

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar
Regionális Politikai és Gazdaságtani Doktori Iskola

ISKOLAVEZETŐ: DR. BUDAY-SÁNTHA ATTILA

**ZÁHONY, a VASÚT
és a
VASÚTI ÁTRAKÓ**
Doktori értekezés tézisei

Készítette
Bajor Tibor

Témavezető
Dr. Horváth Gyula
egyetemi tanár

Budapest, 2010.

Tartalomjegyzék

1. A dolgozat témaválasztásának indoklása	3
2. Hipotézisek	5
3. A kutatás módszerei	8
4. A dolgozat elkészítéséhez szükséges kutatások irányai.....	9
5. A dolgozat témájának feldolgozása.....	9
6. Következtetések. Záhony lehetséges jövője.....	13
7. A disszertáció hasznosításának várható területei	20
8. A szerző tárgyban megjelent publikációi és előadásai.....	22

1. A dolgozat témaválasztásának indoklása

Záhony település sorsa tipikus kelet-európai történet. Egy eldugott a Tisza folyó árterületében lévő település az I. Világháborút lezáró békeszerződések következtében, akaratán kívül határtelepüléssé vált. A II. Világháborút lezáró békeszerződések következtében egy világbirodalom határán találta magát. A település mellett elhaladó belföldön is másodrendű vasútvonal nemzetközi – európai viszonylatban – vasúti fővonallá vált, a szovjet/ukrán – magyar határon. Olyan vasúti fővonallá, amelyből 1995. után már az egész világon, ezen a határátmeneten kívül csak 4 vonal található. Belorusszia és Lengyelország határán egy, Ukrajna – Lengyelország, Ukrajna – Szlovákia és Ukrajna – Románia határán egy-egy.

Az öt határátmenet közös jelentősége az, hogy a korábbi cári Oroszországban, majd a Szovjetunióban kiépített „széles”nyomtávú vasúthálózat itt kapcsolódik az európai „normál” vasúti hálózattal. Ezért kényszerű árumegállító hely, mert az ide érkező szállítmányokat a nyomtávoknak megfelelő vasúti kocsikba át kell rakni.

A szocialista rendszer és ezzel együtt a szocialista országok gazdasági együttműködésének (KGST) bukását követően a határállomások „barátokból” versenytársakká váltak, a nemzetközi gazdasági életben. Lengyelország, Magyarország, Szlovákia és Románia politikai kinyilatkozásokban igen, de tettekben nem egyformán az Európai Unió felé fordult. Magyarországon születtek látványos döntések Záhony és az öt körülvéő települések – a korábbi záhonyi vasúti átrakóközvet – fejlesztéséről, de a döntések megvalósítása az elmúlt 15 év alatt minden esetben tévútra ment. Záhony, a kistérség, és az átrakó névadó települése 2010-re már – lélekszámát tekintve – csak a második település a korábbi járási székhely, Mándok (1876-1949) mögött.

Magyarországnak alapvető érdeke fűződik az orosz/ukrán-magyar/európai gazdasági kapcsolatok szervezéséhez, generálásához. Ebben az érdekérvényesítésben – az állami monopóliumok megszűnését követően – Közép-Kelet Európában a vasút fejlesztése már nem lehet kizárólagos cél, hanem csak egy, kiemelt szállítási eszköz a többi szállítási forma közül. A vasúti átrakó térségét a megváltozott gazdasági érdekeknek megfelelően, egy nemzetközi

gazdaság-logisztikai központ megvalósítására alkalmassá lehet tenni. Záhony és térsége történelme során első esetben olyan helyzetbe került, hogy saját akaratából irányítója és nem elviselője lehet egy a világ gazdaságára kiható folyamatnak. Ezt kevés település és kistérség mondhatja el magáról. (Záhony és térsége 1990, a rendszerváltást követően „Európa hátsó udvara”- lett.)

Amennyiben a magyar területfejlesztési politika valóban lehetővé tenné a térségben élők számára, hogy saját kezükbe vegyék sorsukat, és a világon egyedül álló adottságukat felhasználják a kistérség és ezzel együtt az ország fejlődése érdekében, akkor megvalósítható volna Magyarországon is egy európai területfejlesztési modell: egy, a kistérség helyi kezdeményezéséből kiinduló, nemzetközi jelentőségű területfejlesztési program megvalósítása.

A dolgozat Záhony település – és a vasút – fejlődésének elemzésével a hazai és a nemzetközi viszonyok változásának a település és térsége életére gyakorolt hatását vizsgálja.

- Hogyan vált Záhony egy kis tanyaközpontból egyrészt nemzetközi hírű és jelentőségű közlekedéslogisztikai központtá, másrészt várossá?
- Hogyan hatnak egy térség viszonyaira a helyi erőktől független külső események?
- Volt-e beleszólási lehetősége a helyben élőknek a térségi gazdasági folyamatokra, vagy ezek a folyamatok a helyiek számára befolyásolhatatlanok-e?
- Azt vizsgálom, hogy Záhony és térsége fejlődése esetében a II. Világháborút követően egy tudatos, végiggondolt, hazai és nemzetközi, megtervezett fejlesztéspolitikai folyamatról van-e szó, vagy véletlen, szerencsés folyamatoknak lehetünk tanúi.
- Vajon Záhony térségében a vasút fejlesztése csak és kizárólag a Szovjetunió és Magyarország 1945–1989 közötti politikai kapcsolatainak köszönhető, vagy a fejlesztés a politikai rendszertől függetlenül is szükségszerűen megvalósult volna?

