

**A ZÁHONYI RÉGIÓ
KÖZLEKEDÉSI HELYZETELEMZÉSE,
JÖVŐKÉPE, ÖSSZHANGBAN
TÉRSÉGI ÉS NEMZETKÖZI SZEREPÉVEL**

Fleischer Tamás

MTA Világgazdasági Kutatóintézet

Készült a Magyar Államvasutak Rt. Pálya- Híd- és Magasépítményi
Szakigazgatóság Záhonyi Területi Felügyeleti Osztálya megbízásából

Budapest, 1999 június 15

A ZÁHONYI RÉGIÓ KÖZLEKEDÉSI HELYZETELEMZÉSE, JÖVŐKÉPE, ÖSSZHANGBAN TÉRSÉGI ÉS NEMZETKÖZI SZEREPÉVEL

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

A záhonyi térség társadalmi/gazdasági profilja az elmúlt évtizedek során egyértelműen a közlekedéshez, ezen belül is kiemelten a vasúti közlekedéshez kapcsolódott. Ez a főprofil maradt a középpontban perspektívaként a magyarországi rendszerváltozás, illetve a Szovjetunió felbomlása és a FÁK kialakulása után is, annak ellenére, hogy a szállított áruk mennyisége, összetétele, a fuvaroztatók és a fuvarozók tulajdonosi struktúrája stb. alapvetően megváltozott. Ezt a jövőképet vették figyelembe a helyi, térségi tervek és elképzelések is; alapvetően építve a meglévő infrastruktúrára és a kialakult kapcsolatokra. Ebben az összefüggésben szerepel Záhony térsége országos koncepciókban is (közlekedési főhálózatok, logisztikai központok, különleges gazdasági övezet stb.). Az utóbbi időben ugyanakkor felmerültek más nagytérségi elképzelések is, amelyek szomszédos térségeket erősítenének meg a legmagasabb szintű közúti illetve vasúti infrastruktúrával és egyúttal máshová helyeznék át a legfőbb forgalmi áramlatokat is.

A tanulmány feladata, hogy beillessze a térség szerepét országos illetve nemzetközi összefüggésekbe és áttekintse a lehetséges forgatókönyvekhez rendelkezésre álló adottságokat és perspektívákat, előnyöket és hátrányokat; végül pedig mindezek alapján visszacsatolást, érvanyagot biztosítson a még alakulóban lévő nagytérségi koncepciók számára is.

A tanulmány a teljes dokumentálást is beleértve igen gyorsan, egy hónap alatt készült, ennek megfelelően elsősorban meglévő anyagok áttekintésén és néhány interjú alapszik, új térségi kutatások elvégzésére nem vállalkozhatott.

- *"...Másnap pedig a Tisza mentén a Szamos folyó felé kezdtek lovagolni. Ott annak a földnek a lakói majdnem mind önként meghódtak előttük és lábukhoz borulva fiaikat kezesül adták, csak hogy bajuk ne legyen. [...] Akkor Szabolcs, ez a felette bölcs férfiú megtekintett egy helyet a Tisza mellett, s midőn látta, hogy milyen is az, kiokoskodta, hogy erősségénél fogva várépítésre való. Tehát – társainak közös tanácsa szerint is – összegyűjtve ott a köznépet, nagy árkot ásatott, és igen erős várat épített földből. Ezt most Szabolcs várának hívják." [Anonymus: Gesta Hungarorum]*

1. A PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA ALAPJÁN A FIGYELEMMEL KÍSÉRENDŐ TÉRSÉG KIJELÖLÉSE

Anonymus fent idézett leírása nem nyerte el a történészek egyetértését, Szabolcs korai székhelyének megalapítását a történettudomány inkább Szent Istvánhoz és a várispánságok kialakításához köti. Az mindenesetre tény, hogy Szabolcs földvéra a tatárjárásig töltötte be térségközponti szerepét, ezt követően már Nagykálló vált központtá. Több forrás egyértelműen a vasút megépülésének és Nagykálló elkerülésének tulajdonítja azt, hogy a múlt században a megye székhelye tovább vándorolt Nyíregyházára. Meg kell azonban említeni, hogy Nyíregyháza már a vasútépítések kezdete előtt 1837-ben elnyerte a szabad mezővárosi kiváltságot, és már ekkor 17 000 lakosa volt.

A vármegye székhelyének vándorlásától függetlenül, a felső-szabolcsi térség határait jól rögzítette a Tisza vonala. (Ebben éppen Záhony jelentett kivételt, mert a folyószabályozások előtt Ung megyéhez és Ungvár vonzáskörzetéhez tartozott.) Az egész felső-szabolcsi térségnek Kisvárdra volt a szervező központja, míg a szűkebben vett felső Tiszazug települései közül Mándok volt a legjelentősebb.

Közlekedésföldrajzi pozíció

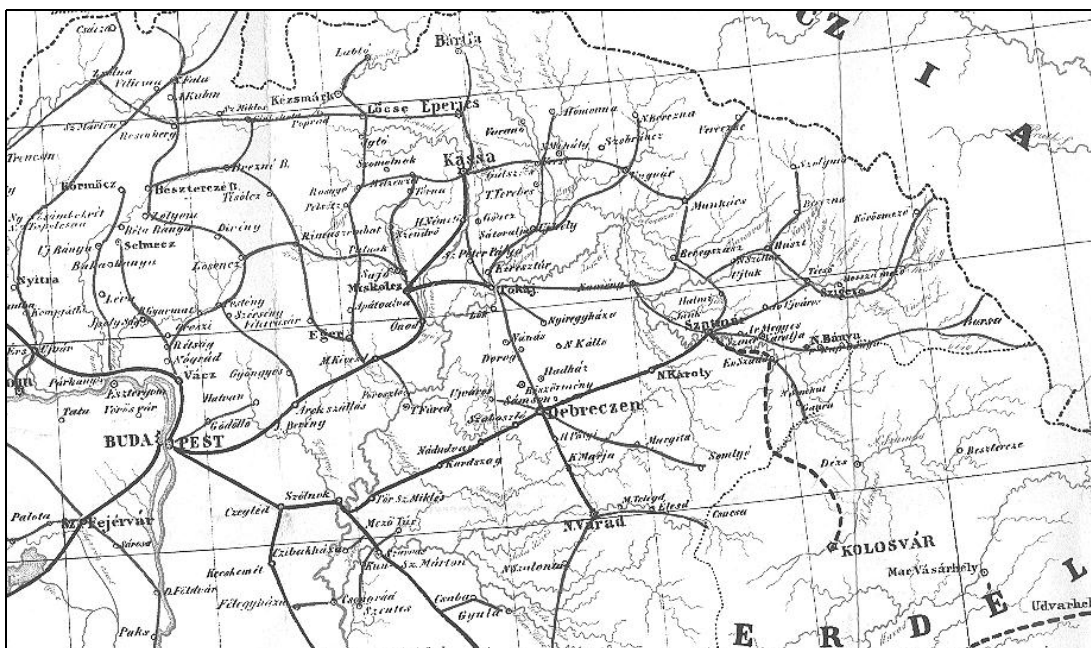
Mi jellemezte a korai kapcsolatrendszereket? Záhony és környéke ugyan belesett a *hegyvidéki és az alföldi régió közötti áruforgalom* irányába, ezen belül azonban nem foglalt el kiemelkedő vagy akár csomóponti helyet. Pozícióját és annak korlátait is a Tisza biztosította. A vasútépítést megelőző korokban a Tisza volt Técsőtől lefelé elsősorban a fausztatás és néhány, tutajon szállított helyi termék (só, zsendely, deszka, lécs) fő útvonala. Ugyanakkor a szabályozatlan, ágakra szakadó folyó vizenyős vidékével megnehezítette a szárazföldi közlekedést, így itt nem alakultak ki jelentős keresztirányú utak. Ezt tükrözte később a vasutak kiépítése is, ugyanis a vasutak is eleinte a korábban kialakult legforgalmasabb szállítási útvonalak mentén épültek meg.

A folyók által közrefogott területek nehezen járhatósága miatt még felértékelődött a térség "fok" szerepe, vagyis az a tény, hogy az északnak tartó Tisza viszonylag hirtelen délnek fordul, így tőle északra egy kényelmes áthaladás kínálkozik: (ezt az útvonalat tüntette ki később a Kassa–Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza–Máramarossziget vasútvonal) és ez a *fok-szerepkör* értékelte föl először Csap pozícióját.

Tulajdonképpen itt zárható le a történetnek az a része, ahol a közlekedési hálózatok és kapcsolatok elsősorban a természeti, topológiai adottságok közvetlen következményeképpen alakultak.

Folyószabályozások és vasútépítések; közlekedési tengelyek kialakulása

1840-ben a Debrecen–Nyíregyháza–Kassa–Ungvár–Munkács postakocsi-járat megnyitásakor a közlekedési lehetőségek korlátozottsága inkább elkerülésre kárhóztatta a felső-szabolcsi térséget, az említett útvonal Nyíregyházától a Bodroghözön át vezetett észak felé és nyugat felől közelítette meg Ungvárt. Hasonló módon érintetlen maradt a vízjárta térség Széchenyi István 1848-as hálózati javaslatában is, (1. ábra) ahol az észak-keleti szektorban a vasút Pesttől Miskolcon át Kassáig illetve Tokajig vezet, és a Tokajtól kiépített közutak tárták volna föl egyrészt Nyíregyházát, másrészt Vásárosnaményen és Beregszászon át Munkácsot, egy harmadik irányban pedig Sátoraljaújhelyen át Nagymihályt illetve Ungvárt.



Forrás: Széchenyi István: A magyar közlekedési úgyról. (1848) [2]

1. ábra. Széchenyi javaslata a térség országos kapcsolataira

Ahogy a vasútépítések ténylegesen megindulnak, egyre több társaság alakul és egyre bővül a hálózat. A Tiszavidéki Vasút 1859-ben nyitja meg a Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc vonalat (amely eredetileg érintette volna Nagykállót, de az ottani gazdák tiltakozása miatt végül közvetlenül Nyíregyháza felé tartott.)

A bennünket közvetlenebbül érintő záhonyi térség egy bő évtizeddel később kapcsolódik fel az országos közlekedési hálózatokra. Csap 1869-ben nyílik meg a postahivatal, Záhonyban 1886-ban. 1872-73-ban a térség mindjárt két irányban is bekerül a vasúti hálózatba: ezekben az években készül el a Kassa–Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza–Máramarossziget, és a Nyíregyháza–Kisvárdá–(Záhony)–Csap–Ungvár vasútvonal is. Csap tehát már ekkor csomóponti szerepbe kerül. Három évtizeddel később, 1905-ben a Nagykároly–Mátészalka–Záhony–Csap helyi érdekű vasútvonal üzembehelyezésekor azután Záhony állomás is csatlakozási ponttá válik. 1913-ban készül el az acélszerkezetű közúti Tisza-híd, ami felváltja a korábbi záhonyi fahidat.

A főbb vasútvonalak megépülésével a tágabb térségben, az Alföld peremvidékén kialakult egy kettős gyűrű. [Süli-Zakar, 1999 ld.[43] (2.ábra). A belső vonalat Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen városok illetve az ezeket összekötő vasútvonalak képezték, míg a külső gyűrűt Kassa, Sátoraljaújhely, Beregszász, Szatmárnémeti, Nagykároly városok rajzolták ki, ugyancsak az ezeket összekötő vasútvonallal együtt. A két gyűrű között az ismertetett szakaszon négy vasúti fővonalai átkötés biztosította a kapcsolatot: Miskolc–Kassa, Miskolc–Sátoraljaújhely, Nyíregyháza–Csap(–Ungvár), és Debrecen–Nagykároly között. A két településsor (hozzáértve Ungvárt és Munkácsot) városainak vonzáskörzete lefedte a teljes térséget.

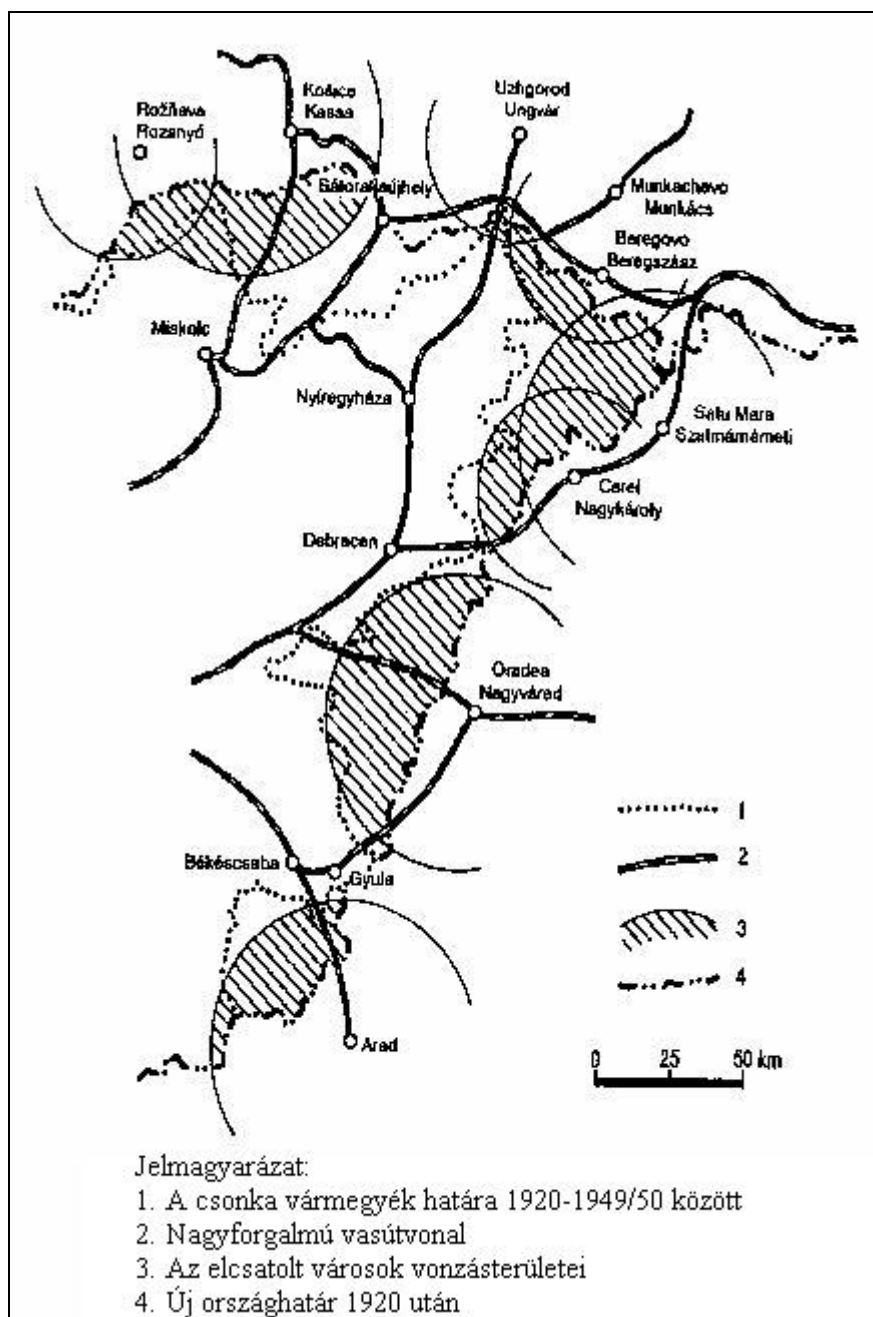
1920-ban az első világháborút lezáró békeszerződés Kárpátalját Csehszlovákia részévé teszi, ezzel Záhony határállomássá válik és megkezdődik a térségi kapcsolat-rendszerek átrendeződése.

Határmentiség

Az ezt követő időszak két fő jellemzője: egyfelől politikai határok és adminisztratív beavatkozások rendezik át a kapcsolatrendszereket, másfelől az építés-technikai lehetőségek fejlődése következtében a szárazföldi közlekedés sok tekintetben függetlenedik a korábban korlátot képező természeti feltételek egy jelentős részétől. A jövőt illetően e két jellemző eltérően viselkedhet: a *határok szerepének a csökkenésével* a korábbi természetes vonzásirányok jelentősége újra megnövekedhet; másfelől viszont a *már kiépült kapcsolatok* nem szűnnek meg, azok is részét fogják képezni a jövőbeli kapcsolati mezőknek.

A regionális összefüggések szempontjából áttekintve az utolsó nyolcvan évet, azt kulcsszóként kíséri végig a *határmentiség* ténye, miközben ennek tartalma, eseten-

ként hatásainak előjele is folyamatosan változott. Ez utóbbi változás még ma sem ért véget.



Forrás: Süli-Zakar István: Adalékok Északkelet-Magyarország változó regionális állapotához. In: Regionális fejlesztés a jövő szolgálatában. Miskolc, 1999. [43]

2. ábra. A trianoni békeszerződés következtében városi központok nélkül maradt területek Magyarország észak-keleti határa mentén

1920 és 1938 azaz a versaillesi békeszerződés és az első bécsi döntés között Záhony és Csap magyar-csehszlovák határállomás volt. A *2. ábra* érzékelteti azt a vonzaskörzeti átrendeződést, amely kezdetét vette. A mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megyén belül éppen a szabolcsi térség volt viszonylag kevésbé érintett, maga Záhony azonban jelentős mértékben, – korábbi megyei kötődése következtében is – Ungvár vonzaskörzetébe tartozott, ezen túlmenően magához a településhez tartozó határnak, földjeinek jelentős részét is elvesztette. (A mai megye összes többi /nem szabolcsi/ része elszakadt korábbi körzetközpontjától.)

Felvidék visszacsatolása után Magyarországnak először alakult ki közvetlen szovjet határszakasza, és 1941-ben, még a közvetlen hadbalépés előtt került sor az első vasúti egyezmény megkötésére: eszerint a széles nyomtávra történő két átrakó állomást a két ország Munkács fölött a Vereckei-hágón építette volna ki.

1945 után Záhony újra határállomás lett, de ezúttal szovjet határ. A Szovjetunió rögtön megkezdte a kárpátaljai vasútvonalak átépítését széles nyomtávra, sőt Csehszlovákia irányában Kassáig épült ki széles vágány. Egy korai elképzelés szerint ez a vágány Miskolcig folytatódott volna, és egyrészt a diósgyőri kohó is, mint a kassai, átrakás nélkül kapta volna a vasércet, másrészt Miskolc épült volna ki magyar oldalon átrakó állomássá. Végül nem ezt a tervet fogadták el, és Záhony vált a magyar oldali átrakás központjává.

A figyelemmel kísérendő térségek körülhatárolása

Lényegében annak a ténynek, hogy Záhony vált átrakóállomássá, egyenes következménye Záhony és térsége következő négy évtizedben bekövetkezett magyar oldali kiépülése. Ezzel egyben definiáltuk azt a legszűkebb térséget – *az átrakással közvetlenül érintett települések összességét*, – amellyel Záhony összefüggésében mindenképpen foglalkozni kell.

1945-től az új helyzet következtében Záhony és Csap térsége ezúttal hármas határrá vált, a csehszlovák oldalon Ágcsernyővel. Ez a tény természetesen felveti, hogy, ha ötven év késéssel is, de legalább most, regionális alapon javítani kellene a *hármashatár-menti együttműködést* a három ország érintett kistérségei között. Ez a határmenti együttműködési zóna tekinthető egy második szintű, Záhonyt övező térségnek.

A viszonylag rövid, 75 km-es szovjet-csehszlovák (ma ukrán-szlovák) illetve 85 km-es magyar-szovjet (ma magyar-ukrán) határszakaszok túloldalán van a lengyel-, illetve a román hármashatár, így viszonylag kis területen öt ország kerülhet kölcsönös kapcsolatba egymással. Ezen a tényen alapszik a megnevezett *öt ország egyenként négy-öt megyéjét tömörítő Kárpátok Euro-régió* gondolata. (*10. ábra* ld. 28. old.) Ez tehát a lehetséges térségi együttműködéseknek egy harmadik szintje.

Alá kell húzni, hogy az említett szinteken felfelé haladva nem csak nemzetközi irányban bővül a térség, de *megnövekszik a magyar oldalról bevonandó terület is*: a hármashatár esetében a felső Tiszazug legalább a beregi Tiszaháttal, továbbá a bodrogközi és zempléni térséggel bővítendő, az euró-régió esetében pedig Nyíregyháza, Miskolc, Debrecen, Eger és Szolnok megyeszékhelyekkel, illetve az általuk fémjelzett megyék területével.

Végül meg kell említeni, hogy Záhony mint határállomás ráesik a Közép- és Kelet-Európát átszövő – és az EU transzeurópai hálózataihoz csatlakozó – tíz *pán-európai folyosó* egyikére, nevezetesen a Lemberget Magyarországon és Szovénián át Trieszttel és Velencével összekötő V. számú folyosóra. Ebben az értelemben a záhonyi problémakör tárgyalása nem választható el *a magyar tranzitfolyosók egészét érintő terület- és közlekedéspolitikai megfontolásoktól*, illetve ennek nemzetközi összefüggéseitől.

Összefoglalva, – kicsit elébe vágva a részletes tárgyalásnak, – megállapítottuk, hogy a Záhony, mint átkelőhely egyaránt rendelkezik helyi, kistérségi, regionális és országos illetve nagytérségi szereppel. Az egyes megnevezett szerepköröket célszerű az adott térségi szint összefüggésébe helyezve tárgyalni, ennek megfelelően a továbbiakban egyaránt kell foglalkoznunk Záhony és térsége problémáival, a hármashatármenti együttműködési térséggel, a Kárpátok euró-régió szintjével illetve országos terület- és közlekedéspolitikát érintő és nemzetközi tranzitfolyosókra vonatkozó elképzelésekkel.

