

Bajor Tibor

Magyarország pozíciója az eurázsiai közlekedési rendszerben¹

Hungary's Position in the Eurasian Transport System



Összefoglalás

Európa és Ázsia között a második (alternatív) tranzitútvonalterveinek kidolgozásán munkálkodnak gazdasági szakértők. A kelet- és közép-európai országok versenyeznek egymással – a tranzitútvonalkhoz kapcsolódóan – az európai közlekedési logisztikai központ pozíciójáért. Dolgozatomban azt elemzem, hogy Magyarország milyen helyet foglal ebben a versenyben. Arra a következtetésre jutottam, hogy jelentős hátrányban vagyunk Lengyelországgal és Ausztriával szemben.

Summary

Economists are elaborating the plans of a second (alternative) transit route between Europe and Asia and various East and Central European countries compete for the role of a transport logistics centre along this route. The study analyses Hungary's position and ranking in this race and concludes that the country is at a significant disadvantage against Poland and Austria.

DR. BAJOR TIBOR PHD, főiskolai tanár, Nemzeti Köszolgálati Egyetem Közigazgatás Tudományi Kar, Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Kar, Általános Vállalkozási Főiskolán. A szerző kutatási területe a regionális gazdaság és politika logisztikai összefüggései (bajortibor@gmail.com).

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSLOGISZTIKAI PROGRAM
MEGVALÓSÍTÁSÁNAK KÉRDÉSEI

Az Európai Unió – az orosz gazdasági kapcsolatokban kevésbé érdekelt – országainak vezetése lázasan keresi az új – Oroszországot kikerülő – vasúti és egyéb szállítási összeköttetéseket Ázsiával. Főként a volt Szovjetunió közép-ázsiai államaival. Hazánk – bár erősen érintett a jó orosz gazdasági együttműködésben – ebben az útkeresésben alapvetően érdekelt két ok miatt is. A jelenlegi szállítási tendenciák alapján, változatlan szállítási útvonal esetén Lengyelország fokozatosan kiszorítja a többi közép-európai államot. Új szállítási útvonal esetén – a déli szállítási útvonal – fennáll a veszélye, hogy Magyarországot a Balkánon és Ausztrián keresztül kikerülik. Magyarország gazdasági érdekei alapján a meglévő és az újonnan kialakuló szállítási vonalban is meghatározó szerepet kíván betölteni. Sőt a különböző kormányok az elmúlt 25 évben arról beszéltek, hogy Magyarország lehet Európa meghatározó logisztikai központja. A lengyel politika álláspontja szerint Lengyelország ma már vitathatatlanul az, de Szlovákia is versenyben van ezért a címért. Ausztria nem vitatkozik, de a vasúti szállítások területén már egész Európa egyik meghatározó központja.

A magyar közlekedéslogisztikai program megvalósítása nem tűnik egyszerűnek. Alapvető kérdések:

- A közép- és dél-európai országok milyen módon kívánják érvényesíteni érdekeiket?
- Ki lehet-e kerülni Oroszországot, van-e erre reális lehetőség?
- A közép-ázsiai országok gazdasági érdekei segítik-e az európai terveket?
- 5–10 éven belül van-e realitása az ún. déli elkerülő útvonalnak?
- Alkalmas-e Magyarország egy európai vagy közép-európai közlekedési központ szerepére?

A közép-európai országok érdekérvényesítése

Egy adott ország bármilyen fejlesztésben gondolkodik is, minden esetben meg kell hogy vizsgálja a fejlesztés közvetlen környezetének és a fejlesztés megvalósulásában érintett távolabbi térségek gazdasági-természeti-politikai érdekeinek hatásait. Ezek a hatások felerősíthetik, de akár lehetetlenné is tehetik a fejlesztés eredményes megvalósítását. Különösen így van ez olyan fejlesztési program esetében, amely több országra – kontinensre – kiterjedő összefüggő rendszernek lesz alkotórésze.

Magyarország közép-európai közlekedési pozícióját Ausztria, Szlovákia, Ukrajna, Románia, Szerbia, Horvátország és Szlovénia érdekei közvetlenül, Németország, Lengyelország, Oroszország, Közép-Ázsia, Törökország érdekei pedig közvetve befolyásolják. A saját céljaink megvalósulása érdekében bizonyos feltételeket eredményes politikával meg lehet változtatni, de vannak olyan adottságok, amelyek megváltoztatása számunkra lehetetlen (terepviszonyok, nemzetközi szerződések).

KÖZÉP-EURÓPA ÉS A KÁRPÁT-MEDENCE KÖZLEKEDÉSI RENDSZERE

A vasúti közlekedés

Közép-Európa és benne a Kárpát-medence közlekedési rendszerének kialakulása és megvalósult hálózata geográfiai adottságai miatt eltér Európa többi térségétől. Az ókortól kezdve az Európában kialakuló vízi szállításokban ez a térség nem tud részt venni. Vízi úton a medence két irányban hagyható el: Bécs felé északon, és a Fekete-tenger felé délen. A kísérletek Bécs kikerülésére vagy háttérbe szorítására rendre kudarcot vallottak (visegrádi királyi találkozó, Bécs elfoglalása). A kialakult viszonyokban a vasút megjelenése – a 19. század második felében – hozott változást. A vasúti szállításoknak nem jelentettek akadályt a medence domborzati viszonyai. A többi európai országhoz képest az Habsburg Birodalomban (és benne a Magyar Királyságban) rendkívül gyorsan – a birodalom egész területén – kiépült a vasúthálózat, Európa legmodernebb vasúthálózata. A birodalom földrajzi elhelyezkedése és a kiépített közlekedési adottságai következtében a 20. század elejétől Európában északnyugat–délkeleti, valamint északkelet–délnyugati irányban a birodalmat vasúton kikerülni nem lehetett vasúton². (A Varsó–Bécs-, illetve –Budapest-vasútvonal előbb épült meg, mint a Varsó–Szentpétervár-vonal.)

