

# Nyertések vagy vesztesek

© **BAJOR Tibor**

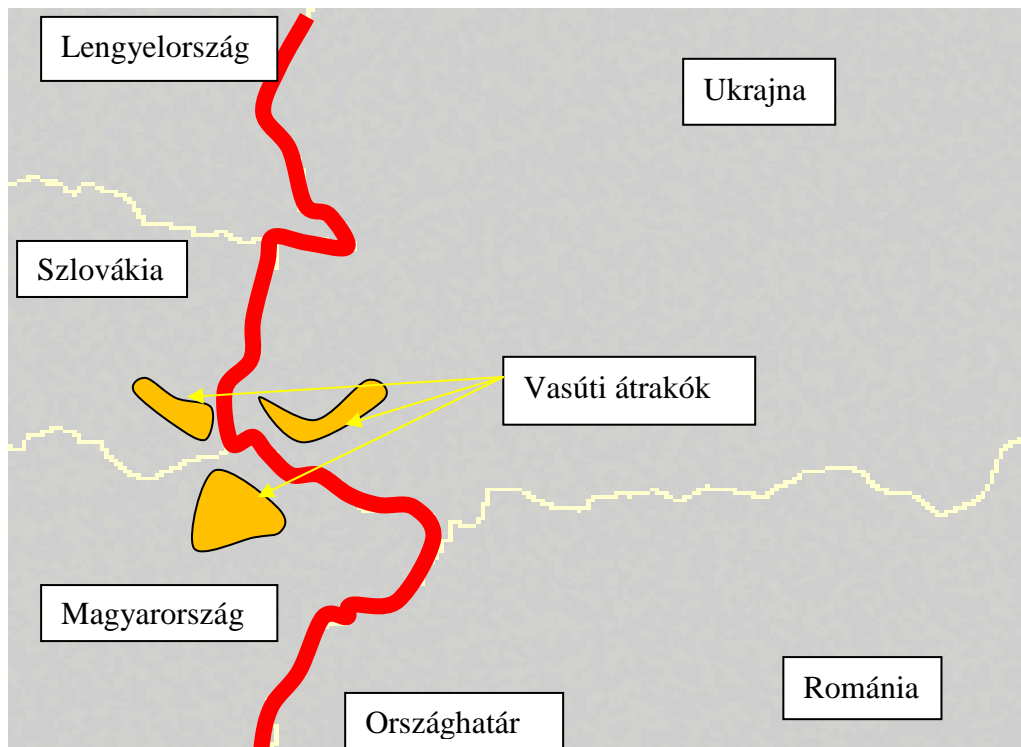
Általános Vállalkozási Főiskola, Budapest

[bajor.tibor@avf.hu](mailto:bajor.tibor@avf.hu)

Csop, Záhony, Tiszacsernyő (Cerna nad Tisou) - három település, három történet: közös bennük, hogy mindhárom település jelene, jövője a második világháborút követően a vasútra, a nemzetközi vasúti szállításokra, és az ehhez kapcsolódó átrakásra épült. Szlovákia, Magyarország és Ukrajna határterülete Európa egyik legérdekesebb területe. Ebben a térségben egyszerre van jelen a múlt és a technikai, informatikai jövő (Infrastruktúra..., 2000).

Az Atlanti-óceántól egészen eddig a határig az országok keleti határa gazdaságilag a fejletlenebb, a nyugati a fejlettebb. Ez eddig a határig igaz, de már a határ ukrán oldalára nem. A volt Szovjetunió a II. világháború tapasztalatai alapján a nyugati határ térségét szándékosan elszegényítette, vagyis itt a határ mindkét oldala fejletlen. Ebben az elmaradott térségben a három település infrastrukturális, technikai és társadalmi szempontból szigetként kiemelkedik.

1. sz. ábra. Vasúti átrakók a három határ térségében



Készítette: Bajor Tibor, 2013.

Ugyanakkor alapvető tévedés, hogy a három település a szovjet politikai és gazdasági érdekek miatt fejlődött legalább annyira szüksége volt az adott országoknak és a nyugat-európai gazdasági szférának a három település munkájára. Ezt bizonyítja, hogy a három település és a vasúti tevékenység a mai napig él, ha nem is úgy virul, mint egykor! Tanulmányomban azt kívánom vizsgálni, elemezni, hogy miként változott a három település helyzete az utóbbi 20 évben és mi lehet a jövőjük.

A volt szocialista országok szállítási volumenegyeztetés során elosztották egymás között a forgalmat és a munkát, valamint az ahhoz kötődő nyereséget. Ezt a békés osztozkodást mára felváltotta a kíméletlen verseny (Freight..., 1998; Erdősi, 2009; Bajor, 2010). A három település nemcsak egymással versenyez, hanem a belorusz, ukrán, lengyel, finn, orosz vasúti határátkelőkkal, átrakó pályaudvarokkal is. Egyszerre kell összefogni és versenyezni. Kérdés: van-e jövője a három településnek, főként akkor, ha a széles (orosz) nyomtávú vasútvonalat beviszik a dunai vízlépcsőig, Közép-Európa egyik lehetséges legnagyobb logisztikai központjáig.