Elemeztem, hogy 1990 után milyen szerepet tölt és tölthet be Záhony szűkebb térségében, az ország életében és a nemzetközi gazdasági viszonyokban.

- Elláthat-e Záhony városi feladatokat, lehet-e valóságos kistérségi központ?
- A záhonyi vasúti átrakó mikor és mitől lett nemzetközi logisztikai központ, ha az; vagy azzá kell-e fejleszteni?

- Szükségszerűen összekötődik-e Záhony és térségének fejlődése a vasúttal, vagy van a térségnek más lehetősége is?
- Hogyan és miért lett Záhony és térsége 1996. után fokozatosan a kelet-európai gazdasági és társadalmi átalakulás vesztese?

Végül a tapasztalatok összegzése után milyen lehetőségek adódhatnak a továbblépésre?

Záhony és térségének, valamint a vasúti átrakó helyzetének elemzése, lehetséges jövőjének vizsgálata személyesen is érint. 1983-ban kerültem Záhonyba a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság életének „aranykorában”. 1990-ben a város első polgármesterévé választottak és 1991-ben Én hirdetem meg a Záhonyi Vállalkozási Övezet programot. Az 1995-ös kormánydöntést követően 1998-ig vezetem a kormány által a záhonyi vállalkozási övezet megvalósításának előkészítésére létrehozott Záhonyi Koordinációs Bizottságot.

A téma aktualitását jelzi, hogy:

- 1994-től Záhonyban, Szabolcs Szatmár Bereg megyében, Magyarországon és külföldön évente több konferenciát rendeznek a témában. A legutolsó nemzetközi konferenciát „Közös ipari park kialakítása a magyar-ukrán határon” címmel. Nyíregyházán, 2009. november 11-12-én rendezték.
- Az ukrán-magyar határ térségének kutatása, fejlesztése nem csak a két ország aktuális programja, de az Európai Unió is külön foglalkozik a térséggel regionális fejlesztési programjai keretében.
- Záhony térsége és a vasút kapcsolata – a vasúti átrakó létesítésétől fogva - nem helyi kérdés. Magyarország európai logisztikai szerepe Záhony jövőjének meghatározása nélkül hitelesen nem határozható meg.

2. Hipotézisek

1. Záhony és térségének életét a vasút megépítése és működése 1945-ig lényegesen nem befolyásolta, függetlenül attól, hogy 1873-tól vasútállomása van. Az 1873 és 1920 között bekövetkezett fejlődést az ország általános gazdasági fejlődése eredményezte.

Záhony, mint névadó települése a vasúti átrakónak, - kivéve 1990-től 1996-ig terjedő időszakot - gyakorlatilag passzív szemlélője az eseményeknek. Várossá válását a vasút és a megye közötti viszonyok alakulásának köszönheti. Általánossá vált az a nézet: Záhonyt a vasút hozta létre, ezért a vasút felelőssége a város jelene és jövője

2. A Záhony térségében kiépített vasúti átrakót nem a Szovjetunió és Magyarország közötti azonos társadalmi berendezkedés következtében kialakult gazdasági együttműködés hozta létre, de működését és fejlődését e gazdasági okok alapján elősegítette. A záhonyi vasúti átrakó sohasem jött volna létre:
 - Az I. Világháborút lezáró békeszerződés nélkül, mikor Záhony határtelepülés lett
 - A II. Világháborút lezáró békeszerződés nélkül, amikor Magyarország és a Szovjetunió közvetlen szomszédos ország lett
 - Ha Csehszlovákia korrekt módon jár el a magyar jóvátételi szállítások lebonyolításakor
 - Ha a Szovjetunió nem keres Lengyelországot elkerülő vasúti szállítási útvonalat Európában a kereskedelmi kapcsolatok bővítésére.
3. A MÁV Záhonyi Átrakó létrehozásának pillanatától szükségszerűen közlekedéslogisztikai központ volt, mert mindazokat a szolgáltatási, szervezési, irányítási tevékenységeket alapításától fogva ellátta, amelyeket egy logisztikai központnak el kell látnia. A továbbiakban egyéb nemzetközi kereskedelmi-ipari logisztikai feladatokat ellátó központtá fejleszthető.
4. A záhonyi átrakás nem vasúti tevékenység, bár szorosan kapcsolódik a vasúti szállításokhoz. Éppen ezért a MÁV záhonyi átrakó szervezeti rendszere, működési szisztémája a vasúti logika rendszerbe közvetlenül nem illeszthető. Tevékenysége a gyakorlat szerint jobban hasonlít a tengeri szállításokhoz köthető hajókikötőkhöz, a dokkok rendszeréhez.
5. Az európai vasúti teherszállítási folyamatokat figyelembe véve Záhony csak abban az esetben szerezheti vissza korábbi funkcióját, ha az Európai Unió, a Távol-Kelet és a volt Szovjetunió utód országai részére egyedi, csak itt igénybe vehető szolgáltatást tud nyújtani.

