

Bajor Tibor¹ *

KÁRPÁTALJA LOGISZTIKAI VISZONYAI

FEATURES OF LOGISTICS OF TRANSCARPATHIA

ABSTRACT

Transcarpathia in the Soviet Union and later became independent in Ukraine in many ways (economy, culture, transport) is positioned so of about the island. If we look at the transport is in the Carpathian mountains separates the area from the rest of Ukraine. Towards the interior of the country is practically two main roads lead and both operating, areas in the north-eastern side of the Carpathian Mountains central cities and counties have – Lviv and Ivano-Frankovsk – passing through. It is therefore extremely important for of transport logistics issues.

This study overview and analysis of Transcarpathia logistical conditions. I present the formation of rail transport and characteristics, and the main features of each shipping and road transport.

Study the final section summarizing the experiences inquiry; it will also make recommendations for change.

1. Bevezetés

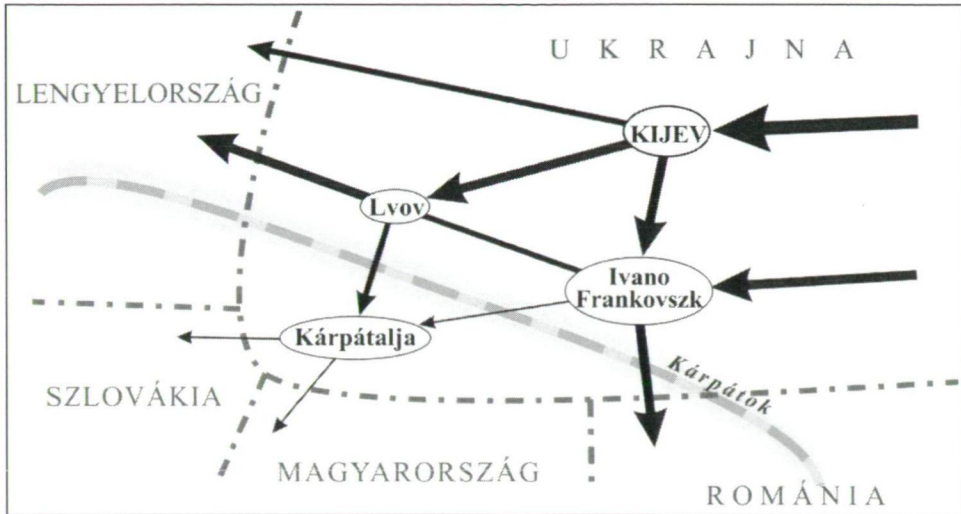
Kárpátalja a Szovjetunióban, illetve később az önállóvá vált Ukrajnában sok tekintetben (gazdaság, kultúra, közlekedés) úgy helyezkedik el mintegy sziget. Ha a közlekedést nézzük a Kárpátok vonulata elválasztja a területet Ukrajna többi részétől. Az ország belseje felé gyakorlatilag két fő út vezet és mind a kettő a Kárpátok észak-keleti oldalán lévő térségek központi városain és megyéin – Lviv és Ivano-Frankovsk – halad keresztül. Ezért rendkívül fontosak a közlekedési-logisztikai kérdések.

Tanulmányomban áttekintem és elemzem Kárpátalja közlekedési viszonyait. Bemutatom a vasúti közlekedés kialakulását és jellemzői, illetve a vízi és közúti közlekedés fontosabb vonásait.

Tanulmányom befejező részében összegzem vizsgálódásom tapasztalatait, továbbá javaslatokat teszek a változtatásra.

* Dr. Ph. D. Bajor Tibor, főiskolai tanár Kodolányi János Főiskola.

1. ábra. Kárpátalja kapcsolódása az Ukrajnai és a határos országokkal.



Forrás: A szerző saját szerkesztése

2. Kárpátalja közlekedési helyzetének elemzése

2.1. A kiinduló helyzet

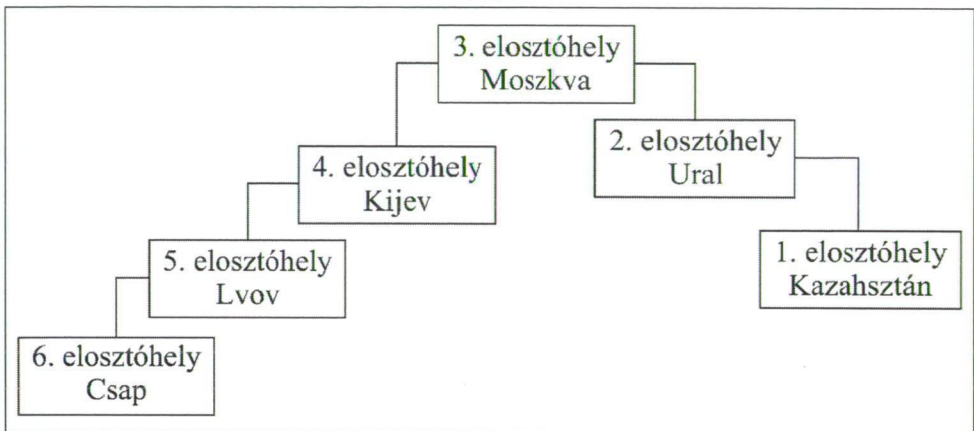
Közép-Európát a távol-keleti, oroszországi kereskedelmi forgalom egy része Kárpátalján keresztül éri el. Szlovákiának, Magyarországnak és Ausztriának nem mindegy, hogy ez a forgalom milyen formában, nagyságban, minőségben és időben megy végbe. Figyelembe véve az oroszországi és ukrajnai szállításlógisztikai elosztó pontokat, megállapítható, hogy ebből a forgalomból, az erős lengyel törekvések következtében csak a „maradék” jut kárpátaljai továbbításra (lásd 2. ábra). Figyelembe kell venni azt, hogy a rendszerváltás előtt a Szovjetunióval határos országok állami szállítási vállalatainak vezetői és a kormányok illetékes miniszterei állapodtak meg a forgalom elosztásáról, úgy, hogy minden állam részesedjen az elosztott forgalom nyújtotta bevételekből. Ez a megállapodási kényszer mára megszűnt! Az együttműködő országokat felváltották az egymással versenyző szállítási vállalatok.

A 2. ábrán láthatóak azok a forgalmi csomópontok, amelyek összegyűjtik, egyben elosztják a forgalmat és a szállítmányokat a Távols-kelet, Közép-Ázsia és Közép-Európa között. Mire Közép-Európába, Csopra ér, már erősen megcsappan a mennyisége. Túl sok kézen, elosztóhelyen halad át a forgalom.

Kérdés, hogy a Kazahsztán-Csop vonalon kikerülhető elosztóhely található-e? Található-e más útvonal? A korábbi tanulmányokból kiderül, hogy van törekvés Moszkva elkerülésére, ez a dél-oroszországi, Cseljabinszk-Harkov útvonal, de

ehhez is Moszkva engedélye szükséges. Az ukrán vasúti hálózat arra lehetőséget ad, hogy Harkovtól Közép-Európa felé Kijevet elkerülje a forgalom, de ezen az útvonalon az utolsó akadály Lvov, jelenleg kikerülhetetlen. Ukrajnán belül Kárpátalja megközelítése Ivano-Frankovskon keresztül is lehetséges, de a jelenlegi helyzetben ez az útvonal használhatatlan. A helyzet elemzéséhez vissza kell kanyarodnunk a XIX. század végéhez.

2. ábra: Vasúti forgalom elosztó helyek a Kazahsztán – Közép-Európa vonalon.