Az 1. világháborút lezáró békeszerződések a Habsburg Birodalom európai közlekedési monopóliumát szüntették meg. (A döntésekben szerepet játszott a Szovjet-Oroszországtól való félelem is.) A vasúti hálózatot úgy szabdalták fel, hogy egyetlen utódállam se kerüljön meghatározó helyzetbe a nemzetközi vasúti közlekedésben. Így tulajdonképpen alternatív útvonalak alakultak ki a Kárpát-medence területén, minden utódállam egy másik utódállamon keresztül kikerülhető. 1920-tól a Kárpát-medence Magyarország érintése nélkül körbejárható, vagyis nem szükséges az ország területére belépni a medencén való áthaladáshoz. Az ország vasúton elkerülhető.

A közúti közlekedés

A Habsburg Birodalom keretén belül elhelyezkedő országokban a közúti közlekedés feltételei meglehetősen későn alakultak ki, akkor is mint a vasúti szállítások kiszolgálása. Az első szilárd burkolatú utak a vasútállomásokhoz vezető utak voltak, ezenkívül a nagyobb városok központjai kaptak szilárd burkolatot. A 20. században főként közmunkák keretében történt a közútépítés. (A vasúthálózat kiépítése concessziós formában valósult meg.) Gyakorlatilag a 20. század utolsó éveiben valósult meg részben a korszerű, országokon átvezető közép-európai közúthálózat. Azok a törekvések, melyek pozícionálni kívánják – autópályák építésével – Magyarország közlekedésgazdasági szerepét, rendre nem a magyar elképzeléseket erősítik. A TEN-hálózat folyamatos kiépítése Közép-Európában és ezen belül Magyarországon egyrészt Bécs és Pozsony pozícióját erősítik, és Európa–Ázsia viszonylatában Lengyelország meghatározó helyzetét garantálják. A visegrádi országok a közlekedés szempontjából versenytársaknak számítnak. A TEN-hálózat közép-európai útvonalainak döntő többsége áthalad a Bécs–Pozsony térségben. A TEN-hálózat alkotóelemeit a vasútvonalok

nalakhoz hasonlóan úgy alakították ki és építették meg, hogy Magyarország elkerülhető bármely ország felől.

Az V. korridor a II. korridor mellett Európa leghosszabb közlekedési útvonala. Az útvonal délnyugatról északkeletig átszeli Magyarországot. Eddig azonban nem váltotta be a hozzá fűzött gazdasági reményeket. Az V. korridor közép-európai nyomvonala V/a és V/b nyomvonalon halad. Az ukrán, lengyel, szlovák tájékoztatók a Magyarországon áthaladó V/a nyomvonalat nem jelölik – mintha nem is létezne –, valamint nem jelölik a Kárpátalján és Kelet-Szlovákián áthaladó szakaszt sem. Helyette a III. folyosó Lvov–Katowice, a VI. folyosó Katowice–Zilina és az V. folyosó Zilina–Bécs nyomvonalat preferálják. Lengyelország közúton igyekszik kizárni Magyarországot az Európa–Ázsia forgalomból.³

Vízi közlekedés

A Magyarországon átvezető TEN VII. korridor a Duna. A jelenlegi helyzetben alacsony vízállás mellett csak csökkentett terheléssel hajózható a magyar szakasz. A magyar határtól délre és északra megépítették a folyamatos hajózhatósághoz szükséges vízlépcsőket. A nagymarosi vízlépcső megépítésének elmaradása következtében – a környezeti veszélyeket nem elemzem – a Csepel-sziget térségében folyamatosan töltődik fel a Duna medre hordalékkal, és csak állandó mederkostrással tartható fenn a hajózás. A dunai kikötők kihasználtsága nem éri el a gazdaságilag szükséges szintet. A gönyüi kikötőhöz megépíteni javasolt orosz nyomtávú vasút megvalósítása jelentős gazdasági károkat okozna Magyarország számára (állításomat később részletesebben megindokolom). Az egyetlen történelmi magyarországi logisztikai központ a Dunán Bajánál működhetne, ha visszaállítanák a Szabadka–Baja-vasútvonalat, mert ez a kikötő biztosította Dél-Magyarország és a Vajdaság számára a Dunát mint szállítási útvonalat. Ez a vasútvonal szállította a bácskai, bánáti, temesi mezőgazdasági termékeket a kikötőbe.

A KÖRNYEZŐ – MAGYARORSZÁGGAL VERSENYBEN LÉVŐ – ORSZÁGOK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

Ukrajna közlekedési helyzete

Európai tervekben szerepel egy új szállítási nyomvonal kialakítása Kazahsztán–Dél-Oroszország–Ukrajnán keresztül. Erre csak akkor volna lehetőség, ha Oroszország saját érdekeit háttérbe szorítaná, mert ez a vonal elkerüli a jelenlegi gazdasági központjait, ezzel együtt a kelet-ukrajnai térség (Harkov, Donyeck) gazdasági érdekei megváltoznak, és nem Oroszország, hanem Európa lesz termékeik felvevőpiaca. Hazánk és Közép-Európa szempontjából ez a megoldás nem változtat a jelenlegi szállítási helyzeten. Továbbra is Lviv az elosztóközpont, ahol már jelenleg is igen erős a lengyel érdekérvényesítés.⁴ Ukrajnán belül a jelenlegi vasúti viszonyok mellett Lviv vasúti csomópontot elkerülni nem lehet. Romániának, Szlovákiának és Magyarországnak az vol-

na az érdeke, hogy a Csep–Beregszász–Máramarossziget–Ivano-Frankivszk – a párizsi békeszerződés alapján határokkal elvágott – vasútvonalat újra aktivizálják, és rávegyék Ukrajnát, hogy ezt a vonalat nemzetközi forgalomba helyezze.⁵ Ez nyilvánvalóan sérti Lviv monopolhelyzetét, így erre igen kicsi az esély. A vasútvonal Ukrajnán belül menetrend szerinti szállításokat bonyolít, de a Romániához csatolt szakasz miatt a vonal teljes hosszában nem működik. Az Ivano-Frankivszk–Máramarossziget vasúti pályán nincs ukrán–román vasúti határforgalom.