6. Magyarország csak abban az esetben lehet Európa egyik logisztikai központja Közép-Európában, ha Magyarország és Európa multimodális kiemelt logisztikai központjává fejlesztik a záhonyi kistérséget
7. Záhony térségének fejlődését a nemzetközi gazdasági kapcsolatokon kívül meghatározzák a mindenkori kormányzati érdekek, a közlekedésért és a gazdaság irányításáért felelős tárca érdekei, a teherszállításokban érdekelt vállalatok érdekérvényesítése valamint a térségi politikai – gazdasági - közigazgatási érdekellentét, illetve azonosság. Éppen ezért a Záhonyi Vállalkozási Övezet programját nem csak formálisan, hanem valóságosan is kiemelt kormányzati programként ki kell venni a megyei, a regionális fejlesztési programok közül. Csak ebben az esetben lehetséges, hogy a program sikeres megvalósításával a kistérség hatást gyakorolhasson a megye, a régió fejlődésére is. Záhony és térsége kistérségi fejlesztési programja - a Záhonyi Vállalkozási Övezet - mint kistérségi alulról jövő fejlesztési kezdeményezés, bármilyen nemzetközi támogatás mellett sem valósítható meg a mindenkori kormány aktív részvétele nélkül.
8. Magyarország alapvető gazdasági érdeke, hogy az Európai Unió gazdasági rendszeréből fakadó – a nemzetközi kereskedelemhez kapcsolódó – bevételeket magához vonja. Ehhez nyújthat megfelelő alapot a záhonyi vállalkozási övezet és a vasúti átrakó megfelelő szervezeti együttműködése. A záhonyi vasúti átrakó körzetet eredményes működéséhez szükséges, hogy tevékenységét a tengeri kikötők szervezeti rendszeréhez hasonlóan alakítsák át.
9. Záhony település és térségének jövőjét az Európa – Oroszország – Ázsia kereskedelmi-szállítási folyamatokban való részvétel határozza meg. Egyedi helyzetben van, mert várhatóan az ukrán – magyar határ lesz hosszú időn keresztül Magyarország egyetlen nem európai uniós határa, annak minden előnyével és hátrányával. Ezért fejlesztésére is egyedi – a megyétől és a régiótól független – kormányzati programot kell kidolgozni!

3. A kutatás módszerei

A dolgozatom készítése során alkalmazott kutatási módszereket az alábbiakban foglalhatom össze:

1. A meghatározó szakirodalom gyűjtése, rendszerezése, elemzése és feldolgozása a magyarországi vasútépítés kezdetétől napjainkig. Elsősorban az északkelet-magyarországi vasút hálózat kialakulása és a hálózat lehetséges kapcsolódása a kelet-európai vasúti hálózatokhoz, elsősorban Oroszországhoz és azon keresztül Ázsiához.
2. Információgyűjtés és feldolgozás a záhonyi vasúti átrakás közép-európai versenytársairól, a közép-európai vasúti szállítások helyzetéről, a meghatározó logisztikai központok szerepéről.
3. A területfejlesztés folyamatai Záhonyra, a település térségére és a vasútra való hatásainak elemzése során előbb a szocialista korszak eseményeit dolgoztam fel, majd a rendszerváltás utáni időszak változásait vizsgáltam. Az elemzéshez nem csak a levéltári anyagokat, a rendelkezésre álló dokumentumokat használtam fel, hanem személyes záhonyi kapcsolataimat, illetve a rendelkezésre álló helytörténeti adatokat és az ott élő vasutasok visszaemlékezéseit is. A személyes interjúk lehetővé tették, hogy a különböző országos és nemzetközi, Záhonyra vonatkozó döntések helyi hatásait mélyebben tudjam elemezni.
4. Statisztikai elemzések felhasználása a Záhonyi Vállalkozási Övezet működéséről és hatásairól. Összehasonlító statisztikai elemzés Záhony és a magyarországi határmenti vasutas települések helyzetének alakulásáról 1945-től.
5. A hazai és nemzetközi konferenciákon való részvétel, valamint előadásaim megvitatása a jelenlévő szakértőkkel jelentősen hozzájárultak a megismert tényadatok elemzéséhez. Megbeszéléseinken sikerült Záhony és térségét, valamint a vasúti átrakót az európai logisztikai rendszerben elhelyezni, kapcsolódási pontjait meghatározni.

6. Tanulmányutjaim alatt Oroszországban, Ukrajnában, Belorussziában, az Európai Unióban, Kínában és az Amerikai Egyesült Államokban a helyszínen szereztem tapasztalatokat a különleges gazdasági övezetek létrehozásának okairól, feladataikról és működésükről.
7. Korábbi munkaviszonyaim alatt több esetben is olyan beosztásban dolgoztam, hogy személyesen is befolyásolhattam Záhony és térsége, valamint a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság életét.

4. A dolgozat elkészítéséhez szükséges kutatások irányai

- I. Záhony település története, és gazdasági – közigazgatási funkcióinak változásai az alapítástól napjainkig
- II. A vasúti hálózat kiépítésének indokai, körülményei, működési feltételeinek változásai Magyarország észak-keleti térségében 1860-tól 1920-ig
- III. A közigazgatási változások hatása Záhony térségére az I. Világháborút, lezáró békeszerződést követően. A vasút szerepének változásai a közép-kelet európai kereskedelemben 1920-tól 1945-ig
- IV. A MÁV átrakó létesítésének és önálló vasúti szervezeti egységgé válásának indokai, működési viszonyai és Záhony település várossá nyilvánításával kapcsolatos összefüggései. A MÁV záhonyi átrakójának szerepe a Szovjetunió, Távol-kelet, Európa és Magyarország közötti kereskedelem lebonyolításában 1945-1990. között.
- V. A záhonyi vasúti átrakó, valamint Záhony város lehetséges szerepe a megváltozott európai és magyarországi társadalmi – gazdasági környezetben.

5. A dolgozat témájának feldolgozása

Záhony és a vasút története az 1870-es évektől elválaszthatatlan egymástól! Egy teljesen jelentéktelen – történetét tekintve Kárpátaljához tartozó – kistelepülésből vált

Európában és Magyarországon meghatározó, kontinensek közötti gazdasági-logisztikai központtá.