- *"A Tisza itt még szabályozatlan s rendes hajójáratokra nem alkalmas. Öt-hat szakadékos ágon folydogálva alacsony vízállásnál csaknem mindenütt átgázolható. Zátonyok lépten-nyomon. Tutajozásra azonban már Técsőtől, Bustyaházától kezdve meglehetősen alkalmas. Ez a körülmény teszi élénkké Bustyaháza falvának forgalmát. A máramarosi erdőségek száz meg százezer hold területtel a magyar államkincstár tulajdonai. Óriási fenyvesek, bükkal, cserrel s más tűzifával kevéssé tarkítva. Az alföld épületfája e fenyvesekből telik ki. A kincstár magán vállalkozók által húz jövedelmet fenyveseiből. A vállalkozók a bustyaházi telepeken sok fenyőszálat hordanak össze, hogy itt tutajokat kössenek s azokat az alföldre, hét-nyolcz száz kilométer távolságra, sőt még messzebb is leúsztasák." [Eötvös Károly: A nagy per, mely ezer éve folyik s még nincs vége. 1904]*

2. A KORÁBBI IDŐSZAK TENDENCIÁINAK ÁTTEKINTÉSE (kiemelt figyelemmel a közlekedési hálózatok fejlődésének a térség pozíciójával való összefüggésére)

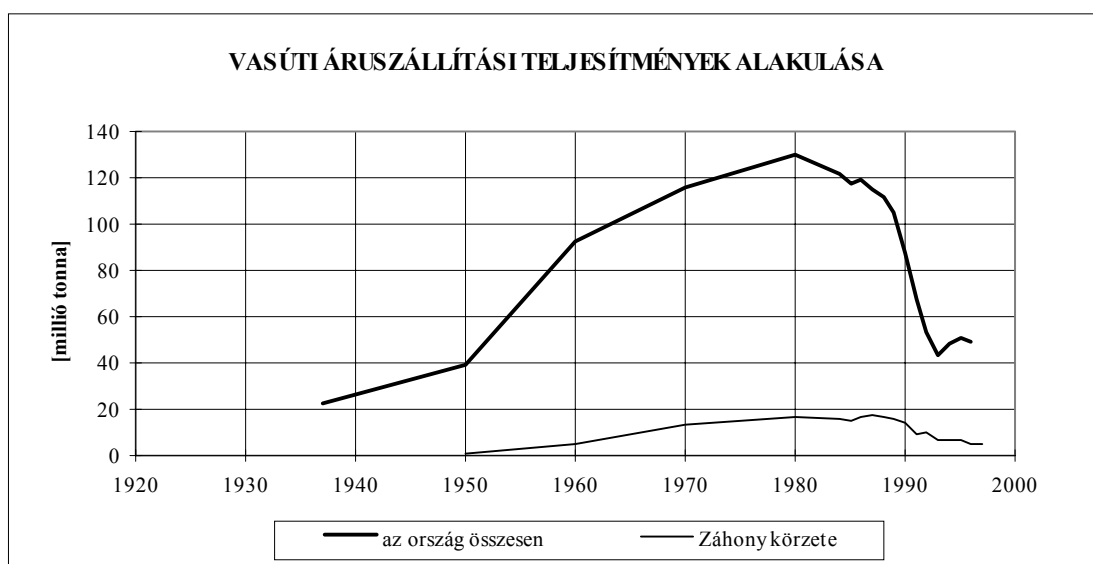
Az előző fejezetben tulajdonképpen áttekintettük a felső-szabolcsi térségnek és környezeti kapcsolatainak az *előtörténetét* egészen a második világháború végéig, azaz addig az időpontig, amikor a nyomtáv-váltás következtében Záhony vasútüzemi kulcspozícióba kerül. Láttuk, hogy ezt megelőzően Záhony és térsége, bár rendelkezett megkülönböztethető közlekedéscsoporthoz tartozó adottsággal, az ebből adódó szerep nem emelte ki e településeket szűkebb környezetükből. Még 1945-ben is, tulajdonképpen esetlegesnek mondható mérlegelés billentette az átrakó állomásra vonatkozó döntést Hidasnémetivel vagy Miskolccal szemben Záhony felé, – bár ma már hozzátehető, hogy a későbbi áruforgalom mennyisége utóbb mindenképpen megkövetelte volna a közvetlen szovjet-magyar vasúti határállomás kialakítását.

Maga Záhony már 1324-ben létezett, ekkorról származik a legkorábbi oklevél, amelyben említést tesznek róla. Az a tény, hogy 1870-ben, tehát a Záhonyt érintő vasútvonal megépítése előtt a településen répacukorgyár, malom, fűrészüzem, mészégető és homokotró működik, mutatja, hogy az itt élők számára is teljes mértékben a felső-szabolcsi, elsősorban a helyi mezőgazdaságra és a Tiszára alapozódott életforma biztosította a megélhetést. Bár a vasút jelenléte ezután megemelte Záhony és még inkább Csap rangját, a napjainkat is meghatározó változást az 1945 utáni időszak jelentette.

Záhony átrakókörzet

Számos forrásmunka (többek között Horváth F. 1997 [22] vagy Trafficon 1992

[3]) ismerteti azt a négy évtizedet átfogó és öt ütembe sorolható fejlesztést, amelynek során a nem túl jelentékeny *Záhony állomás* egy huszonöt kilométeres sugarú kör-cikkben 84 km²-re kiterjedő, 315 km normál és 157 km szélesnyomtávú vágányháló-zattal rendelkező, két normál- és két szélesnyomtávú rendezőpályaudvart, továbbá számos speciális vasútüzemi és logisztikai funkciót ellátó, két határátmenettel rendelkező vasútüzemi körzetté fejlődött föl. A nyolcvanas évekig ezt a folyamatot tulajdonképpen egy folyamatosan növekvő mennyiségi igény vezérelte és a legfontosabb feladat az volt, hogy a kapacitások megfeleljenek a mennyiségi elvárásoknak. Így 1985-re a záhonyi térség egy közel húszmillió tonnás átrakási kapacitás teljesítésére alkalmas szárazföldi kikötővé alakult. A tényleges teljesítményekben a csúc 1987-ben jelentkezett 5194 millió tonnás kilépő és 12052 millió tonnás belépő forgalommal. (MÁVTI, 1995 [9]) A 3.ábrán a záhonyi körzet összes vasúti áruforgalmát a teljes vasúti áruforgalom ugyancsak tonnában megadott trendjével hasonlítjuk össze.



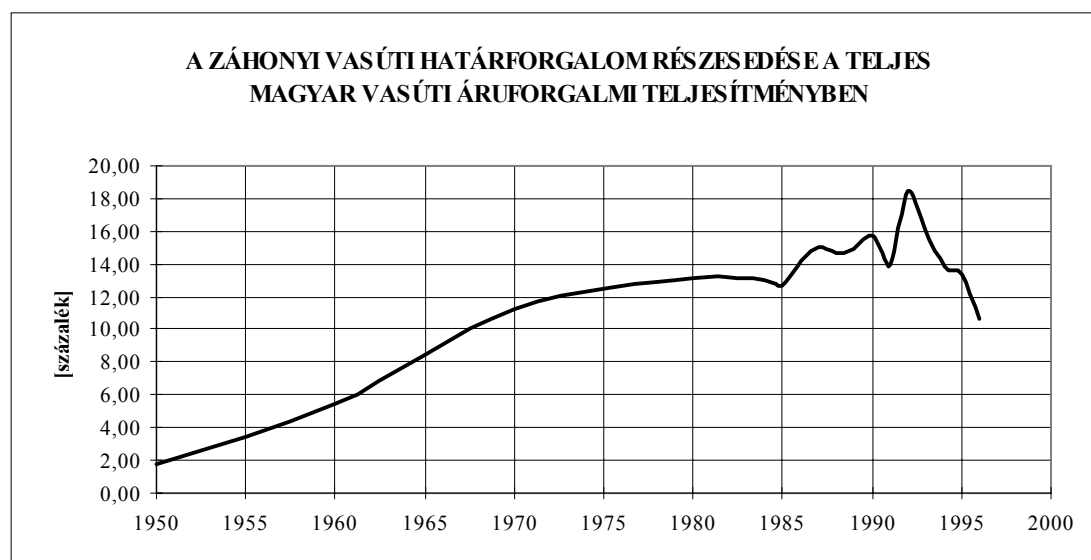
Forrás: A 125 éves MÁV Közdok 1993 [4], Infracözvetek 1984-1996 KHVM 1995 ill. 1997 [25]; továbbá Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története Záhony 1997 [22] és Előterjesztés, a záhonyi átrakókörzet rehabilitációja... (Kádár András) 1998 szeptember [30]

3. ábra. A magyar vasúti áruszállítás teljesítményeinek alakulása, ezen belül Záhony jelentősége

A 3.ábrán jól látható, hogy a vasúti áruforgalom az ország egészében az ötvenes években emelkedett a legmeredekebben. Záhony esetében ez még a kezdeti fellendülés időszaka volt, Záhony legdinamikusabb mennyiségi növekedése a hatvanas évekre esik. Ugyanez a fázis-eltolódás megfigyelhető a csökkenés időszakában is: míg az ország vasúti áruforgalmában a csökkenés már a nyolcvanas évek elejétől tapasztalható (párhuzamosan a közúti szállítások emelkedésével) addig Záhonyt egészen 1987-ig mennyiségi növekedés jellemzi, és a visszaesés ez után is lassúbb, mint

a teljes vasúthálózaton, egészen 1992-ig. Az okok között említhető, egyrészt, hogy a Szovjetunióban később kezdődött és mérsékeltebb a vasút térvesztése, később indultak a reformfolyamatok, az állam pozícióvesztése is, később következik be a politikai változás, – 1989/90 helyett 1992-vel, a Szovjetunió szétesésével. Ezen túlmenően speciális okok, például a hadsereg kivonulása is átmenetileg megnövelte a forgalmat. Mindezzel együtt is a záhonyi összes áruforgalom 1995-re (magyar szemzőgből) a belépő forgalomban az 1960-as, a kilépő forgalom az 1970-es szintre esett vissza.

A 3.ábra két elemzett görbéje alapján a 4.ábrán bemutatjuk Záhony mindenkori részesedését a teljes hazai vasúti áruforgalomból. A fentebb említett késleltetések miatt Záhony részaránya az 1975-85 között beállni látszó kb. 13 %-os részarányról 1992-ig kifejezetten tovább nőtt. (Meg kell említeni, hogy ha csak a vasút *nemzetközi* szállításaihoz viszonyítjuk, Záhony részaránya természetesen magasabb volt: áruszállításban elérte a 30-33 %-ot (Trafficon [3])

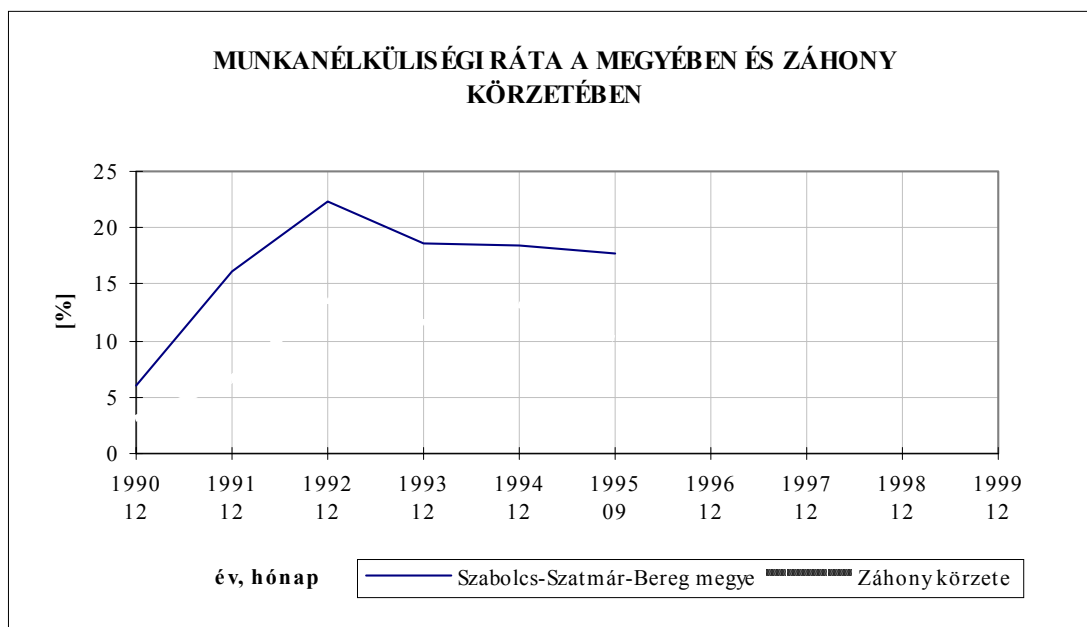


Forrás: A 125 éves MÁV Közdok 1993 [4], Infrafüzetek 1984-1996 KHVM 1995 ill. 1997 [25]; továbbá Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története Záhony 1997 [22] és Előterjesztés, a záhonyi átrakóközvet rehabilitációja... (Kádár András) 1998 szeptember [30]

4. ábra. A záhonyi vasúti határforgalom részesedése a tonnában mért teljes magyar vasúti áruforgalmi teljesítményben

Annak a ténynek, hogy a záhonyi forgalom visszaesése némi késést mutatott az országos forgalom egészéhez viszonyítva, megmutatkozott egy másik fontos helyi hatása is. A munkaalkalom lecsökkenése a körzetben ugyancsak lassúbb volt, mint például a megye egészében [14]. Bár az 1985-88 közötti 7200-as foglalkoztatotti létszám az átrakóközvetben jelentősen, 1991-re 6500-ra, 95-re 5500-ra csökkent, ez a körzet lakosságára vetítve körülbelül az országos átlagnak megfelelő munkanélküli-

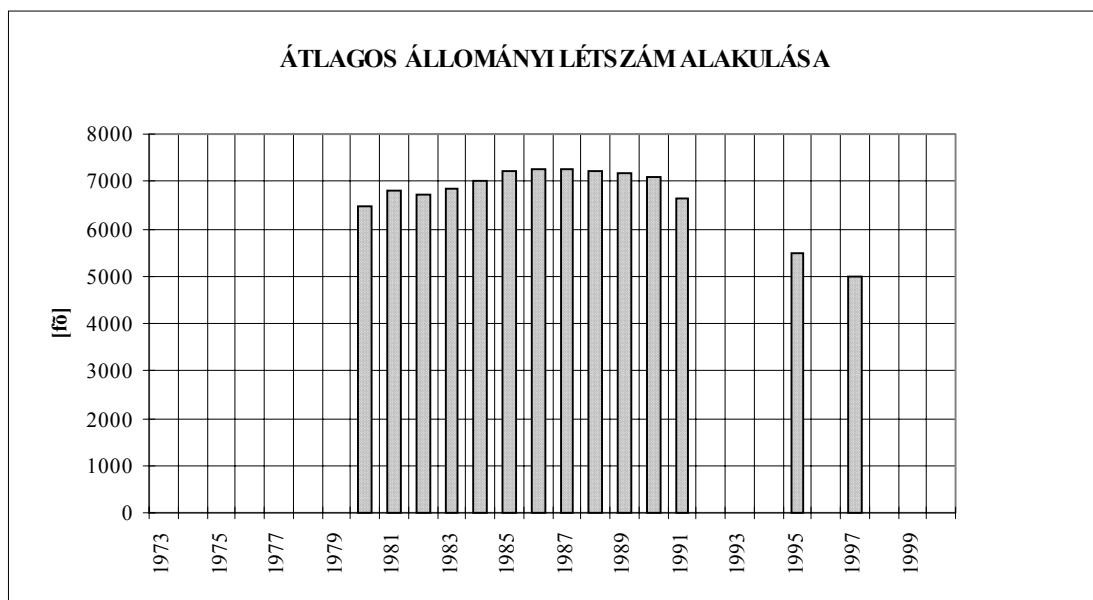
ségi arányt jelentett, és, amint az az 5. ábrán megállapítható, ez végig kiemelte a körzetet a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei átlagból.



Forrás: Felső-Szabolcsi Térségi Fejlesztési Társulás Komplex kistérségi fejlesztési program 1996 [14]

5. ábra. A térség foglalkoztatási pozíciója közel volt az országos átlaghoz; a megyén belül viszont kifejezetten kedvező helyzetet mutatott

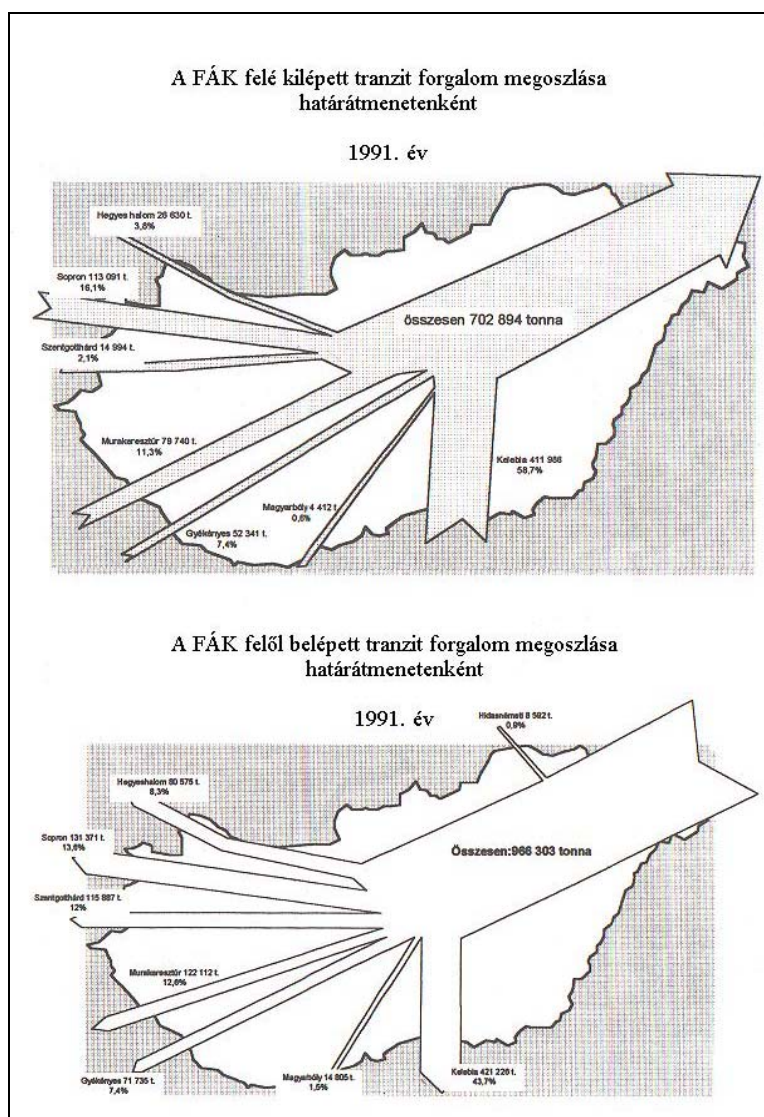
Az állományi létszám adatait Záhony átrakóközre vonatkozóan különböző források alapulvételével külön is bemutatja a 6. ábra.



Forrás: A záhonyi átrakókörzet jelenlegi helyzete és új szerepköre. Trafficon. 1992 május [3] továbbá MÁVTI 1995 december [9] és KTI 1997 november [20]

6. ábra. Az átlagos állományi létszám alakulása Záhony körzetében a vasútnál

Visszatérve az áruszállítási tevékenységhez, meg kell említeni, hogy a relative lassúbb csökkenés ellenére, a forgalomcsökkenés ténye maga is megváltoztatta az átrakókörzet MÁV-on belüli pozícióját. Míg az átrakás jövedelmezősége a nyolcvanas években végig mintegy kétszerese volt a MÁV áruszállítás jövedelmezőségének, addig a kapacitások kihasználatlansága miatt az átrakási forgalom lecsökkenése ezt a különbséget eltüntette, és már a Záhony szempontjából kedvezőtlen 1991-es évben az átrakás és az áruszállítás jövedelmezősége azonossá vált. (Trafficon [3]). Ugyanekkor a tárolási-raktározási tevékenység még jövedelmezőbb volt: az átrakásnak másfélszerese.