Forrás: A szerző saját szerkesztése

2.2. A vasúthálózat kialakítása és napjaink jellemzői Kárpátalján

2.2.1. A Tiszavidéki Vasúttársaság²

Kárpátalja térségében a XIX. században a vasút építése hozott változást, megszüntetve a teljes bezártságot és elmaradást. Ez terület a magyar állam ezer éves történelme során végig határterülete volt.³

Az első vasúttársaság, amely megjelent az Észak-Keleti Kárpátok térségében, a bécsi székhelyű Tiszavidéki Vasúttársaság volt, mely 1856 és 1880 között működött. Megalakulásakor a vasúttársaság engedélyesei túlnyomórészt magyar arisztokraták voltak. A vasúttársaság működése alatt folyamatosan pénzzavarral küszködött, ezért az állam rendszeresen kedvezményekkel támogatta. 1880-ban a magyar kormány és a Tiszavidéki Vasúttársaság szerződést írt alá az államosításáról. Az 1880. évi XXXVIII. törvénycikk felhatalmazta a kormányt a vasúttársaság megváltására.

A vasúttársaság által épített, Kárpátalja szempontjából fontos vasútvonalak megnyitási évek szerint az alábbiak voltak: 1859: Debrecen–Miskolc; 1860: Miskolc–Kassa

2.2.2. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság⁴

A mai Kárpátalja keleti területei a kezdeti vasútépítésből kimaradtak, az itt kibányászott, valamint megtermelt javaknak a Habsburg állam (1867 után Osztrák-Magyar Monarchia) más területére való továbbítása középkori módszerekkel történt még az 1850-es években is. Azonban a XIX. század második felétől az Osztrák Császárság és Magyar Királyság észak-keleti, keleti, területeit is igyekeztek bekapcsolni a gazdasági életbe. „Az volt a feladat, hogy az itt felhalmozott bányakincsek és faneműek, amelyek mellett a máramarosi nép nyomorban és szegénységben élt: hozzáférhetőkké és értékesebbé tétethessenek. Különösen belátta a kormány annak szükséges voltát, hogy a Máramaros-Szigeth környékén művelés alatt álló, kimeríthetetlen kincstári sóaknák terméke, az addig divatban volt kezdetleges szállítási mód, a mindenféle viszontagságainak kitett tutajozás és tengelyen továbbítás helyett, végre valahára gyors, biztos és jutányos fuvar legyen szétküldhető; s azon felül a fában szegény alföld, a máramarosi hegyek erdészeti kincseiben részesíthetessék.”⁵

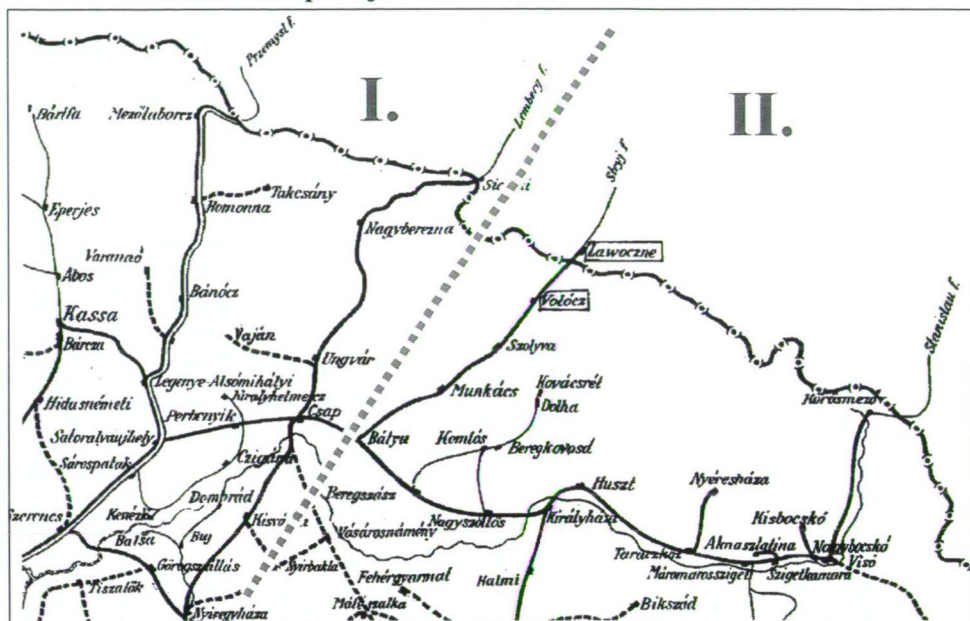
A vasúthálózat kialakítására javaslatot készítők fontosnak tartották északkeleti irányban is a jó közlekedés megteremtését. Számos tervben megtalálhatók a Galícia osztrák tartományon keresztül Lengyelország és Oroszország felé vezető vasútvonalak. A vasútvonalak jelentőségét a hadászati célok határozták meg, vagyis kereskedelemről alig beszélhetünk. Ezek vasútvonalak nagyjából Kassán, Eperjesen át Krakkóba vagy Szatmáron, Máramarosszigeten át Szucsava irányába vezettek, a tiszai átkeléshez nem a Záhony és Csap közötti folyószakaszt választották.⁶ Sőt a tiszai átkeléseket az első vasútvonalak megépítésekor jelentős távolságban elkerülték.

A XIX. század közepéig Kárpátalján a közlekedést és a teherszállítást lovas és ökrös szekereken bonyolították le. A Magyar Északkeleti Vasút építését az országgyűlés 1865-ben elfogadott XIII. törvénycikkével engedélyezte, az elsőrendű vonal (Csap-Bátyú-Munkács) megépítésére az engedélyt azonban csak 1869. február 24-én adták ki, a második vonalra (Csap-Beregszász-Királyháza) pedig 1872-ben. A Debrecen-Szatmárnémeti- Máramarossziget vasút nyomvonalát módosították. Huszt követelésére a vasút nyomvonalát a közvetlen csatlakozás érdekében átvittek a Tisza jobb oldalára és Máramarossziget előtt tért vissza a vasút ismét a folyó bal partjára. Ez volt akkor az egyetlen vasútvonal, amelyik keresztezte a Tiszát. A térségből induló nyersanyagszállításokat a Monarchia felé ez után már gyakorlatilag vasúton bonyolították le, a tiszai tutajozás szerepe csökkent. 1894-95-ben megépítették a Nagybocksó-Rahó-Körösmező országhatár vasútvonalat, amely elsősorban stratégiai célokat szolgált, de addig nem látott fellendülést hozott a környék kézmű- és könnyűiparának.⁷

A 3. ábrán I. ponttal jelzett vasúti hálózat a mai Szlovákia, a II. ponttal jelzett terület a mai Románia gazdasági vonzáskörzetéhez tartozott a XX. század elejéig. Ung megye jelentős területei a mai Szlovákiában voltak. Az 1538-as „Váradibéke” Ung megyét a Habsburg fennhatóság alá helyezte,⁹ míg Bereg megyét

és az attól keletre fekvő megyéket az Erdélyi fejedelemség kapta meg. Ez a megosztottság közel 150 évig állt fenn, de hatása a mai napig kimutatható Kárpátalja gazdasági – közlekedési és kulturális állapotában.¹⁰

