t Szegeden és környékén. In: Veres László (szerk.): Regionális földrajzi tanulmányok
yiné Dr. Palotás Jolán tiszteletére. Egyesület Közép-Európa Kutatására, Szeged. 157–170.
- dor–Michalkó Gábor (2003): A turizmus és migráció néhány összefüggése Magyarorszá-
Demográfia, 46. évf. 4. sz. 352–374. old.
- s Rezső (2004): Szeged jövőképe(i)? Abonyiné P. J.–Komarek L. (szerk.) (2004): 40 éves
gedi Tudomány Egyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszéke. Szeged. 29–34. old.
- Gábor (2004): A turizmus elmélet alapjai. Turizmus Akadémia. Kodolányi János Főisko-
8. old.
- Illés–Mihály Péter (2008): Vezérfonal szegedi városnézésekhez. Szegedi idegenvezető
re. Szegedi Egyetemi Kiadó. Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó, Szeged. 149. old.
- Péter (2006): Csongrád megye turisztikai célpontjai és azok látogatottságának néhány ké-
. In: DOSZ Konferenciakiadvány, Budapest. 111–116. old.
- Péter (2007): A kulturális turizmus Szeged életében (75 éves a Szegedi Szabadtéri Játéko-
. Kiss Tamás (szerk.): Kultúra – művészet – társadalom a globalizálódó világban. Kon-
ia kötet. Szeged. 264–266. old.
- Abraham (2010): International Encyclopedia of Hospitality Management. Elsevier Ltd. Uta-
. 705 old.
- László Rátz Tamara (1998): A turizmus hatásai. Aula Kiadó. Budapest. 491. old.
- László Rátz Tamara (2002): A turizmus hatásai. Aula Kiadó. Budapest. 490. old.
- zer János (2008): A regionális fejlődés erőforrásainak átrendeződése, új súlypont: a turiz-
Közéletek a régiók gazdasági fejlődéséért

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, tartozék valamelyik országhoz is a történelem folyamán. Sőt, 1920-ig tulajdonképpen belső perifériás országrész is, hiszen Magyarország is az osztrák birodalom része és a Kárpátokon túl Gallécia 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 keleti 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 vízszállítás. Ősztől tavaszig a magasan eredő patakok partjain felhalmozták a termékeket, gabonát, szénát, majd az olvadáskor alkalmilag összeácsolt tutajajokon szállították le az árut a

ob Budapesten át Bécsig, az erdei termékek zömét Szegedig szállították. Ennek
ben Kárpátalján a nagyobb települések a hegyi patakok és a Tisza találkozásá-
ak ki és ezekre a településekre telepítették az állami és a helyi közigazgatási, és
vezeteket (pl. adó- és vámhivatal).²
ninden szakában használható szilárd, vagy köves burkolatú közút, gyakorlatilag
n 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,
Kedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének
Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás

Kárpátalja keleti területei a kezdeti vasútépítésből kimaradtak. Ez a helyzet a XIX.
ásodik felétől változik, mikor a Magyar Északkeleti Vasúttársaság kapja meg a jogot
lőzat kiépítésére. Az építés során fontosnak tartják hangsúlyozni a „Galicián osztrák
yon keresztül Lengyelország és Oroszország felé vezető vasútvonalak megvalósítá-
iszai átkelés helyszínét a gazdasági és politikai szempontok alapján a helyi vezetők
követelése alapján 1872-ben jelölték ki és valósították meg. A Debrecen
émeti–Máramarossziget vasútvonal nyomvonalát, Huszt követelésére módosították,
zatosították a tiszai átkeléssel a város közvetlen bekötését a hálózatba. Máramarosszi-
vissza a folyó baloldalára a vasútvonal.⁴ A térségből kiinduló nyersanyagszállítás
narchia felé ez után már gyakorlatilag vasúton bonyolították le, a tiszai tutajozás sze-
cken, majd rövid időn belül meg is szűnik. Az 1894–95-ben megépített Nagybecsk-
rösmező országhatár vasútvonal – amely elsősorban stratégiai célokat szolgált – solu-
tt fellendülést hozott a környék kézmű- és könnyűiparának (1. térkép).
ső világháborút követő békeszerződés Kárpátalja vasúthálózatát – mint oly sok vasút
Közép-Európában – kettévágta. A Bustyaháza–Máramarossziget–Rahó–Körösmező
al Máramarosszigeten keresztül vezető vonala Románia felé került.⁵ Ez a helyzet (pl.)