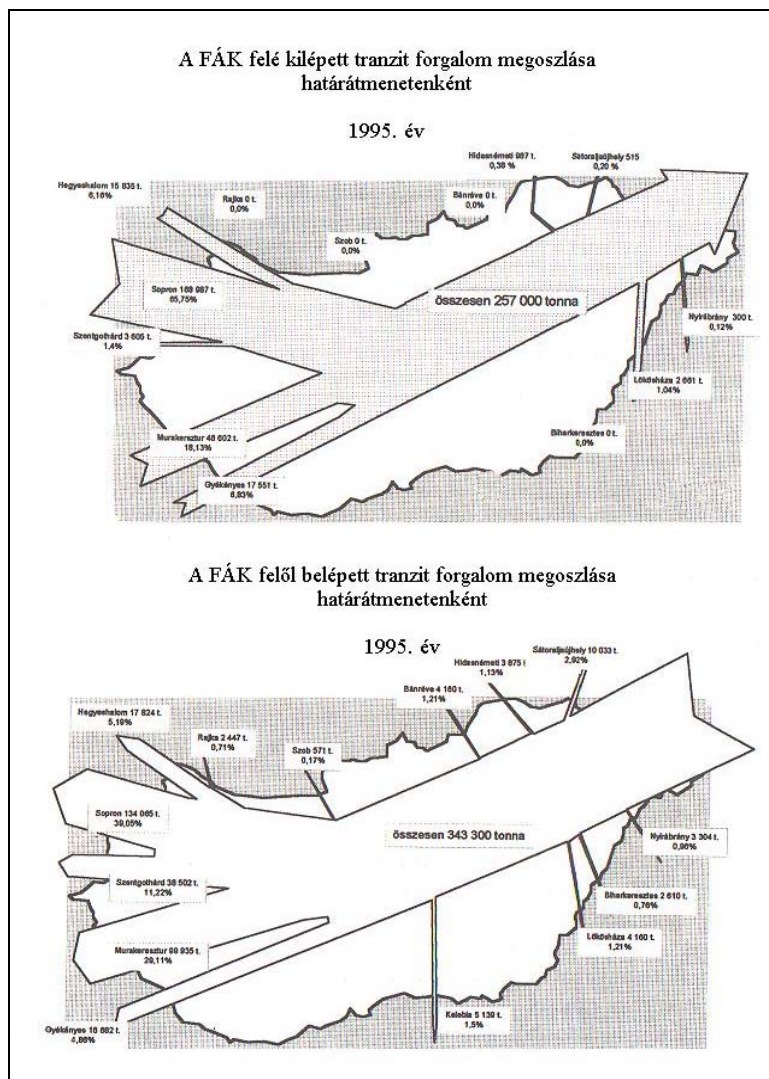


Forrás: Dr. Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, 1997 [22]

7. ábra. A FÁK-országok felé kilépett és az onnan belépett vasúti tranzitforgalom megoszlása 1991-ben

A MÁV számára ugyancsak speciális jövedelmezőséget jelentett a tranzit forgalom. A nyolcvanas években Záhonyban stabilizálódott egy kb. 2 millió tonnás belépő és kb. 1 millió tonnás kilépő tranzit. (MÁVTI 1995 [9]). A belépő tranzit 1991-re a felére, 1995-re a hatodára esett vissza, a kilépő tranzit 1991-re kétharmadára, 1995-re negyedére csökkent. Ezen belül igen jelentős a tranzit irányok szerinti átrendeződése is, ami számos, esetenként átmeneti, máskor tartós okra vezethető vissza. (Horváth Ferenc [22]). 1991-ben (7.ábra) a kétirányú, teljes tranzitforgalom mintegy fele irányult Jugoszlávia irányába, a fennmaradó áramlat valamivel nagyobb része jutott

az osztrák irányra mint a horvát-szlovén térségre. 1995-re (8.ábra) a jugoszláv tranzit gyakorlatilag megszűnt, és a tranzit közel kétharmada az osztrák irányra jutott.



Forrás: Dr. Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, 1997 [22]

8. ábra. A FÁK-országok felé kilépett és az onnan belépett vasúti tranzitforgalom megoszlása 1995-ben

A tranzit folyosók átstrukturálódása igen erősen érinti a jövőre vonatkozó kilátásokat is. A vasúti hálózaton belül már ma sem érinti Magyarországot az orosz-német fő áramlat. A másik oldalról nézve biztos pozícióknak lenne az orosz/ukrán-jugoszláv áramlat, ami jelenleg teljesen elhalt, de a háború befejezésével megélénkülhet. Ugyancsak jó a pozíciónk az ukrán-szlovén/horvát forgalomban, ugyanakkor Szlovákiával versenyben állunk az ukrán-osztrák, orosz-szlovén(-olasz), orosz-horvát viszonylatokban. Ezt is figyelembevéve jelenleg tehát azt tapasztalhatjuk, hogy –

különböző okokból – a kilencvenes években a tranzitforgalom nem csak jelentősen lecsökkent, de a maradékon belül is kevés a magyar folyosókra biztosan rászoruló és több a magyar folyosókat csak egyik lehetőségként választó tranzit-relációk részaránya.

A konkurens vasúti útirányokhoz kapcsolódva érdemes említést tenni arról is, hogy az elsősorban vasúti szempontból kiépített Záhony számára konkurenciát jelent minden, a vasúttal versenyben álló ágazat is, mindenekelőtt a közút. A megyén belül ukrán közúti határ Záhonyon kívül Lónya, Barabás, Beregsurány és Tiszabecs. A tényleges verseny mértékét természetesen nem az átkelőhelyek száma méri, hanem az, hogy a jövőben milyen mértékben folytatódik a távolsági áruforgalom közútra terelődése, az érintett országok ezt kifejezetten elősegítik-e vagy pedig vasúti és kombinált szállítási formák igényes kínálatával és más módon fékezni próbálják. A kérdéskörre a jövőre vonatkozó forgatókönyvek kapcsán térünk vissza.

Térségi problémák

A közlekedési kérdéskörön túlmenő helyzetértékelés legjobb problémaösszefoglalását megítélésünk szerint a *Felső-Szabolcsi Fejlesztési Társulás 1996*-ban készült fejlesztési programja tartalmazza. [14]. Kiemeljük a helyzetleírásból, hogy a 11 érintett település ipara tulajdonképpen teljes egészében az átrakóközre települt, (Tékisz, Taurusz, Carbonpack, Erdért,) nincs valódi termelő kapacitás, inkább a szállításhoz kapcsolódó feldolgozás, szolgáltatás. Nagyon *nagy a külső körülményektől, egyenesen a külföldtől való függés*: alma-export, bevásárló turizmus; utóbbira nem is próbál valódi idegenforgalom ráépülni: a Tisza kiépítetlen, nem attraktív. Egyébként, a megyei átlagokhoz mérten a *pillanatnyi mutatók* számos vonatkozásban kedvezőek, az infrastruktúra, az egészségügyi ellátás, a korfa, a foglalkoztatás mértéke nem adna okot panaszra.

Ugyanakkor a *trendek* kedvezőtlenek, és a *változásra való felkészültség* alacsony szintű. Míg a társadalom fizikai jellemzői kedvezőek, a mentalitás korszerűtlen: alacsony a vállalkozói hajlandóság, tipikus az alkalmazatti státusz megtartásának, vagy az ebbe való visszakerülésnek a vágya. Erre szocializálódott a helyi társadalom, kicsit hasonlóan a tipikus bányásztelepülésekhez, ahol a magas státuszú alkalmazás mellett nem alakul ki valódi második gazdaság, több lábon állás, autonóm jövőépítés, belső biztonság-igény. Erre vezethető vissza az áruterelés iránti alacsony fogékonyság, az idegenforgalom/szobakiadás felé történő elmozdulás merészségének a hiánya. A mezőgazdaságon belül az áruterelést egyedül az alma jelentette ez is kívülről szervezett monokultúrává vált. Az almások felaprózódásával még sebezhetőbbé vált ez a kultúra: fajtaszegénység jellemzi, tökehiány a hűtési-tárolási szakaszban, a piac teljes mértékben a kereskedők kezében van. A helyi termelő beszorul a legkevésbé kifizetődő mennyiségi almatermelésbe, a haszon máshol realizálódik. Ugyanilyen sebezhető monokultúra a tranzitra épülő szolgáltató-feldolgozó tevé-

kenység is, valamint az egy-piacra szánt termelés: A tiszaszentmártoni konzervgyár leállt, a kiépült hűtő-tároló kapacitás nincs kihasználva. A helyi ipar az *alacsonyigényű keleti piac foglya* lett, ha ott nincs kereslet, *a kapacitás nem konvertálható*. A jövőre nézve az is meghatározó, hogy kevés az iparnak kijelölhető új terület, ami van, az igen szabdalt (Tisza, utak, vasutak által).

Bizonyos értelemben az iparhoz hasonló *beszorult rugalmatlanság* jellemzi a vasutat is: a kiépült kapacitások adott áruösszetételt és adott mennyiségi igényeket voltak hivatottak kielégíteni, a berendezéseknek az a hasznossága, ami az eredeti feladatra még rendelkezésre állna, nagy mértékben leértékelődik, amint változás következik be.

A felsorolt és talán sokkoló tömörséggel összefoglalt probléma-térkép nem kíván semmiféle kilátástalanságot sugallni, kizárólag az volt a cél, hogy a jövőre vonatkozó különböző forgatókönyveket egy reális kiindulási helyzetkép birtokában tudjuk értékelni.

*

A helyzetismertetésből kimaradt egy tömör nemzetközi kitekintés. Záhony kiépülésével párhuzamosan a határ túloldalán kiépült a Csap-Batyu átrakóközvet, amely három állammal dolgozik, és összesen öt vasúti határátmenettel. *A térségben tehát Csap térsége van igazán kulcshelyzetben*. Ugyanakkor itt egészen a nyolcvanas évek végéig tartottak a jelentős kapacitás-problémák és feszültségek, a fejlesztéseket mindvégig a mennyiségi problémáknak történő megfelelés kényszere vezérelte. Meg kell említeni, hogy a térségben Ungvár és Halmeu között megőrizték a határ mentén végighúzódnó normál nyomtávú vasútvonalat is, amely most peage formájában lehetővé teszi a (lengyel–) szlovák–ukrán–román közvetlen, átrakás nélküli forgalmat.

Szlovák oldalon Ágcsernyő csatlakozik a csapi átrakóközvethez, de a széles nyomtáv Kassáig kiépült. Ágcsernyő kiépítése és forgalma sokáig nem volt Záhonyhoz mérhető. A jelenlegi, harmadára csökkent záhonyi áruforgalommal viszont közel azonos forgalmat bonyolít le a kilencvenes években fejlesztésnek indított Ágcsernyő.

- *"1715-ig négy felé volt osztva [Szabolcs megye címere], mindenik rész megfelelt egy-egy járásnak. [...] A búzakalász jelzi a kisvárdai járás termékenységet, ugyanúgy, mint a dadai folyóvizet a ponty. A nádudvari [repülő nyíl] az ellenség portyázásait jelenti, amelyeket váltakozó szerencsével a mieink vissza-visszavertek. Végül az ága- itól megfosztott fa a bátori járást jelképezi. Valamikor ez a járás li- getekkel, erdőkkel volt fedve, alacsony és egyenetlen növésű ágas- bogas fákkal. Innen ered a magyar neve is, a Csonka járás elneve- zés." [Bél Mátyás: Magyarország leírása]*

3. A TÉRSÉGET ÉRINTŐ, LÉTEZŐ, JÖVŐRE VONATKOZÓ FOR- GATÓKÖNYVEK FELVÁZOLÁSA

Ez a fejezet, bár a mindenkori *jövőre* vonatkozóan készített elképzeléseket ele- mez, minden látszat ellenére még a múlt vizsgálatának képezi a részét. Ahogy a múlt statisztikái a múlt tényeiről árulkodnak, úgy az elmúlt időszakban készített *jövőké- pek* is elsősorban a múlttól és a jelenről, *az elkészítés idejének gondolkodásmódjáról*, elképzeléseiről és vágyairól adnak információt, és csak kevésbé arról a *jövőről*, ami- ről szólni akarnak.

A mellékelt, több, mint negyven tételes hivatkozási jegyzék kétharmad része ki- fejezetten a záhonyi térség jövőjével foglalkozó tervezet, vagy olyan orszá- gos/nemzetközi koncepció, amelyik kihatással van Záhony térségére. A lista az 1992-es Trafficon [3] és 1994-es GIBB [7] tanulmánytól kezdve a továbbiakban el- sősorban a vállalkozási övezetre és a logisztikai központra kihegyezett írásokat tar- talmaz, de ezek mellett felsorolhatók a felső-szabolcsi, a megyei, az észak- magyarországi és az országos területfejlesztési és -rendezési tanulmányok továbbá a nemzetközi tranzitfolyosókhoz kapcsolódó tervezetek. Időben a dolgozatok az 1992- től napjainkig terjedő időt ölelik fel, tehát kifejezetten olyan hét évet, amikor a terve- zett beavatkozások célja már a megtapasztalt kilencvenes évekbeli változásokra tör- ténő reagálás volt.

A kiinduló helyzet tehát minden tanulmány esetében a már bekövetkezett jelen- tős változás, a korábbihoz képest megváltozott szituáció. Természetesen minden változásnak lehetnek esetleges, véletlen, alkalmi, átmeneti összetevői és vannak tar- tós, vissza nem fordítható, a jövőt alapvetően befolyásoló jelenségei. Az egyik első döntési pontot e tendenciák értékelése jelenti: a *jövőkép* készítője bizonyos korábbi változásokat átmenetinek ítél, más történéseket pedig tartós hatásúnak.

Kicsit általánosítva az bocsátható előre, hogy a tanulmányok többsége a forga- lom visszaesését átmeneti, viszonylag rövid lejáratú problémaként kezeli. A korai dolgozatok 1995-re, a későbbiek 2000-re vagy 2005-re az éppen tapasztalt forgalom

megduplázódását várják, és a jövőbeli stratégiát döntően erre építik. *Megítélésünk szerint legalább változatként elengedhetetlen felvetni egy olyan forgatókönyvet is, amely a forgalom csökkenését tartós tényként kezeli és a jövőendő tennivalóit ebben az összefüggésben is átgondolja.*

A továbbiakban az elmúlt hét évben kialakított elképzeléseket tematikus blokkokban tárgyaljuk, a blokkokat nagyjából felbukkanásuk időrendjében véve sorra.

Záhony átrakóközvet, Záhony különleges vállalkozási övezet

A tanulmányok sorából mindjárt ki kell emelni az eddig a helyzetismertetésnél is sűrűn hivatkozott és alapos **Trafficon (1992 május, [3])** tanulmányt. Javaslati úgy foglalhatók össze, hogy a *cél a határforgalom növelése nagyobb jövedelemtartalmú új forgalom odavonásával, ennek elérése érdekében elsődleges feladat az eszközállomány leépülési folyamatának a megállítása.* Új szervezetek kialakítását javasolja, a nyomtávváltás üzemi feladatától elkülönítve az üzleti-kereskedő szellemben végezhető átrakási és hozzá kapcsolódó feladatokat. A kialakítandó új szervezetekben a MÁV is tulajdonos lenne, apportként bevitt berendezéseivel, létesítményeivel, sőt felvetődik a csapi átrakóval is közös vegyesvállalati forma is, ami később a két országra kiterjedő különleges gazdasági övezetté bővíülhetne.

A tanulmány kulcs-gondolata, hogy a MÁV a leépülő teljesítmények következtében önmagában veszteségesse válna, ennek elébe lehet menni az önálló vállalkozások kialakításával. A MÁV ebben az esetben is veszítene a korábbi helyzetéhez képest, de a közvet egésze nyerne, mivel rugalmasabb tevékenységi formák segítségével az átrakási teljesítmények helyett más forgalmat lenne képes magához vonzani.

Tulajdonképpen a vállalkozások profilját pontosítja a különleges gazdasági övezetet a Záhony-Vásárosnamény-Kisvárdai háromszögre kiterjesztő **Záhony keleti kapuja [5]** összefoglalása: Puhafa-feldolgozás, mezőgazdasági termékek feldolgozása, csomagolóanyag-gyártás, kisebb műszaki cikkek kiszerezése, gyártása, elektronikai termékek kiszerezése, gyógyszertermékek kiszerezése.

Egy másik korai, a helyzetet mértéktartó módon összefoglaló munka a **GIBB tanulmány (1994 július) [7], (és december) [8]**. Jószágra intő és egyben a helyi túlzott várokozásokat érzékeltető mondatai közül érdemes idézni a következőt: *"Bizonyos fokig e reményeket és törekvéseket a történelmi kereskedelmi kapcsolatok meg-szépíthetik. A térség fejlesztéséhez többre van szükség, mint a kereskedelmi átbocsátás növelésére és a foglalkoztatás szintjének fenntartására a gazdasági aktivitás érdekében. Ezt a régióban is elismerik, azonban nincs olyan beruházási program, amely kiindulópontja lehetne a térségben eszközölt beruházásoknak."*

Speciális óvatossága a vasúti alaptevékenységgel kapcsolatban mutatkozik meg: megállapítása szerint a mennyiségi kapacitás Záhonyban adott és *a bizonytalan jövő miatt minden beruházás elhalasztandó* addig, amíg egyrészt tisztázható, hogy milyen lesz a jövőben a várható szállítási üzem (kombinált, konténer, zártvonat stb.) másrészt amíg ki nem alakul a Csappal való munkamegosztás. Az óvatosságot nemcsak a helyi, de az általános tendenciákkal is indokolja, ugyanis világszerte rendezőpályaudvari vágányfőlősleg mutatkozik egyrészt a vasúti forgalom csökkenése, másrészt a zártvonatok elterjedése miatt.

Fő javaslatai: az infrastruktúra racionalizálása, felkészülés a 2000-ig várható forgalomra, a működtetés racionalizálása, a biztonságra való koncentrálás, a nem-alaptevékenységek meghatározása és privatizálása, valamint egy gazdasági szabadövezet létrehozása. A vámszabad-övezetbe javasolt tevékenység kritériumai: mezőgazdasághoz kapcsolódó, munkaigényes, hasznára válik a meglévő infrastruktúra, nagy hozzáadott értéket termel, helyi erőforrást hasznosít, javítja a fizetési mérleget és szerény külföldi hitelt vonzhat. Figyelemre érdemes kiegészítő szempontok: oktatás, technológia-átvétel, kereskedelmi technológia fejlesztése. Példák: fafeldolgozás, gyümölcsfeldolgozás, konzervgyár, sör, bor, tárolókapacitás hasznosítása.

Kínálatbővítés helyett a keresletre kell koncentrálni. Záhony fejlesztéshez: a legalkalmasabb piacok azonosítására van szükség, és befektetők vonzására alkalmas marketingtaktikák kidolgozására. Ennek kerete lehet gazdasági szabadövezet létrehozása, (magyar, vagy magyar-ukrán). A megye határmenti területeit a "kerékagy" modellezi magyar-ukrán-román összefüggésben, míg Szlovákia felé inkább Csap van jó pozícióban.

Kifejezetten a *hétmilliárd forint bruttó beépített értéket képviselő* záhonyi átrakó körzet fejlesztését tárgyalja a **MÁVTI (1995 december) [9] tanulmánya**.

Előrebecslése szerint a hatmillió tonnára csökkent forgalom tíz év alatt, 2006-ra emelkedik 10 millió tonnára. majd lényegében szinten marad. A forgalom változásában megfigyelhetők rövidebb távú ingadozások, például a balkáni (1995-ös) helyzet miatt a jugoszláv tranzit lecsökkenése, ugyanakkor az érc-szállítmányok a Dunáról visszaterelődtek Záhonyba. Más jellegű a magyar külkereskedelmi orientáció megváltozása, és a Szovjetunió szétesése, az ezzel kapcsolatos bizonytalanság és fizetőkép telenség. Természetesen nagy a szerepe a hazai nemzetgazdasági makrofolyamatok alakulásának is, a gazdasági növekedés kilátásainak és a fizetőképes kereslet mértékének.

Egy újabb nagyobb tényezőcsoportot jelent a kelet-nyugati tranzit összes volumene és a konkurens útvonalak közötti megoszlása. A teljes kelet-nyugati forgalomban 1994-ben az összes áru fele Lengyelországon ment át, a magyar részesedés 25%, az eltökélten fejlesztő szlovákok pedig 21 %-ot értek el.

1995 és 1997 vége között több összefoglaló készült Záhony és térsége vállalkozási övezet tárgyában [18], [11], [12], [16], [19]. Most mellőzve azokat a leírásokat, amelyek nemzetközi tapasztalatok nyomán *általában* elemzik egy vállalkozási övezet várható előnyeit, azokat a megállapításokat próbáljuk kiragadni, amelyek konkrétan a záhonyi térséggel kapcsolatos teendőkre vonatkoznak.

Maga az **1995 júniusi kormánydöntés [11]** így fogalmazza meg a fő célkitűzéseket: "Magyarország és a környező országok közötti gazdasági kapcsolatok elmélyítése, a nemzetközi áruszállítás, mindenekelőtt a kelet-nyugat közötti tranzitforgalom fellendítése és feltételeinek javítása, valamint az ország északkeleti térségének gazdasági fejlesztése érdekében" A kiemelt kormányzati program keretében kedvezményes nyújtásával az egyik cél a magángazdaság fejlesztése.

A vállalkozási övezet **üzleti koncepciója (1995 november [18])** három fontos megállapítása: (1) az övezet nagyobb [országban, sőt megyén belüli] térségre terjedjen ki, (Záhony, Dombrád, Vásárosnamény, Beregsurány), (2) az övezet nem egy homogén profilhoz kötődik, különböző kisebb egységeket, ipari parkokat, kamionterminált, vámszabad területeket tartalmaz, és (3) "az övezet fejlesztésének motorja egy logisztikai központ lehet". Az üzleti koncepció fontos megállapítása, hogy *a meglévő adottságokra, létező tevékenységekre kell alapozni és nem telekfelvásárlásba fogni*. [Másképpen fogalmazva ez a törekvés elsősorban a térségben élők számára kívánja a lehetőségeket bővíteni]

Kifejezetten a vasúti átrakóközvet fejlesztésével foglalkozik a **Záhony vállalkozói övezet vasúti fejlesztési lehetőségei (1997 november) [19]** tanulmány és **Kádár (1998 szeptember) [30]**

A fejlesztés általános célkitűzése a korábban *a vasút szemszögéből keresleti nyomás következtében kialakult csomópont olyan átalakítása, hogy helyt lehessen állni egy kínálati piacon*. Ennek egyik alapját a közművek képezik: a korábban kiépült vízellátási és elektromos hálózat mellett a 90-es években megépült gáz és ISDN hálózat.