## A térség versenytársai

Az első versenytárs a norvégiai Norilsk (Freight..., 1998), amely még csak „lehetőség”. Moszkvától közvetlen vasúti összeköttetést kívánnak létesíteni az Atlanti-óceán partjáig, a Golf-áramlat által, érintet város kikötőjéhez (2. sz. ábra).

2. sz. ábra. Meglévő és tervezett orosz vasúti beruházások Skandináviában



Készítette: Bajor Tibor, 2013.

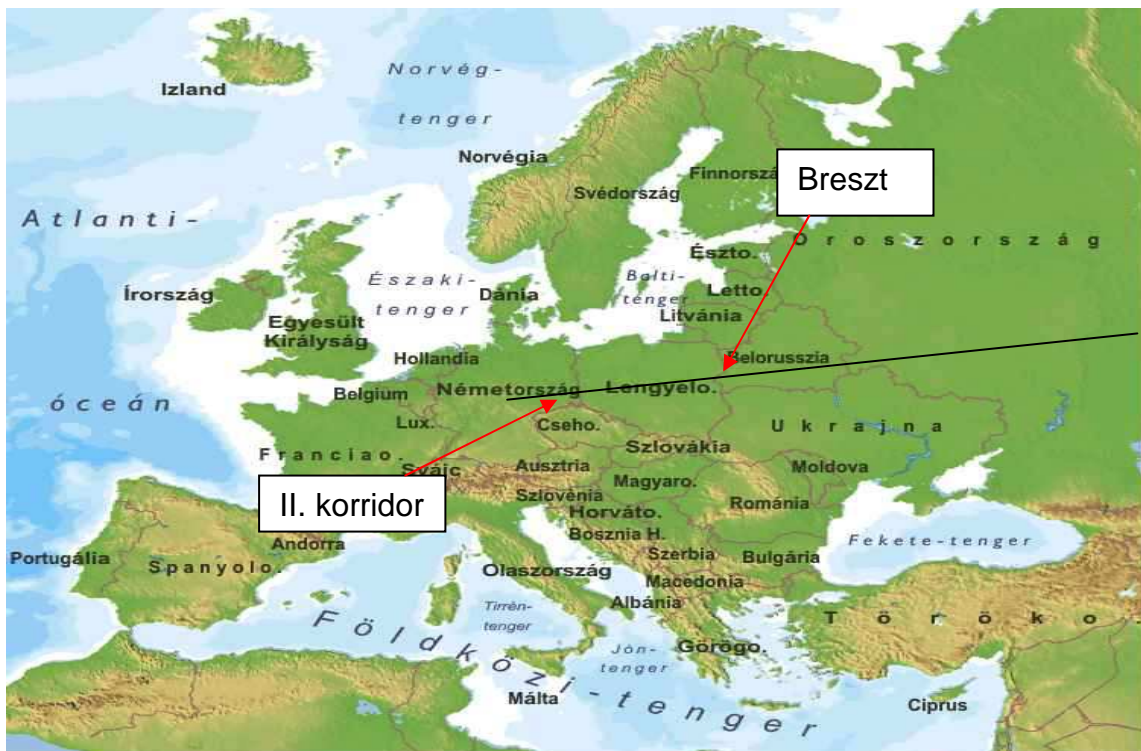
Amennyiben ez a szállítási útvonal kiépül, akkor a keletről Európán át más földrészek felé hajón továbbításra kerülő áruk legfontosabb logisztikai csomópontjává válik és az orosz nemzetközi szállítmányozásban érdekelt vállalkozók függetleníthetik magukat Hamburgtól és a többi nagy európai kikötői érdekvizonyoktól. Közben erősíti az orosz gazdaság erejét és versenyképességét az európai uniós vállalkozásokkal szemben.

A második versenytárs Vyborg–Vainikkala (2. sz. ábra): a nemzetközi szállítási forgalomból való részesülése: 45%. Évtizedek óta ez a határátkelő bonyolítja a legnagyobb forgalmat Európa és Oroszország között. Ez a határátkelő Oroszország számára jelenleg a legfontosabb, a legnagyobb forgalmat lebonyolító vasúti átmenet. Finnországon, Svédországon és Dánián keresztül éri el Hamburgot a feladott küldemény (ECMT, 2004; Erdősi, 1998; Enyedi, 1978).

A harmadik versenytárs a belorusz Breszt városa (Bajor, 2010) a lengyel–belorusz határon. A nemzetközi tranzitszállításokból való részesülése 30%. Ez az útvonal a

TEN-hálózat része, sőt jelenleg a legnagyobb forgalmú korridor, jelentős szerepet játszik a kelet-nyugati vasúti szállításokban.