Lengyelország

A vasúti közúti forgalom szervezéséhez lényeges szempont, hogy Lengyelország minden eszközzel (gazdasági-politikai nyomás Ukrajnára és Szlovákiára) el akarja érni, hogy a kelet–nyugati szállítások területén monopolhelyzetbe kerüljön. Nem elégszik meg a breszti forgalom adta lehetőségekkel, Lvivnél – új vasúti társaság létrehozásával – a dél felé menő (Magyarország, Szlovákia) forgalmat is igyekszik elterelni, és Katowiczen keresztül továbbítani Európa felé. Ezzel jelentős forgalomkiesést és gazdasági kárt okoz más közép-európai országoknak. Lengyelországban jelentős vasúti átrakó pályaudvart nem építettek az elmúlt időszakban. A nyomtáváltás miatt az átrakás Bresztnél (Fehéroroszország) történik. Lengyelország ezt a függőséget a nyomtáváltás⁶ vasúti szerelvények forgalomba állításával kívánja csökkenteni, illetve megszüntetni. (Ezzel jelentős kárt okoz Fehéroroszországnak, mert az ebben az esetben elesik az átrakási bevételektől.)

Szlovákia

Szlovákia szintén jelentős lépéseket tesz a nemzetközi közlekedésben elfoglalt pozíciójának erősítésére. A szlovákiai VI. és az V. vasúti fővonal már a 19. század közepén kiépült Varsó és Bécs között. Az európai VI. közlekedési folyosó Zilinánál (Zsolna) kapcsolódik az európai V. közlekedési folyosóhoz. Így a Balti-tengert az Adriával összekötő forgalom Pozsonyon és Bécsen keresztül halad. Pozsony térségében Európa egyik legnagyobb nemzetközi logisztikai/áruforgalmi központjának kialakítása történik.⁷ Itt találkozik egymással a IV., az V. és a VI. közlekedési folyosó, megerősítve az európai VII. közlekedési folyosóval, a Dunával.⁸ Magyarország a Dunához kapcsolódó szállítási/áruforgalmi központ kialakításából kizárta magát a vízlépcső bojkottjával.

A szlovák politika eredményeként Kassa térségében jelentős orosz beruházások történtek. Akár szlovák, akár magyar oldalon a széles nyomtávú vasút kiépítése a pozsonyi logisztikai központ térségéig azt jelenti, hogy Magyarország visszavonhatatlanul és végérvényesen kizárta magát az európai–orosz/ázsiai vasúti szállítás gazdasági hozadékai-ból. Lengyelország Szlovákiával összefogva már évtizedek óta eredményesen fáradozik azon, hogy az európai forgalom Magyarországot elkerülje.

Még egy veszélye van az orosz nyomtávú vasútvonal kiépítésének a dunai vízlépcsőig. Kiépítés esetén Európa legnagyobb multimodális logisztikai bázisa valósul meg. Itt lesz a helyszíne az európai–orosz–távol-keleti áruk cseréjének. Ebben az esetben

az ettől a ponttól nyugatra lévő országok – gazdasági érdekeik alapján – erre a pontra összpontosítanak. Az ettől a ponttól keletre eső országok közlekedésbiztonsága és minősége már orosz érdekeltségi körbe tartozik.

Ausztria

Ebben a közlekedési versenyben hatalmas előnnyel veszt részt Ausztria:

- A közép-európai vasúti teherszállítások európai szervezési központja Bécs.
- A magyar, horvát, szlovén, román, bolgár vasúti tranzit-tehershállítás az Osztrák Állami Vasúttársaság (ÖBB) kezében van.
- A többi közép-európai állam esetében a meghatározó megrendelő az ÖBB.
- A TEN-hálózat közép-európai útvonalainak döntő többsége áthalad a Bécs–Pozsony térségen.

Szerbia

Jelenleg még nem európai uniós ország, de már most is döntési pozícióban van. Szerbia befolyásolni tudja – saját gazdasági érdekei szerint –, hol fogadja és merre továbbítja a dél-európai tranzitforgalmat: Magyarország legyen az útirány, vagy Horvátország és Szlovénián át Ausztria és Olaszország.

Horvátország és Szlovénia

A két ország közlekedésére Ausztria nagy befolyással bír. A vasúti szállítások irányultsága az ÖBB kezében van. A TEN-hálózat X. korridorja és a Balti-tenger–Adriai-tenger korridor használata lehetővé teszi Magyarország elkerülését.

AZ EURÓPAI–ÁZSIAI KÖZLEKEDÉSBEN ÉRDEKELT NEM KÖZVETLEN ORSZÁGOK TÖREKVÉSEI ÉS HATÁSAI

Oroszország gazdaságpolitikai törekvései

Oroszország természetesen igyekszik pozícióját megtartani, sőt erősíteni. Ennek érdekében:

– Nem támogatja az orosz vezetés a Moszkva–Breszt és –Kijev szállítási útvonalak további déli útvonalakkal való bővítését (ez a napi politikában is tetten érhető). Délkelet- és Kelet-Ukrajna térségének orosz kötődését erősíti (Krím, Donyeck), ez annál is könnyebb, mert az itt élő lakosság szinte teljesen orosz nemzetiségű, valamint az ipari és mezőgazdasági termékek felvevőpiaca is Oroszország.