Záhony története során nyomon követhető, hogy rendszerint külső hatásra miként változik a település gazdasági funkciója és ez hogyan hat vissza a település életére, közigazgatási szerepére.

Kezdetben Záhony település a Tisza árterén kialakított földesúri állattartó karám őrzésére kitelepített jobbágyok alkalmi szállása. Önálló településsé az 1300-as évek közepére fejlődik. A mindenkori földesúr személyétől függően hol Ung megyéhez, hol Szabolcs megyéhez tartozik. A településnek a XVIII. század végén szilárd épülete nincs. Záhony közigazgatásilag elkülönül közvetlen környezetétől. Záhony a Tisza baloldalán található, míg Ung megye a Tisza jobb oldalán, így a szomszédos települések Szabolcs megyéhez tartoznak.

Záhonyt, mint településnek a későbbi Szabolcs vármegyével a reformkort követően sincs érdemi közigazgatási viszonya. (Piacozni Munkácsra és Beregszászra jártak, felsőfokú oktatás Sárospatak.) A XIX. század közepén a települést a sorozatos árvizek miatt magasabban fekvő helyre átköltöztetik, és 15 év múlva megkezdődik a vasútvonal kiépítése.

A vasútvonal átadását követően a Felső-tiszai régió hatalmas fejlődésen megy keresztül. A nagyobb települések, mint Nyíregyháza, Kisvárd, Ungvár lakossága megkétszereződik. A vasúton szállított árumennyiség az 1873-as évben még csak 65 ezer tonna, 1888-ra már 1 717 ezer tonna. A régió gazdasága az egész évben használható szállítási útvonalak kiépülésével bekapcsolódik előbb Magyarország, majd az Osztrák-Magyar Monarchia gazdasági rendszerébe. Ebben az időszakban elsősorban nyersanyagokat (fa, kő, só) szállítottak Ausztria irányába.

1883-ban merül fel első alkalommal az a terv, hogy Magyarország északkeleti határán vasúti átrakót építsenek. A tervezett átrakó helye a Vereckei (Voloc) szoros térsége.

A XIX. század végén a vasútvonalat államosítják. Az I. Világháborút lezáró békeszerződések következtében Záhony határtelepülés lesz. A település mezőgazdasági területei Csehszlovákiához kerülnek, de a tulajdonosok továbbra is művelhetik azokat. Nemzetközi vasúti fővonallá a Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely-Csap-Munkács vonal

vált. Záhony csak a csapi csomóponti vasútállomás előtti megállóhely, nemzetközi szerepe gyakorlatilag elenyésző. A régió gazdasági fejlődése és ezzel együtt a vasúti szállítások növekedése visszaesik, lelassul.

A II. Világháború kezdetekor, a bécsi döntések következtében Kárpátalját visszacsatolják Magyarországhoz, Záhony ez idáig sem jelentős határtelepülési feladata megszűnik. A háborús szállítások igényei miatt az addig alig terhelhető Nyíregyháza-Csap-Ungvár vasútvonalat jelentősen megerősítik, így alkalmassá válik nagyobb tengelynyomású szerelvények továbbítására.

1940-ben második alkalommal vetődik fel vasúti átrakó állomás létesítésének terve Magyarország északkeleti határának térségében. Német mintára 1941. március 3.-án a Horthy-kormány szerződést köt a Szovjetunióval vasúti átrakó létesítéséről Verecke térségében. A szerződésben leírt feltételek, az átrakó helyének kijelölése, valamint az átrakóállomás működtetésének és kapcsolat tartásának előírásai a szovjet partnerrel sok hasonlóságot mutattak az 1883-as vasúti átrakó létesítéséről szóló dokumentumokban foglaltakkal! A beruházás tervezése elkezdődött. Technikai újdonság volt az u.n. fonódott sínpár megtervezése: ennek lényege, hogy a széles (1524 mm) és a normál (1435 mm) nyomtávú vasúti pályát úgy építik meg, hogy a talpfákra külön-külön helyezik le a nyomtávhoz szükséges vasúti síneket, így egyszerre mind a kéttípusú szerelvény közlekedhet ugyan azon a pályaszakaszon. A beruházás a Szovjetunió megtámadása miatt nem valósulhatott meg.

A II. Világháborút lezáró békeszerződés alapján megkezdett jóvátételi szállítások zavartalan lebonyolítása tette szükségessé közvetlenül a magyar-szovjet határon – magyar kérésre – vasúti átrakóállomás megépítését, az ismételten határtelepülésé váló Záhonyban. 1945. és 1948. között a záhonyi vasútállomáson újonnan megépített 2 vágányon folyt az átrakás. A MÁV beruházásait kivéve, a raktárak, tároló helységek és egyéb kiszolgáló épületek, nem állami beruházásként létesültek csak 1948-ban, az államosítást követően került teljes egészében állami irányítás alá az átrakó. Szervezetileg a MÁV Debreceni Vasútigazgatóság rendszerébe tartozott. Az átrakó állomás létesítése megfelelt a szovjet igényeknek is, akik ekkor még a Szovjetunió és Európa közötti kereskedelem

lebonyolítására alkalmas országnak tekintették Magyarországot, erős szovjet gazdasági kötődés mellett. A záhonyi vasúti átrakó 1948 és 1960 között egyenletesen bővült.