3. sz. ábra. Az európai II-s korridor



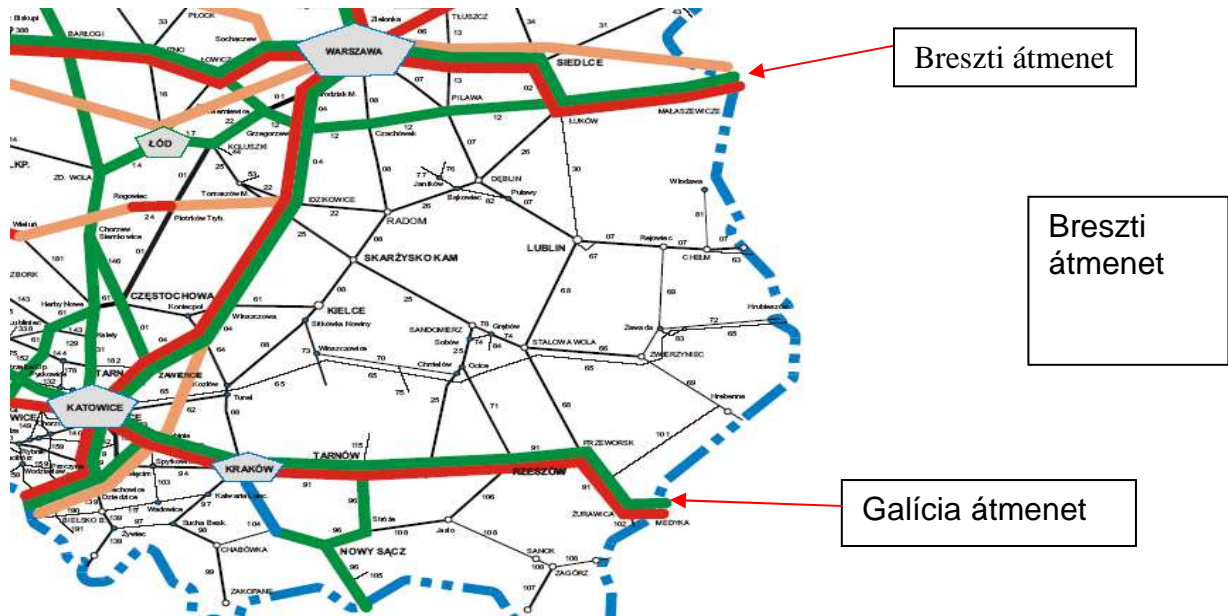
Készítette: Bajor Tibor, 2013.

Oroszországon keresztül az ázsiai térségeket is bekapcsolja az európai gazdaságba, jelentős elszívó hatást gyakorolva az V. számú folyosóra. A folyosó forgalmának növekedését befolyásolja a Belorusszia-Oroszország közötti vámunió, aminek következtében az EU és a Távol-Kelet közötti áruáramlást lényegében egy határon, Bresztnél kell kezelni. A nyomtávolság változásból adódó feladatokat a lengyel/belorusz határon a Belorusz Vasutak (BC) végzik. A breszti csomópont a Breszti Vasútigazgatóság irányítása alatt működik. A Belorusz Vasutak (BC) állami vállalat, amely integráltan működik. Belorusszia árufuvarozási teljesítménye a kelet-nyugati forgalomban rendkívül magas, az összes szállítási volumenének közel 35%-át teszi ki a tranzitszállítás. Az országban jelentős konténer-pályaudvari kapacitások épültek ki. A konténeres fuvarozást az orosz vasutakkal szoros együttműködés keretében alakították ki, amelyek megfelelnek az ázsiai szállítások igényeinek is. Az információkból következtetni lehet arra, hogy a breszti átrakó olyan kapacitásokkal rendelkezik, amellyel a versenyt az V. folyosó vélhetően Záhony és Tiszacsernyő összehangolt együttműködésével is csak igen nehezen veheti fel a versenyt.

A következő vetélytárs Lengyelország (Bajor, 2010). A II. korridor mellett 1990-t követően a történelmi Galícia vasúti összeköttetéseit és hagyományait felhasználva új nemzetközi szállítási útvonalat alakítottak ki, és ezzel forgalmat vonnak el Szlovákiától és Magyarországtól. A Kijevtől Közép,- és Dél-Európa felé haladó forgalom egy részét Lvivnél eltéríti és Katowicznél a VI. folyosón keresztül továbbítják Szlovákia és Ausztria felé. Amennyiben ez az útvonal megerősödik, akkor Kelet-Szlovákia és Kelet-Magyarország európai közlekedési jelentősége folyamatosan felszámolódik.