3. ábra Kárpátalja vasúti hálózata a XIX. században



Forrás: A szerző saját szerkesztése Horváth (2000) alapján⁸

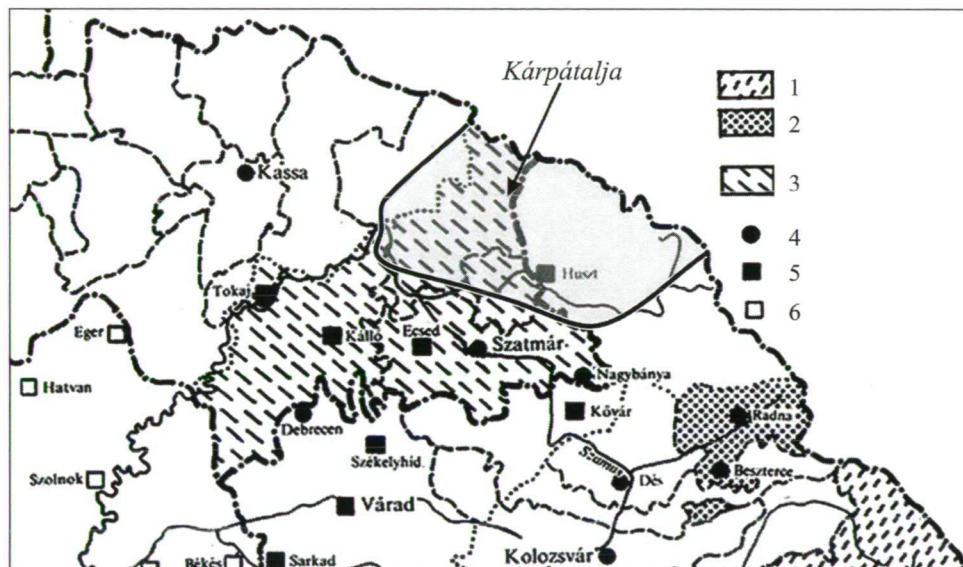
Az első világháborút követő békeszerződés Kárpátalja vasúthálózatát – mint oly sok vasútvonalat Közép-Európában – kettévágta.¹¹ A Bustyaháza-Máramarossziget-Rahó- Körösmező vasútvonal Máramarosszigeten keresztül vezető vonala Romániához került. Ez a helyzet igen hátrányos a mai Kárpátalja, de Ukrajna számára is. Mert nem csak a máramarosi térségben kitermelt nyersanyagokat, árukat nem lehet közvetlenül a térség központjába Ungvárra szállítani, hanem a Dél,- és Kelet-Ukrajnából érkező vasúti szállítmányok sem érkeznek közvetlenül a megyébe, hanem előbb a Kárpátokat megkerülve több száz felesleges km-t megtéve Lviv megyén keresztül éri el a nemzetközi szállítási útvonalakat, megnehezítve ezzel Ukrajna és Kárpátalja kapcsolódását a nemzetközi tranzitszállításokhoz.

A hiányzó kb. 10-15 km vasútvonal kiépítése lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének bekapcsolását a szállítási útvonalakba, és ezzel együtt a vállalkozások és a turizmus fellendítését is elősegítené. Lehetővé tenné Kárpátalja keleti részének – a hegyi turizmus központjának – közvetlen Kelet és Dél-Európából való megközelítését vonaton. Ez bármilyen turisztikai fejlesztés alapfeltétele.

Közel száz év óta akadályozza a forgalmat a hiányzó pályaszakasz és ismereteim szerint pótlása nem szerepel semmilyen fejlesztési tervben. Kárpátalja megye

rövidtávú fejlesztési programja: A Zakarpattia Oblast gazdasági és társadalmi fejlődését elősegítő program 2012-ben, és a fő fejlesztési irányok a 2013. és 2014. évben (Kárpátaljai Regionális Tanács Ungvár 2011/12/30 №391.), a közlekedésről szóló 4.3.1. pontja szerint továbbra sem szerepel a tervek között Kárpátalja kelet-nyugati vasúti forgalmának helyreállítása. Továbbra is csak az eddigi fővonal fejlesztését a Csep-Lviv vonalat tervezik (két vágányúsítás, alagútépítés).

4. ábra Az Erdélyi Fejedelemség határának meghatározása a Váradi Békében.



Jelmagyarázat: 1 – Székelyföld; 2 – Királyföld (Szászok földje); 3 – A bécsi békében Bocskai személyes birtokként átengedett terület, halála után visszazárt (1606); 4 – Fontosabb város; 5 – Királyi és erdélyi végvár; 6 – Török végvár.

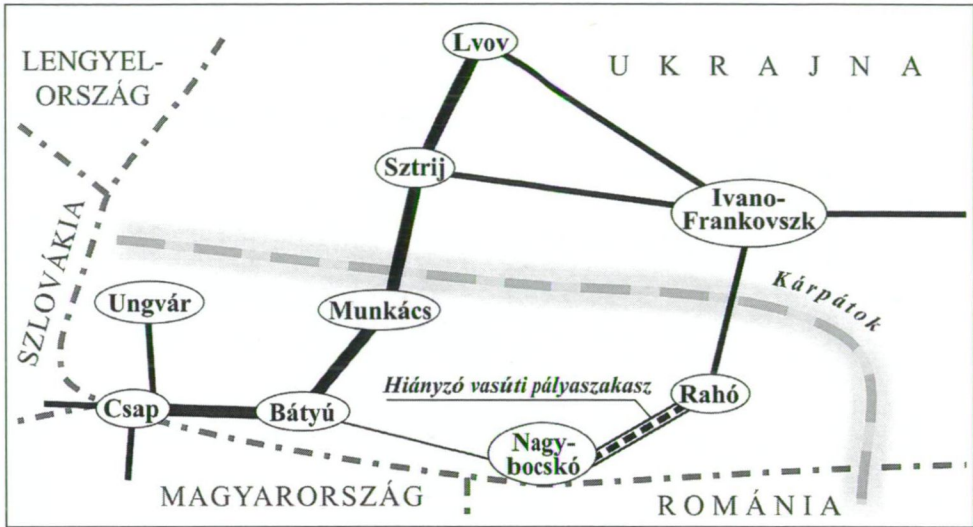
Forrás: Makkai László-Mócsy András szerk. (1986): Erdély története. Akadémia Kiadó Budapest. 424. old.

Nem szerepel a tervben Batyevo állomás korszerűsítése és főként a személyszállítás feltételeinek javítása sem. Pedig ez az állomás a személy- és teherszállítás kulcsa a megyében a megyeszékhely és a megye vasútvonal melletti településeinek vasúton történő elérhetőségéhez. Itt keresztezi egymás a Csep-Batyevo-Mukacsevo-Lviv vasútvonal a Kárpátalját nyugat – kelet irányba átszelő vasútvonallal.

A vasúti szállítás komoly nehézségekkel küszködik Kárpátalján, – annak ellenére, hogy a Csep és Batyevo között fekvő vasúti átrakó európai mértékkel mérve is jelentős – mert átszállás nélkül csak Mukacsevo-ból és Csopról lehet vonaton eljutni Uzsgorodra, a többi megyei városból nem. Nincs a megye nagyvárosai között köz-

vetlen vasúti kapcsolat. A vasút, mint személyszállítási eszköz nem jut szerephez Kárpátalján. Gyakorlatilag a közútra kényszerül a teljes személyforgalom.