Sajátságosan alakult a település helyzete. A település központja és a vasútállomás közötti 2-3 km², részben mezőgazdasági, részben a temető területén folyamatosan létesültek új beruházások, üzemi lakótelep, irodaház, munkásépületek. A 60-as évek közepére a falu és az üzemi területek összeértek. Így alakult ki az a helyzet, hogy a település 2/3-a MÁV üzemi terület volt, ahol a vasúti előírások voltak érvényben. A település közigazgatási vezetése – a Községi Tanács – csak a település maradék 1/3-a felett gyakorolta az irányítási jogot! (A vasúti lakótelepen távfűtés üzemelt, a faluban fűtőolaj hiány volt.)

Az 1960-as években meginduló gazdasági folyamatok Záhonyt is megérintették. A folyamatos átrakás biztosítása érdekében egyre több magasan képzett vezető került Záhonyba, már nem kirendeléssel, hanem tudatos vállalással. Ezek a szakemberek a településen letelepedtek, személyes érdekükké vált a település fejlődése, az átrakó állomás korszerűsítése, a működési-szervezeti rendszer modernizálása.

Az 1968-ban életbelépő Új Gazdasági Mechanizmus adott nagyobb lendületet a modernizálási folyamatnak, amelyben már megjelent a záhonyiak igénye a debreceni vasúti vezetéstől való függetlenedésre is. Ez az igény találkozott a Szabolcs megyei vezetés – teljesen más indíttatású – igényeivel. Közel tíz éves küzdelem után 1980-ra sikerült az országos vezetés támogatását is elnyerni a függetlenedéshez.

1980-ra a szállítás volumene, árufélesége, irányultsága, és ennek következtében az átrakási tevékenység is, olyan összetetté vált, amit már nem lehetett közbeeső szinteken keresztül irányítani. Ezért a záhonyi átrakóállomás minisztériumi döntésre kivált a MÁV Debreceni Vasútigazgatóság szervezeti rendszeréből és 1980-ban megalakult a MÁV Záhonyi Üzemigazgatósága.

1980. és 1990. között az üzemigazgatóság, Záhony, Záhony térsége soha nem tapasztalt fejlődést élt át. Záhony az ország egyik legfejlettebb településévé vált. Szabolcs-Szatmár megyében itt volt a legmagasabb az életszínvonal. Záhony és térségének látványos, a megye egészétől független fejlődése, jelentős ellenszenvet váltott ki a fejlődésben lemaradt megyei települések részéről. 1989-ben a település megkapta a városi rangot.

1990-től a rendszerváltást követően Záhony hanyatlásnak indult. A MÁV Üzemigazgatósága elvesztette önállóságát és folyamatosan visszarendeződött a MÁV szervezeti egységeibe.

1995-ben megalakult a Záhonyi Vállalkozási Övezet. Ez a program a záhonyi kistérség adottságaira épülő, nemzetközi beruházási program volt. Már nem a vasút adott volna munkát a térség lakosságának, hanem a térségi fejlesztési program biztosította volna a vasút forgalmát is. A program elindítása nagy nemzetközi visszhangot váltott ki, de Magyarország gazdasági vezetésének sorozatos, Záhonyra nézve hátrányos döntései, illetve a szükséges jogszabályok megalkotásának elmaradása miatt a program nem tudta beváltani a hozzá fűzött reményeket! A kistérség eltartó képessége ennek következtében folyamatosan romlik. 2009-re a vasúti teherszállítás privatizálásával a záhonyi átrakó is gyakorlatilag osztrák kézbe került.

Jelenleg a magyar állam gazdasági vezetésének közvetlen beleszólási lehetősége a záhonyi folyamatokban nincs. A nemzetközi versenytársak az európai közlekedési folyosók mentén az Európa – Oroszország – Távol-Kelet közötti szállítás és átrakás megszerzése érdekében korszerűsítene, fejlesztenek, ebben a versenyben Záhony lemaradt! A versenyhátrány, valamint az átrakás magyar kézből való kikerülése nem csak Záhony jelenét és jövőjét kérdőjelezi meg, hanem megghiusíthatja Magyarország európai logisztikai központtá válását is.

6. Következtetések. Záhony lehetséges jövője

1. A kiegyezést követően az ország általános növekedése hatott vissza a településre, mert a település határán túl mutató gazdasági beruházás nem történt, ezért a vasútvonal 1873. évi átadása utáni térségi és települési népességnövekedés nincs összefüggésben a vasút megépítésével. A XIX. század végén átlagosan napi három fő utazik a záhonyi vasútállomásra, teher- és poggyászfeladás itt nem lehetséges. A vasútvonal állapota nagyobb volumenű szállításokra a vasúti ágyazat állapota miatt, nem alkalmas.

Az I. világháború után Záhony, mint *mellékvonali* vasúti határállomás nem játszott jelentős szerepet az ország gazdasági életében, nem csak állapota, hanem a magyar

revizionista politika miatt sem. Az északkeleti vasúti fővonal a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap–Munkács vonal. A Nyíregyháza–Csap–Ungvár vonal csak kiegészítő helyi érdekeket szolgál. A II. világháború alatt katonai szállítások érdekében elkezdődik a vonal megerősítése.

2. Magyarország északkeleti határánál vasúti átrakó építésének gondolata az orosz/szovjet nyersanyagok megszerzése, illetve a magyar, elsősorban mezőgazdasági áruk piacszerzése érdekében többször is felmerült. Az Északkeleti Vasúttársaság tevékenységének megkezdése pillanatában (1870) már tervezte és tette lehetővé (az akkori Osztrák – Magyar Monarchia osztrák fennhatóságú területén) Galícián keresztül a vasúti kapcsolat kiépítését a cári Oroszországgal. Ennek a kapcsolatnak a kiépítése lett végzetes Magyarország számára a trianoni békeszerződés megkötésekor. Magyarország határát pontosan a Szovjetunió felé haladó vasútvonal mentén húzzák meg, úgy, hogy Magyarországot ebből a kapcsolatból kizárják. A békeszerződést követően Magyarország és Ausztria csak Csehszlovákia szlovákiai területén, a korábbi Felső-Magyarországon keresztül csatlakozhat a Szovjetunió, a Távols-Kelet felé kiépített vasútvonalakhoz.