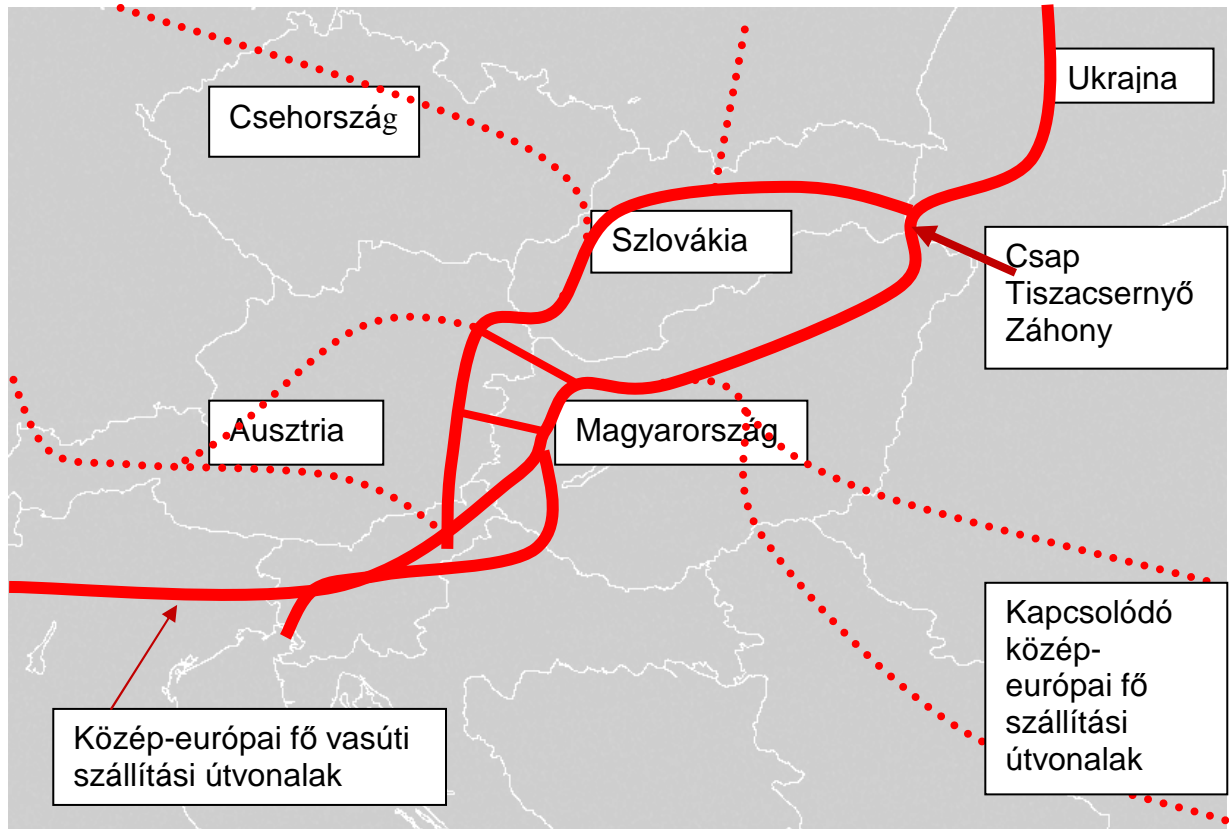
4. sz. ábra. Kelet-Lengyelország vasútvonalai



Forrás: Zsákai Tibor

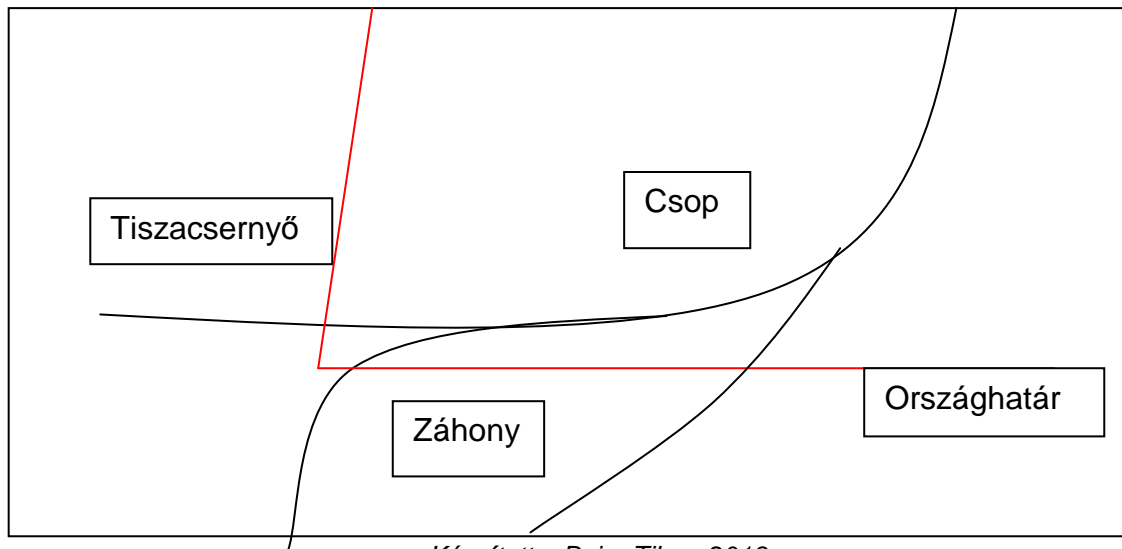
A két közvetlen vetélytárs Szlovákia és Magyarország, közismert néven Tiszacsernyő (Ágcsernyő) és Záhony. A rendszerváltást megelőzően Záhony volt a gazdaságilag jelentősebb átrakó. A két átrakó jelenlegi forgalma alapvetően két feltételtől függ: 1. Csap/Bátyu átrakó, és 2. az ÖBB vasúti teherszállítási részlege.