– Az európai gazdaságra való orosz nyomás fokozása érdekében az orosz gazdaságpolitika elkészített egy Ázsia–Európa–Észak-Amerika szállítási útvonaltervet. E szállítási útvonal kiépítésének (a vonal gyakorlatilag már létezik, csak még nem alkalmas a nagy terhelésre) következménye lehet, hogy jelentős forgalomcsökke-

nést okoz az európai kikötők forgalmában, valamint a közép-európai átmenő közúti-vasúti szállításokban is. Narvik kikötője a Golf-áramlat hatása miatt az év minden szakában hajózható, és sokkal közelebb van az amerikai kontinenshez, mint Hamburg.⁹

– Oroszország szerződést kötött a Balti-tenger és az Arab-öböl közötti vasúti összeköttetés kiépítésére¹⁰ (orosz–azerbajdzsáni–iráni vasúti nyomvonal). A nyomvonal Szentpétervártól halad Bakun és Teheránon át az indiai-óceáni kikötőig.

A terv megvalósulása fokozza Oroszország befolyását az ázsiai–európai vasúti szállításokra, mivel kettévágja a Kazahsztán–Törökország–Európa szállítási útvonalat, és rövidebb, valamint már ismert útvonalra terelné át a forgalmat.

AZ ÚGYNEVEZETT DÉLI ELKERÜLŐ ÚTVONALAK

Közép-Ázsiából jelenleg Oroszországot kikerülő útvonal Dél- és Közép-Európa felé lehetséges. Ennek elsősorban technikai okai vannak, de politikai és gazdasági okok miatt az útvonalnak a tervezése megkezdődött.

A terv kiindulópontja Kazahsztán

Kazahsztánból északi irányba csak Oroszországon keresztül halad az út. Ez azt jelenti, hogy északi irányban Oroszország nem kerülhető el. Nyugati irányban van ugyan Kazahsztánnak és Azerbajdzsánnak közös határa, de az a Kaszpi-tengeren húzódik, és ez csak vasútszállító komp használatával hasznosítható. A tenger déli megkerülése Azerbajdzsán bekapcsolását az útvonalba értelmetlenné teszi.¹¹ Kína és Kazahsztán jelentős fejlesztéseket hajtott végre a vasúti szállítások területén az elmúlt évtizedekben, de ezeknek a fejlesztéseknek egy része minőségi szolgáltatás, és nem kapacitásfejlesztés. A vasúti fejlesztések másik része elsősorban a két ország közép-ázsiai pozíciójának erősítését szolgálja, és utat nyitna az Arab-öböl felé.

A „selyemút” keresése

A „selyemút” Közép-Ázsián keresztül haladt Európa felé. A Közép-Ázsián keresztül vezető egykori karavánút felélesztése egy új útvonal kialakítását tenné lehetővé Ázsia és Európa között, Oroszország kikerülésével. Az Ezeregyéjszaka meséje és a valóság azonban eltér egymástól, hiába hivatkoznak az út tervezői a „selyemút” hagyományaira. A terv megvalósításának jelenlegi (és hosszú távú) akadályai, hogy ez az útvonal olyan területeken halad át, melyeken komoly gazdasági és politikai feszültségekkel kell számolnunk: Irak, Irán, Törökország kurdok lakta területei. Ebben a térségben – várhatóan még nagyon sok éven át – a szállítás biztonsága nem garantálható. Sőt arra kell felkészülni, hogy a gazdasági-politikai problémák fokozódnak.

Az sem elhanyagolható szempont, hogy egy európai nyomtávú vasútvonal kiépítése:

– Távolság, Közép-Ázsia és Európa között mennyi idő alatt térülne meg?

- Valójában kinek az érdekét szolgálja?
- Ki finanszírozná, és milyen feltételekkel?

Ez az Oroszországot elkerülő szállítási útvonal Iránt és Törökországot emeli a kulcspozícióba a közép-ázsiai térségben nemcsak Európa, hanem az Arab-öböl felé is. Irán ideológiai-vallási indíttatású világhatalmi törekvései és Törökország európai uniós csatlakozási követelése hasonlóan „kiszolgáltatott” helyzetbe hozhatják az Európai Unió országait, mint az „északi” csatorna jelenlegi problémái. A szállítási útvonal kialakítása szinte megfizethetetlen összegekbe kerülne:

1. Türkmenisztán és Irán között eltérő a vasúti nyomtáv. Ezért Kazahsztántól Türkmenisztánon át Iránig új vasútvonalat kell kiépíteni azonos nyomtávval. Erre van politikai törekvés Kína részéről, de egy új vasútvonal kiépítése Pekingtől Isztambulig horrorisztikus összegbe kerül, és megtérülése beláthatatlan időbe telik. Irán és Türkmenisztán határán a már működő vasúti átrakót bővíteni kell az igényeknek megfelelően. A közép-ázsiai országok saját gazdasági érdekeik alapján elsősorban tengeri kijáratot keresnek Iránon vagy Afganisztánon és Pakisztánon át. Ezt erősíti az orosz–iráni gazdasági és politikai együttműködés.

2. Afganisztán is készül a polgárháborús idők befejezésére. A közel egy évszázados álláspontját feladva, vasútvonalak építését tervezi, illetve valósít meg.¹² Az Arab-öböl és India Afganisztánon keresztül közelíthető meg a legrövidebb útvonalon. Indiában több százmillió emberrel – fogyasztóval – többen élnek, mint Európában. A közép-ázsiai országok jóval kisebb ráfordítással sokkal nagyobb piacra jutnak, ha India felé fordulnak.

3. Bár Kazahsztán és Azerbajdzsán szomszédos országok, Kazahsztán csak Oroszországon keresztül tudja Afganisztán felé biztonságosan megvalósítani a vasúti szállítást, mert a határ a Kaszpi-tenger. Jelenleg a Kaszpi-tengeren keresztül vezető vasúti komp-járat működik ugyan, de ez nagy forgalmat biztonságosan nem tud lebonyolítani, és ez nem teszi olcsóbbá és biztonságosabbá a szállítást.