5. ábra Kárpátalja vasúti vonalainak sémája



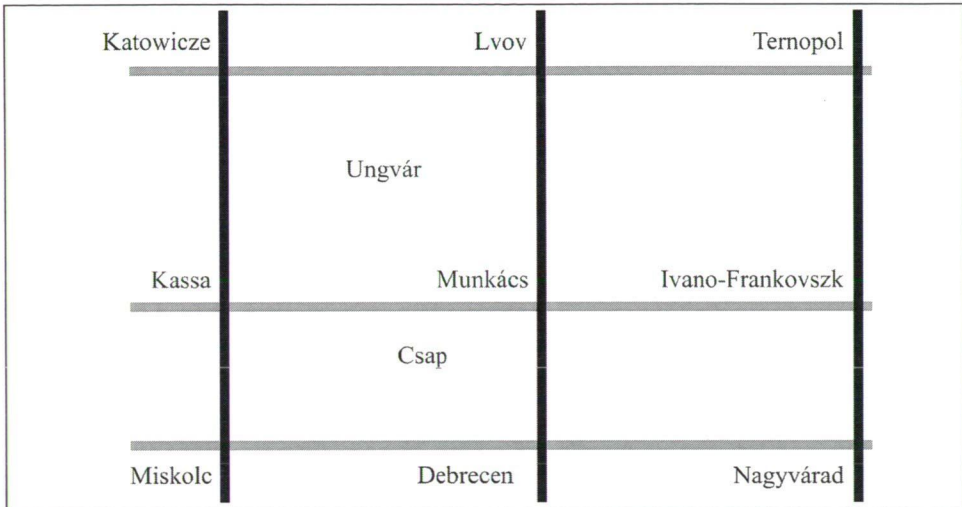
Forrás: A szerző saját szerkesztése

A vasúti teherszállítás megyén belül sem éri el azt a színvonalat, amit elérhetne a hiányzó vasúti szakasz miatt. A kárpátaljai ásványanyagok, faáru jelentős része Lviven keresztül kerül vissza a megyébe feldolgozásra, vagy tranzitálásra. Ez igen jelentősen megemeli a költségeket, miközben bevételtől fosztja meg a megyét. A vasúti forgalmat Lvivben szervezik és irányítják. Itt van a Vasúti Igazgatóság központja. Erős lengyel nyomás nehezedik Ukrainára, hogy a vasúti teherszállítás irányát megváltoztassa és ne Kárpátalján keresztül bonyolítsa le a forgalmat, hanem Lviv-Krakkó-Katowice vonalon keresztül csatlakozzon az európai VI-os korridorhoz¹² és ne Csonnál az V-ös korridorhoz. Kárpátaljának nagy erőfeszítéseket kell tennie, hogy a nemzetközi vasúti teherszállítási forgalomban ne csökkenjen tovább a szerepe.

A vasúti teherszállítás legnagyobb megrendelője Kárpátalja térségében a Rail Cargo, az osztrák állami vasút társaság (ÖBB) leányvállalata. Nem véletlen, hogy évek óta részt vesz a határforgalmi tárgyalásokon, egyeztetéseken. A Rail Cargo-nak teljesen mindegy, hogy az ukrán-szlovák-magyar határnál, vagy a lengyel-szlovák határnál veszi át a vasúti teherszállítmányokat továbbításra. Szlovákiának, Magyarországnak és Ukrainának azonban nem, mert ha tovább csökken a vasúti tranzitforgalom a térségben, akkor az jelentős gazdasági potenciál veszteséget von maga után. A térség kiszorul a nemzetközi gazdasági vérkeringésből.

Amennyiben Kárpátalja vasúti közlekedési rendszerét ábrázoljuk egy koordináta rendszerben, akkor az alábbi képet kapjuk (lásd 6. ábra).

6. ábra Kárpátalja vasúti – közlekedési rendszer ideális helyzete.



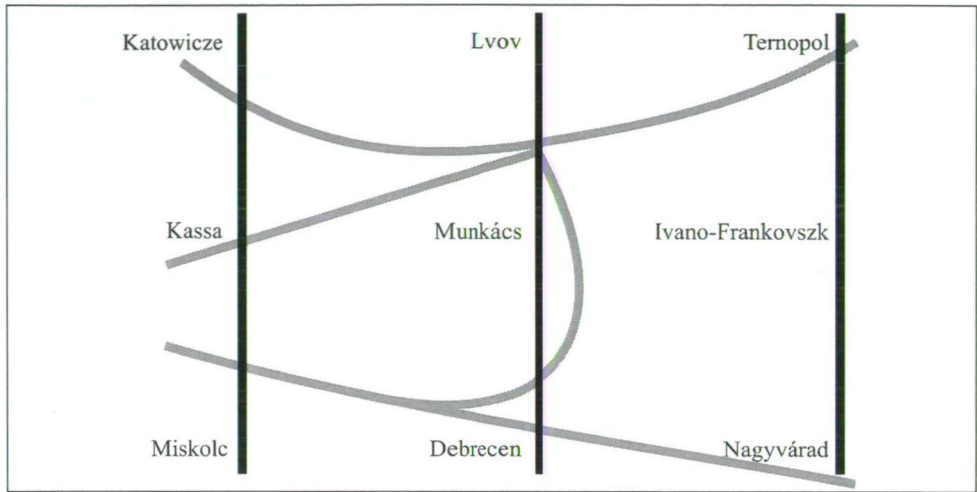
Forrás: A szerző saját szerkesztése

A Katowicze – Lviv és a Lviv – Ternopol vonal forgalmat von el Kárpátaljától. A Kassa felől érkező szállítás, főleg ha már eleve széles nyomtávon érkeznek, meg sem áll Kárpátalján, hanem egyenesen halad Lvivig. Magyarország felől érkező vasúti szállítmányok úti célja nem Kárpátalja, hanem Ukrajna, Oroszország és a Távol – Kelet. Az áru átrakást követően azonnal elhagyja Kárpátalját. Látható, hogy az ideális helyzet teljesen eltorzul (6. ábra) és Lviv a tényleges közlekedés logisztikai jelentőségéhez képest fontosabb helyet tölt be a nemzetközi és a hazai közlekedésben. Ezen a helyzeten csak akkor lehet javítani, ha az áru megáll és valamilyen hozzáadott értéket kap Kárpátalján. Erre kiválóan megfelel a korábban meghirdetett ipari park program is.

A tranzit szállítások kárpátaljai hasznosítása szempontjából katasztrofális következményekkel járhat a Szlovákiában tervezett, Kassától a Dunai vízlépcsőig megépítésre kerülő széles nyomtávú vasútvonal megvalósítása, hasonlóan a lengyel törekvések hatásához. Ebben az esetben Csap és Batyevó minden jelentőségét elveszti. Megszűnnek az átrakóban létesített munkahelyek és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások.

Vagyis a tranzit forgalomból adódó bevétel lényegesen lecsökken, a forgalom nem áll meg. Kárpátalja nem részese lesz a nemzetközi gazdasági kapcsolatoknak, hanem csak a tranzitforgalomból itt maradó környezetszennyezés elviselője.