5. sz. ábra. Az V-s korridor nyomvonalai Közép-Európában



Készítette: Bajor Tibor, 2013.

6. sz. ábra. A három vasúti átrakó vasúti összeköttetése



Készítette: Bajor Tibor, 2013.

1. Forgalmi szempontból Csop a vasútvonal kiépítése óta meghatározó vasútállomás Kárpátalján (6. sz. ábra). Itt ágazik el, illetve itt kötődik össze a Szlovákiából, illetve Magyarországról érkező vasúti vonal. Vagyis Csop az, amelyik eloszt és összegyűjt.
2. Az ÖBB (Osztrák Állam Vasutak) nagyon szoros együttműködést alakított ki Szlovákiával és a magyar teherszállítást kivásárolta a Magyar Államvasutakból. Magyarország és Szlovákia versenyez egymással, a forgalomban való részesedés növeléséért. Ebben a versenyben a biztos győztes a harmadik fél, Ausztria, mert a két versenyző országból Ausztrián keresztül halad az útvonal Európa felé. (5. sz. ábra) Az osztrák állami vasút (ÖBB) Welsben kiépítette Közép-Európa legnagyobb és legmodernebb vasúti logisztikai központját. Az osztrák törekvések azt erősítik, hogy Ausztria a Welsi központra építve Közép-Európa kikerülhetetlen logisztikai központja legyen. Ezt a törekvést csak Magyarország (Záhony) és Szlovákia (Tiszacsernyő) kárára valósíthatja meg!

Az ÖBB áru fuvarozási üzletága a Rail Cargo Austria komplex szállítási logisztikai szolgáltató vállalat. Eredményei alapján az áru fuvarozó európai vasúti vállalatok között a negyedik helyet foglalja el. Az elmúlt években az ÖBB intenzív terjeszkedésbe kezdett Közép-Európában. Leányvállalatok, illetve üzletrészek megszerzése útján Európa egyik meghatározó nemzetközi szállítási és logisztikai vállalatává fejlődött.

Az ÖBB áru fuvarozási üzletága fontosabb tevékenységei:

- Termékfuvarozás (18 saját logisztikai központ)
- Kombinált fuvarozás (13 terminál)
- Express Cargo logisztika (Bécs-Poszony-Budapest-Zágráb közötti logisztikai szervezés és szolgáltatás (Majdán, 2001; Bajor, 2008).

## Tiszacsernyő és Záhony

Záhony 1920-ban (Jegyzőkönyvek..., 1945), Tiszacsernyő (7. sz. ábra) 1945-ben lett határátkelő vasútállomás. Gazdaságpolitikai jelentősége mindkét állomásnak csak 1946-tól kezdődik. 1920-at megelőzően Záhony Csap vasútállomás alá rendelt vasúti megállóhely. Tiszacsernyő pedig – a XIX. század végétől – a Galícia felé vezető Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely-Csap-Munkács-Lviv főútvonalon fekvő megállóhely, szintén Csap előtt (8. sz. ábra).

7. sz. ábra. Ágcsernyő / Čierna nad Tisou Kelet-szlovákiai átrakóközvet



Forrás: Zsákai Tibor, 2005.