A konkrét fejlesztések egyrészt az informatikai támogatást és a korszerű árutovábbítást szolgálják (Záhonyi Automatikus Információs Rendszer, az áru követése az ukrán határtól az Atlanti óceánig. Őrzött rakodóterületek. Záhony-Moszkva 48 óra konténervonati szolgáltatás. Ro-la, kombi módok előnybenrészesítése, vasúti szerkezet-átalakítás), másrészt az átrakással kapcsolatos tevékenységek korszerűsítését. (Phare projektek: Eperjeske darus átrakó, fedettkocsis ömlesztett átrakó, nyitottkocsis ömlesztett átrakó, Komoró olajtelep, Záhony tengelyátszerelő, vegyianyag-átfejtő).

Maga a **Záhony és térsége Fejlesztési Kft. 1998-ban** a KTM (most FVM) 200 millió Ft-os részvételével kibővült. Ukrán oldalon 1998 decemberében megalakult a

hasonló profilú társaság, és létrejött a két társaság között az együttműködési szerződés. Folyamatban van az együttműködés kialakítása egy logisztikai projektben érdekelt észak-olaszországi befektetővel is.

A térségen belül a fő fejlesztések a Záhonyban a településen létrejött *logisztikai információs központ* és a tuzséri 20 hektáros *ipari park*, potenciálisan bevonható összesen 600 hektáros területen.

*

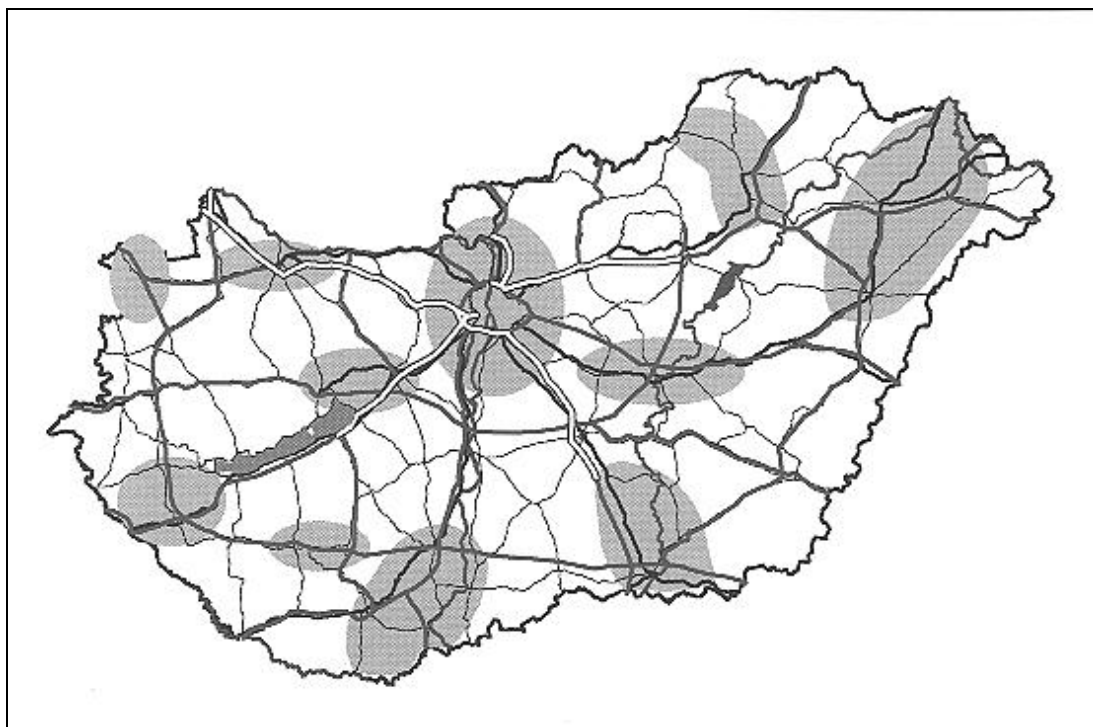
Összefoglalva a *záhonyi átrakókörszetet* illetően két markáns álláspont jelent meg az elképzelésekben: az egyik a bizonytalanságok idejére a beruházásokat elhalasztaná, kivárná a forgalom trendjének és a szállítás technológiájának kialakulását. A másik álláspont magával a fejlesztéssel gondolja befolyásolhatónak a forgalomvonzás mértékét és ezért elébemeget a változásoknak. Mind Ágcsernyőn a kilencvenes évek elején, mind Záhonyban 1997-től az aktív befolyásolás irányába történtek lépések. Záhonyban elsősorban az informatika felhasználása, továbbá a szállítás és a rakodás korszerűbb, minőségi módjai irányában indultak fejlesztések. *Meg kell jegyezni, hogy ezek a fejlesztések nagyobb részben továbbra is a kínálati oldalon történő beavatkozásnak tekinthetők.*

A *záhonyi különleges vállalkozási övezet* kialakítását illetően ugyancsak markáns nézetek fogalmazódtak meg. A nemzetközi gazdasági kapcsolatok elmélyítését és a térség gazdasági fejlesztését mindenki kiemelt célnak tekinti, ezen túlmenően a kormányprogram ennek elérésére célként fogalmazza meg *a nemzetközi áruszállítás, mindenekelőtt a kelet-nyugati tranzit fellendítését.* Megfontolandó azonban az a máshol felbukkanó megjegyzés, miszerint *a térség fejlesztéséhez többre van szükség, mint a kereskedelmi átbocsátás növelésére és a foglalkoztatás szintjének fenntartására a gazdasági aktivitás érdekében.* – Egy másik tanulmány arra helyezi a hangsúlyt, hogy a megszerzett tőkét *meglévő adottságok, létező tevékenységek fejlesztésére kell használni és semmiképpen nem telekfelvásárlásra fordítani.* Ez utóbbi gondolat átvezet a nem-egycélú térségfejlesztési tanulmányokhoz, melyeket külön csoportba soroltunk.

Záhony logisztikai központ

A Záhony és térsége vállalkozási övezetre vonatkozó üzleti terv húzóprogramnak nevezi a *logisztikai központ* kialakítására vonatkozó elképzelést, később is felbukkan rá vonatkozóan a "pilot project" kifejezés. Három egymástól jelentősen különböző tanulmány készült a logisztikai központ létesítésére vonatkozóan: Közlekedés Kft (1996 május) [13], Közlekedéstudományi Intézet (1997 november) [20] és MÁV (1997 december) [23]

Valamennyi tanulmányt megelőzte a Magyar Közlekedéspolitikai elfogadása (Kormány 1995, Országgyűlés 1996) amely 10 olyan körzetet jelölt meg az országban, amely logisztikai központ kialakítására van figyelembevéve. Bár a megrajzolt foltok alakja gyakran változik, esetenként a számuk is (újabbán Kaposvár térségében megjelent egy tizenegyedik körzet) Záhony stabilan tartja pozícióját, miközben a folt Nyíregyházáig, esetenként Debrecenig terjed. (9.ábra)



Forrás: Országos Területfejlesztési Konceptió. (1997) [26]

9. ábra. Logisztikai központok kialakítására figyelembevett térségek Magyarországon

: A terület kiválasztása képezi a **Közlekedés Kft (1996 május) [13]** vizsgálatának a gerincét. Az (1996-ban már csak harmadrészt kihasznált) 18 millió tonna/év kapacitású vasút mellett is jelentős a 1,15 millió tonnás közúti forgalom. Az országos gyorsforgalmi hálózat, és Ukrajna is Barabásnál számolt a leendő M3-as autópálya határátmenetével, a szerzők mégis figyelembe veszik valamennyi akkor szóbanforgó lehetőséget, és négy lehetőséggel számolnak: a Vásárosnamény–Barabás változat mellett Vásárosnamény–Lónya, Nyíregyháza–Záhony és Nyíregyháza –Lónya nyomvonalakat is. Ezen túlmenően figyelembeveszik a Nyíregyháza kapcsolatot, mint a legközelebbi repülőtéri lehetőséget és egy esetleges Csap melletti tiszai kikötő jövőbeni kialakítását. A KTI vonatkozó forgalomelőrebecslése szerint az 5,5-6 millió tonnás forgalom 2006-ra megduplázódhat. Ebből 0,4-0,5 millió tonnát tekint a becslés helyi célúnak (Nyíregyházáig) és még ennek a fele becsülhető a tranzitból helyi feldolgozásra/manipulálásra szorulónak. Mindezek alapján egy 50 ha-os logisztikai

központ működését lehetett rentábilisnak ítélni. Alapelv, hogy az átrakókörzet nem konkurenciaként, hanem együttműködő partnerként lett figyelembevéve, ahol a logisztikai központ a vasúttól független, rugalmas lebonyolítási lehetőségek teljesítésében érdekelt.

A tanulmány hat lehetséges helyszínből a Záhony széles átrakó melletti elaprózott és vegyes tulajdonú területet és a TÉKISZ külföldi magántulajdonban lévő területét tartja alkalmasnak. A minimálprogramhoz szükséges terület megszerzése néhány százmillió, az épületek és berendezések kialakítása néhány milliárdos nagyságrendet jelent. Mivel a területérték körülbelül tizedrésze a beruházásnak, nyomatékkal vetődik föl, hogy *érdemes esetleg nagyobb terület megszerzéséről előre gondoskodni, ellenkező esetben a terület más tulajdonosok számára értékelődik fel* a logisztikai központ beindulásakor.

A tanulmány aláhúzza, hogy a logisztikai központot a vállalalkozási övezet kialakulása, a helyi gazdaság teszi gazdaságossá, enélkül csak a tranzit megcsapolására számíthat, amire nem lehet biztonsággal építeni. *A vállalalkozási övezet és a logisztikai központ kölcsönösen feltételezi egymást.*

A **Közlekedéstudományi Intézet (1997 november) [20]** a záhonyi átrakókörzet létesítményeinek logisztikai központ céljaira történő *azonnali alkalmasságát* vizsgálta meg. Annak ellenére, hogy mindaz, ami Záhonyban történik, logisztika, a *logisztikai központi* funkciók (szállítmányozás, informatika, bank, szálloda, egyéb szolgáltatások) nem koncentráltan található, hanem nagy területen megosztva, egymástól 4-5 esetenként 20 km távolságra egy Záhonytól 27 km-es sugarú körökön belül. Köztük vasúti kapcsolat van és néha csak vasúti tulajdonú belső feltáró utak, melyek jelen formájukban (szélesség, biztosítatlan vasúti átjárás) nem alkalmasak közöttük történő átsorolásra.

Záhony Port kialakítása a vasút részéről jelentős előrelépés, kormányközi kereskedelmi megállapodások helyet vállalati, vállalkozói szerződések, magánszféra, új fuvarszervezési megoldások létrejöttére ad lehetőséget, Bár funkciói többé-kevésbé azonosak egy logisztikai központ funkcióival (tömegárak átrakása, szerződéskötés, adatszolgáltatás, importáru elosztása, mérlegelés, darabszámlálás, vámkezelés előkészítése, reexpediálás, közbenső árutárolás, egységtrakomány-képzés. számítógépes nyilvántartás) mindez nem biztosítja automatikusan, hogy a térség képes logisztikai központként működni. Az átrakó-berendezések többsége rugalmatlan, nem alkalmas árunem-váltásra. MÁV kezében kevés raktár van. A berendezések elavultak. 1985-ig tartott a fejlesztés, azóta jelentős a romlás, avulás. Tőkeigényes eszközpótló beruházásokra lenne szükség, a MÁV ezt nem tudta eddig biztosítani. Az infrastruktúra is felújítást igényel, rugalmatlan, korszerűtlen,

Lehetséges szolgáltatások: rakodás, rakodási kapacitás bérbeadása, konténerszállítás körzeten belül. közúton, logisztikai szolgáltatások elvégzése, ütemezett árutovábbítás, teljeskörű információszolgáltatás.

Összegezve: a szűken vett korszerű logisztikai kp szempontjából előny a rendelkezésre álló külső infrastruktúra (normál- és széles vasúti vágányok) és a terület. Másfelől a meglévő létesítmények egy részére nincs szükség. A kiegészítő tevékenység nem önálló, csak adott alapszolgáltatásokhoz tapad. Főleg ömlesztett tömegáruhoz vannak szolgáltatások, közúthiányos a térség.

Logisztikai központ céljára, mint a kikötőkben is, egy (vagy több) koncentrált területre van szükség. A jelenlegi *"tevékenység-halmaz csupán több vállalat egymástól különálló elosztási rendszere, mely a vasúti fuvarszköz igénybevétele közben az átrakási kényszerből adódóan az áru megállítási pontjában valósul meg."*

Természetesen fontos ezután látni, hogy maga a **MÁV (1997 december) [23]** miben látja a záhonyi átrakóközvet logisztikai központtá fejlesztésének a lehetőségét.

A MÁV a kialakult logisztikai létesítmények hasznosítását tekinti egyaránt vasúti és nemzetgazdasági érdekeknek. A MÁV Műszaki Tanácsának 1997 májusi döntése alapján Sopron, Budapest és Záhony intermodális logisztikai központok fejlesztését tekinti prioritásnak. Számára éppen a spontán települő logisztikai szolgáltatások jelentik a kihívást, a konkurenciát. (a breszti vagy a szlovák vasúti vonal mellett) Ugyanakkor nem számol a közúttal, mint konkurenciával: "Alapvető [feladat] a körzet közúti infrastruktúrájának javítása. Ennek első lépése az M3-as autópálya megépítése." és "jelentős javulást fog eredményezni a térségnek a fővárosi kapcsolat és ezen keresztül az ország nyugati térségei irányában, az M7 autópályán keresztül az övezetet bekapcsolja a Trieszt-Budapest forgalmi főirányba is."

Kormányközi egyezmények erősítették meg Záhony szerepét: ukrán-magyar kormányközi egyezmény, az ukrán és a magyar vasút közötti egyezmény, Transzszibériai Vasútvonal Nemzetközi Koordinációs Tanácsának döntései.

Összefoglalva a *Közlekedés Kft* egy helyszint keresett a térségben, formálisan a vasúttal kooperációban, valójában attól elkülönülve, a vállalkozási övezet forgalmára számítva alakította ki logisztikai központját. A *KTI* a meglévő tevékenységet vizsgálta, és azt találta, hogy ezek egy korszerű logisztikai központnak csak a külső infrastruktúráját biztosítják (normál és széles vágányok, közút már hiányos), magához a logisztikai központhoz csak a terület áll rendelkezésre [A szerzők nem értékelték a hely- és helyzetismeretet, partnerismeretet, a műszaki jártasságot, a szakképzettsé-

get] Ugyanakkor ebben a felfogásban a *logisztikai központ* lényegéhez tartozik, hogy az *szolgáltatásorientáltan* képes működni, nem üzemi szempontok dominanciáját tükrözve. Ezzel összhangban a feladat zöldmezős beruházások lebonyolítása, telekértékesítés, ahol a MÁV főleg, mint telektulajdonos jelenik meg továbbá a külső infrát szolgáltatja, ezen a forgalmat biztosítja.

A *MÁV a kialakult logisztikai létesítmények hasznosítását* tekinti egyaránt vasúti és nemzetgazdasági érdeknek. Fő javasolt szempontjai: be kell vonni az ukrán felet is, az állami és vasúti vagyont minél gazdaságosabban kell működtetni, hangsúlyos a kereskedelmi és marketingmunka fokozása, a vállalkozói, befektetői oldalról fejlesztendő objektumokat kell előtérbe tolni, közúti kapcsolatokat kell fejleszteni és bővíteni. [E tanulmány viszont főleg a *kombinált szállítás* feladatait érti *logisztikai központi* tevékenység alatt]

Térségi fejlesztések

A realitásokkal számoló és elgondolkodtató, a vállalkozási övezet szűkebb szempontjain túlmutató összeállítást közöl **Közeghy Attila 1997 január [16]** a vállalkozási övezet tervezési folyamata kapcsán.

Túl kell lépni az utópiákon, nem elég nemzetközi példákra hivatkozni, főleg ha a nagy tervek árnyékában alig valami történik.

A jövő építésének a tényleges helyi problémákból, megoldandó kérdésekből, létező bizonytalanságokból kell elindulnia. Ilyen kiszámíthatatlan, fel nem tárt társadalmi vagy gazdasági változók: a vállalkozások profilja, beágyazódási képessége, konfliktusoldó technikák, konkurencia megjelenése, mennyire tartós a piac, önkormányzatok reakciója, viszonya a piaci folyamatokhoz, a munkaerő hajlandósága, vendégmunkások, feketemunkások aránya, kudarcűrő képesség, katasztrófakezelő képesség külső változás esetén, felsőbb ráhatások, határon túli változások stb.

Világossá kell tenni, hogy *az övezet nem csak ipari-raktározási és közlekedési vállalkozások térsége, de mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, üdülés, idegenforgalom, környezet, lakóhely stb. is.*

Alapvető probléma, hogy minimális a térség tudástőke-megtartó képessége: még vendég-értelmiség import sincs, mint a volt gyarmatokon. "A vállalkozók olcsó, képzetlen ámde jólnevelt polgárainkat robot helyett alkalmazzák" Eltűnik a térségi életmód egyik legvonzóbb jegye a viszonylagos autonómia.

A térség igen széleskörű áttekintését nyújtja, és elsősorban a múlt értékelése kapcsán bőségesen alapoztunk a **Felső-Szabolcsi Térségi Fejlesztési Társulás kistérség fejlesztési programjára 1996 június [16]**. Az ott összefoglalt megállapítá-

sokból (hiányzik a térségben a több lábón állás, a rugalmas reagálás képessége, ami szükséges lenne ahhoz, hogy egy vállalkozási övezet a helyiek számára is kihívást nyújtson, stb.) ugyanazok a dilemmák vázolhatók fel, mint az előző bekezdésekből: nevezetesen *az ország egy térségének a fellendítése, jobb kihasználása, adottságainak jobb igénybevétele nem szükségképpen és automatikusan jelenti a térségben élő emberek jobb boldogulásának biztosítását.* Vállalkozási vagy logisztikai övezet kialakítása kedvező lehet a vállalkozók és szállítmányozók számára, azonban, ha ebből a helyi lakosság például mentalitásánál fogva zömében kizáródik, akkor a más, a lakosságot jobban érintő térségi fejlesztésekre is szükség van.

Ugyanezt a gondolatkört megerősíti **Enyedi György: Adalékok a területfejlesztés aktuális kérdéseihöz (1999) [43]** című tanulmányában. Eszerint *az adott régió adottságait kell kiaknázni. Külső forrás – kormányzati vagy külföldi – csak a már meglévő folyamatokat korrigálhatja.* A cél nem "felzárkózás" hanem az ott élő lakosság életkörülményeinek javítása. Nem csak gazdasági értékek vannak, ezt mindig tekintetbe kell venni.

A térségfejlesztési tervek között lehetne említeni **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervét, 1998 [34]** ám a programban sem az ipar, sem a közlekedés kapcsán nem jelenik meg érdemben a záhonyi térség.

Tágabb észak-magyarországi összefüggésbe helyezi a térséget **Süli-Zakar István: Adalékok Északkelet-Magyarország változó regionális állapotához (1999) [43]** című tanulmánya.

Bár a keleti külgazdasági orientációból Északkelet-Magyarországnak kevés előnye származott, a kapcsolatok szétzilálódása mégis érzékenyen érintette. Nagyon lassan terjed kelet felé a fejlődés. Külső támogatással gyorsítani kell a növekedési centrumok hálózatának kialakítását. Ez időigényes folyamat. Addig is: *kistérségi integrációs törekvések támogatandók.* melyek alapja közös kistérségi érdekek és célok felismerése.

Térszerkezeti vonalak: A transzverzális vonalak hiányából, illetve gyenge kiépítettségéből adódóan az egész régióknak csak a fővárossal megfelelő a kapcsolata, de igen gyenge a Dél-Alfölddel, teljesen elégtelen a dunántúli régiókkal, ez utóbbi szinte kizárólag Budapesten keresztül biztosítható.

Három fejlesztési forgatókönyv fogalmazódik meg:

lemaradási forgatókönyv: (pesszimista), hosszú válság Magyarországon, a centrum-periféria viszonyok megmerevednek, az országon belüli lemaradás stabilizálódik

mozaikosodási forgatókönyv: (reális) EU minták figyelembevétele, külföldi tőkebeáramlás, növekedési centrumok kialakulása, saját image építés, kistérségi

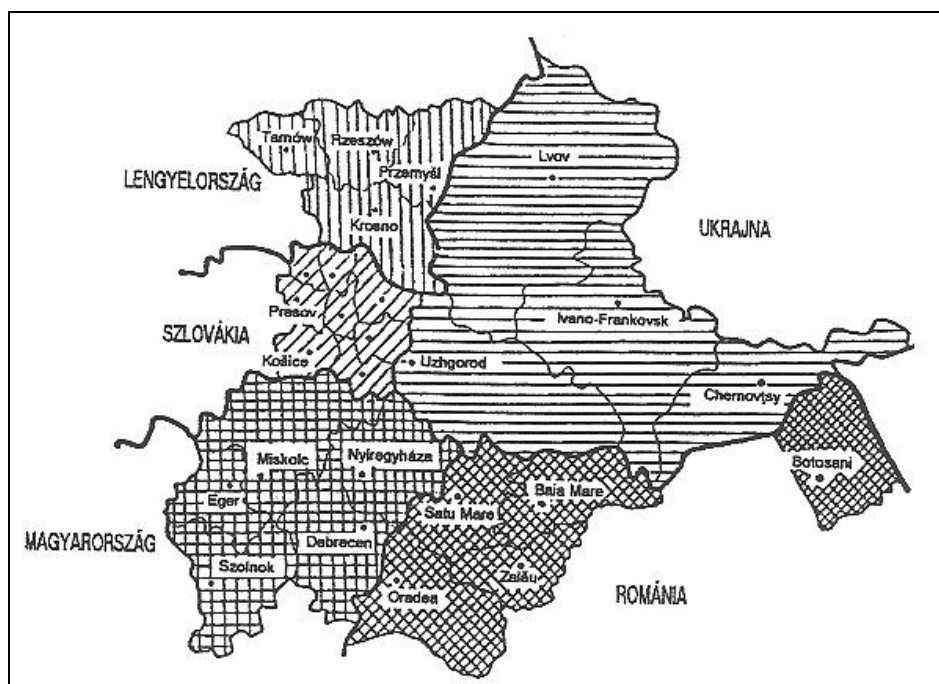
területfejlesztési programok. Lassú fejlődési diffúzió Budapest felől, ezért mozaikos, polarizált struktúra alakul ki.

kiegyenlített fejlesztés forgatókönyve (optimista) a határok elválasztó szerepe gyengül, szoros együttműködés. A Kárpátok Eurórégió gyors megvalósulása. Tudásalapú ipar és élelmiszergazdaság fejlődik a térségben. A közlekedési és együttműködési tengelyek felértékelődnek, nemzetközi integrációs tendenciák, fenntartható fejlődés, felzárkózás általánossá válik

Globális tendenciák: terciarizálódó nagyvárosok, informatika révén szoros kapcsolat a vállalatközpontokkal, a pénzügyi intézmények központjaival. Innovációs központok kialakulása, közvetlen kapcsolat más nagyvárosokkal. A nemzetközi városrendszer együttműködése.