7. ábra Kárpátalja vasúti – közlekedési rendszer valós helyzete

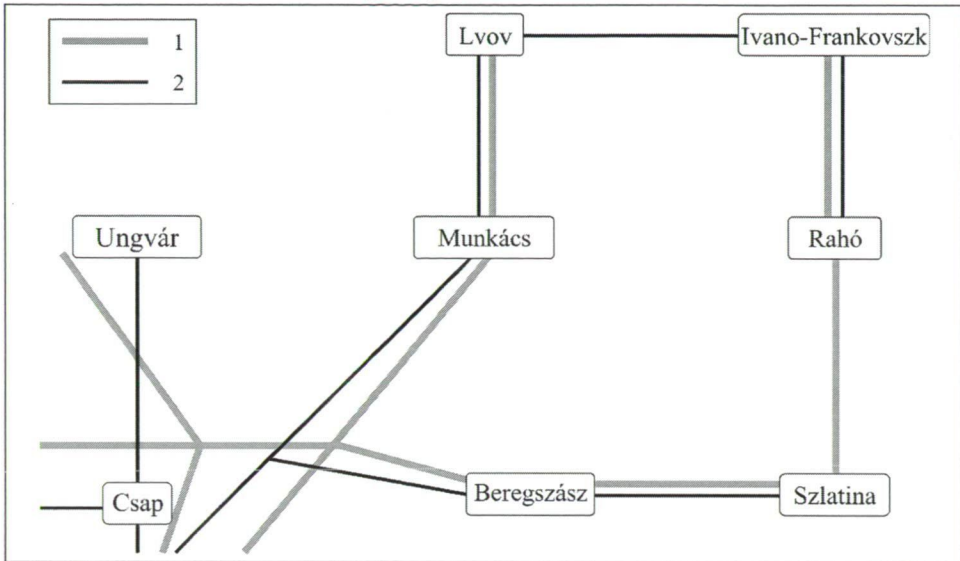


Forrás: A szerző saját szerkesztése

Kárpátalja közvetlen vasúti határforgalmi helyzete egyoldalú. Szlovákia felé viszonylag jól biztosított a vasúti forgalom. A magyar-ukrán/Kárpátalja viszonylatban hosszú határszakaszon azonban határozottan kevés a Záhony-Csop és a Batyevó-Eperjeske vasúti határátkelő, miközben végig a határral párhuzamosan halad a vasútvonal. Érdeemes volna megvizsgálni egy Beregszász-Fehérgyarmat-Csenger-Szatmárnémeti vasútvonal kiépítésének lehetőségét. Ez a vasútvonal nagyrészt már ma is létezik, másrészt sík vidéken keresztül biztosítaná Szlovákia-Kárpátalja-Magyarország-Románia összeköttetését, a hegyeket kikerülve.

Ha az előbb már használt koordinátarendszerben ábrázoljuk Kárpátalja belső rendszerét, akkor a következő képet kapjuk. (8. ábra) Látható, hogy az Uzsgorod-Mukacsevo-Beregovo-Csop települések által határolt terület közlekedési infrastruktúrával a sűrűség tekintetében nyugat-európai szinten ellátott terület. Ezen a területen gyakorlatilag csupán a szolgáltatások és a mellékútvonalak színvonalát kell európaira emelni ahhoz, hogy jelentős fejlődés következzen be. Ipari szolgáltató terület jelenleg csak Csapon és Salamonban található. Azt követően a nemzetközi főútvonalon, nevezetesen az V. európai TEN-T korridoron csak 70 km-re Munkácson található. Kárpátalján nincsenek jelentős speditőr vállalati képviseltek, kamionterminálok. Nem épült ki a szolgáltató tevékenység. Hozzá kell tenni azonban, hogy a szóban forgó négyesztől keletre a megfelelő, sőt sok esetben az alpinfrastruktúra is hiányzik.

8. ábra Kárpátalja közlekedési szerkezete.



Jelmagyarázat: 1 – Közút; 2 – Vasút.

Forrás: A szerző saját szerkesztése

2.3. Kárpátalja közúti helyzete

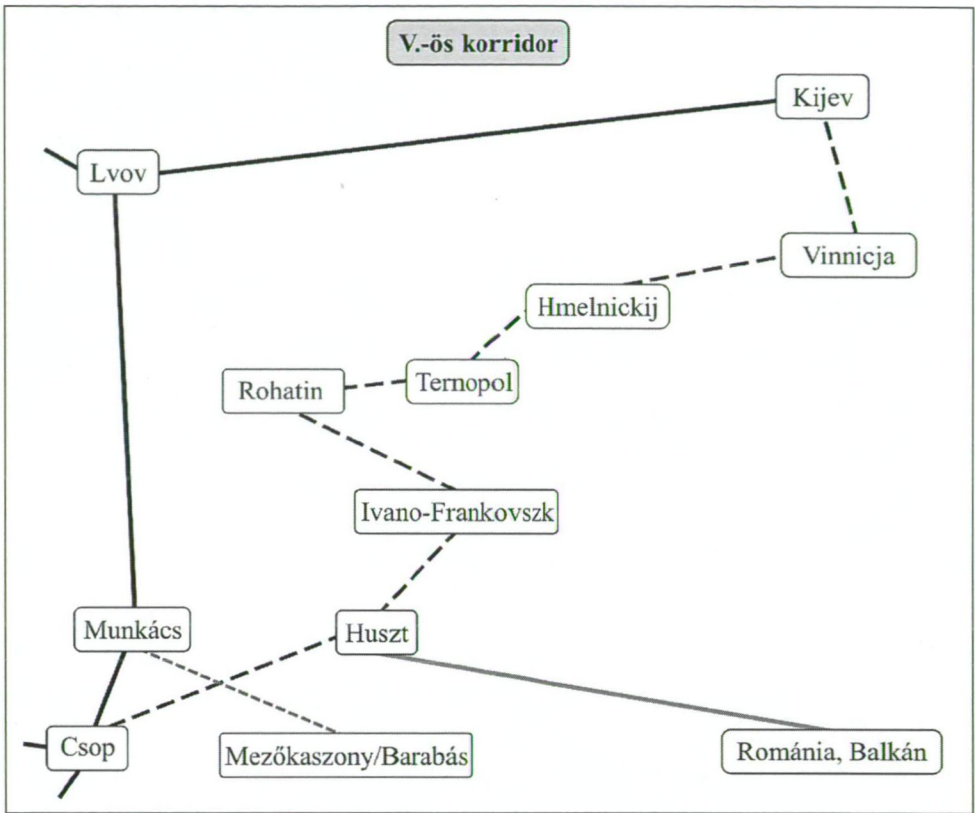
Kárpátalja közúti magisztráléja a Csap-Mukacsevo-Lviv főút mely a TEN-T hálózat az V. korridor része. Az V. korridor több ágból tevődik össze. Jellemző, hogy a magyar kiadványokban csak és kizárólag a Zágráb-Budapest-Ungvár útvonal, míg a szlovák kiadványokon a Zágráb-Bécs-Pozsony-Kassa-Ungvár útvonal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

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

- 1). a Lisboa-Triest-Budapest-Kiev autópálya ukrainai szakaszának kivitelezése,
- 2). a Kiev-Vinnytsia-Khmel'nyts'kyi-Ternopil-Rohatyn-Toronyi (Вишківський) hágó- Khust autópálya építésének előkészítése és kivitelezése (9. ábra)
- 3). az ukrán-magyar határ Косонь-Barabás autópálya határátmenet feltételeinek megteremtése