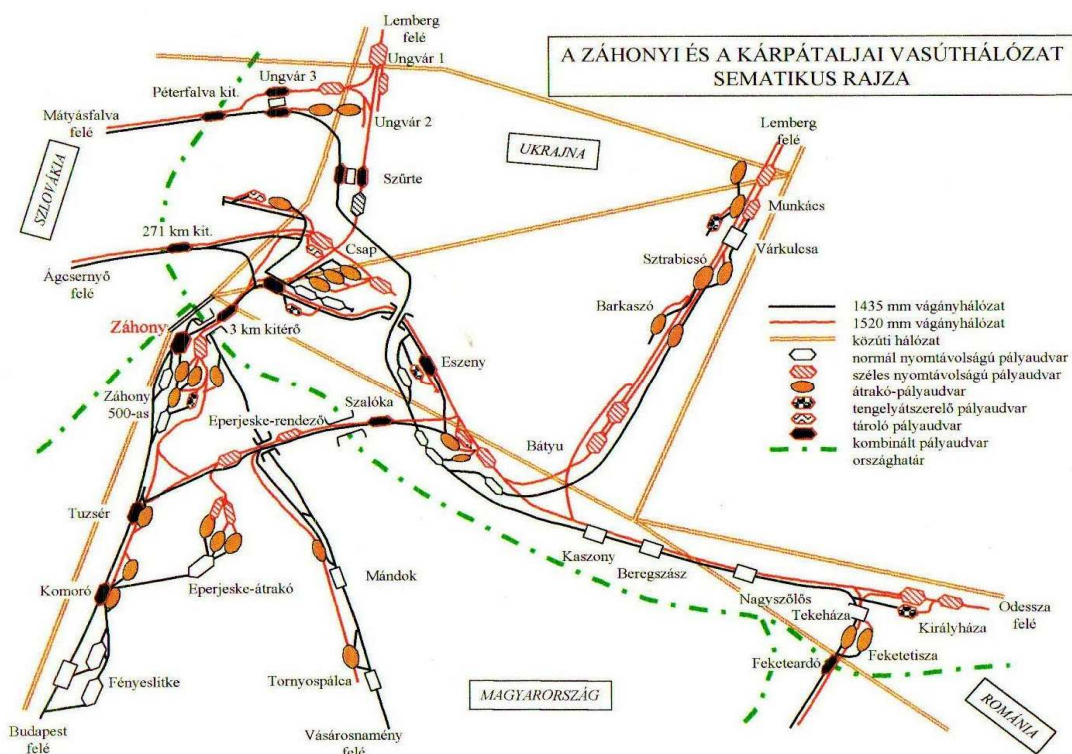
Záhony átrakó létesítésére 1946-ban a Magyar Nemzeti Bank javaslatára került sor, a Szovjetunió felé történő háborús jóvátétel lebonyolításának segítésére. Így kikerülték a Csehszlovákián keresztül vezető vasútvonalat. A kezdetben csak és kizárólag háborús jóvátételi szállítások lebonyolítására létesített átrakó Közép-Európa legnagyobb átrakójává nőtte ki magát 1990-re (9. sz. ábra).

8. sz. ábra. Budapest-Csap vasúti összeköttetései



Készítette: Bajor Tibor, 2013.

9. sz. ábra. A záhonyi és a kárpátaljai átrakókörzet



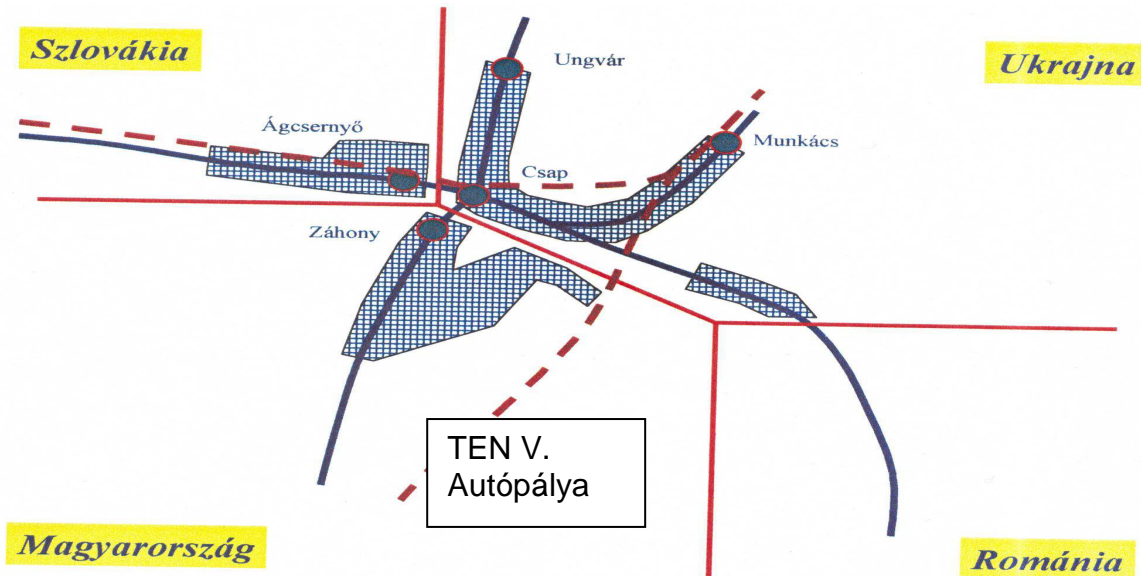
Forrás: MÁV Záhony Üzemigazgatóság

2013-ra az átrakó területének közel 70% használaton kívülre került, és az alkalmazotti létszám a tizedére csökkent. A magyar-szovjet-csehszlovák „békés” éves vasúti volumenegyeztetésből mára erős versenyhelyzet alakult ki. A legfontosabb megrendelő, aki a két átrakót folyamatos verseny helyzetben tartarja;



az osztrák vasút teherszállítási üzletága a Rail Cargo. Mindkét ország alapvető érdeke a vasúti átrakójának nemcsak az erősítése, hanem olyan speciális átrakó technológiák megvalósítása, bővítése, esetleg kiegészítése, amellyel lépéselőnybe kerül a másikkal szemben. Ilyen kiegészítő eszköz például az autópálya. Szlovákia az átrakó térségében vezeti át a TEN V. korridor nyomvonalát. Magyarország érthetetlen módon nem megerősíti a záhonyi térséget, hanem gyengíti, mivel a TEN V. korridor magyarországi szakaszát Záhony elkerülve vezeti át a határon (10. sz. ábra).