Kelet-magyarországi lehetőségek: Schengeni bástya-szerep, transzfer zóna kelet és nyugat között. Kapuváros-funkciók, tőke- (multinacionális vállalat-) vonzó szerep. Az M3 hatalmas helyzeti energianövekedést jelent ott, ahol áthalad. Térszerkezet átalakító hatás következtében pozíció változás várható.

Kárpátok Eurórégió



Forrás: Süli-Zakar: Adalékok Északkelet-Magyarország változó regionális állapotához. (1999) [43]

10. ábra. A Kárpátok Eurórégió földrajzi kiterjedése

A Kárpátok Eurorégió saját országaikban periférikus helyzetben lévő területek összefogása. **(Süli-Zakar [43])** A rendszerváltás és a centrumrészek sikeres piacgazdasági átállása után e térségek marginalitása nem csökkent, hanem nőtt. *(10. ábra)*

Európában 56 Eurorégió van. A Kárpátok Eurorégió 1993 február 14-én alakult meg. Cél a tagországok közötti interregionális együttműködés fejlesztése. Ez az első tisztán kelet-középeurópai kezdeményezés. Az együttműködés legfontosabb területei: regionális fejlesztés, környezetvédelem és turisztika, oktatás, kultúra és sport, pénzügyek, kereskedelem, természeti katasztrófák elleni fellépés. A résztvevő országok között eltérők a gazdasági feltételek, eltérő vám-, pénzügyi-, adó- stb. rendelkezések, eltérő mértékű állami centralizáció, 1998-ban kiegészült öt romániai megyével, a szlovák elzárkózás is változott.

Országos Területrendezési Terv (OTT)

(Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. 1999. március [34])

"A transzeurópai hálózat (TEN) magyarországi nagysebességű vonalai - a budapesti bevezető szakaszok kivételével - teljesen új nyomvonalon történő vasútépítést jelentenek és ennek megfelelően jelentős területigényük van. A tervezési paraméterek az európai tendenciákat követve az alábbiak: Képzési sebesség max. 300 km/h, több ponton létesül kapcsolat a hagyományos vasúttal, a kétvágányú villamosított vasútvonal vegyes forgalmú lesz, a személyszállítás szüneteiben távolsági teherforgalmat is lebonyolíthatnak rajta." (OTT 44. old)

"Az V. folyosó északkeleti folytatása Ungvár megjelölése következtében Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely útvonalat jelent. (Vizsgálat tárgyát képezte a Debrecen-Záhony irány is, amely esetében Szolnokig közös vonalat képezne a IV. folyosó egy szakaszával, azonban a javaslatban a sátoraljaújhelyi kilépés szerepel.)" (OTT 44. old)

Transzeurópai folyosók

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója az infrastruktúra három nagy területét: a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak fejlesztési programját öleli fel. Első ízben 1989-ben a strassbourgi EK csúcsertekezleten vitatták meg az elképzelést, majd külön fejezetként (XII.) bekerült az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Azóta a transzeurópai hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is fő pillérét képezi. (Molnár-Zsolnai 1995 [10])

Az Európa Tanács 1994 decemberében Essenben tartott ülésén prioritást adott összesen tizennégy, a Transzeurópai Közlekedési Hálózat részét képező kiemelt projektnek. Az eredeti megfogalmazás szerint kiemelt cél a közúti áruszállítás helyettesítése, a tőkekiadások 80%-a vasútépítésre fordítandó és további 9% közút és vasút közötti kapcsolat megteremtésére. (11. ábra) A 14 projektnek az eredeti elképzelések szerint 2005 végére kell elkészülnie. A tervezet jellegzetessége, hogy az EU magterületén, elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva épül meg közel 5000 km új *nagysebességű vasúti pálya*, míg innen távolodva a másik súlypontot a peremvidékek (Görögország, Portugália, Írország, Svédország-Finnország) meglévő hálózatának autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km körüli sebességre alkalmas vasutakká, illetve autótutakká történő korszerűsítése jelenti.



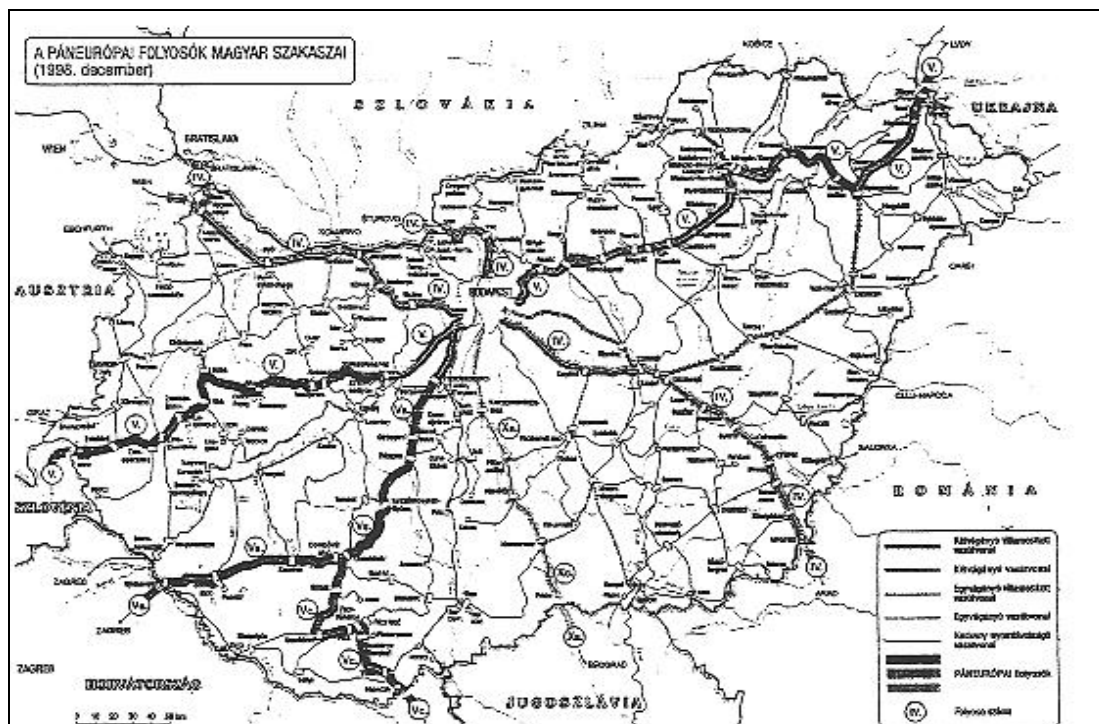
Forrás: Le réseau de transport transeuropéen. Fiches. Conseil européen de Cardiff, Juin 1998. Direction Générale des Transports [29]

11. ábra. A Transzeurópai Közlekedési Hálózat 14 kiemelt projektje

Páneurópai folyosók

Az Unió szorgalmazza, hogy saját transzeurópai közlekedési hálózatát kiterjesszék a tagjelölt országok területére, illetve azon is túl kelet felé. Az 1991-ben Prágában, majd 1994-ben Krétán megrendezett Páneurópai Közlekedési Értekezletet ennek a gondolatnak a jegyében hívták össze. A krétai konferencia kimondta, hogy a jövőbeni páneurópai közlekedéspolitikája szellemében hosszú távon létre kell hozni az Uraltól az Atlanti-óceánig terjedő, szervesen összekapcsolt *intermodális* hálózatot. Az 1997 júniusi, Helsinkiben megtartott Harmadik Páneurópai Közlekedési Konferencia tovább bővítette (kilencről tízre) a korridorok hálózatát, újabb mellékágakat is megjelölve. (Erdősi, 1998 [35])

A TINA nevű program keretében megkezdődött a legfontosabb prioritások, valamint a közös érdeklődésre számot tartó projektek és ezek életképességének meghatározása.



Forrás: A No.V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosó... 1998 október [31]

12. ábra. A Magyarországot érintő páneurópai (vagy "helsinki-") folyosók vasúti interpretációja

A program egyik célja, hogy a következő három évben fokozatosan kiterjesszék az Unió saját, transzeurópai hálózataira vonatkozó irányelveinek hatályát valamennyi tagjelölt országra, sőt, az Európai Unió nagymértékben szorgalmazza, hogy az EU törvényhozásban kialakult elemeket a tagjelölt országok már csatlakozásuk előtt be-

vezessék. Jelenleg olyan intézkedések kerültek előtérbe, mint a kereskedelmi járművek súlya és méretei, a hivatásos jogosítvány birtoklásának feltételei, vagy járművek emissziójára vonatkozó környezetvédelmi szigorítások. *Fogadó országgént azt is végig kell azonban gondolni, hogy a céljában vitathatatlanul korszerű előírások gyors bevezetése milyen társadalmi, foglalkoztatási, finanszírozási, versenypozíciót érintő stb. hatásokkal jár.*



Forrás: A No.V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosó... 1998 október [31]

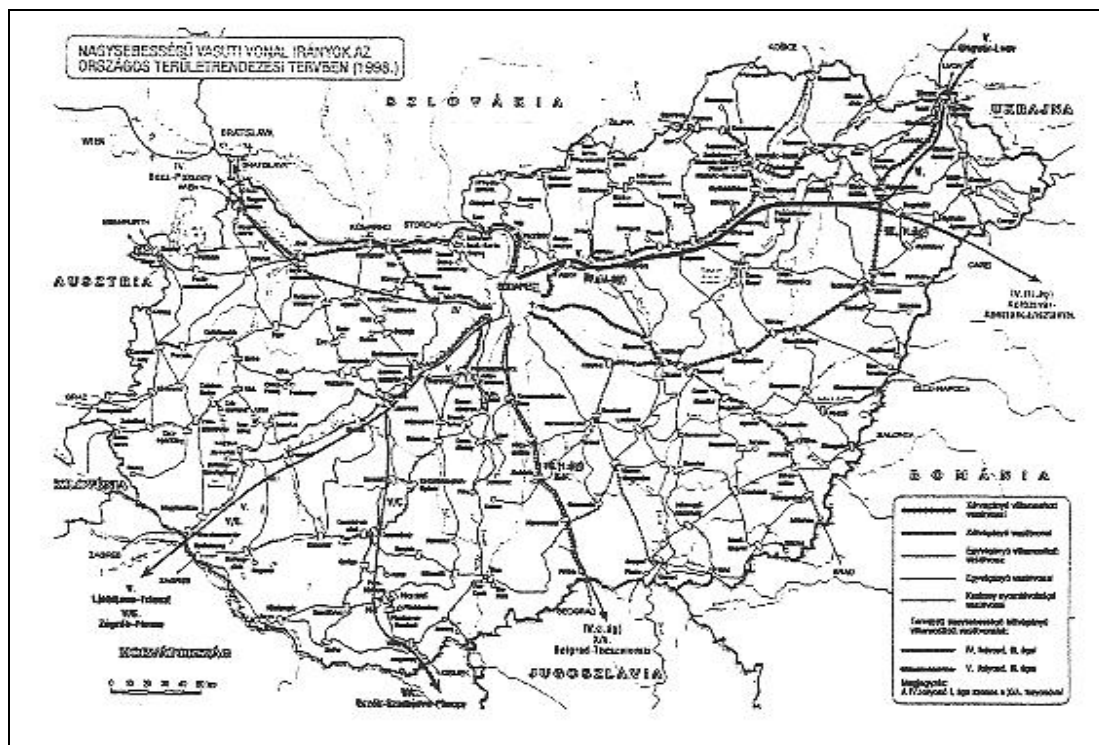
13. ábra. A Magyarországot érintő V. vasúti közlekedési folyosó és leágazásai

Tanulmányunk témáját közvetlenül az V. számmal jelölt folyosó érinti, amely hét országot köt össze: Olaszország, Szlovénia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Magyarország, Szlovákia és Ukrajna. *Az V. folyosó gerince az ukrán–magyar–szlovén–olasz tengely, az A-val, B-vel és C-vel jelölt ágak ebből a tengelyből ágaznak ki.*

A 12.ábrán és a 13.ábrán a Magyarországot érintő folyosók vasúthálózati értelmezését látjuk. Mindenképpen figyelemreméltó, hogy az ugyanazon MÁV kiadványból származó 12.ábra illetve 13.ábra Nyíregyháza és Budapest között eltérő nyomvonalon interpretálja az V. folyosó magyarországi szakaszát. Záhony és térsége szempontjából ennek az eltérésnek nincs jelentősége, de maga az eltérés a folyosó-értelmezés bizonytalanságára mutat rá.

A 14.ábrán bemutatjuk még a MÁV tervezetét a távlati nagysebességű vasúti pályára vonatkozóan. Az 1998 évi OTT-re hivatkozó térkép a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Záhony (illetve –román határ) nyomvonalat adja meg, amitől, mint láttuk az OTT 1999 márciusi egyeztetési anyagai eltérnek, fentebb idézett módon

az OTT 1999 márciusi egyeztetési anyagai eltérnek, fentebb idézett módon Miskolc–Sátoraljaújhely–Ungvár irányban tervezett nyomvonallal.



Forrás: A No.V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosó... 1998 október [31]

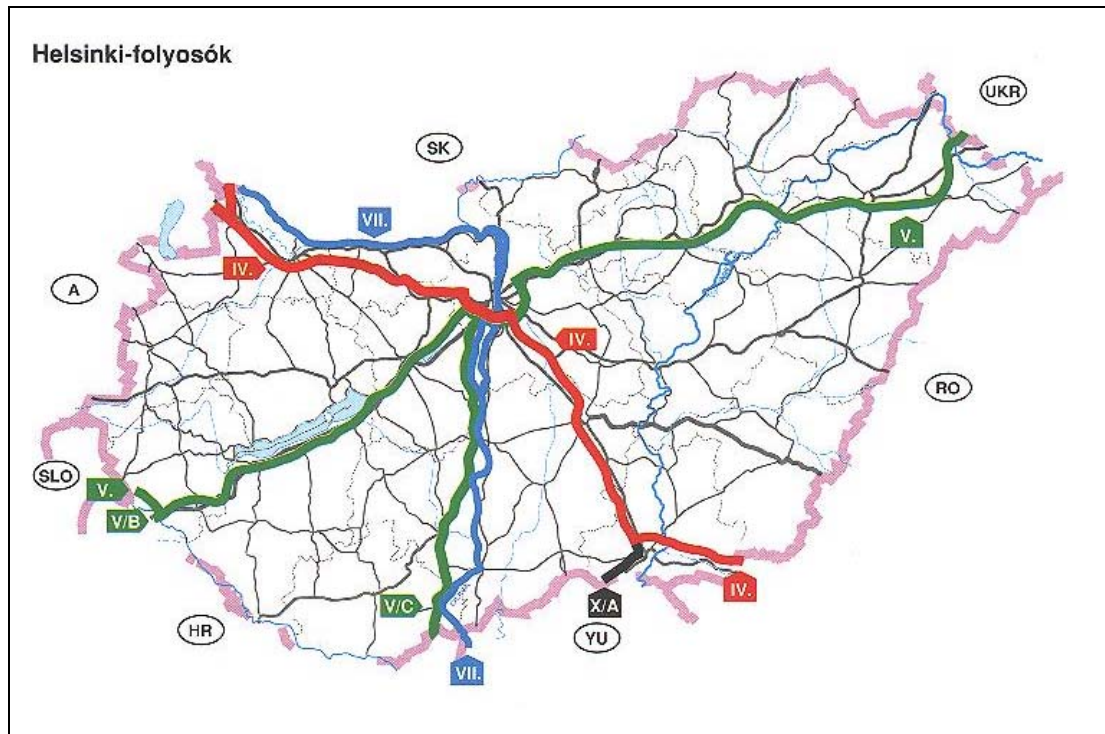
14. ábra. Nagysebességű vasútvonal irányok az Országos Területrendezési Terv 1998. évi egyeztetése alapján

(Az eltérésekkel kapcsolatos saját kommentárjainkat és értelmezéseinket a következő fejezetben tárgyaljuk, itt elsősorban az elkészült koncepciók és tervezetek bemutatása volt a célunk.)

A 15. ábra a Magyarországot érintő páneurópai folyosók közúthálózaton való megjelenítést mutatja be.

Megállapítható, hogy mind a vasúti, mind a közúti tranzitfolyosók magyar interpretációját az jellemzi, hogy *minden folyosó a fővároson halad át*, és ezt a fix pontot az országon belüli vonalvezetésre vonatkozó esetleges változatok sem kezdik ki.

Közúti vonatkozásban a Helsinkiben elfogadott V/C leágazással kifejezetten beemelték az elképzelésbe egy újabb Budapestről kiinduló, és a Duna mentén délnek tartó budapesti sugárirányú kapcsolatot és rögtön megkezdődött ennek az útnak a hazai autópálya-hálózati tervekben történő előresorolása.



Forrás:UKIG 1998

15. ábra. A Magyarországot érintő páneurópai (vagy "helsinki-") folyosók közúti interpretációja

- "...3-or. Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalán meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiban megállapítani: egyedül ez által kerülhetjük ki – hazánk százados átkát – a vidékek érdekharczából szükségkép fakadó visszavonást. Vegyünk ugyanis bármelly közlekedési vonalt, elváltan az egész rendszertől, csak magára vizsgálat alá: mindig úgy fog ez feltűnni, mint egyes vidéknek nyújtott kiváló kedvezés a másik felett, melly ellen minden más érdek szövetkezhetik." [Széchenyi István: Javaslát a magyar közlekedési ügy rendezéséről. 1848]

4. PROBLÉMACSOMÓPONTOK, ALTERNATÍVÁK ÉS JAVASLATOK MEGFOGALMAZÁSA

Ebben a fejezetben azokra az ellentmondásokra, dilemmákra koncentrálunk, amelyek akár az egyes korábban ismertetett *tanulmányokon belül*, akár a *különböző tanulmányok között* megfogalmazódtak, illetve amelyek *korábbi tanulmányok és jelen összeállítás készítőjének álláspontja közötti* felfogásbeli különbségként jellemezhetők.

Kiinduló helyzet

Nem jelent különösebb vitakérdést a záhonyi kiinduló helyzet leírása. A mai szituáció közvetlen előzményét az 1945-től a nyolcvanas évek második feléig tartó periódus képezi, amikor adott volt és folyamatosan nőtt a (magyar-szovjet határtérség szempontjából nézve) *tranzit forgalom* volumene, ugyancsak adott volt a *megállítási kényszere*, amit a szigorú határellenőrzés mellett műszaki oldalról a nyomtáv-váltás kényszere alapozott meg. Ezen a bázison épült ki az az áruakadós / árufeldolgozó infrastruktúra, ami a mindenkor keresleti nyomás következtében elsősorban az infrastrukturális kínálati kapacitással szemben támasztott *menyiségi elvárásoknak* igyekezett megfelelni. Ennek a felállásnak felelt meg az intézményi struktúra is: az áruszállítások döntő részét hosszú lejáratú államközi szerződések rögzítették és a helyi feladatok az ebből következő szállítások *lebonyolítására* szorítottak. E játéktéren belül a megoldandó "váratlan helyzetet" mindig a (hóvégi, évvégi vagy kampányidőszaki) *lökésszerű terhelések* jelentették, a biztonságra való törekvést ennek megfelelően a *nagyobb kapacitások kiépítése* jellemezte.

Valódi váratlan helyzetet okozott viszont az a fordulat, amely a teljes játékszabály-együttest gyökeresen megváltoztatta, vagyis a politikai változás, a tulajdonviszonyok megváltozása, a piacgazdaságra való átállás lépései és természetesen az áruszállítási volumenek jelentős csökkenése. Ezek a változások kidomborították az át-

rákórkörzet tulajdonságainak, – az egyébként korábban rendszerkonform tulajdonságoknak – olyan hátrányait, mint a sebezhetőség, a rugalmatlanság, a monokultúra, a nagyfokú külső függés, a belső strukturáltság hiánya stb. Az átrakórkörzet sok tekintetben koncentráltan mutatta fel azokat a problémákat, melyektől egyébként a *magyar ipar egésze*, vagy területi vonatkozásban az *észak-keleti országrész egésze* is szenvedett, – részben mindmáig szenved.