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 vasútvonal kiépítése lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének bekapcsolását a szállítási útvonalakba, 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

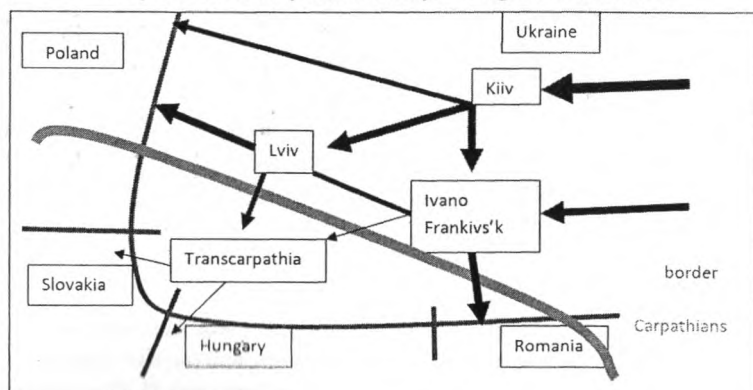
Kárpátalja gazdasági–történelmi–társadalmi szempontból a Kárpát-medencei európai uniós országokkal közös múlttal rendelkezik. 1945-öt követően azonban olyan ország részévé vált – Galiciával együtt –, amely a korábbi történelmi időkben a Kárpát-medencétől független történelmi múlttal rendelkezik. Az azonban 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-térégi 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



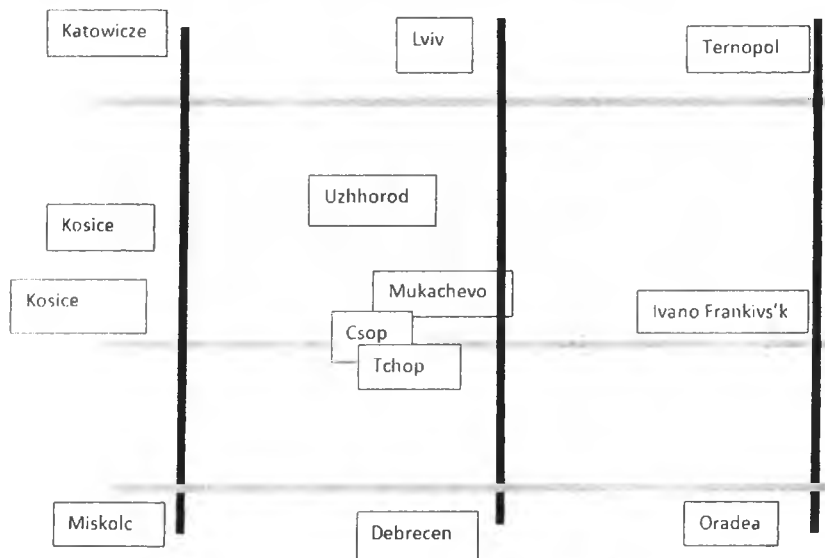
forgalmat von el Kárpátaljától. A Kassa felől érkező szállítás – főleg ha már elvagy a nyomtávon érkezik – meg sem áll Kárpátalján, hanem egyenesen halad Lvivig.