4. Azerbajdzsánból Oroszország kikerülésével jelenleg csak Iránon keresztül lehet Európa felé eljutni vasúton, de ebben az esetben is problémát jelent a vasúti nyomtáv eltérése. Azerbajdzsán Örményország felé nem szállít a köztük lévő politikai ellentétek miatt. Ezért Afganisztán csak Grúzián keresztül szállíthat – ha megépül a grúz–török-vasútvonal. (Jó szokás szerint már régen bejelentették a vasútvonal üzembe helyezését, de a valóságban ezt a vonalat Európa felé irányuló szállításra nem használják.) Amennyiben megépül ez a vasútvonal, a vasúti nyomtáv eltérés problémája itt is fennáll. A Grúziát és Törökországot összekötő vasútvonal kiépítése tervezés alatt áll.

5. Irántól Európa felé vasútvonal a Van-tavon keresztül vezet, a megbízható vasúti szállítás érdekében mindenképpen ki kell építeni a tavat kikerülő vasútvonalat. Jelenleg vasúti komp segítségével oldják meg a szerelvények szállítását, de a szállítási útvonal kiépítését befolyásoló földfelszíni terepviszonyok még tovább nehezítik a tranzitútvonal megvalósítását.

6. Az orosz–azerbajdzsáni–iráni vasúti szövetség. „Oroszország, Azerbajdzsán és Irán új észak–déli vasúti projektet fognak megvalósítani, melynek eredményeképpen

a Balti-tengertől az Indiai-óceánig fog közvetlen vasúti összeköttetés létesülni. A tárgyalások már tíz éve folynak, nemrég azonban Teheránban olyan megállapodás született, amely felgyorsítja a megkezdett folyamatot. A felek megállapodtak, hogy kiépítik az iráni és azerbajdzsáni Astara között a vasúti összeköttetést. Ez persze csak egy kis szakasz a tervezett Szentpétervártól az Indiai-óceánig húzódó vasúti magisztrálon. A tervek szerint évi 5–20 millió tonna árut szállítanának ezen a vasúti vonalon. E vasúti magisztrál 10-15%-kal olcsóbb és 20 nappal rövidebb szállítási útvonalat feltételez, összehasonlítva a Szezei-csatornával.¹³ A vasúti szállítási útvonal üzembe helyezésével – a valóságban nem új vasúti pálya építéséről van szó, hanem a már meglévő vasúti pályán új nemzetközi vasúti szállítási útvonal kijelöléséről – a Törökországon keresztül vezető „déli útvonal” ellehetetlenül.

A jelenlegi közép-ázsiai gazdasági-politikai helyzet alapján úgy gondolom, hogy Magyarország nem késett el a déli útvonal fogadásának előkészületeivel. Ezen a vonalon még versenyben vagyunk.

Alkalmas-e Magyarország egy európai vagy közép-európai közlekedési központ szerepére?

– A Kárpát-medence és térsége az európai szállítások szempontjából kelet–nyugati irányban a Berlin–Varsó–Breszt–Moszkva útvonalon elkerülhető.

– A Kárpát-medencén belül Magyarország a TEN-hálózat útvonalain elkerülhető, és ez Magyarország szerepét jelentősen csökkenti.

– A rendkívül agresszív lengyel törekvések a tranzitútvonal monopolizálására Magyarország helyzetét tovább gyengítik.

– Az 1920 előtt kialakított térségi gazdasági központok jelentős számban határainkon kívülre kerültek (Zsolna, Temesvár, Munkács, Zágráb). Magyarország a TEN-hálózat magyarországi szakaszainak megépítésével éppen ezeket a városokat köti össze. A probléma az, hogy ezzel nem Magyarország, hanem a szomszéd államok pozíciója erősödik. Magyarország 1920 óta semmit sem tett a trianoni szerződésnek a közlekedésre vonatkozó káros hatásainak ellensúlyozására, nem alakította át közlekedési rendszerét és hálózatát a megváltozott feltételekhez.

– A trianoni szerződés következménye a magyarországi sugaras közlekedési hálózat – Budapest központtal – kialakulása. Az ország gazdasági és földrajzi helyzeténél fogva nem célország, ezért a szállítások vagy elkerülik az országot, vagy megállás nélkül keresztülhaladnak rajta. Ma Magyarország területén – Budapesten kívül – az egyetlen város, ahol rendelkezésre állnak a feltételek egy nemzetközi áruforgalmi/logisztikai központ folyamatos nyereséges üzemeltetéséhez, Záhonytól a MÁV vasúti átrakóterületei és közvetlen környezetük. A rendszerváltozás után – politikai indokok alapján – a magyar kormányok a záhonyi térség működését leredukálták. Ezt a folyamatot erősítette a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei politikai vezetés is. A megyei vezetés által igénybe vett, illetve a megyei politikai vezetés döntései alapján tovább osztható területfejlesztési támogatások egy esetleges jelentős záhonyi fejlesztés következtében – a megye kimozdul a leghátrányosabb megye helyzetéből – nagymértékben csökkentek volna.¹⁴ Ugyancsak a záhonyi térség közlekedéslogisztikai jelentőségének csökkentését szolgálja az M3-as autópálya határátmeneti pontjának – Ukrajna felé – Záhonyt elke-

rülő kivezetése, a magyar közlekedési tárca egyetértésével. Hosszas belpolitikai viták után sikerült a Záhonyt az autópálya forgalmába bekapcsoló csatlakozás elfogadtatása a magyar kormány illetékeseivel.