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

9. ábra. Az V-s korridor alternatív útvonala Ukrajnában



Forrás: Szerkesztette: A szerző saját szerkesztése

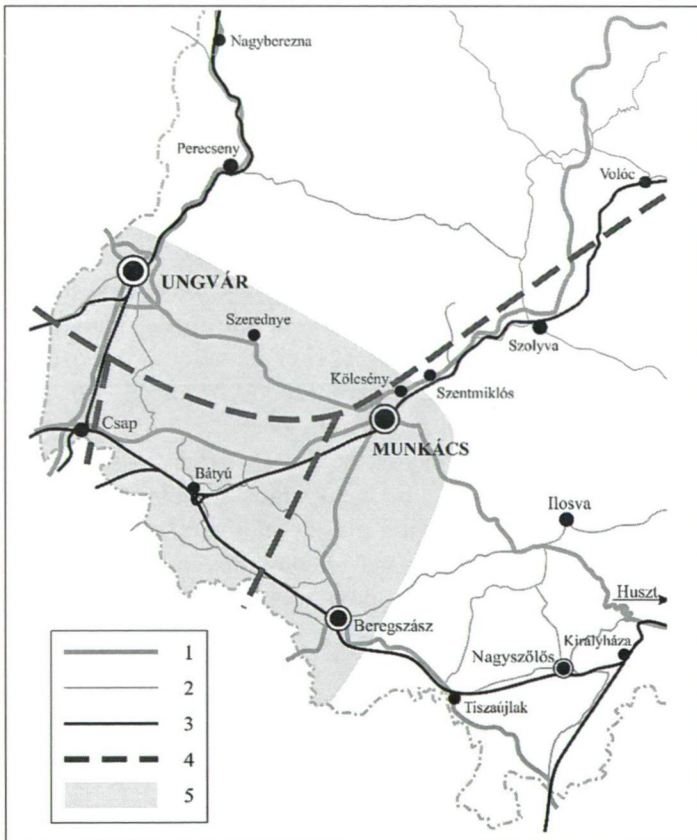
Figyelmet érdemel azonban, hogy a valóságban Kárpátalja területének fő közlekedési útvonala ez a nyugat-kelet irányú útvonal, és nem az V. korridor. Ez az egyetlen útvonal biztosítja Kárpátalja számára a megyei adminisztrációs központ elérését a megye legtávolibb térségéből is. Ez a legfontosabb feladata.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

2.4. A vízi szállítások

Kárpátalján – mint ahogy a Tisza teljes vonalán – az 1763-87. évek között valósult meg a Tisza folyómedrének és árvízjárta területeinek első felmérése. Az 1830-as rendkívüli árvíz következtében ismételtelen felmérték a Tisza árvízjárta területeit, ez összesen 1 963 700 ha.¹³

A Tisza Kárpátalja határáig igen sebes folyású, majd Magyarországra átlépve folyása lelassul, medre szélesedik. Árvíz szempontjából ez az egyik legkritikusabb szakasz. A folyó Csapnál újra érinti Kárpátalját, majd a szlovák határtól végleg délre fordul. Itt találjuk a felső szakasz legszélesebb árterületét. Ez a széles árter nehezíti egy esetleges magyar – szlovák híd megépítését.

10. ábra. Infrastruktúrával kiemelten ellátott terület Kárpátalján.



Jelmagyarázat: 1. Főbb közlekedési út; 2. Egyéb út; 3. Vasútvonal; 4. Tervezett autópálya; 5. Infrastruktúrával kiemelten ellátott terület.

Forrás: A szerző saját szerkesztése

A XIX. század végéig Kárpátalja legfontosabb, sőt egyetlen teherszállítási útvonala a Tisza volt. A Tisza az egyik legfontosabb kapocsná vált a hegyvidék és a síkság, az erdők és a puszták, a sóbányák és az állatokban bővelkedő alföldi legelőterületek között. A folyó mellett fűrészmalomokat és sóházakat létesítettek, a tutajjait ácsolt rönköket általában sóval megpakolták, s a dupla szállítmány együtt érkezett meg az Alföldre. Tiszaújlak jelentős szerepet játszott a só szállításában: kamarai sóhivatallal, hajókikötővel rendelkezett. Az aknaszlatinai sóbányákból kitermelt sót tutajokon szállították Tiszaújlakra majd kisebb hajókkal szállították tovább a folyón és szekereken az ország belseje felé. (Ugyanakkor az osztrákok igyekeztek az osztrák sóbányák termékeinek piacot biztosítani a kárpátaljai és erdélyi sóbányák hátrányára.) A tutajozás mellett fokozatosan tért hódított a hajóközlekedés; először az áru-, majd a személyszállítás is. 1880-ban a vasútvonal elérte Aknaszlatinát, s attól kezdve a sót már vasúton szállították tovább a távolabbi piacterületekre. Ezt követően a rönkfát, a faszenet, a gyümölcsöt, a malom-, és egyéb köveket még mindig a tutajok szállították az alföldi városokba.¹⁴ A XIX. századot követően a Tisza, mint szállítási útvonal jelentősége erősen lecsökkent, sőt mára pedig meg is szűnt.

A XX. század végén ismételtelen felmerült a folyó hajózhatósága a Felső-Tisza térségében. Azonban az állandó medermélység csak Dombrádtól (Magyarország Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) lefelé teszi lehetővé a folyamatos szállítást, bár Szolnok térségében más problémák is felmerülnek. A kárpátaljai szakasz hajózhatóságához azonban duzzasztani kellene a folyót, ez ma Magyarországon politikai szempontból elég nehezen elképzelhető. (ld. Gabciková vízlépcső) A Tisza Máramaroszigettől gyakorlatilag határfolyó egészen a szlovák–magyar–ukrán hármashatárig. Ez a tény az önálló ukrán döntéseket ellehetetleníti. Ez azt is jelenti, hogy a Tiszán Máramaroszigettől csak a szomszédos országgal közösen fejleszthet Ukrajna. Viszont a Tisza vízgyűjtő területén, főként Kárpátalja keleti részén felhasználhatók a szlovákiai tapasztalatok: a vizek visszatartása, víztározók építése, vízi erőművek létesítése a tájvédelmi szempontok figyelembe vételével. (erőművek, vezetékek, tartószerkezetek tájba illesztése, álcázása) Energiatakarékos erőművek létesítésével és üzemeltetésével jelentős bevételhez juthatna Kárpátalja, Ukrajna. Emellett céltudatos, szakosodott turisztikai programok (horgászat, rafting,) szintén népszerűvé tennék a térséget.

2.5. Légi közlekedés

Az ungvári repülőtér 1926-ban épült. A XX. század közepéig elsősorban katonai célokat szolgált ezt követően polgári repülőtér lett. Többször indították újra a menetrend szerinti járatokat. Érdekessége a repülőtérnek, hogy a le és felszálló gépek csak Szlovákia légtérének használatával tudnak közlekedni. A munkácsi katonai repülőtér polgári célokra való átalakítása folyamatban van. A Lvivi repülőtér felújítása és átalakítása egy nemzetközi színvonalú nagybefogadó képességű reptérre, mely alkalmas lenne évente 10 millió ember utazási igényeinek kielégítésére.

sére, elsődleges feladattá nőtte ki magát az ukrán – lengyel rendezésű Labdarúgó Európa Bajnokság megrendezésekor. Az Ungvári és Munkácsi repülőterek nem csak az üzleti élet számára fontosak, hanem, mint a túrizmus, a téli sítúrákra távolról érkezők számára is a megközelíthetőség korszerű formája is, melyek a Kárpátok Visó – völgyi, Feketevízi, (Чорногірський) gerincét célozzák meg. Az Ungvári repülőtér kifutópályája meghosszabbításának és egy úgy nevezett „Kárpáti Shannon” létrehozásának érdekében célszerű lenne bevonni a munkába a nemzetközi, elsősorban magyar, szlovák és cseh befektetőket. Ellenkező esetben fenn áll annak a veszélye, hogy a repterek működését véglegesen megszüntetik.