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 teljes közlekedéslogisztikai jelentőségéhez képest fontosabb helyet tölt be a nemzetközi és a hazai közlekedésben. Ezen a helyzeten csak akkor lehet javítani, ha az áru megérkezése után is valamilyen hozzáadott értéket kap Kárpátalján. Erre kiválóan megfelel a korábban említett ipari park program is.⁸

A tranzitszállítások kárpátaljai hasznosítása szempontjából katasztrofális következményekkel járhat a Szlovákiában tervezett, Kassától a Dunai vízlépcsőig megépítésre kerülő és nyomtávú vasútvonal megvalósítása. Ebben az esetben Csop és Batyevó minden értékét 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

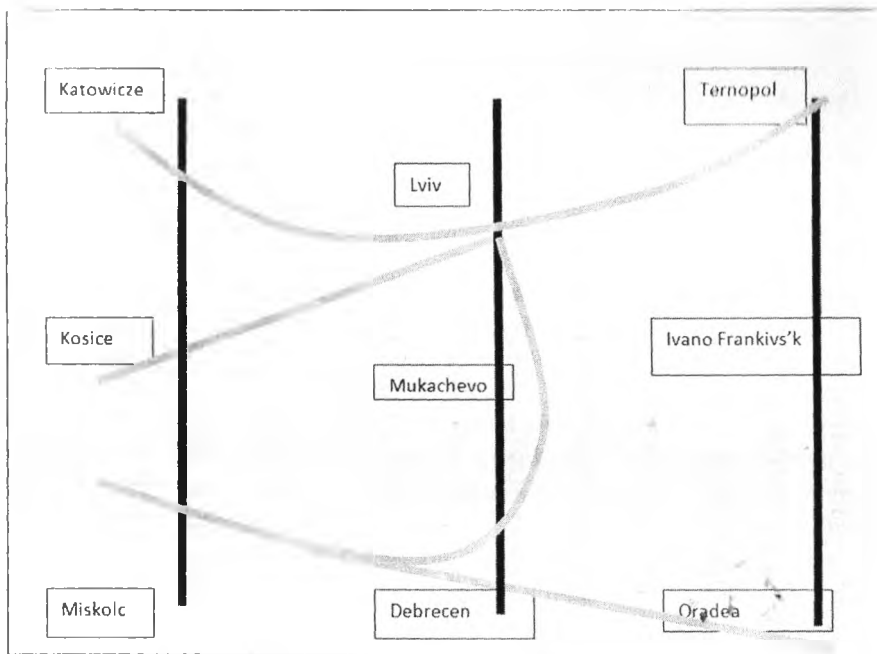


Forrás: Enyedi György (1978): Kelet-Közép-Európa földrajza. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó

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

Csopord–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 Európára 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 képviseletek, kamionterminálok. Nem állt ki a szolgáltató tevékenység. Hozzá kell tenni azonban, hogy a szóban forgó négyzetből 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 Euro régióban. KSH, 2000.

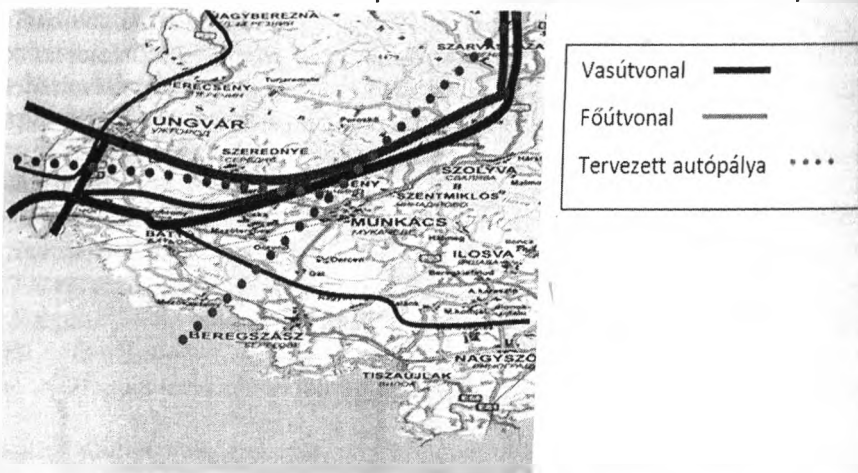
Kárpátalja közúti helyzete

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-beruházási programjában szereplő útfejlesztések közül még nem került megvalósításra – sőt el sem kezdődött – Ukrajnában:

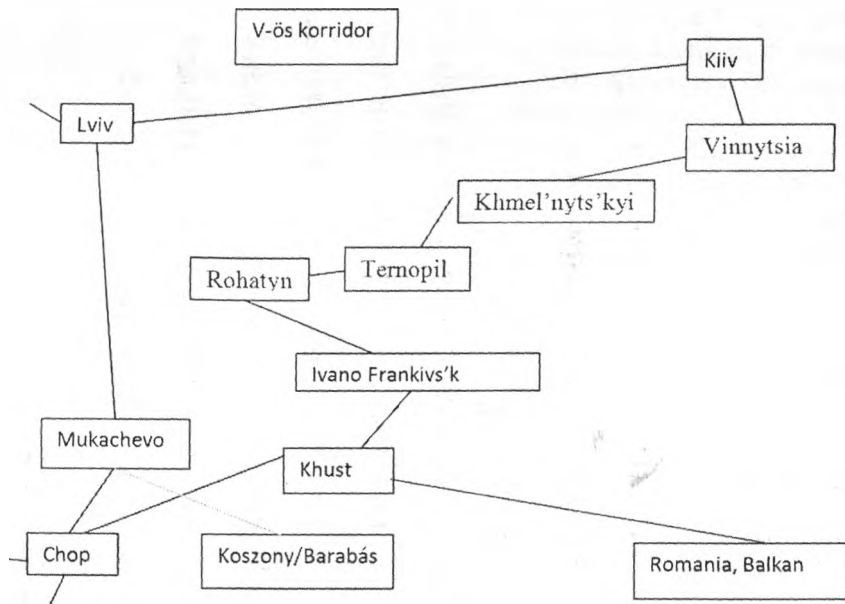
teremtése

térkép. Kárpátalja közlekedési infrastruktúrával Nyugat Európán szinten ellátott terület
Map 3. Transcarpathian area of transport infrastructure with Western European level

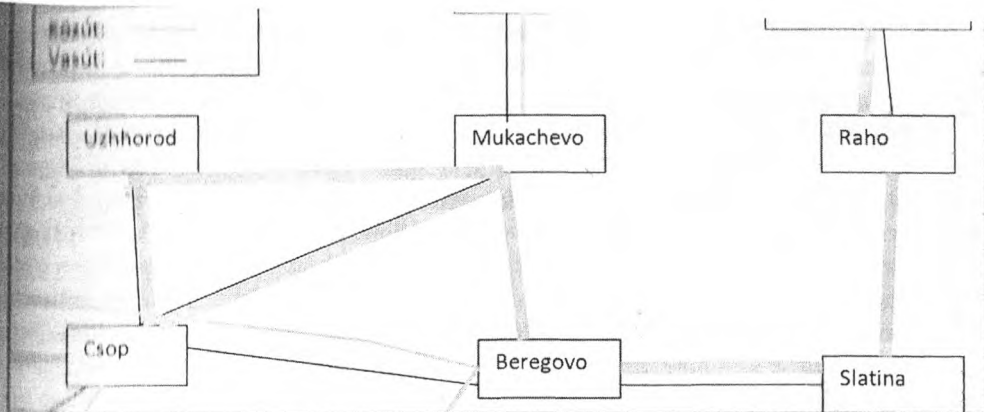


Forrás: Excellence Rt. 2002. A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója

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



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 I.viv. Lehetőség van Ungvár-Ivano Frankovszk irányában is forgalom közvetlen bonyolítására, 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 legátvölgyebb 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 először a vasúthálózatot kell helyreállítani, addig a megye belső gazdasági érdeke a közúti hálózat 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 fűrészmalmokat és sóházakat létesítettek, a tutajjácsozott 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