A vázolt problémakör, és ennek a kilencvenes évek során végbemenő tudatosulása képezi azt a háttérrel, amelyben a különböző elemzések, javaslatok és tanácsok megszülettek.

Területi kiterjedés

A továbbiakban *négy térségi szinten* javasoljuk a záhonyi problémák összefüggéseit értelmezni, erre korábban már utaltunk, most felidézzük

- az *átrakórkörzet*, vagy Záhony és a Felső Tiszazug tizenegy települése, mint közvetlenül érintett kistérség,
- a *magyar-szlovák-ukrán hármashatár* térsége, magyar oldalról a zempléni, a bodrogi, a beregi tiszaháti és a záhonyi térséget érintően,
- a *Kárpátok Eurorégió* öt országot érintő térsége, magyar oldalról öt bevont megyével (Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyék), lényegében két nagyrégióra kiterjedően,
- az *V. páneurópai folyosó* által összekötött nagyrégiók összessége, melyek hét országot érintenek és magyar szempontból érintett a teljes országos közlekedéshálózat és térszerkezet.

Forgatókönyvek és távlatok

A 3. fejezetben Süli-Zakar [43] munkáját idézve három fejlesztési forgatókönyvet mutattunk be, elsősorban az országon belüli *centrum-periféria viszonyok alakulása*, a főváros – Északkelet-Magyarország reláció alakulása szempontjából. A *lemaradási forgatókönyv* szerint az országon belüli lemaradás stabilizálódik, akár tovább nőhet, a *mozaikosodási forgatókönyv* lassú fejlődési diffúzióra számít Budapest felől, aminek egyes helyi fejlesztések elébbemennek, így mozaikos, polarizált struktúra alakul ki, míg a *kiegyenlített fejlesztés forgatókönyve* mind határon átnyúlóan, mind pedig a főváros felől felzárkózásra, szoros együttműködésre számít, és a közlekedési és együttműködési tengelyek felértékelődésére.

Megítélésünk szerint ez valójában csak két forgatókönyv: egy pesszimista, *leamaradási* és egy optimista, *felzárkózási* forgatókönyv, mely utóbbinak az időbeli ütemezését részletezi a *mozaikosodási*, illetve a nagyobb távlatot jelentő *kiegyenlített* jövőkép. A *belülről induló* fejlesztés mindenképpen egyfajta mozaikosodást idéz elő, márpedig *a térségek fejlődését tartósan nem lehet másra, mint belső adottságaikra alapozni*. Erre vonatkozóan Enyedi György [43] megállapítását idéztük: *a fejlődésnek az adott régió adottságain kell alapulnia, ezt külső források csak korrigálni képesek*. Bár a magunk részéről teljesen egyetértünk e megfogalmazással, a továbbiakban ez a gondolatkör mégis felbukkan a dilemmák között, mivel Záhony és általában a tranzitforgalom összefüggésében igen gyakori az ezzel szembenálló elképzelés, vagy gyakorlati törekvés.

A tendenciáknak higgyünk, vagy az előrebecsléseknek?

Záhony jövőbeli forgalmával kapcsolatban utaltunk arra, hogy a legtöbb tanulmány a visszaesést, de legalább is annak aktuális mértékét *átmenetinek* ítélte és öt-tíz éven belül a forgalom megduplázódását tekintette reálisnak, majd ehhez igazította a szükségesnek ítélt tennivalókat és feladatokat. Ezzel kapcsolatban két kérdéskört érdemes különválasztani. Az egyik maga az előrebecslés, mint szakmai feladat, amire vagy körültekintő, vagy kevésbé körültekintő válasz született. A másik kérdés, hogy bizonytalan előrelátás esetén milyen stratégia követése okoz *kisebb megrázkódtatást* abban az esetben, ha hibásan mértük föl a jövőt.

A hibázás kockázata

Az előrebecslést illetően természetesen a rövid áttekintés keretében nem vállalkozhattunk semmiféle új átfogó munka elvégzésére, mindössze egy olyan összefüggésre hívjuk fel a figyelmet, amely nem jelent meg az egyes tanulmányokban. Egyfelől helyesnek tartjuk, hogy az elemzések nem ragadtak bele az adott, pillanatnyi hűvösebb politikai légkör fogságába és nem annak alapján következtettek a várható jövőbeni együttműködés mértékére Magyarország és a FÁK országok, vagy Nyugat- és Kelet-Európa között. Másfelől viszont bizonyos hosszú távú trendek kimutathatók a magyar gazdaságban, amelyek nem mellőzhetők az elemzésben. Ilyen az a tapasztalat, hogy a második világháborúig a magyar külkereskedelemnek mintegy kétharmad részét tette ki a német és osztrák forgalom, és ez a tartós tendencia változott meg úgy, hogy utána hosszú ideig a szovjet reláció foglalta el a kétharmados arányt. Az 1990 után bekövetkezett relációváltás után egyfelől számítani lehet ugyan a túlzott mértékben elvágott kapcsolatok megjavulására, másfelől viszont arra is számítani lehet, hogy a nyugati és Uniós orientálódás hatása tartósan legalább is nem lesz gyengébb, mint az a korábbi kapcsolatok hagyományai alapján várható. Mindez tehát a relációs *arányokra* vonatkozik, a tényleges szállítási volumenek természetesen nagy mértékben függenek attól is, hogy mekkora lesz összességében a magyar export és import, illetve, hogy hogyan alakul ezen belül az áruk szállítási igényessége.

Az előrebecslés kapcsán megjelölt másik kérdéskör arra vonatkozik, hogy milyen problémát jelent, ha *felülbecsüljük a várható jövőbeli szállítások volumenét*, majd annál kevesebb forgalom realizálódik, – illetve, ha ellenkezőleg, a *forgalmat alulbecsüljük* majd az mégis megnő?

1994-ben a GIBB-tanulmány kifejezetten azt javasolta, hogy a bizonytalanságokra való tekintettel Záhony *ne kezdjen* vasúti beruházásokba, nyugodtan kell figyelni és várni, a kapacitások úgyis elegendőek. Azóta persze eltelt öt év, ennyivel egyrészt hosszabbak az idősoraink, másrészt a berendezések is ennyivel idősebbek lettek. Már 1997-től Záhony Port kifejezetten más stratégiát választott és a berendezések minőségi fejlesztését kezdeményezte.

A *vasúti átrakókörszet számára* ez a fejlesztés tűnik az egyetlen lehetséges stratégiának: éppen a kisebb forgalom idején mód van korszerűbb berendezések kialakítására. A hivatkozási alap az, hogy a konkurens irányokkal, elsősorban a párhuzamos szlovák vasúti folyosóval és a közúttal szemben csak ezen a módon lehet megtartani a forgalmat. Az alternatíva a berendezések további avulása, a forgalom további csökkenése, az átrakókörszet leépülése, jelentőségének csökkenése lenne.

A *kistérség egésze számára* ez az összefüggés már nem ilyen egyértelmű. A forgalom lecsökkenése már rámutatott arra, hogy a milyen sebezhető a tranzitforgalomra épülő, külső elhatározásoktól függő, egyoldalú termelési struktúra. Természetesen a forgalom visszaemelkedése, a múlt visszaállása jobbnak tűnik, mint a semmi, de azt is látni kell, hogy önmagában ez forgatókönyv még tényleges bekövetkezése esetén is ismét az egyoldalú és kiszolgáltatott szerkezetet hozná vissza, egy olyan szerkezetet, ami konjunktúra idején fellendül, de bármiféle probléma esetén mindig újra visszaesik. Ez tehát tipikus *marginális helyzet*: valahol máshol történik valami, és a hatások az otlévöket mértékkel, a marginális, kiszolgáltatott, monokulturás helyzetben lévöket viszont *alapvetően* érintik. – Ennél is rosszabb a helyzet, ha a várt forgalommnövekedés be sem következik: akkor nem egy *működő* monokulturás termelés áll vissza, hanem a tőkeberuházások egy lehetséges más hasznos térségfejlesztő megoldás *helyett* bekerültek egy kihasználatlan üzembe és ott elvesztek.

A térség számára tehát úgy merül fel a kérdés, hogy vajon az elmozdulás egy olyan "több lábbon állás" irányába, amit egyébként az átrakókörszet prosperáló korszakában *nem volt képes* megteremteni, most várható-e ugyanennek az átrakókörszetnek egy sokkal bizonytalanabb időszakbeli fejlesztésétől, – vagy esetleg más úton van-e több remény ennek elérésére? Ha kialakítható olyan profil, ami megszabadítja a helyben lakókat a kizárólagos tranzit-függőségtől, akkor a térséget képviselőknek saját érdekükben *ezt a fejlesztést* kell képviselniük, adott esetben egy jövőbeli bizonytalan forgalomra számító, egyébként korszerű beruházással szemben is! Ha ezek után *mégis* fellendül a tranzitforgalom, akkor természetesen utólag meg lehet építeni az elhalasztott berendezést: de akkor sincs nagy baj, ha a tranzitforgalom elmarad, ha egyszer sikerül más profílból a megélhetést stabilizálni.

A vasút jövője

Egy másik olyan kérdéskör, amiben a tapasztalt tendenciák ellentmondanak a felvázolt jövőképeknek, a vasút szerepe a szállításon belül. Az általános kérdéseket csak röviden érintve, arról van szó, hogy az áruszállításon belül a vasút részaránya jelentősen csökken, ráadásul úgy, hogy a fejlett nyugati országokban ez a folyamat még jobban előrehaladt, mint nálunk. A mai magyar helyzet, amikor a vasút áruszállítási teljesítménye fele a közúténak a mai EU-országok együttesében 20 évvel korábban, 1976-ban következett be; ezzel szemben a közép- és kelet-európai országok összességének mai 55/45- %-os aránya a hét évvel korábbi magyar helyzetnek felel meg. *Hozzá kell tenni, hogy a vasút térvessztésének ez a negyedszázados előrenyomulása egyáltalán nem egy ma kívánatosnak tekintett elmozdulást testesít meg.* Előttünk tehát egyrészt az a lehetőség, hogy tovább sodródunk azon az úton, amerre az uniós országok jutottak. Ezzel szemben olvashatjuk a deklarációkat a vasút reneszánszáról, a kombinált szállítás előnyben részesítéséről: olyan kérdésekről, amelyekről nem vitás, hogy a jövő irányai: azonban egyáltalán nem biztos, hogy *számunkra ez a jövő közvetlenül elérhető a mai vasút megtartásával, folyamatos fejlesztésével, annak leépülése nélkül.*

Nagysebességű vasútvonalak

Ehhez a kérdéskörhöz kapcsolhatók a gyakran a megújulás szimbólumaként deklarált *nagysebességű vasutakat* érintő megfontolások. Az első *nagysebességű vasútvonal* 1981-ben Párizs és Lyon között nyílt meg. Ebbe a kategóriába a 250 km/órát meghaladó sebesség kifejtését lehetővé tevő újonnan kiépített pályákat sorolják. 1997 végén 2548 km pálya alkotta az Európai Unióban a nagysebességű vasúthálózatot, ennek a fele Franciaországban, a másik fele a vele szomszédos országokban található. (a vasúti hálózaton kiemelten kezelnek további 10 000 km-nyi *felújított*, jelentős, de 250 km/óránál kisebb sebesség kifejtését lehetővé tevő pályát.)

Az elfogadott tervek szerint 2002-ig a nagysebességű pályák megközelítik a 7000 km-t. A távlati elképzelések szerint pedig 2015-re 19 000 km lesz a nagysebességű pályák kiépített hossza, és ez további 11 000 km-nyi felújított, 160 km/óráról 250 km/óra sebességűre átalakított pályával együtt fogja alkotni a teljes, 30 000 km-es európai nagysebességű vasúthálózatot.

Ehhez hozzátehetjük, hogy az Európai Unió kiemelt TEN projektjei is kizárólag a magterületen, Franciaország közvetlen szomszédságában látják egyelőre reálisnak a nagysebességű vasútvonalak építését. (ld. *11.ábra*, 30.old.).

Az eddigi tapasztalatok elemzésekor kiderült, hogy a nagysebességű vasutak a 600-700 km-es és ezt meghaladó rövid repülőutak tartományából képesek jelentős számban átvenni utasokat ez adja az utazások felét (közben akár felére is csökkenhet

az adott célpontok közötti légi utasforgalom), a utazások másik felét pedig a hagyományos vasúti forgalom csökkenése táplálja. Az átrendeződés 3-4 év alatt megtörténik, ezután a nagysebességű vasút forgalma közel azonos ütemben tovább emelkedik, miközben a hagyományos vasút forgalma stagnál, a légiforgalom pedig lassan újra emelkedni kezd. Összességében a teljes hálózat kiépülésekor sem számítanak 15-20%-nál nagyobb csökkenésre a légi utasforgalomban. (Interaction... [37])

Mindezt mérlegelve, arra a megállapításra juthatunk, hogy a 600 km-es rentabilitási küszöb Magyarországon belüli forgalomban nem, csak nemzetközi összefüggésben teszi számunkra egyáltalán mérlegelendővé a nagysebességű vasút működését. Olyan régióközi relációkban lehet reális számolni vele, ahol addigra a légi utasforgalom igen intenzívvé válik, és a párhuzamos vasúti forgalom is elviseli a megcsapolását. Ez a feltétele annak, hogy maga a kiépítendő nagysebességű vasútvonal rentábilis lehessen, továbbá, hogy az adott csatorna egésze számára se jelentsen összességében a nagysebességű vasút megépítése leépülést.

Az V. folyosó nagysebességű pályája

Budapest–Kijev viszonylatban a nagysebességű vasútvonal üzembehelyezése tehát nyilván nem 10-15 éven belül következik be. Ennek ellenére célszerű, hogy a távlati tervezés számoljon e vasútvonal helyével. A majdan kiépülő nagysebességű vasúti pálya döntően új szakaszokból fog állni, és feltételezhető, hogy a nagysebességű pályák a FÁK területén is a normál nyomtávot fogják használni (egyetlen óráshatárátkelőhelyi várakozás értelmetlenné teszi 300 km-nyi pálya megépítését: 160 km/ó-t lehetővé tevő hagyományos korszerű pálya helyett a 300 km/ó-s új pálya körülbelül ennyi időnyereséget jelent). Ezen túlmenően a nagysebességű vasút nem fog megállni a határállomáson, hiszen Budapest és Kijev között nyilván legfeljebb a százazren felüli városok számíthatnak egyáltalán arra, hogy egy-egy vonat megálljon ott is. Ennek megfelelően a személyforgalom szempontjából egyértelműen közömbösnek mondható, hogy az új pálya hol fogja metszeni a határt.

Bonyolítja a kérdést az u.n. vegyesforgalmú pályahasználat, amire a magyar elképzelések is épülnek. A nagysebességű pályát még a tervek szerint is csak 140-160 km/ó sebességű tehervonatok használnák, ennél nagyobb sebességre felkészíteni tehervagonokat általában értelmetlen lenne, pontosabban jobbra csak az adott irányba eső air-cargo lenne képes ilyen szolgáltatás megfizetésére. Még a 160 km/ó sebességre képes tehervagonokkal is rendkívüliek a követelmények, hiszen semmiképpen sem cél a nagysebességű pálya szétveretése és fő céljának, a nagysebességű személyszállításnak a veszélyeztetése. Így valószínűsíthető, hogy zömében ez a tehervonat nem a Záhonyban kezelt tömegárut szállítaná. Ebből a szempontból tehát szintén független Záhony szerepétől. Valódi konkurenciát e teherszállítás nem annyira a sebessége miatt fog jelenteni (közel ilyen sebességet abban az időtávlatban a TER / páneurópai hagyományos pályáknak is biztosítaniuk kell) hanem azzal, hogy nyom-

távsváltás/átrakás nélkül tud továbbhaladni irányvonatként. Ez a tény akkor is konkurenciát jelentene Záhonynak, ha egyébként ugyanott, Záhony térségében épülne meg a pálya, és természetesen ugyanilyen konkurenciát jelent, ha máshol épül.

Összességében azt találtuk, hogy a nagysebességű vasútvonal egy viszonylag távlati időszakban fog az V. folyosó keleti szakaszán megépülni, független pályán. Forgalmi előfeltételei tulajdonképpen biztosítják, hogy erre olyan időszakban kerül sor, amikor a határok szerepe lecsökken. Ettől függetlenül is a nagysebességű vasútnak a nagyrégiók centrális helyeivel lesz kapcsolata és magának a határátkelésnek a helye forgalmi szempontból érdektelen, nem jelent csomóponti szerepet. Mindezt egybevetve Záhony szempontjából érdektelen, hogy a nagysebességű vasúti pálya hol metszi a határt.

Pillanatnyilag, mint arra rámutattunk, máshogy szerepel a nyomvonal az 1998-as Országos Területfejlesztési Tervre hivatkozó 1998 októberi MÁV anyagban [31] és az 1999 márciusi OTT egyeztetési anyagban [38]. A nyomvonal helye természetesen érinti az adott irányba eső szomszédokat is, ezért célszerű lenne előbb a hazai álláspontot és prioritásokat, majd a nemzetközi átmenetet is tisztázni.

Logisztikai központ alapja lehet-e az átrakókörczet?

A logisztikai központ szerepével kapcsolatban van egy bizonyos parttalan várakozás; eszerint ez lenne az a csodaszere, ami mindent megold, ami a vállalkozási övezetnek a kiemelt húzóprojektje, az átrakókörczet új profilja, a tranzit megállítása, a kistérségi autonómia megteremtője, a hozzáadott-érték termelés fellendítője stb.

Az eltúlzott várakozásokat mindenesetre előmozdítja, ha maga a fogalom rosszul definiált és mindenki azt érti bele, amit a saját szempontjából kedvezőnek tart.

Láttuk, hogy a logisztikai központtal foglalkozó három jelentősebb áttekintett tanulmány jelentős eltéréssel értelmezte a központ fogalmát. A Közlekedés Kft [13] multimodalitáson azt értette, hogy az M3 autópályával lehetőleg ugyanolyan közvetlen kapcsolatba kell kerülni, mint a vasúttal. Egyébként pedig egy megfelelő terület kiválasztása az elsődleges, minimum 50, potenciálisan néhány száz hektárral, amit a meginduló tevékenység maga is felértékel, ezáltal üzleti szempontból esetleg fontosabbá válik, mint maguknak a régióban élőknek a szerepe, sorsa. A KTI [20] alapvetőnek tekinti, hogy a logisztikai központ *szervező funkciói* (informatika, bank, szálloda, szállítmányozási és egyéb szolgáltatások) koncentráltan helyezkedjenek el. A logisztikai központ funkcióiból magának a logisztikának (a szállítás rendszerelvű szervezésének) a tevékenységét emeli ki, körülbelül azokat, amelyek időközben Záhony városán belül összeszervezésre kerültek. Maga az *átrakókörczet*, jóllehet kizárólag logisztikai feladatokat lát el, ebben a megközelítésben teljesen érdektelenné válik, "több vállalat egymástól különálló elosztási rendszere", ami ugyan története-

sen egymáshoz közel helyezkedik el, de mégis túl távol egymáshoz ahhoz, hogy valamit kezdeni lehessen velük. Ennek a megközelítésnek pontosan a fordítottját képviseli a MÁV [23] amely viszont a logisztikai központ fogalmát igyekszik a meglévő átrakókörzeti tevékenységek irányába mozdítani, célként is a meglévő létesítmények hasznosítását tűzve ki.

Valószínűleg hiányzik a sorból egy negyedik tanulmány, amely nem elfogult a MÁV szervezeti céljai irányában, de mégiscsak a hétmilliárd forint értékű beépített berendezés szerepét is szem előtt tartva együtt kísérli meg megteremteni az itt lezajló árumozgásnak és az erre ráépülő árufeldolgozásnak, továbbá a vasúthoz kapcsolódó közúti és kombinált szállításnak az informatikai alapjait. Jó lenne figyelemmel kísérni, vajon *valóban túl tud-e lépni a logisztikai központ azon a kiszolgáltató, a tranzit folyamának megcsapolására épülő tevékenységi körön, ami az átrakóközpontnak eddig is sajátja volt; vagy csak ezt képes korszerűbb informatikai támogatással, de egyben még tökeigényesebben elvégezni: végeredményben azonban változatlanul sebezhetően és külső döntéseknek kiszolgáltatva.*

Kínálatbővítés helyett keresletre koncentráció, vállalkozási övezet

A GIBB tanulmányból [7] idéztük azt a tanácsot, hogy a hiánygazdálkodás idején megszokott kapacitáskínálat-bővítés helyett a keresletre kell koncentrálni, de ez a gondolat mottója lehet mindazoknak a további elképzeléseknek is, amelyek a vállalkozási övezet kialakítását helyezték a középpontba. Nem a MÁV-átrakási tevékenységét kell mindenáron nyereségessé tenni, hanem a körzet egészét prosperálóvá, azáltal, hogy rugalmas szervezeti formák révén nagyobb jövedelemtartalmú új forgalmat képes a térségbe vonzani. Konkrét javaslatként azonban lényegében ugyanazok a logisztikai funkciók fogalmazódnak meg, melyek a “logisztikai központ” számára túlságosan terjengősnek találtattak, de “vállalkozási övezet” néven mégis egy ernyő alá foghatók: kamiomterminál, vámszabad területek, és olyan ipari telepek, amelyek elsősorban az áthaladó áru feldolgozására létesültek. A vasút felfogásában a Phare program által támogatott átrakó berendezés korszerűsítések éppúgy megjelennek vállalkozási övezet címszó alatt, mint logisztikai központként.