Az egykori záhonyi vasútállomás több km-re épült meg a település akkori központjától és az első átrakó pályaudvar a vasútállomás bővítésével valósult meg.

Záhony település helyzetét, a hazai és a nemzetközi gazdasági kapcsolatokban:

- a II. világháborút lezáró békeszerződés,
- a magyar – szovjet jóvátételi szerződésben rögzített szállítások ideiglenes átadóhelye,
- a nemzetközi vasúti fővonalai határállomás
- a nyomtávsváltás miatt kiépített átrakó állomásnak helyet adó település funkciója, változtatta meg.

A záhonyi átrakó létesítése, a közvetlen szovjet–magyar vasúti összeköttetés keretében, Magyarország gazdasági igényének kielégítésére és magyar kérésre valósult meg, közvetlenül a II. Világháborút követően, még a polgári kormány idejében. Természetesen a lehetőséget a Szovjetunió is felhasználta saját érdekei érvényesítésében.

Az átrakó megvalósítását a döntést követően a Szovjetunióból hazatért kommunisták csak elősegítették, Magyarország jóvátételi szállításai költségeinek csökkentése érdekében.

A vasúti szakszolgálatot – elsősorban a Debreceni Vasútigazgatóság területéről – idevezényelt vasutasok adták, míg a szállítmányok átrakását zömmel helyi lakosok végezték. Az nem bizonyítható egyértelműen, hogy a záhonyi átrakó állomás politikai büntetőtábor lett volna 1948–1956. között, de az igen, hogy kerültek Záhonyba – helyi viszonylatban vezető beosztásba – vasutasok, büntetésből, politikai okokból, főleg a Debreceni Vasútigazgatóság, de a Budapesti Vasútigazgatóság területéről is. Évekig okozott teljes zűrzavart, hogy gazdaságpolitikailag frekventált beosztásba kerültek a rendszer szempontjából politikailag „megbízhatatlan” vagy ellenséges személyek.

A politikai rendszer sajátosságai miatt a szállításokat a legmagasabb (előbb kétoldalú MDP/MSZMP – SZKP párt-, majd ezt követően közlekedési minisztériumi) szinten egyeztették. Csak a szállítási volumen emelkedése és az átrakó végleges fennmaradásáról és fejlesztéséről szóló döntés tette szükségessé a helyi a hatalomhoz lojális, de szakmailag magasan felkészült vasúti vezetés felállítását. Az eredményes munkakapcsolatok és nem politikai okok miatt vált szükségessé a nyelvet jól beszélő, a Szovjetunióban végzett vezetők megbízása.

3. A záhonyi átrakó alapításától kezdve árut fogad, átrak, raktároz és meghatározott ütem alapján, továbbít. Szállításhoz kapcsolódó központi elosztó és informatikai logisztikai szolgáltatást lát el. Az áruk tárolása szükséghelyzetből alakult ki, nem volt elég vasúti kocsik. A szállított áruk valamilyen szintű feldolgozása, az EU-s, orosz, kínai, magyar kereskedelem növekedése következtében beruházási lehetőséget kínált már 1975-től. Ekkor merült fel első ízben egy fogalmilag pontosan nem körülhatárolt „gazdasági övezet” megépítésének ötlete. A Szabolcs-Szatmár megye által erősen támogatott térségfejlesztési programot a MÁV érdekérvényesítése megakadályozta. A MÁV létrehozta záhonyi üzemigazgatóságát. Ezzel nem csak Záhony térségében biztosította függetlenségét a megyén belül, hanem megalakította a megye legnagyobb üzemét, ezáltal már a magyarországi szocialista politikai rendszer keretében a MÁV volt hatással a megyei vezetésre. Az ágazati érdeket alá lehetett támasztani a szállítás feltétlen biztosításának indokával

4. Záhony nemzetközi szerepének kialakulása csak jóval később, az átrakó létesítését követően több ével kezdődött. Az 1960-as évektől a Szovjetunió, a Távol-Kelet, valamint Dél-Európa és Dél-Németország gazdasági kapcsolatai növekedésének köszönhetően. Magyarország és Ausztria vasúti szállítási együttműködése nem csak Dél-Németország felé volt szükséges, hanem Olaszország felé is.

Magyarország és Szlovénia között nem volt közvetlen vasúti összeköttetés, ezért a szállításokat Olaszország felé vagy Horvátországon keresztül vagy Ausztrián keresztül lehetett megoldani. Az 1994–1998 között közvetlen szlovén–magyar vasúti átmenet kiépítése és az elmaradható szállítási bevételek kiváltották Ausztria teljes felháborodását. Első megoldásként, a saját érdekeit figyelembe véve ajánlatot tett Magyarországnak a magyarországi Záhony–Hegyeshalom vonal átépítésére és üzemeltetésére, de az ajánlatot Magyarország nem fogadta kedvezően. Mivel az osztrák gazdaság a továbbiakban Magyarország érintése nélkül Szlovákián keresztül is elérheti a (volt Szovjetunió) Ukrajna határát, így nincs feltétlen szüksége magyar közvetítésre. Ez az alapvető oka osztrák részről a 2005-től felmerült Kassa–Pozsony–Bécs széles nyomtávú vasútvonal megtervezésének. A terv megvalósítása lehetetlenné teszi a „Magyarország Európa logisztikai központ” szerepét. Ez a magyar gazdaságra tragikus következményekkel járhat.