... (a vízszint emelkedés az osztrák szobanyak termékeinek piacot biztosítani a kárpátaljai helyi sóbányák hátrányára.) A tutajozás mellett fokozatosan tért hódított a hajóközlekedésre; először az áru-, majd a személyszállítás is. 1880-ban a vasútvonal elérte Akosszentiványt, s attól kezdve a sóit már vasúton szállították tovább a távolabbi piacterületekre. Ezzel egyetemben a rönkfát, a faszenet, a gyümölcsöt, a malom- és egyéb köveket még mindig a víz útján szállították az alföldi városokba.¹¹ A XIX. századot követően a Tisza, mint a régió közlekedési útvonala jelentősége erősen lecsökkent, sőt mára pedig meg is szűnt. A Tisza Máramaros szigettől gyakorlatilag határfolyó, egészen a szlovák–magyar–ukrán hármashatártól. Ez tény az önálló ukrán döntéseket ellehetetleníti. Ez azt is jelenti, hogy a Tiszán Máramaros szigettől 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 tájvédelem érdekében. Ezek figyelembe vételével. (erőművek, vezetékek, tartószerkezetek tájba illesztése, a vízszint emelése) Energiatakarékos erőművek létesítésével és üzemeltetésével jelentős bevétel lehet a régióban Kárpátalja.

Légi közlekedés

Az ungvári repülőtér 1926-ban épült. A XX. század közepéig elsősorban katonai célra szolgált, ezt követően polgári repülőtér lett. Többször indították újra a menetrend szerinti járatokat. Érdekessége a repülőtérnek, hogy a le- és felszálló gépek csak Szlovákia területén használatával tudnak közlekedni. A munkácsi katonai repülőtér polgári célú átalakítása folyamatban van. A lvivi repülőtér felújítása és átalakítása egy nemzetközi vonalú nagybefogadó képességű reptérre – mely alkalmas lenne évente 10 millió utas utazási igényeinek kielégítésére – elsődleges feladattá nőtte ki magát az ukrán–magyar közlekedésű Labdarúgó Európa Bajnokság megrendezésekor. Az ungvári és munkácsi repülőterek nem csak az üzleti élet számára fontosak, hanem mint a túrizmus, a téli sportok területeiről érkezők számára is a megközelíthetőség korszerű formája is, melyek a Kárpátalja területén (Feketevízi, (Чорногірський) gerincét célozzák meg. Az ungvári repülőtér újjáépítésének megkezdésével az újjáépítésének 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 létezését véglegesen megszüntetik.

Logisztikai központok

Kárpátalja dél-nyugati területe, a szlovák–magyar–ukrán határ térsége kb. 100 km-es körzetben infrastruktúrával kiemelten ellátott terület lesz/lehet, a tervezett fejlesztések befejezését követően.¹³ Az Ungvár–Munkács–Beregszász–Csap által határolt terület kiemelt – nemzetközi – szintű szolgáltatások biztosítására. Ehhez azonban szükséges a vasúti fővonalak további korszerűsítése, a tervezett autópálya nyomvonalak megépítése. Biztosítani kell az elérhetőségüket, de alapkövetelmény hogy ezek is nemzetközileg kiemelt legyenek. Kárpátalján fel kell készülni arra – a Magyarországon és Szlovákiában már tapasztalható – az esetre is, hogy a nemzetközi vállalatok képviselői, bár Kárpátalján dolgoznak, de nem ott laknak életvitelszerűen, nem ott tartják a főirodát.

logisztikai, termelő és raktározási szolgáltató bázis, valamint Ukrajna Lengyelország, 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 adminisztratív központ és a valóságos gazdasági-logisztikai központ nem esik egybe.