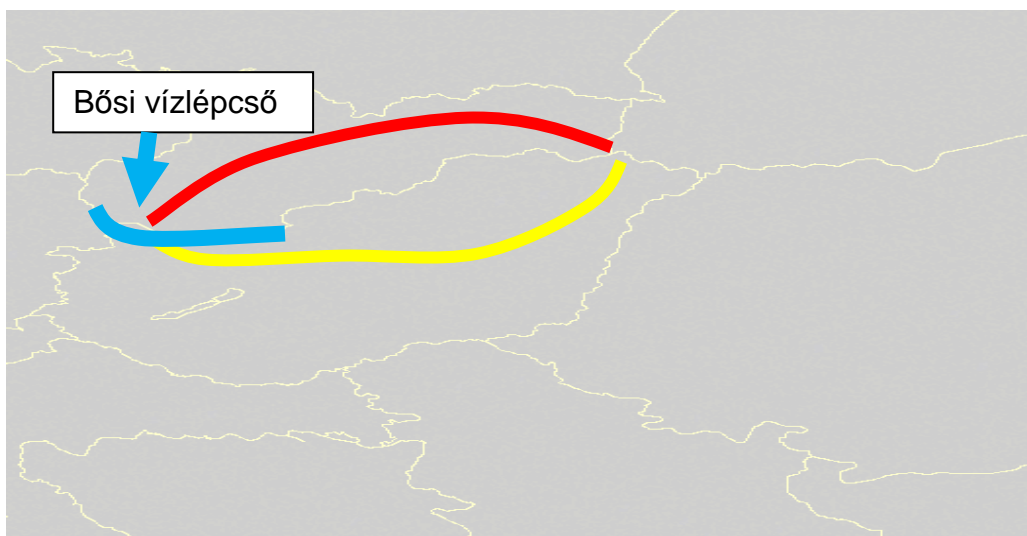
10. sz. ábra. Az V-s korridor tervezett nyomvonala a határtérségében



Készítette: Bajor Tibor, 2000.

Mind Szlovákiában, mind Magyarországon – kormány szinten - felmerült a „széles” nyomtávú vasúti pálya kiépítése a Dunai vízlépcsőig (11. sz. ábra).

11. sz. ábra. A Bősi vízlépcső tervezett megközelítése



Készítette: Bajor Tibor, 2013



Ebben az esetben a szlovák, magyar és ukrán határvidék gazdasági fejlődése megáll, sőt visszafejlődik, mivel a technikai és gazdasági színvonalat adó, illetve megalapozó vasúti átrakás megszűnik.

Ez tovább növeli a térségek hátrányos helyzetét és lemaradását az országok egészéhez képest. Ráadásul sem Magyarországnak, sem Szlovákiának nem lesz lényeges gazdasági haszna az átrakók áthelyezéséből, mert az áthelyezés nem generál újabb beruházásokat a megszüntetett korábbi átrakókhoz képest. Nincs rá szükség. A vízlépcsőnél kialakításra kerülő szállításlógisztikai központ lehetővé teszi a szállítmányok azonnali, vagy minimális raktározási idő elteltével a továbbszállítást az európai célpontok felé. Kelet felé a szállítás sem fog okozni lényeges gazdasági fejlesztést, mivel a szállítmányok – a szállítások okozta környezetszennyezés mellett – megállás nélkül csak áthaladnak az országokon. A szállítmány hozzáadott érték nélkül elhagyja az országokat. A széles nyomtávú pálya kiépítésének költségeit még nem is vettük figyelembe (Erdősi, 1996; Ruszin, 2002; Kárpátaljai..., 2011).

## *Vesztesek, vagy nyertesek*

Az eddig leírtak alapján úgy tűnik Tiszacsernyő és Záhony a szlovák és magyar rendszerváltás vesztesei, e mellett egymás kíméletlen versenytársai lettek. Mindketten gyakorlatilag az osztrák Rail Cargo szállítási vállalat forgalmától függenek. Önállóságuk, jelentőségük erősen lecsökkent. Lehetnek-e még nyertesek? Igen!

A rendszerváltást követően, 1990-től Magyarország – Szlovákiával ellentétben – jelentős mértékben felszámolta a szovjet/országi, ukrán gazdasági kapcsolatait, ezért megváltoztak a záhonyi átrakó működési feltételei. Addig a vasút biztosította a térség fejlődését, ettől az időtől kezdve a térségi beruházásoknak kellene biztosítaniuk a vasút jövőjét. Szlovákia ugyanakkor rendkívül aktív politikát folytatott ukrán gazdasági kapcsolatainak fejlesztéséért és bővíti a vasúti átrakó lehetőségeit. A záhonyi és a tiszacsernyői térségnek, és az országoknak határozott érdeke, hogy ipari beruházásokkal kényszerítse ki a vasúti szállításokat. Minél több feldolgozó üzem épül a térségben, annál nagyobbak a szállítási igények. Mind Szlovákiának, mind Magyarországnak gazdasági érdeke, hogy minél nagyobb arányban vegyen részt a nemzetközi kereskedelmi szállításokban és az Európai Unió legjelentősebb vámolási pontja, legyen. Biztosítani szükséges, hogy az Európai Unióban bejegyzett összes vasúti teherszállítással foglalkozó szervezetnek saját raktára lehessen, és saját maga végezhesse az átrakást. A nemzeti vasúti társaságok pedig csak vasúti tevékenységet folytassanak, vagyis a raktárak, átrakók vasúti kiszolgálását végezzék, illetve biztosítsák a szerelvények továbbítását.