– A szomszédos országok megerősítették a határ menti nagyvárosok logisztikai funkcióját, és jelentős logisztikai/áruforgalmi beruházásokat valósítottak meg. Az utódországok törvényi eszközökkel segítették az európai és az ázsiai befektetéseket. Kitűnő példája ennek a folyamatnak Temesvár. A román kormány eredményes fejlesztési politikájával elérte, hogy Temesvár a román–szerb–magyar határtérség kiemelt közlekedéslogisztikai központja legyen. Szeged nem alternatívája – közlekedéslogisztikai szempontból – Temesvárnak.

– Ausztria a Kárpát–medence térségében és a medence külső határai mellett elterülő országokban erősíti pozícióját a vasúti teherszállítások területén, és az EU-feladat felvállalásával – a közép-európai vasúti szállítások irányító központja Bécs – adminisztratív és gazdasági hatalommá vált. Vagy tulajdonosa, vagy jelentős pozíciót szerzett meg a közép-európai vasúti teherszállító vállalatokban. Tovább erősíti az osztrák gazdasági érdekek megvalósítását a GYSEV működési területeinek magyarországi növekedése (ez azonban nem zárja ki a magyar érdekérvényesítést). A nyugat-magyarországi észak–déli irányú vasúti közlekedés már a trianoni döntésben is fontos szerepet kapott:

„Tekintettel arra, hogy milyen fontossága van a Cseh-Szlovák Államra nézve az Adriai-tengerhez való szabad közlekedésnek, Magyarország elismeri a Cseh-Szlovák Államnak azt a jogát, hogy vonatait átvezethesse a következő vonalaknak magyar területen levő részvonalain:

1. Pozsonyból Fiuméba Sopronon, Szombathelyen és Murakeresztúron keresztül és a Murakeresztúrtól Pragerhofig vezető elágazáson át;

2. Pozsonyból Fiuméba Hegyeshalom–Csorna–Hegyfalu–Zalabér–Zalaszentiván–Murakeresztúron keresztül és a hegyfalu–szombathelyi, valamint a murakeresztúr–pragerhofi elágazáson át.”¹⁵

Ez az előírás azt jelentette, hogy az Adriai-tenger felé, Pozsony felől Magyarországon átvezető két vasúti fővonalat, valamint a Bécsből kiinduló és szintén a tengerhez vezető vasúti fővonalat úgy kötötték össze (a mai Szlovénia területén), hogy elzárta az utat a többi magyar vasúti kapcsolat előtt a tenger felé, és a magyar vasúti vonalakat bekötötte az osztrák fővonal alá.

A fenti szállítási útvonalakat Magyarország javasolta a TEN-hálózat részévé minősíteni, teljesen megalapozottan. Ugyanakkor ezeket az útvonalat a MÁV átadta üzemeltetésre teljes egészében a GYSEV-nek 2011-ben. Ez a vonal az osztrák tulajdonban lévő Rail Cargo magyarországi fő összekötetési útvonala az adriai kikötők felé.¹⁶

A kérdésre, hogy: Versenyben vagyunk-e még a közép-európai közlekedéslogisztikai központ címért? A válasz az, hogy igen. Ám hozzá kell tenni az alábbiakat:

– Az „északi” folyosó esetében jelentős áldozatokat kell hozni, és kemény nemzetközi küzdelmet kell vívni Lengyelország drasztikus közlekedést kisajátító törekvései ellen.

– A „déli” folyosó esetében Magyarország nem az EU határállama, és ezért pozíciói sokkal gyengébbek, mint a másik út esetében.