Ungvár, a megye adminisztrációs központja, nem csak a tranzitforgalomtól, hanem a tranzitforgalomtól elzártan közvetlenül a nyugati országhatár mellett található. A megye 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 Huzar.) A térképre nézve azonnal szembeütő Munkács központi elhelyezkedése. A legjelentősebb forgalommal megerősített közúti, vasúti logisztikai központ egész Kárpátalján logisztikai működését képes volna szervezni.¹⁵ A kárpátaljai logisztikai központok együttműködésében tudnák képviselni érdekeiket. Ehhez szükséges lenne Ungvár politikai, gazdasági, adminisztratív központ jellegének megerősítésére, valamint a megye többi városa közötti funkcióinak fejlesztésére. Mind Kárpátaljának, mind a megyét övező európai más országoknak figyelmet kell fordítaniuk a helyi, csak néhány település gondját megoldó határon átnyúló fejlesztésekre is. Egy ilyen irányú fejlesztési program lehetőségét biztosítana Kárpátalja számára, hogy – vertikálisan és horizontálisan is – megfelelő beilleszkedést szerezve beilleszkedjen Ukrajna gazdasági-logisztikai rendszerébe, érvényre bírja 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. Huzar 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. Kjt: 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. Pinyedi 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 cooperation along the external borders of Europe. Pécs. Centre for Regional Studies of

...ing és az újraelrendezés közöli kapcsolatok lehetőségeire. Budapest
Uzsgorod, Misztecka linija.

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 (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 Tervezési Társaság Tervezési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11–12. <http://www.kiut.hu/inf/2009111112/index.htm>

Hlás Iván (1993): A Kárpátok Eurorégió. – Valóság. 6. 12–19 o.

Felhasznált irodalom

irodalom

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–Kisvári Zoltán–Kisvári 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 Tervezési Társaság Tervezési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11–12. <http://www.kiut.hu/inf/2009111112/index.htm>

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

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

Balogh Péter–Béla (2005): Hungarian–Romanian and Hungarian–Ukrainian border regions as areas of operation along the external borders of Europe. Pécs, Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences.

Balogh Péter (2001): A Kárpátalja szabad gazdasági övezet. – Napi Jogász. 7. 36–38. o.

Balogh Péter (1978): Kelet-Közép-Európa földrajza. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Balogh Péter (1996): A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolatai. In: Frisnyák Sándor (szerk.): A Kárpát-medence történeti földrajza. Nyíregyháza MTA Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Tudományos Testülete és a Bessenyei György Tanárképző Központ Földrajzi Tanszék. 225–238. o.

Balogh Péter–Nyeckrics, Alekszandr (2003): Orosz történelem. II. kötet: A Szovjetunió története, Budapest, Osiris.

Balogh Péter Rt. 2002. A magyar–ukrán határterület közös fejlesztési koncepciója.

Balogh Péter (2000): A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.

Balogh Péter (1993): A Kárpátok Eurorégió. – Valóság. 6. 12–19. o.

Balogh Péter (1993): A Kárpátok Eurorégióban. KSH, 2000.

Balogh Péter (2001): A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. – Rubicon. 8–9., 63–67. old.

... П. П., Кубіній П. Ю., Шандор Ф. Ф., Щелкунова О. В., Ковал О. Д. МАРКЕТИНГ-ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ УЖГОРОД ПОЛІГРАФЦЕНТР „ЛІРА” 2009.

... (2002): Közép-Kelet-Európa regionális gazdasági kapcsolata, különös tekintettel a Magyar Köztársaság és az Ukrán Köztársaság közötti kapcsolatok lehetőségeire. Budapest–Uzsorod, Misztecka linija.

... Hivatkozások és dokumentumok

.../2002. (VI. 29.) Korm. rendelet az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Ügyvezetőről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001–2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei együttes szerkezetben történő kihirdetéséről.

... magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója. Excellence Rt. 2002.

... Light 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 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.

... Kárpátalja térképe. Szerkesztette: Kovács Sándor 2004. DIMAP Bt. ISBN 963 00 3124 8 CM.