Többre van szükség, mint az átbocsátóképeség növelése, cél a nagyobb hozzáadott érték előállítása

Hangsúlyt kap ugyan az a vélemény, miszerint *a térség fellendítéséhez többre van szükség, mint az átbocsátás növelésére*, a konkrét javaslatok azonban egyelőre elsősorban az átbocsátásra alapozott tevékenységek bővítésére irányulnak. Ebben a sajátos logikában a vasút számára a *minőségi* berendezésekre elsősorban azért van szükség, hogy ezzel több átrakandó *menyiséget* legyen képes a MÁV Záhonyba vonzani, vagy megtartani.

Az eredeti gondolat arra vonatkozott, hogy a tranzitfolyamból meglehetősen rossz hatásokkal lehet jövedelmet szerezni, azaz olyan munkafázisok különíthetők el, amelyek kevés hozzáadott érték termeléssel járnak, ennek megfelelően alacsony a jövedelemtartalmuk. Amíg ez a reláció érvényes, addig a tranzit-áram mennyiségi növelése sem különösen fontos, hiszen a viszonyok nem változtak. Az a tapasztalat, hogy a magasabb hozzáadott érték-termeléssel járó feladatok nem véletlenszerűen szoktak a tranzit-áram mentén kipottyanni, ilyeneket csak aktív felkészüléssel lehet megszerezni. Aktív felkészülés azt jelenti, hogy a térségen belülről kell elindítani a folyamatot, kifejezetten célzott formában, szemben a tranzitra épülő "improvizációval". (Konkrét helyi ismeretek hiányában e gondolat kényszerűen ilyen általános formában kell maradjon)

Telekvásárlás vagy humántőke investíció

A térség belső struktúrájának gondolköréhez köthető az a kérdés, hogy vajon mi testesíti meg a fejlesztő számára a térséget. A beruházásokkal járó terület-felértékelődésre természetesen oda kell figyelni, mégpedig arra ügyelve, hogy lehetőleg a térségen hasznára, – az önkormányzat hasznára, vagy a térségben élők többsége számára – hozzon jövedelmet a terület felértékelődése. Az üzleti vállalkozó érdeke természetesen ettől eltér, hiszen elsősorban a maga számára kívánja megszerezni a keletkező hasznot.

Nem csak a földterület értékelődik fel a tevékenységek hatására, hanem a munkaerő is. Egyes térségfejlesztési tanulmányok részletesen foglalkoztak a helyi mentalitással, az alacsonyszintű vállalkozási hajlandósággal, a kezdeményezőkétség hiányával, a piacra való termelés hagyományának hiányával. Ezzel szemben, úgy tűnik, egyáltalán nem foglalkoztak azokkal a pozitív tulajdonságokkal, – szállítási kérdésekben való jártasság, logisztikai tevékenységek ismerete, térségen belüli mobilitás – amely nyilván jellemzi legalább egy részét azoknak, akik a vasútnál dolgoznak, vagy korábban ott dolgoztak. Ez a fajta alkalmazotti megszokás ugyan hátrányt jelent a saját vállalkozás beindításakor, de viszont előnyös lehet bizonyos profilú vállalkozásokkal való együttműködésben. Ha valóban létezik a térségben egy megfogalmazható szakismeret, alkalmazotti kultúra, akkor érdemes lenne ezt figyelembe venni, és arra tudatosan építeni.

Konkurens csatornák: ki a tényleges konkurens?

A MÁVTI [9] 1994-re vonatkoztatva közli, hogy a FÁK kelet-nyugati forgalom 49 %-a lengyel, 21 %-a a szlovák és 25 %-a a magyar határszakaszon megy keresztül. Korábbi időkre vonatkozó közlekedésföldrajzi elemzésünkből kiderül, hogy a határok megvonását megelőző időszakban Csap a térségen belül már fontos pozícióba kerül, mint a Tisza-árteret északról kerülő Kassa–Máramarossziget útvonal vala-

mint a Tiszántúl–Galicia útvonal keresztezési pontja. A határátmenet kiépítésével ugyancsak Csap került a legelőnyösebb helyzetbe, négy szomszéd-ország felé kapcsolattal.

A MÁV jelenleg mind az átrakókörzet összehasonlítása tekintetében, mind a tranzitfolyosót vizsgálva elsősorban a szlovák vasúton tartja a szemét, (ami nyilván kölcsönös). Érdekes, hogy messze nem ilyen tudatos a közúti konkurenciával szembeni tartózkodás, és szinte minden tanulmány az M3 autópálya térségbe érkezésétől várja a térség fellendülését, beleértve a MÁV [23] átrakókörzettel foglalkozó anyagát is.

Ennek némileg ellentmondva jelen tanulmány szerzője úgy látja, hogy *az átrakókörzetet illetően elsősorban Csappal és Ágcsernyővel kiépítendő stratégiai partnerség vezetne a pozíciók megtartásához*. A MÁV korábbi technológiai előnyei révén ma viszonylag jó pozícióból indul, és addig kellene a stratégiai partnerséget kezdeményezni, amíg ezek az előnyök tartanak, nem akkor, amikor teljesen kiegyenlítődnek. Megfelelő elszámolási rendszer kölcsönösen abban teheti érdekeltté a partnereket, hogy az egyes szolgáltatásokat ott teljesítsék, ahol az a közös vállalkozás szempontjából a legelőnyösebb.


Hasonló mondható el a tranzitfolyosókról is. A vasút pozícióját emeli, ha több párhuzamos folyosó áll rendelkezésre, ilyen értelemben a MÁV igenis érdekelt abban, hogy minden szomszédos országban is fejlesszék a vasutakat. Egy-egy konkrét útvonal külön vizsgálva lehet, hogy előnytelen, de az egészet *rendszerben áttekintve a magyar vasút számára kifejezetten kedvező, ha sűrű vasúthálózattal rendelkező és a vasutat nem leépítő, hanem azt fejlesztő országokkal vagyunk körülveve*. Ezért a magyar vasútnak általában is stratégiai partneri kapcsolatokat érdemes kezdeményeznie a szomszédos vasutakkal, és kölcsönösen elősegíteni azt, hogy a vasút számára legelőnyösebb áru- és személyfuvarozási módok vasúton tarthatók maradjanak.

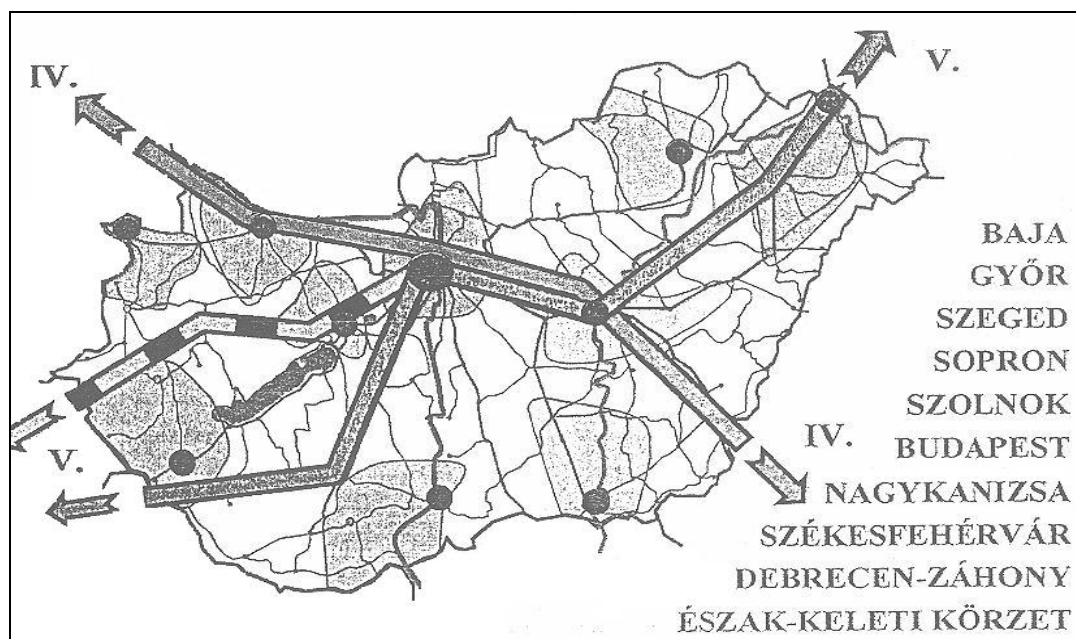
Budapest-központú hálózatok oldása

Süli-Zakar [43] északkelet-magyarországi régiókra vonatkozóan kifejti, hogy az országon belüli keresztirányú hálózati kapcsolatok hiánya miatt csak a főváros irányában működnek a összeköttetések, de gyengék a Dél-Alföld felé, Nyugat-Magyarország irányában pedig csak a fővároson keresztül bonyolíthatók az utazások. Meglehetősen ellentmondásos módon mindezek után a régió fellendülését mégis nem utolsó sorban az M3-as autópálya megépítésétől várja, ami pedig nem oldja, hanem éppen fokozza a fent kifejtett polarizáltságot. (Érvei között szerepel, hogy ez javítaná meg a Dunántúl felé is a térség kapcsolatát)

Ezzel szemben úgy látjuk, hogy *kifejezetten elhibázott az a törekvés, amelyik a régiókat összekötő pályákat ugyanabban a struktúrában akarja megépíteni, amely-*

ben korábban az országos főhálózatok létrejöttek. Egy ilyen fejlesztés tovább fokozná és elmélyítené az ország egyközpontúságát, főváros-centrikusságát. Közúton ez ráadásul azzal is járna, hogy a régióközi tranzitforgalmat is kényyszerűen átréselnénk a fővárosi agglomeráció legterheltebb szakaszain, hiszen az egyes autópályák közötti kapcsolatot kizárólag a főváros határában vezetett M0-ás út biztosítja.

Ezzel szemben a régióközi magisztrális úthálózatot úgy kellene az országon átvezetni, hogy az elkerülje Budapestet és általában a lakott helyeket, a Balaton térségét és általában az üdülőkörzeteket, a védendő területeket. Természetesen azok számára, akik éppen az elkerült célpontba igyekeznek a ma is meglévő országos főutak lehetővé teszik a céljuk megközelítését. A tranzitpályákat azonban környezeti és gazdasági megfontolásokból is a lehető legkisebb hosszban és a lehető legkevesebb értékes terület zavarásával kell átvezetni az országon. Geometriailag igazolható, hogy egy leragasztott borítékra emlékeztető forma  képes a legrövidebb összhosszúságban összekötni a tervezett határpontokat (azaz Mosonmagyaróvár, Nyíregyháza, Szeged és Nagykanizsa térségét); a nyugati országrészben Székesfehérvár, keleten Szolnok körzetében egy-egy csomópontot alkotva és csatlakozva a két térséget összekötő, a Dunát valahol Dunaújváros magasságában metsző kelet-nyugati tengelyhez.



Forrás: A No.V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosó... 1998 október [31]

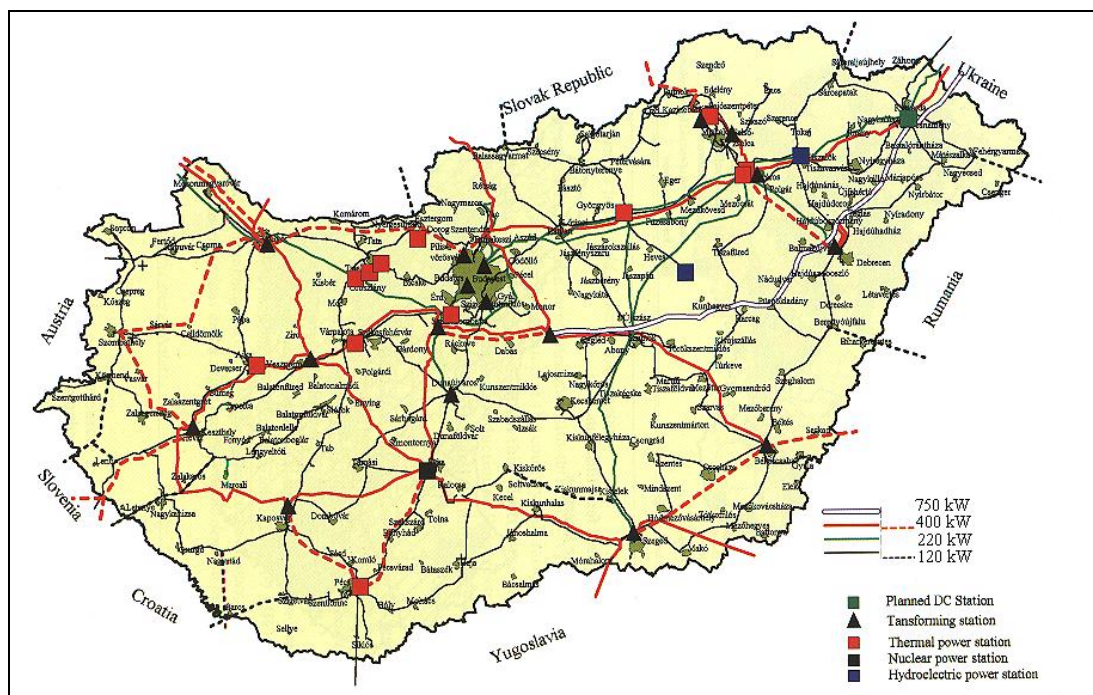
16. ábra. Logisztikai központok a vasúti közlekedési folyosók mentén

Ebben az esetben az V. tranzitfolyosó Nyíregyháza–Szolnok–Székesfehérvár–Nagykanizsa irányban szelne át az országot, a IV.-sz viszont Mosonmagyaróvár–Győr–Székesfehérvár–M8-M5 csomópont–Szeged irányban.

Vasúton ennek a szerkezetnek számos eleme már létezik (16. ábra)

A 16. ábrán nyomon követhető, hogy Szolnoktól keletre a vasúti folyosók iránya megfelel a fenti modellnek. Ugyancsak kialakult a IV-es és az V-ös folyosó közös szakasza de ez Szolnoktól nem Székesfehérvár térségébe vezet közvetlenül, hanem egyelőre a fővárosba. A dunántúli oldalon viszont megvalósul a fenti elv egy másik gondolata: ha a fővárost még nem is, de a Balaton üdülőkörzetét már elkerülik a tranzitfolyosók. – Érdekes külön emlékeztetni arra, hogy az idézett MÁV tanulmány hol a miskolci, hol a szolnoki vonalat jelölte meg V-ös folyosóként, küzdve azzal a problémával, hogy az eredetileg megjelölt szolnoki vonal kerülőt jelent a főváros felé. Amint azonban nem a fővárost, hanem az ország régióit akarjuk célbavenni, a szolnoki vonal *nem kerülőt jelent, hanem éppen olyan vonalvezetést, amely valamennyi régió felé jó elérést biztosít*, beleértve természetesen a központi régiót is.

A 17. ábra az elektromos hálózatot mutatja be, ahol a 750 kV-os vezeték és tervezett 400 kV-os folytatása a Dunántúlra szintén a fenti modellhez hasonló alapvonalat erősít meg.



Forrás: Országos Területfejlesztési Koncepció [26]

17. ábra. Az elektromos alap- és főhálózat fejlesztése

Az M3 helye, szerepe

Az M3-as autópályával két vonatkozásban is foglalkoztunk fentebb, itt csak még egyszer összefoglaljuk. Ellentmondásosnak találtuk egyrészt, hogy a záhonyi logisztikai központtal és átrakókörral foglalkozó több tanulmány, miközben egyértelműen konkurensként emlegette a vasút számára a Szlovák vasutat, ugyanakkor sürgette az M3-as autópályának a térségbe érkezését, anélkül, hogy ezt a vasút vetélytársának tekintette volna. Megítélésünk szerint a vasút számára fontos, hogy a fővonalainak korszerűsítése *előzze meg az autópálya kiépítését*, ne visszaszereznie kelljen próbálnia az átpártolt forgalmat, hanem eleve minél többet tartson meg.

Ugyancsak ellentmondásosnak találtuk, hogy miközben a területi kutató joggal nehezményezi hogy az észak-keleti régiók csak a főváros irányába rendelkeznek megfelelő főhálózati kapcsolattal, egyben sürgetőnek tartja azt, hogy a fővárosból induló M3-as autópálya elérje a térséget. Ezt az ellentmondást úgy oldottuk fel, hogy nem a fővárosba vezető folyosót, hanem az ország középső tengelyét jelentő M8 irányba történő bekötést kellene biztosítani, ezen keresztül valamennyi régió és tranzitcél jól elérhető.

Intermodális folyosó – régióközi kapcsolat

A Krétai Páneurópai Konferencia 1994-ben – akkor még kilenc – intermodális folyosót határozott meg. E folyosók lényege, hogy nagyrégiók közötti forgalmat bonyolítanak le, tulajdonképpen a helyi és országos hálózatok létét feltételezik és azok fölött “overlay” hálózatot képeznek. A folyosókkal kapcsolatban a gyakorlatban a szakmán belül is számos félreértés és torzítás terjedt el.

Bár a folyosók megnevezésekor óhatatlanul városokat neveznek meg, az egyes korridoroknak *nem városokat, hanem régiókat kell összekötniük*. Teljesen elhibázott minden folyosót a fővároson átvezetni, csak azért, mert a magyarországi régiót Budapestként nevezik meg a megállapodások.

A régióközi folyosóknak *nem* az a feladata, hogy egyszerre pótolják a hiányos helyi és a leromlott országos hálózatokat, *továbbá* betöltsék régióközi szerepüket. Az EU TEN hálózatai világosan deklarálva belső hálózatokkal megfelelően feltárt régiókat kötnek össze, – rendszerében, elvében ez lenne a páneurópai folyosók feladata is. Kelet-Európában gyakran hiányosak a belső úthálózatok, de ezeket a hiányokat nem pótolja, ha azok helyett, vagy a fenntartást elhanyagolva ezek az országok erejükön felül a folyosók kiépítésébe fognak. A nagy magisztrális pályák hatásukat az egyes régiók belső hálózatain keresztül fejtik ki. Ha ez a finomhálózat nem létezik, a helyi régióba nem érkeznek meg a pozitív hatások, és a térség nem lesz képes semmi előnyt magába szívni abból, ami a magisztrális pályákon elhalad rajta keresztül. A nagy pályák kiépítését megelőzően, de legkésőbb azzal egyidejűleg biztosítani kell, hogy a helyi hálózatok működőképesek legyenek. Ez nem valami áldozat,

hanem a régió alapvető érdeke, ha tényleges kapcsolatban kíván lenni a rajta áthaladó tranzitpályával.

*

A Záhony-probléma tulajdonképpen számos vonatkozásában *azonos* a tranzit problémájával. A záhonyiak számára ma már világos, hogy *nem elég* a tranzit megszerzése. Helyi struktúraépítésre van szükség ahhoz, hogy a tranzitból származó potenciális előnyök kihasználhatóvá váljanak, – és itt a helyi struktúrákon egyaránt kell emberi kapcsolatokat és fizikai struktúrákat is értenünk.

A helyzet azonban Záhonyban még bonyolultabb. A helyi, alkalmazotti, nem-vállalkozó mentalitás szívesen megőrizné a vasutat úgy, ahogy valamikor működött. De a vasútnak is ugyanezek a problémái: rugalmatlan, nem-vállalkozó, pontosan olyan, mint az általa eltartott/kinevelt helyi lakosság. A vasút is szívesen fennmaradna úgy, ahogy valamikor működött. De éppen ez nem lehetséges: *vagy leépül, vagy megújul; más út nincs*. Az a vasút, ami fenntartható, már nem azonos a múltbeli megmentendő vasúttal. Ebben a keretben érdemes átgondolni a helyi célok közül is azokat, amelyikéért a térség kapkodna: *autópálya, vasúti forgalom megmaradása, logisztikai központi szerepkör*: mind ugyanabban gyenge amit épp a mostani záhonyi helyzet demonstrál: *teljes mértékben külső tényezőknek kiszolgáltatott, monokultúrás, kiszámíthatatlan, korrigálhatatlan, tőkeigényes, rugalmatlan*.

Világos, hogy a belső struktúra építésére van szükség, a több lábón állás megteremtése, a helyi kapcsolatrendszerek működtetése érdekében. Mindez azonban csak általános recept, tartalommal csak helyi ismeretekkel felvértezve, helyi elkötelezettséggel lehet kitölteni, erre természetesen ez a dolgozat nem vállalkozhatott.

Budapest, 1999 június 15.