JEGYZETEK

- ¹ Tanulmányok és előadások összegzése: Bajor Tibor: *Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja?* In: Logisztikai Évkönyv 2012, Magyar Logisztikai Egyesület, 2011. december 14.; Tibor Bajor–Ferenc Erdősi: *Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary)*. Series editor: Gábor Lux, Institute for Regional Studies Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Discussion Papers, No. 92., Pécs, 2013; Bajor Tibor: *Valóban két út közül választhatunk?* In: Kulturális és társadalmi sokszínűség a változó gazdasági környezetben. Szerk.: Karlovitz János Tibor, International Research Institute s.r.o., Komarno, 2014, 62–72. o.; Bajor Tibor: *Versenyben vagyunk-e még a közép-európai közlekedéslógisztikai központ címért?* 5. Báthory–Brassai Konferencia, Budapest, 2014. május 21.
- ² <http://tortenelemklub.com/terkepek/vilagterkepek?start=20>
- ³ http://www.uvt.bme.hu/targyak/eu/eu_la/eu_la_2_2.pdf
- ⁴ www.fakprojekt.hu/docs/Wisniewski%20-%20Lengyelország.pdf
- ⁵ Dr. Bajor Tibor–Bolodimir Panaszovics Prihodko: *Kárpátalja vasúti és közúti közlekedésének fejlődése. XXI. század*. Általános Vállalkozási Főiskola Tudományos Közlemények, 2014, 63–73. o.
- ⁶ A nyomtávvaltós vasúti kocsik alkalmasak mind az európai, mind az orosz nyomtávú vasúti pályákon közlekedni. Tengelyük flexibilis, a kívánt méretre állítható.
- ⁷ Kiss I., Šenkýr M., Kassai Biztonságmenedzsment Főiskola: *Logisztikai fejlesztési tendenciák a kassai régióban. Logisztikai klasterek szerepe az innovációban*. Konferencia, Miskolc Egyetem, 2009. november 6. [www.slovakia.travel/entitaview.aspx?l=\).6](http://www.slovakia.travel/entitaview.aspx?l=).6)
- ⁹ Forrás: Tibor Bajor–Ferenc Erdősi: *Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary)*. Series editor: Gábor Lux, Institute for Regional Studies Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Discussion Papers, No. 92., Pécs, 2013; www.oroszvilag.hu/?t1=tortenelem&hid=1688
- ¹¹ www.google.hu/search?q=a+kaszpi+tenger+orszagai+terkep&biw
- ¹² *Az új „selyemút” vasútvonalai Afganisztánban épülnek*. AsiaPORT, 2012. március 11. www.asiaport.hu/index.php/gazdasag/del-azsia/2168-az-uj-selyemut-vasutvonalai-afganisztanban-epuelnek; www.andreugrant-ham.co.uk/afghanistan/tag/tajikistan/
- ¹³ http://oroszvilag.hu/?t1=posztszovjet_terseg_es_a_vilag&hid=1688
- ¹⁴ 1996. évi XXI. törvény.
- ¹⁵ Az 1921. évi XXXIII. törvény, V. fejezet: Egyes vasúti vonalakra vonatkozó rendelkezések, 306. cikk.
- ¹⁶ „A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóváhagyta a GYSEV Zrt. fejlesztési stratégiáját, amelynek központi eleme öt nyugat-dunántúli vasúti vonalszakasz vagyonkezelésbe vétele. A döntéssel a vasúttársaság 214 kilométernyi pályaszakaszt vehetett át a működtetéséhez szükséges infrastruktúrával együtt 2011 végéig a MÁV Zrt.-től. A GYSEV az új elemekkel bővülő hálózatán versenyképes észak–déli alternatív vasúti tranzitfolyosót épít ki. A nemzeti vagyongazdálkodás egyik stratégiai célkitűzése a közvagyon állami feladatellátás színvonalának emelését eredményező hasznosítása a társadalmi szükségletek minél magasabb szinten történő kielégítése céljából. A MÁV és a GYSEV középtávú elképzelései a vasúti közlekedést előtérbe helyező kormányzati szándékokhoz illeszkednek. A 65,6 százalékban magyar állami tulajdonban álló GYSEV Zrt. a magyar gazdaság hosszú távú érdekeit szolgáló, számos előnnyel járó fejlesztési tervet dolgozott ki. A társaság az elmúlt években több alkalommal bizonyította, hogy nagy értékű beruházásokat megfelelő színvonalon és ütemezésben képes végrehajtani. Az átadás-átvételnél érintett pályahálózat tulajdonosa továbbra is a Magyar Állam marad, a pályahálózatra fordított mindenkorai beruházások a Magyar Állam tulajdonába kerülnek. A tervek szerint az idén decemberi menetrendváltástól a GYSEV látja el a személyszállítási közszolgáltatási teljesítmények területileg arányos részét is a Rajka–Hegyeshalom–Csorna–Porpác, a Szombathely–Porpác, a Szombathely–Kőszeg, a Szombathely–Zalaszentiván és a Körmen–Zalalövő vonalszakaszokon. A döntés tehát lehetővé teszi a Körmen és Zalalövő között 2009 decembere óta szünetelő személyforgalom újraindítását a szakasz felújítását követően. A GYSEV saját járműveivel gondoskodhat a közszolgáltatás ellátásáról, a MÁV a felszabaduló mozdonyokat és személyko-

csikat másutt hasznosíthatja.” *Öt vonalzakasszal bővül a GYSEV nyugat-dunántúli hálózata.* Sajtóközlemény, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kommunikációs Főosztály, 2011. június 17.

TOVÁBBI FELHASZNÁLT IRODALOM

- 146/2002. (VI. 29.) Korm. rendelet az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001–2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.
1998. évi LV. törvény a Magyar Köztársaság és Ukrajna között a magyar–ukrán államhatár rendjéről, a határkérdésekben való együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló, Kijevben, 1995. május 19-én aláírt Szerződés kihirdetéséről.
- A XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítása.* BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., 2004.
- A magyar békétárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly s/S.-ben 1920. januárius – március havában.* II. kötet. Kiadja a M. Kir. Külügyminisztérium, M. Kir. Tudományegyetemi Nyomda, Budapest, 1921. XXII. jegyzék. Magyarország határaitól. Neuilly, 1920. évi februárius hó 12-én.
- A magyar–orosz gazdasági kapcsolatok helyzete és perspektívája, különös tekintettel Magyarország közelgő európai uniós tagságára.* I.I.H.H. Consulting Kft., 2004.
- A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója.* Excellence Rt., 2002.
- Apáti Ferenc: *Kárpátalja bekapcsolódásának segítése az Észak-alföldi régió gazdasági életébe.* Kézirat, Debreceni Egyetem Agrár- és Műszaki Tudományok Centruma, Debrecen, 2008.
- Autópálya-vonalvezetési lehetőség Záhony térségében.* Előtanulmány, Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft., Budapest, 2000.
- Ázsia regionális földrajza.* Szerk.: Horváth Gergely, Probáld Ferenc, Szabó Pál (Probáld Ferenc az Ázsia társadalomföldrajza – Bevezető áttekintés, Délnyugat-Ázsia országai, Kazahsztán, Fülöp-szigetek, Kína és A két Korea c. fejezetek szerzője), ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2008.
- Bajor Tibor: *Logisztika és területfejlesztés Magyarországon.* Ma & Holnap, 2006/3., 22–23. o.
- Bajor Tibor: *Az ipari parkok tapasztalatai Magyarországon.* In: Magyar Tudomány Napja tudományos konferencia. Szerk.: Lácay Magdolna, Nyíregyházi Főiskola, Gazdasági és Társadalomtudományi Kar, Nyíregyháza, 2007. november 2., 23–32. o.
- Bajor Tibor: *A határ menti ipari fejlesztés kérdései.* In: A tudásteremtő fakultás eredményei. Inventárium. Szerk.: Galó Miklós, Kiss Lajos András, Kukla Krisztián, N. Szabó József, Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara, Nyíregyháza, 2008, 269–274. o.
- Bajor Tibor: *Záhony település térségi viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig.* In: Évkönyv. Szerk.: Buday Sántha Attila, Zemplényiné Bartha Júlia, PTE Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs, 2008, 7–19. o.
- Bajor Tibor–Prykhodko Volodymyr: *Kárpátalja közlekedéslogisztikai helyzete.* Közép-európai Közlemények, 2014 (megjelenés alatt).
- Baranyi Béla: *Hungarian–Romanian and Hungarian–Ukrainian border regions as areas of co-operation along the external borders of Europe.* Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs, 2005.
- Georges Benko: *Technológiai parkok és technopoliszok földrajza.* MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest, 1992.
- Bizottsági jegyzőkönyv 1998–2002.* Országgyűlés Gazdasági Bizottság, Magyar–Ukrán Gazdasági Vegyes Bizottság, Magyar Albizottsága, Országgyűlés, Budapest, 2002.
- Dancs László: *Magyar–román és magyar–ukrán határon átnyúló együttműködések.* In: Az Európai Unió külső határain. Együttműködés Magyarország keleti államhatárai mentén. Szerk.: Baranyi Béla, MTA Regionális Kutatások Központja Debreceni Osztály, Debrecen, 2005, 71–91. o.
- Erdősi Ferenc: *A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai.* In: A Kárpát-medence történeti földrajza. Szerk.: Frisnyák Sándor, MTA Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Tudományos