5. A rendszerváltást követően, 1990-től Magyarország jelentős mértékben felszámolta a szovjet/országi 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. Amennyiben Záhony és térsége továbbra is csak a csökkentet vasúti szállítási háttérrel bír, és önálló, a vasúttól független ipari, mezőgazdasági és szolgáltatási fejlesztéseket nem tud megvalósítani, akkor egyértelműen visszafejlődik a többi határ menti hátrányos település szintjére. A záhonyi térségnek, az országnak határozott érdeke, hogy ipari beruházásokkal kényszerítse ki a vasúti szállításokat. Minél több feldolgozó üzem épül a térségben, annál nagyobbak a szállítási igények. Ezt a célt szolgálta volna 1990-től a Záhony „Európa legnagyobb szárazföldi kikötő” koncepció. A MÁV, mint „kikötői” igazgatóság kiszolgálja a különböző átrakó „dokkakat”. Ez a program a MÁV belső ellentétei miatt nem

valósulhatott meg, A Záhonyi Vállalkozási Övezet 1995-től szintén a gazdasági fejlesztések, a nemzetközi beruházásokra épül, sikerei egyelőre váratnak magukra.

6. A megye, Záhony és térsége, a záhonyi átrakó kezdeményezései, mindig elakadtak egy szervezetenél magasabb fórum, valamint a rendszerváltás után különböző vállalkozói gazdasági és területi politikai érdekek következtében. Az európai uniós csatlakozást követően már nem lehet a MÁV, vagy utódszervezetei monopóliumát biztosítani, de feltétlenül biztosítani kellene a magyar állam érdekeinek megvalósítását. Az ország gazdasági érdeke, hogy minél nagyobb arányban vegyen részt a nemzetközi kereskedelmi szállításokban és az Európai Unió legjelentősebb vámolási pontja legyen. A kereskedelem és a szállítások privatizációját követően az átrakást is teljes egészében privatizálni kell. Biztosítani szükséges, hogy az Európai Unióban bejegyzett összes vasúti teherszállítással foglalkozó szervezetnek saját raktára lehessen, és saját maga végezhesse az átrakást. A MÁV, pedig Záhonyban is csak vasúti tevékenységet folytasson, vagyis a raktárak, átrakók vasúti kiszolgálását végezze, illetve biztosítsa a szerelvények továbbítását.

6. Záhony tevékenysége, feladatainak végzése az egész országra, de a magyar–ukrán–szlovák–osztrák viszonyra is hatással van, sőt Európa–Ázsia gazdasági viszonyaira is kihathat. Záhony és térsége jövője ezért nem kezelhető egyszerű megyei, regionális belügyként. A kormány döntései Záhony napi munkáját meghatározzák. A Záhony Vállalkozási Övezet a szükséges törvény hiányában nem tudja betölteni azt a szerepet, ami megilletné, az egyéni gazdasági ambíciók, az emberi hiúság túl nagy szerepet kapnak tevékenységében. Záhony fejlesztését, irányítását a mindenkori kormányoknak magukhoz kell vonni és közvetlenül (ír, francia, angol, olasz példák) az ország érdekeinek megfelelően felügyelni. Záhony és térségének, 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 a magyar közigazgatási rendszerhez. Nem lehet egyszerre közvetlen kormányzati irányításnak (kormánybiztos) és a regionális fejlesztési irányításnak (kistérség) megfelelni. Ha program országos jelentőségű, akkor országos irányítás szükséges.
- A fejlesztési programot illeszteni kell az országos területfejlesztési rendszerbe. Ez a „hagyományos” pályáztatási rendszer keretében nem meg oldható! Itt is az európai gyakorlatot érdemes figyelembe venni: a fejlesztési tárca és a program megvalósítói közösen döntenek el a rendelkezésre álló források felhasználását, úgy hogy a program megvalósítói különböző témákra pályázatot nyújtanak be és a költségvetésben elkülönített összeg felhasználásáról közösen döntenek.
- A programnak illeszkednie kell
 - ✓ az eurázsiai szállítási igényekhez,
 - ✓ az orosz–ukrán–magyar szállítási igényekhez,
 - ✓ az orosz–európai szállítási igényekhez,
- egyben be kell illeszkednie az eurázsiai gazdasági rendszerbe.