3. Logisztikai központok

Kárpátalja dél-nyugati területe, a szlovák-magyar-ukrán határ térsége kb. 100 km-es sáv mélységben infrastruktúrával kiemelten ellátott terület lesz/lehet, a tervezett fejlesztések befejezését követően.¹⁵ Az Ungvár-Munkács-Beregszász-Csap által határolt terület alkalmas lesz kiemelt – nemzetközi – szintű szolgáltatások biztosítására. Ehhez azonban kevés a vasúti fővonalak további korszerűsítése, a tervezett autópálya nyomvonalak megépítése. Biztosítani kell az elérhetőségüket, de alapkövetelmény hogy ezt is nemzetközi szinten kivitelezettek legyenek. Kárpátalján fel kell készülni arra a Magyarországon és Szlovákiában már tapasztalható esetre is, hogy a nemzetközi vállalatok képviselői, vezetői, bár Kárpátalján dolgoznak, de nem ott laknak életvitelszerűen, nem ott telepednek le családotul. Ami azt is jelenti, hogy a Kárpátalján megtermelt jövedelmüket más országban költik el. Tiszasalamon és Csap településeken már működik a nemzetközi szállításokra épülő logisztikai, termelő és raktározási szolgáltató bázis, valamint Ukrajna Lengyelországgal, Belorussziával és Oroszországgal kapcsolatos határtérségében is működik több logisztikai központ. Szükségszerű e működő logisztikai központok tevékenységének összehangolása országosan és helyi szinten is. Kárpátalján azonban a valóságos adminisztrációs központ és a valóságos gazdasági-logisztikai központ

Ungvár, a megye adminisztrációs központja, nem csak a tranzitforgalomtól, hanem a megye egészétől elzártan közvetlenül a nyugati országhatár mellett található. A megye egészének kelet-nyugati és észak-déli forgalmi központja Munkács, a megye második legnagyobb városa. Alközpontja pedig Csap. A megye összes többi városa a tranzitforgalomban nem játszik meghatározó szerepet. (Helyi fontossága ettől még jelentős lehet. Lásd; Huszt). A térképre nézve azonnal szembevetendő Munkács központi elhelyezkedése. Egy, a légi forgalommal megerősített közúti, vasúti logisztikai központ egész Kárpátalja logisztikai működését képes volna szervezni. (lásd. 10. ábra). A kárpátaljai logisztikai központok együtt erőteljesebben tudnák képviselni érdekeiket. Ehhez szükséges lenne Ungvár politikai, oktatási, adminisztratív központ jellegének megerősítésére, valamint a megye

* Ipari és kereskedelmi vámszabad terület. Az Írországi Shannon Gazdasági Övezethez hasonló fejlesztési program

többi városa megyén belüli funkcióinak fejlesztésére. Mind Kárpátaljának, mind a megyét övező európai uniós országoknak figyelmet kell fordítaniuk a helyi, csak néhány település gondját megoldó határon átnyúló fejlesztésekre is. Egy ilyen irányú fejlesztési program lehetőséget biztosítana Kárpátalja számára, hogy – vertikálisan és horizontálisan is – megfelelő pozíciókat szerezve beilleszkedjen Ukrajna gazdasági-logisztikai rendszerébe, érvényre tudja juttatni sajátos érdekeit.

4. Konklúziók

A tanulmány alfejezeteiben áttekintettük Kárpátalja közlekedésének jellemzőit és logisztikai viszonyait, mindezek alapján az alábbi következtetések vonhatók le:

- 1). Kárpátalján sajátos egyirányú közlekedési rendszer alakult ki, melynek legfontosabb feladata biztosítani az ország központja, Kijev és a Közép-európai országok közötti forgalmat a legrövidebb útvonalon. Ennek fejlesztő hatására csak a közlekedésben érvényesül, ezért közlekedési szempontból a megye jelentős része, területének közel 80%-a elmaradott, hátrányos helyzetbe került, melyből saját erejéből képtelen kikerülni.
- 2). A megyei fejlesztési tervekben és a szakértőkkel való egyeztetésekből egyértelműen kiderült, hogy jelenleg az ukrán gazdaság nem képes jelentősebb fejlesztéseket generálni az európai TEN-T V. korridortól keletre, illetve Ungvártól északra fekvő területeken. Ehhez csak az Európai Unió határon átnyúló fejlesztési programjai tudnak fejlesztési forrásokat biztosítani.
- 3). Kárpátalja, sőt egész Ukrajna kiemelt „zászlóshajó” fejlesztési programja lehet az Európai V. korridorhoz kapcsolódó kárpátaljai fejlesztési program, kiemelten a szolgáltató tevékenységek teljes vertikuma.
- 4). A kárpátaljai fejlesztési tervek készítésekor figyelembe kell venni:
 - Ukrajna közigazgatási rendszerét és gyakorlatát, azt a körülményt, hogy
 - Ukrajna gazdasági fejlesztési kérdéseit Kijev érdekei és nem az EU érdekei alapján határozzák meg.
 - Ukrajna közigazgatási és területfejlesztési jelenlegi rendszere alapján csak azok a fejlesztési programok reálisak, melyek nem ellenkeznek a felsőbb közigazgatási döntési jogkört gyakorló kijevi, lvivi vezetői elképzelésekkel, tervekkel. Beleértve regionális közúti közlekedési struktúrákkal és a vasúti közlekedéssel, melyek központja Lviv.
 - A megye települési és gazdasági szerkezete 1920 – 1940 (Csehszlovák) valamint 1960 – 1990 (Szovjetunió) között kialakult, alapvetően ez a szerkezet ma is a meghatározó. Ahogy a szlovák határtól haladunk keletre, úgy csökken az ipari üzemek száma, és ezzel együtt azok működéséhez szükséges infrastruktúra kiépítettsége is. Az itt beruházni szándékozóknak számolniuk kell, hogy a közvetlen beruházási programon felül az eredményes tevékenységükhöz egyéb infrastrukturális beruházásokat is meg kell valósítaniuk.

- Számolniuk kell a Szovjetunió örökségként, helyenként még mindig meglévő életszemlélettel, a külföldiekkel való kapcsolatokban
- 5). Kárpátalja fejlesztési lehetőségeit nem a megye szükségletei, hanem Ukrajna gazdasági fejlettsége határozza meg. Ukrajna jelenlegi fejlettsége pedig nem teszi lehetővé a sajátos megyei programok megvalósítását. Kijelenthető, hogy Ukrajna belső erőből Kárpátalja fejlesztési igényeit egészében megoldani nem tudja belátható időn belül, és csak egy-egy rész problémát tud kezelni napjainkban.
 - 6). Ungvár és a Tatár-hágó közötti közlekedési infrastruktúra helyzete gyakorlatilag lehetetlenné teszi a megye egészének fejlesztését. Azonban Szlovákia, Magyarország és Románia jelentős segítséget tudna nyújtani az EU-s fejlesztési programok felhasználásával a határtérség fejlesztésére, mert a megyén végig vezető főútvonal jelentős része végig a határsávban halad. Ez jelentős könnyebbséget jelentene Ukrajnának és Kárpátaljának a közlekedés modernizálásához
 - 7). Kárpátalja fejlesztésének nehézségét nem csak a források hiánya teszi nehezzé, hanem a megye természeti adottsága is. Nyugat – kelet irányban, déli kerülettel, egy út vezet nagyrészt a határsávban a hegyek lábánál, a Tisza mellett végig a megyén. Erre merőleges a Kárpátok völgyeivel párhuzamosan két út észak – déli irányban. A két út közül az egyik az európai V. korridor. Ez azt jelenti, hogy a megye hegyek közötti északi és középső települései közvetlenül nem érhetőek el, csak a völgyben lefelé haladva a hegy lábáig és a következő völgyben ismét fel a hegyre a településig. Ez a helyzet a hegyek közötti települések közvetlen bevonását az ipari beruházásokba gyakorlatilag lehetetlenné teszi. Ezekre a településeken csak helyi jelentőségű, hegyi nyersanyagok feldolgozása, esetleg háziipari fejlesztések lehetségesek. A Kárpátok gerincén új útvonal építésének költségei sohasem térülnének meg. Megállapítható, hogy az V-ös korridortól keletre ipari fejlesztésekre csak olyan települések alkalmasak, melyek a nyugat–keleti főútvonal mentén egy-egy, a hegyekről levezető völgyekben található utak kereszteződésében fekszik. Ezek gyakorlatilag megegyeznek a történelem során kialakult kárpátaljai városokkal.