- Testülete – Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék, Nyíregyháza, 1996, 225–238. o.
- Erdősi Ferenc: *A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. Tér és Társadalom*, 1998/3., 27–50. o.
- Erdősi Ferenc: *Kelet-Európa közlekedése. Dialóg Campus*, Budapest–Pécs, 2009.
- Erdősi Ferenc: *A visegrádi országok vasúti közlekedése. MÁV Zrt.*, Budapest, 2010.
- Eurointegration Challenges in Hungarian–Ukrainian Economic Relations. A Conference Volume by Institute for World Economics HAS (Hungary) and Institute for Economic Forecasting NASU (Ukraine)*, Budapest, 26–27 May 2005. Eds.: Gábor Fóti, Zsuzsa Ludvig, Budapest, 2005. <http://vki3.vki.hu/kot/Magyar-Ukran-elo.pdf>
- Fleischer Tamás: *Logisztika – trendek és mítoszok*. In: *Logisztikai Évkönyv*. Szerk.: Szegedi Zoltán, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 2008, 55–61. o.
- Freight Transport and Logistics in Russia and the CIS the Baltics and Eastern Europe, 31 March and 1 April 1998. Documentation, Adam Smith Institute, 1998.
- Határon átvelő együttműködés perspektívái – gazdasági és kulturális szakmai együttműködés az V. korridor nyomvonalán*. Szerk.: Láczy Magdolna, Egri Imre, Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kar, Nyíregyháza, 2008.
- Information Memorandum. The Hungarian Southern Motorway Project*. Déli Autópálya Rt., 1994.
- Kárpát-medence. Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Szerk.: Győri Róbert, Hajdú Zoltán, MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus, Pécs–Budapest, 2006.
- Kiss Szilvia: *Közép-Ázsia gazdasági és a világgazdasági válság*. In: *Kelet-Európa tanulmányok. Gazdasági válság a posztsovjét térségben. Oroszország, Belorusszia és Közép-Ázsia*. Szerk.: Ludvig Zsuzsa, Meisel Sándor, VIII. sz., MTA VKI, Budapest, 2011, 166–208. o.
- Kozák Tamás: *A MÁV Cargo szerepe, jelentősége a záhonyi térség fejlesztésében*. www.integratorforum.hu.
- Majdán János: *A vasút szerepe a trianoni határ megállapításokban*. *Rubicon*, 2001/8–9., 63–67. o.
- Rail Cargo Austria Deine Bahn 2001/12.
- Sabolchiy Viktoriya: *A magyar vasút szerepe a kelet–nyugat irányú tranzitforgalomban*. Budapesti Gazdasági Főiskola, Budapest, 2006.
- Szergej Tarhov: *Oroszország közlekedési rendszerének átalakulása*. In: *Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban*. Szerk.: Horváth Gyula, Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs, 2008.
- Záhony Special Economic Zone, Záhony, Hungary Submitted Jointly by Shannon Development, Ireland and Fere Consultants, Paris, 1996.
- www.magyarkozlekedes.hu/hir/5418-az-europa-azsia-kozotti-vasuti-ihohu/hir/letrejott-az-első-kazah-turkmen-vasuti-kapcsolat-130528mle.hu/images/upload/MLE%20XIX_%20Konf_%20besz%C3%A1mol%C3%B3.pdf
- www.zahony-port.hu/prospektus/zp_2011_hu.pdf
- ihohu/hir/uj-vasutvonalat-epitene-uzbegisztan-130217
- www.turkmenistan.it/ferroviegb.html
- ihohu/hir/kozep-keleti-egyuttmukodes-120326
- www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=1164&title=az-irani-islam-koztarsasag-es-a-f%EF%BF%BDk-orszagok-kapcsolata
- www.mav.hu/hirek/hir.php?mid=15286236fcc0ad
- binx.ktenet.hu/rendezyenyek/tagozati/2014-02-07_VT_transzkont-aruszallitas/SomodiKalman.pdf
- edok.lib.uni-corvinus.hu/109/1/Gelei-Hal%C3%A1szn%C3%A971.pdf
- m.napi.hu/nemzetkozi_gazdasag/igy_jarhatjak_meg_az_orszok_mutatjuk_kik_lehetnek_a_nyertesek.578326.html
- posztinfo.hu/kulvilag/kezdodik-a-deli-vasuti-folyoso-gruz-torok-szakaszanak-epitese/
- www.orszvilag.hu/?t1=elemzesek_interjuk&hid=2515
- hungarian.cri.cn/1368/2014/04/08/2s171668.htm
- www.asiaport.hu/index.php/gazdasag/del-azsia/1320-tesztelik-afganisztan-els-vasutvonalat
- www.portofgyor.hu/galeria.html