HIVATKOZÁSOK (a megjelenés időrendjében)

- [1] Masits László: Szülőföldünk, a Tiszántúl, I.köt. Tankönyvkiadó, Budapest, 1985
- [2] Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Tudománytár füzetek, Könyv-értékesítő Vállalat, Budapest, 1987
- [3] A záhonyi átrakókörszet jelenlegi helyzete és új szerepköre. Trafficon Közlekedési Tanácsadó és Szolgáltató Kft. Budapest, 1992 május (p.90+22+34)
- [4] Dr Csiba József - Koltai Mariann - Mezei István: A 125 éves MÁV. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, Közdok, 1993 (p.252)
- [5] Záhony a Kelet kapuja. (Különleges gazdasági övezet létesítése Magyarországon) Készült a Gazdasági Kapcsolatok Minisztériumának támogatásával é. n. (1990-1994 között volt ilyen nevű minisztérium) (p.6)
- [6] Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1.szám (január) pp.7-24.
- [7] Záhony – Eperjeske study Stage 1 report. KHVM–EK-Phare High level Advisory Unit, GIBB,.in association with Hughes Economic Planning, MAVTI. 1994 július (p.110)
- [8] Záhony – Eperjeske tanulmány. Zárójelentés tervezet KHVM–EK-Phare Felső Tanácsadó Testület, Km. Hughes Economic Planning, MAVTI. 1994 december (p.94)
- [9] A záhonyi átrakókörszet üzemeltetésének és fejlesztésének megvalósíthatósági tanulmánya. I. kötet, Összefoglalás. MAVTI, (Keresztfalvi László) T.sz. 11076 1995 december (p.25)
- [10] Dr Molnár Éva – Zsolnai Tamás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995
- [11] Záhony és térsége vállalkozási övezet. Záhony és térsége fejlesztési Kft. 1996 február (p.13)
- [12] Záhony és térsége vállalkozási övezet. Az európai kereskedelem kelet-nyugati kapuja Záhony és térsége fejlesztési Kft. é. n. (kb. 1996) (p.6)
- [13] Záhony térség logisztikai központ létesítés előzetes előkészítő tanulmánya. Közlekedés Kft. Budapest, 1996. május. (p.56+17)

- [14] Felső-Szabolcsi Térségi Fejlesztési Társulás komplex kistérségi fejlesztési program. Helyzetfeltárás, fejlesztési koncepció és program. Belmont-B Tanácsadó Bt., Landmark Tanácsadó Bt. MÁV Rt. 1996. június. (p.69+8)
- [15] Határmenti gazdasági övezet. Információs adattár. Kisvárdai 1996 (p.131)
- [16] Kőszeghy Attila: Záhony és térsége Vállalkozási Övezet területrendezési tervének kimunkálásához javasolt tervezési folyamat. Tiszántúli Területtervező Iroda, Debrecen, 1997. január. (p.14)
- [17] Szemján Tibor dr. (Ind. Trading Service Kft. Nyíregyháza Krudy Gy. 40/c): Hatástanulmány Záhony és térsége fejlesztési elképzeléseinek alakításához. Záhony és térsége fejlesztési Kft. Nyíregyháza 1997. február 22. (p.30+42)
- [18] Záhony vállalkozási övezet üzleti koncepciója. (Szerző nélk., évsz. nélk. (p.17)
- [19] Záhony vállalkozói övezet vasúti fejlesztési lehetőségei. Ismertető üzletemberek részére. MÁV Rt. 1997. november. (p.16)
- [20] A záhonyi átrakó körzet vasúti létesítményeinek logisztikai központ céljaira történő, azonnali felhasználás követelményeinek eleget tevő koncepció kidolgozása. dr. Zsirai István Közlekedéstudományi Intézet Rt. Transorg Közlekedésszervezési Fejlesztési Tagozat. T.sz. 220-018-2-7, 1997. november (p.44+13)
- [21] Dr. Horváth Ferenc: A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal 125 éves története. Záhony, 1997 (p.144)
- [22] Dr. Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, 1997 (p.288)
- [23] Záhonyi átrakó körzetben logisztikai központ létesítésére kialakított MÁV stratégiai koncepció. Előterjesztés Sípos István vezérigazgató úr részére (Gy.200-681/1997) MÁV Záhony-Port Átrakási Üzletigazgatóság, Záhony (Dr. Kádár András) és MÁV Területi Igazgatósága, Budapest, (Vizsy Ferenc) 1997 december (p.22)
- [24] Hegedüs Viktor (szigorló mérnökhallgató): Logisztikai szolgáltató központok hazai létesítésének elemzése, különös tekintettel a záhonyi térségre. Tudományos diákköri dolgozat, Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésüzemi Tanszék Budapest, 1997. (p. 53)
- [25] Közlekedési adatok 1987-1996. Infráfüzetek 25. KHVM Budapest, 1997 (p.49)

- [26] Országos Területfejlesztési Koncepció. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997 p.193
- [27] Zone. 16 oldalas angol nyelvű ismertető füzet. (Szerző nélk., é. n. kb 1995/98 (p.16)
- [28] Záhony-Port a kelet-nyugati irányú vasúti szállítások fordítókorongja. A kelet és nyugat közti kereskedelem jövőbeni központja. MÁV Rt.. 1998 (p.12)
- [29] Le réseau de transport transeuropéen. Fiches. Conseil européen de Cardiff, Juin 1998. Direction Générale des Transports
- [30] A záhonyi átrakóközvet rehabilitációja és fejlesztése 2000-ig a Phare támogatás felhasználásával. Előterjesztés DAB Közlekedési és Távközlési Munkabizottsága ülésére Dr. Kádár András, Záhony, 1998. szeptember (p.24)
- [31] A No. V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosón ajánlások az UZ és a MÁV Rt. Csap-Záhony határátmenet fejlesztésére. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, (Balogh Imre vez. ig. biztos) Budapest, 1998 október 26 (p.129)
- [32] A záhonyi logisztikai térség környezeti állapotfeltáró vizsgálata, különös tekintettel a térségben működtetni kívánt logisztikai szolgáltató központi rendszer üzemeltetésére. "Négy P" Műszaki, Kereskedelmi és Egészségügyi Szolgáltató Betéti Társaság. 1998. december (p.24)
- [33] Magyarország vasúti áru fuvarozási térképe. MÁV Rt. – Top-O-Gráf, Budapest, 1998
- [34] [Szabolcs-Szatmár-Bereg] Megyei területrendezési terv programja, módosított változat. Szerk. Dr. Vincze István. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Önkormányzati Hivatal Területfejlesztési Osztály, Nyíregyháza, 1998 (p.250)
- [35] Magyarország az európai regionális együttműködésben. Tanulmányok. MTA Regionális Kutatások Központja, Magyar Külügyi Intézet. 1998 (p.119) Benne: Erdősi Ferenc: A transz- és páneurópai hálózatok. (pp.51-75)
- [36] Szalavetz Andrea - Réthi Sándor: Visszatérés az orosz piacra? Stratégiák, esélyek és buktatók. ITD Hungary 1998 (p.129)
- [37] Interaction between High-Speed Rail and Air Passenger Transport. Final report COST 318, EC DGT 1998

- [38] Országos Területrendezési Terv Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag Váti Magyar regionális fejlesztési és Urbanisztikai Kht. I. Területi Tervező és Kutató Iroda, Budapest, 1999. március (p.65+18)
- [39] Vita az ukránokkal. Árufuvarozás. D.L. Vasutas Hírlap 1999. április 6. p.3
- [40] MÁV–UZ együttműködés a határforgalomban. Szabó–Visi. Vasutas Hírlap 1999. május 18. p.3
- [41] Nyomásgyakorlás vagy vámháború? Folyamatosan mérséklődik a magyar-oroszáruforgalom. Népszabadság, 1999. máj. 19.
- [42] A MÁV Rt. pályavasút fejlesztési – rehabilitációs programja 1999-2007. é. n. (1999) (p.17+5)
- [43] Regionális fejlesztés a jövő szolgálatában. Miskolc, 1999 (p.201) Benne: Enyedi György: Adalékok a területfejlesztés aktuális kérdéseire; Matolcsy György: A globális és a helyi gazdaság összhangja; Miklóssy Endre: A helyi gazdaságfejlesztés alapjai; Süli-Zakar István: Adalékok Északkelet-Magyarország változó regionális állapotához.

Személyes beszélgetés és információ:

a megbízón és záhonyi munkatársain kívül

Balogh Imre MÁV Záhonyi vezérigazgatói biztos (V. páneurópai folyosó)

dr. Kovács Ferenc ügyvezető igazgató, Záhony és Térsége Fejlesztési Kft.

Grúber Sarolta tervező, VÁTI (Országos Területrendezési Terv)

Bathányi Csaba Felső-Szabolcsi Tft

Rákóczi András Kisvárda korábbi tanácselnöke,

KRONOLÓGIA

Kb. 270-330 között a rómaiakkal szövetségben lévő szarmaták a mai Aquincum/Óbuda–Hatvan–Hajdunánás–Debrecen–Arad–Temesvár vonalon az Aldunáig sáncvonalat építenek ki. A Nyírség területe már kívül esett e védvonalon.

Kb. 1000-1241 azaz Szent István megye-alapításától a tatárjárásig a szabolcsi várispánság székhelye Tokaj fölött a Tisza túlsópartján Szabolcs földvére volt. Bár állandó megyeszékhelyről csak a későbbi századokban beszélhetünk, a XIII. század közepétől Nagykálló veszi át Szabolcs korábbi szerepét.

1324-ből származik az első írásos említés Záhonyról

1715 előtt Szabolcs megye négyosztatú címere négy járást reprezentált: a kisvárdai járást a termékenységet jelképező búzakaralász jelenítette meg. (Bél Mátyás leírásából)

XVIII. század: a záhonyi térségben a megélhetés forrása a dohánytermesztés, kenderáztatás, halászat.

1837 Nyíregyháza szabad(almas) mezővárosi kiváltságot szerez (17 000 lakos) Záhonyban ekkor 590-en laknak, répacukorgyára működik, nagyarányú az ökörhizlalás és a falu mellett híd vezet át a Tiszán

1840 megnyitják a Debrecen–Nyíregyháza–Kassa–Ungvár–Munkács postavonalat.

1859-ben a Tiszavidéki Vasút megnyitja Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc vonalát

1860 óta tartozik Záhony Szabolcs megyéhez. Más forrás szerint még 1888-ban is Ung vármegye ungvári járásához tartozik

1869 Megnyílik a csap-i postahivatal, 1886-ban a záhonyi is.

1870-ben Záhonyban répacukorgyár, hengermalom, fűrészüzem, mészégető, homokotró. 885 lakos.

1872 nov. 20. az Északkeleti Vasúttársaság Nyíregyháza–Ungvár vonalán a Nyíregyháza–Kisvárdai szakasz üzembe helyezése

1872-73 megnyílik a Kassa–Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza–Máramarossziget vasútvonal

- 1873 feb. 4. az Északkeleti Vasúttársaság Nyíregyháza–Ungvár vonalán a Kisvárdá–Csap szakasz üzembe helyezése a Tiszán átívelő fahíddal.
- 1890 A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal államosítása.
- 1905 üzembe helyezik a Nagykároly–Mátészalka–Csap helyi érdekű vasútvonalat, ezzel Záhony csatlakozási ponttá válik.
- 1913 a záhonyi közúti fahidat acélszerkezetű Tisza-híddal váltják fel.
- 1920 Az első világháborút lezáró versaillesi békeszerződés Kárpátalját Csehszlovákia részévé teszi, Záhony határállomássá válik.
- 1938 Kárpátalja Felvidék egy részével visszakerül Magyarországhoz
- 1941 első szovjet-magyar határforgalmi egyezmény a nyomtáv váltás és átrakás helyét Munkács fölött, az akkori határon, a Kárpátok hágóján jelöli ki.
- 1945 szovjet-magyar határforgalmi egyezmény a jövátételi szállítások és a kereskedelmi forgalom lebonyolításáról, amely rögzíti a vasút kiemelt szerepét a szállításokban.
- 1946 első terv a Záhonyi átrakóállomás kiépítésére
- 1946-57 az átrakóállomás fejlesztésének első üteme főleg Záhony állomás kiépítése
- 1958-62 az átrakóállomás fejlesztésének második üteme Záhony (daruk, hídmérlegek), Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Mándok, Tornyospálca állomások bekapcsolása az átrakóforgalomba.
- 1962 az 1944-ben felrobbantott záhonyi közúti Tisza-híd helyreállítás utáni üzembe helyezése
- 1963-66 az átrakóállomás fejlesztésének harmadik üteme fogadó-, rendező- és összeállító vágányok kapacitásbővítése, Eperjeske széles átrakó és rendező, Eperjeske–Bátyu között második határkapcsolat kialakítása
- 1967-76 az átrakóállomás fejlesztésének negyedik üteme második fővonalai vágány átadása, forgalmi és átrakóvágányok bővítése, felépítménycsere
- 1977-83 az átrakóállomás fejlesztésének ötödik üteme Eperjeske és Fényeslitke fejlesztése. Folytatódó felépítménycsere.
- 1978-80 Záhony körzeti állomásfőnökségi, majd üzemigazgatósági rengra emelkedik.

- 1984-től az átrakóállomás mennyiségi fejlesztése lezárul, 1988-tól a forgalom csökkenni kezd.
- 1989 április 3 Záhony várossá nyilvánításának napja
1991. 1073/1991 (.) sz.korm.hat. Gazdaságfejlesztési program Szabolcs-Szatmár-Bereg megye felzárkóztatásáról. Záhony térsége először fogalmazódik meg, mint leendő különleges gazdasági övezet.
- 1991 Az I. Páneurópai Szállítási Konferencia Prágában megfogalmazza a vasúti korridorok igényét.
- 1992 Szabolcs-Szatmár-Bereg megye hosszú távú területfejlesztési programja
- 1993 feb.14-én megalakul a Kárpátok Eurorégió.
- 1994 márc. 4 1014/1994 (III.4.) sz. korm hat. intézkedik a záhonyi térség gazdasági fejlesztésének felgyorsításáról.
- 1994 létrejön a Felső -Szabolcsi Térségfejlesztési Társulás
- 1994 ápr. 1 A MKÁV-on belül létrejön. Záhony Port Üzletigazgatóság profitcentrumként.
- 1994 a II. Páneurópai Közlekedési Konferencia Krétán elfogadja a multimodális folyosók elvét. Az előzetesen kijelölt kilenc közép- és keleteurópai folyosó között az V. számú a Trieszt–Budapest–Záhony–Lemberg irány (eredetileg Kiev végponttal).
- 1995 júni 13. 1046/1995 (VI.13.) sz.korm.hat. "Záhony és térsége gazdasági fejlesztését elősegítő intézkedéséről". Rögzíti a vállalkozási övezetre vonatkozó elképzelést.
- 1995 szept. Az Európai Unió csatlakozási folyamat keretében a társult országok Közlekedési Tanácsa első miniszteri értekezlete. Útjára indul a Közlekedési Infrastruktúra Igényeinek Értékelése (TINA) néven meghirdetett program
- 1995 Záhony és térsége vállalkozási övezet előkészítését segítő koordinációs bizottság megalakulása
- 1995 Gazdasági Társaság alakul az MBFB 50 millió Ft-os alaptőkéjével. (1997-ben a MÁV apport révén 4.9 %-ban tulajdonossá válik, 1998-ban a KTM (mostanra FVM) 200 millió Ft-tal lép be).
- 1995 végén ukrán-magyar megállapodás a záhonyi híd rekonstrukciójára

1996 dec. 19. 1124/1996. sz korm. hat. ill. 189/1996 (dec.17.) és 195/1996 (XII.19.) korm. sz. rend."Záhony és térsége Vállalkozási Övezet kijelöléséről". [100 000 lakos, 1000 km²] 1996 jan. 1 - 2006 dec. 31 között biztosítva az övezetet megillető kedvezményeket.

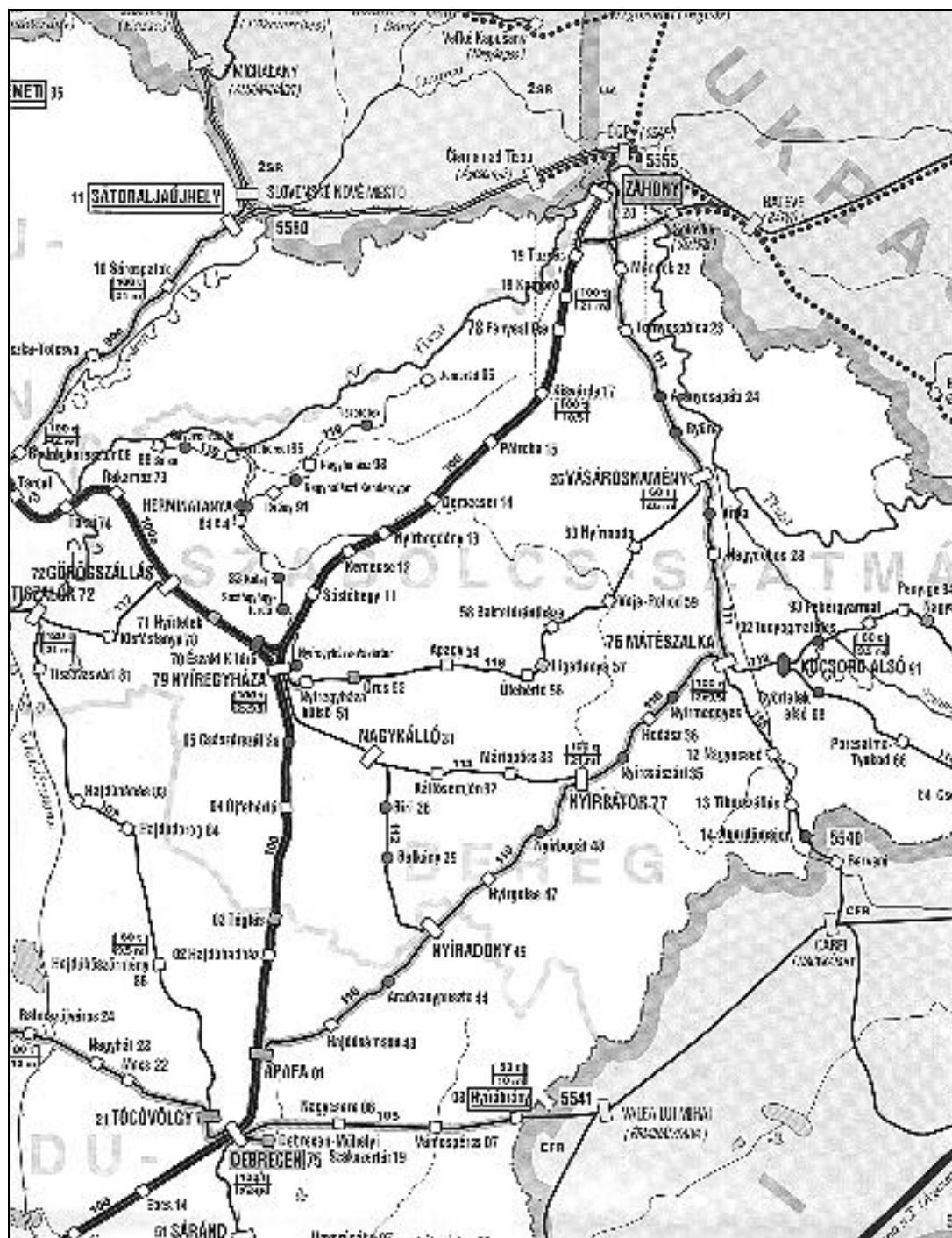
1996 Záhony Port Átrakási Üzletigazgatóság megalakulása

1997 okt. 31. 189/1997 (okt.31.) korm hat. Záhony és térsége fejlesztésében a MÁV részvételi feltételeiről.

1997 nov. EU-Phare jóváhagyás a MÁV által előterjesztett projectek finanszírozására.

1997 a III. Páneurópai Közlekedési Értekezlet Helsinkiben tízre bővíti és véglegesíti a közép- és keleteurópai közlekedési folyosókat. Az V. folyosónak három szárnyvonala is rögzítésre kerül: Pozsony–Csep, Fiume–Budapest, és Ploce–Sarajevo–Budapest.

1998 átadják a forgalomnak a rekonstruált záhonyi közúti hidat.



Forrás: Magyarország vasúti árufuvarozási térképe. MÁV Rt. – Top-O-Gráf, Budapest, 1998 [33]

18. ábra. A záhonyi térség vasúti térképe

A ZÁHONYI RÉGIÓ KÖZLEKEDÉSI HELYZETELEMZÉSE, JÖVŐKÉPE, ÖSSZHANGBAN TÉRSÉGI ÉS NEMZETKÖZI SZEREPÉVEL

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS	2
1. A PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA ALAPJÁN A FIGYELEMMEL KÍSÉRENDFŐ TÉRSÉG KIJELEMLÉSE.....	3
Közlekedésföldrajzi pozíció	3
Folyószabályozások és vasútépítések; közlekedési tengelyek kialakulása	4
Határmentiség	5
A figyelemmel kísérendő térségek körülhatárolása	7
2. A KORÁBBI IDŐSZAK TENDENCIÁINAK ÁTTEKINTÉSE (kiemelt figyelemmel a közlekedési hálózatok fejlődésének a térség pozíciójával való összefüggésére)	9
Záhony átrakóközvet	9
Térségi problémák	16
3. A TÉRSÉGET ÉRINTŐ, LÉTEZŐ, JÖVŐRE VONATKOZÓ FORGATÓKÖNYVEK FEL- VÁZOLÁSA	18
Záhony átrakóközvet, Záhony különleges vállalkozási övezet	19
Záhony logisztikai központ	22
Térségi fejlesztések	26
Kárpátok Eurorégió	28
Országos Területrendezési Terv (OTT)	29
Transzeurópai folyosók	29
Páneurópai folyosók	31
4. PROBLÉMACSOMÓPONTOK, ALTERNATÍVÁK ÉS JAVASLATOK MEGFOGALMAZÁSA	35
Kiinduló helyzet	35
Területi kiterjedés	36
Forgatókönyvek és távlatok	36
A tendenciáknak higgyünk, vagy az előrebecsléseknek?	37
Nagysebességű vasútvonalak	39
Az V. folyosó nagysebességű pályája	40
Logisztikai központ alapja lehet-e az átrakóközvet?	41
Kínálatbővítés helyett keresletre koncentráció, vállalkozási övezet	42
Többre van szükség, mint az átbocsátóképeség növelése, cél több hozzáadott érték előállítása	42
Telekvásárlás vagy humántőke investíció	43
Konkurens csatornák: ki a tényleges konkurens?	43
Budapest-közvetű hálózatok oldása	44
M3 helye, szerepe	46
Intermodális folyosó – régióközi kapcsolat	47
HIVATKOZÁSOK (a megjelenés időrendjében).....	49
KRONOLÓGIA	53

Budapest, 1999 június 15