JEGYZETEK

1. Dr. Ph. D. Bajor Tibor, főiskolai tanár Kodolányi János Főiskola.
2. A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520. Lásd még Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest, MTA Történettudományi Intézet.
3. Gulyás László (2009): Kárpátalja 1918 előtt. In. Baranyi Béla (szerk.): Kárpátalja. MTA Regionális Kutatások Központja-Dialóg Campus Kiadó. Pécs-Budapest. 65-75.

- old; Gulyás László-Szávai Ferenc (2015): Egy régió visszaintegrálási kísérlete, avagy Kárpátalja a magyar állam keretei között, 1939. március 15.-1944. október 23. In: Fábíán Attila szerk. (2015): Otthon a Kárpát-medencében. Területfejlesztési Szabadegyetem 2011-2015. Nyugat-magyarországi Egyetem Közgazdaságtudományi Kara. Sopron. 13-28. old; Györi Róbert-Hajdú Zoltán szerk. (2006): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. Pécs–Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó.
4. A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.
 5. A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.
 6. Horváth (2000): A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.
 7. Kárpátalja 2007.november 9. VII. évfolyam 45 (365) szám online hetilap
 8. Horváth (2000): A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.
 9. Dr. Diós István, Dr. Viczián János szerk. (2009): Magyar Katolikus Lexikon.Szent István Társulat Budapest.
 10. Lehoczky Tivadar (2011): Bereg vármegye monográphiája. Historiaantik Könyvesház Kiadó.Budapest.
 11. Majdán János (2001): A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. Rubicon. 8–9. old. és 63–67. old.
 12. Evropejskijj Sojuz i globalizaciejj mirovojj ehkonomiki, Bjulleten' OSZhD 2002/1
 13. Vajk Ödön (2003): Hová tűnik a Tisza medre? Közép-Tisza vidéki környezetvédelmi és vízügyi igazgatóság Szolnok
 14. Kárpátalja Online hetilap 2010. január 18. X. évf. 2. sz (469. sz.)
 15. A XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítása. BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. Továbbá lásd még az alábbiakat: A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója. Excellence Rt. 2002; Bajor Tibor (2008/a): A határ menti ipari fejlesztés kérdései. In: Galó Miklós–Kiss Lajos András–Kukla Krisztián–N. Szabó József (szerk.): A tudásteremtő fakultás eredményei, Inventárium 2008. Nyíregyháza. Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara. 269–274. o.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Rendeletek, törvények

- 146/2002. (VI. 29.) Korm. rendelet az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001-2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.
- Az Országgyűlés 35/1998. (III.20) O.GY. határozata. Az Országos Területfejlesztési Konceptióról.

Szakirodalom

- A XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítása. BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004.
- A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója. Excellence Rt. 2002.
- Bajor Tibor (2007/a): Az ipari parkok tapasztalatai Magyarországon. In: Láczy Magdolna (szerk.): Magyar Tudomány Napja tudományos konferencia, 2007. november 2. Nyíregyházi Főiskola, Gazdasági és Társadalomtudományi Kar. 23–32. o.
- Bajor Tibor (2008/a): A határ menti ipari fejlesztés kérdései. In: Galó Miklós–Kiss Lajos András–Kukla Krisztián–N. Szabó József (szerk.): A tudásteremtő fakultás eredményei, Inventárium 2008. Nyíregyháza. Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara. 269–274. o.
- Bajor Tibor (2008/b): Záhony település térségi viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. In: Buday Sántha Attila–Zemplényiné Bartha Júlia (szerk.): Évkönyv 2008 Pécs, PTE Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. 7–19. o.
- Bajor Tibor (2010): Záhony, a vasút és a vasúti átrakó Doktori disszertáció Pécs Tudományegyetem
- Baranyi Béla (2005): Hungarian–Romanian and Hungarian–Ukrainian border regions as areas of co-operation along the external borders of Europe. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences.
- Makkai László–Mócsy András–Szász Zoltán szerk. (1986): Erdély története I.-III. Akadémia kiadó Budapest
- Erdősi Ferenc (1996): A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai. In: Frisnyák Sándor (szerk.): A Kárpát-medence történeti földrajza. Nyíregyháza MTA Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Tudományos Testülete és a Besenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék. 225–238.- o.
- Erdősi Ferenc (1998): A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. – Tér és Társadalom. 3. 27–50. old.
- Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest, MTA Történettudományi Intézet.
- Frisnyák Zsuzsa (2007): Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok. Budapest. Doktori értekezés. Kézirat.

- Grasseli Gábor (1995): Az ipari park, mint az Észak-alföldi régió fejlesztésének lehetséges alternatívája. – *Gazdaság és Társadalom*. 3-4. szám 66–100 old.
- Gulyás László (2009): Kárpátalja 1918 előtt. In: Baranyi Béla (szerk.): *Kárpátalja*. MTA Regionális Kutatások Központja-Dialóg Campus Kiadó. Pécs-Budapest. 65-75. old.
- Gulyás László-Szávai Ferenc (2015): Egy régió visszaintegrálási kísérlete, avagy Kárpátalja a magyar állam keretei között, 1939. március 15.-1944. október 23. In: Fábíán Attila szerk. (2015): *Otthon a Kárpát-medencében. Területfejlesztési Szabadegyetem 2011-2015*. Nyugat-magyarországi Egyetem Közgazdaságtudományi Kara. Sopron. 13-28. old.
- Györi Róbert–Hajdú Zoltán szerk. (2006): *Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Pécs–Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó.
- Horváth Ferenc (2000): A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.
- Illés Iván (1997): A regionális együttműködés feltételei Közép- és Kelet-Európában. *Tér és Társadalom*. 2. szám 17–28. old.
- Kis Éva (2001): A hazai ipari parkok néhány jellemző vonása. *Falu, Város, Régió*. 9. 17–22 old.
- Majdán János (2001): A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. *Rubicon*. 8–9. old.
- Máté László–Széles András (2012): „A Transzfer Technológia és Beruházás, mint az innovációs gazdaság fejlesztés része. „Kárpátalja”. *Történelem / Perspektívák / Modernség/*. Külföldi kereskedelmi és befektetési tevékenységek. 2012. №5, 52 – 53.
- Miklovda, Vaszilij P.-Galó Miklós (2008): *A vállalkozásfejlesztés regionális stratégiája Ukrajnában*. Nyíregyháza, Krúdy Könyvkiadó.
- 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.
- Volter Edina (2000): Vámszabad területek és térszervező szerepük Magyarországon. – *Tér és Társadalom*. 2–3.szám 99–108. old.
- Vajk Ödön (2003): Hová tűnik a Tisza medre? Közép-Tisza vidéki környezetvédelmi és vízügyi igazgatóság Szolnok
- Volodymyr Pryhodko (2012/a): Investment-Oriented Model for the Development of Territorial Systems // *Public Policy and Economic Development: scientific and production journal*. – Issue 2. Mykolayiv. Publisher Yemelyanova T.V. 16-21. old.
- Volodymyr Pryhodko (2012/b): A Területi-termelési komplexumok beruházási fejlesztése. Elmélet és módszertan. DONECK. Jugo-Vosztok.