Záhony és Tiszacsernyő tevékenysége, feladatainak végzése az országra, de a magyar-ukrán-szlovák-osztrák viszonyra is hatással vannak, sőt, Európa-Ázsia gazdasági viszonyaira is kihathat. A térség fejlesztését, irányítását a mindenkori kormányoknak magukhoz kell vonni és közvetlenül (ír, francia, angol, olasz példák mintájára) az ország érdekeinek megfelelően felügyelni. Az ipari fejlesztéseknek, az ipari parkoknak, a térségben található nemzetközi szállítási eszközöknek, a közigazgatási viszonyoknak egyszerre több logisztikai rendszerhez kell igazodniuk. Ezt helyi, alulról jövő területfejlesztési, vagy gazdaságfejlesztési programmal egyedül nem lehet megoldani. Ezért:

- a fejlesztési programot illeszteni kell az adott ország közigazgatási rendszeréhez. Nem lehet egyszerre közvetlen kormányzati irányításnak és a regionális fejlesztési irányításnak megfelelni. Ha program országos jelentőségű, akkor országos irányítás szükséges.

- A fejlesztési programot illeszteni kell az országos területfejlesztési rendszerbe.
- A programnak illeszkednie kell
  - ✓ az eurázsiai szállítási igényekhez,
  - ✓ az orosz-ukrán-magyar-szlovák-osztrák szállítási igényekhez,
  - ✓ az orosz-európai szállítási igényekhez,
- egyben be kell illeszkednie az eurázsiai gazdasági rendszerbe.

Záhonyt és Tiszacsernyőt három közlekedési ág (vasúti, közúti, folyami szállítások) fogadását és szervezését ellátó nemzetközi közlekedés-logisztikai központ szerepére alkalmassá kell tenni. A közúti forgalom fogadása részben jelenleg is biztosított. A folyami szállítás megvalósítása a Duna – Tisza csatorna függvénye is. Ez egy olyan területfejlesztési program, amely megvalósításában meghaladja a helyi kompetenciát, hatását a kistérségben, a régióban és országos és nemzetközi szinten fejt ki igazán, elsősorban gazdasági, iparfejlesztési, szállításlogisztikai eszközökkel. Egy ilyen program megvalósítása esetén a vesztesékből nyertesek lehetnek, lesznek.

## Irodalomjegyzék

- BAJOR Tibor (2008): Záhony település térségi viszonyai az Osztrák-Magyar Monarchiától napjainkig. In: Buday Sántha Attila, & Zemplényiné Bartha Júlia (szerk.): *Évkönyv 2008* (pp. 7-19). Pécs: PTE Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.
- BAJOR Tibor (2010): *Záhony, a vasút és a vasúti átrakó*. Doktori disszertáció. Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- ECMT (2004): *Annual Bulletin of Transport Statistics*. Paris: ECMT.
- ENYEDI György (1978): *Kelet-Közép-Európa földrajza*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- ERDŐSI Ferenc (1998): A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. *Tér és Társadalom*, (3), 27-50.
- ERDŐSI Ferenc (1996): A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *A Kárpát-medence történeti földrajza* (pp. 225-238). Nyíregyháza MTA Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Tudományos Testülete és a Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék.
- ERDŐSI Ferenc (2009): *Kelet-Európa közlekedése*. Budapest; Pécs: Dialóg Campus.
- Freight Transport and Logistics in Russia and the CIS the Baltics and Eastern Europe 31 march and 1 april 1998 Domumentation The Adam Smith Institute 1998. .
- Infrastruktúra a Kárpátok Eurórégióban (2000). Budapest: KSH.
- Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről, 1945. VIII. 16-1946 I. 23. Budapest: Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TÜK. 59/b. 135. oldal.
- Kárpátaljai Regionális Tanács Ungvár 2011/12/30 № 391. *Kárpátalja megye gazdasági és társadalmi fejlődésének programja 2012-ben, és a fő fejlesztési irányok a 2013 és 2014. évben*.
- MAJDÁN János (2001): A vasút szerepe a trianoni határ megállapításokban. *Rubicon*, (8-9), 63-67.
- RUSZIN Emil (2002): *Közép-Kelet-Európa regionális gazdasági kapcsolata, különös tekintettel a Magyar Köztársaság és az Ukrán Köztársaság közötti kapcsolatok lehetőségeire*. Budapest; Uzsgorod: Misztecka linija.