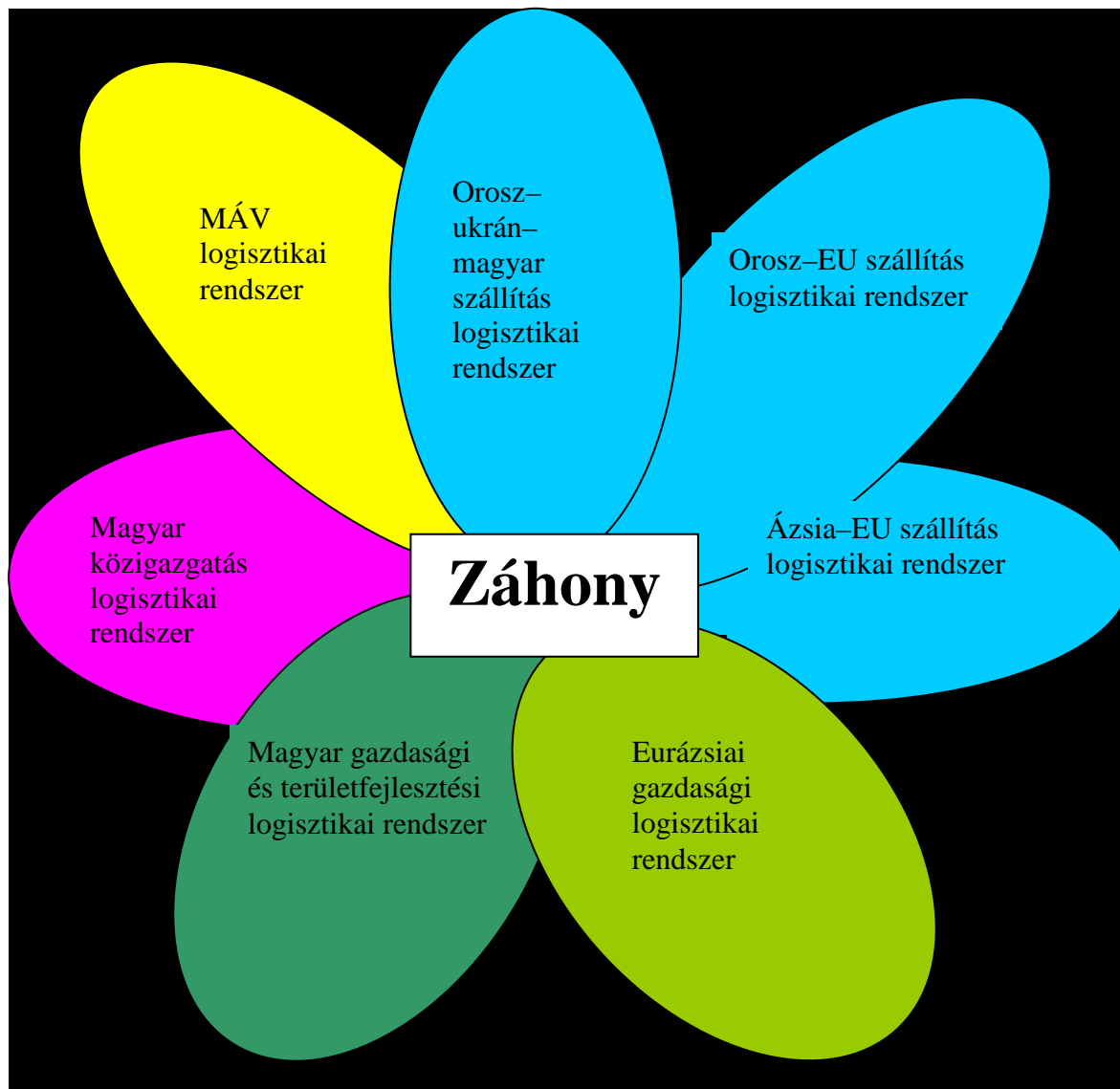
Záhonyt három közlekedési ág (vasúti, közúti, folyami szállítások) fogadását és szervezését ellátó nemzetközi közlekedés-logisztikai központ szerepére alkalmassá kell tenni. A közúti forgalom fogadása részben jelenleg is biztosított. A folyami szállítás megvalósítása a Duna – Tisza csatorna függvénye.

Magyarország alapvető gazdasági érdeke és lehetősége, hogy Záhony és a záhonyi kistérség egyedül álló adottságait, valamint az Európai Unió irányelveit felhasználva olyan kistérségi területfejlesztési program valósuljon meg, amelynek megvalósítása a kistérség fejlesztése mellett a régió, az ország és az európai fejlesztésekre is hatással van.

„Záhony” mint területfejlesztési program egy olyan „alulról kezdeményezett” program, amelynek megvalósítása nélkül Magyarország nem lehet Európa logisztikai központja. Egy olyan területfejlesztési program, amely megvalósításában meghaladja a helyi kompetenciát, hatását a kistérségben, a régióban és országos és nemzetközi szinten fejti ki igazán, elsősorban gazdasági, iparfejlesztési, szállításlogisztikai eszközökkel. Záhony ezért nem területfejlesztési

vagy gazdaságfejlesztési, helyi, országos vagy nemzetközi programként, hanem nemzetközi területfejlesztési és gazdaságfejlesztési programként kezelendő.

A záhonyi fejlesztési rendszer feltételei



Szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

7. A disszertáció hasznosításának várható területei

- A kutatás eredményei jó alapot szolgáltatnak Magyarország területfejlesztési rendszerének felülvizsgálatához. Elsősorban a kistérség–régió–kormányzat együttműködési kapcsolatainak elemzéséhez és a megfelelő módosítások előkészítéséhez.
- Az értekezés rávilágít a területfejlesztési programok megvalósítása közben jelentkező érdekellentétekre és azok negatív hatásaira. Egy területfejlesztési program megvalósítása során sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni a résztvevők érdekeinek összehangolására.
- A záhonyi térség fejlesztése során kialakított következtetések alapot szolgáltatnak arra, hogy a határokon átnyúló fejlesztések során minden egyes fejlesztést külön a helyi sajátosságoknak megfelelően kell tervezni, megvalósítani és üzemeltetni. Nem lehet általánosítani, még azonos határ mentén elhelyezkedő szomszédos kistérségek esetében sem.
- Az értekezés újszerű szintézisét adja a régió–kistérség fejlesztés célrendszerének és a területfejlesztés feladatainak. Koncepcionális elemeket szolgáltat a kistérségek fejlesztése reformjának alakításához és az abban való sikeres részvételhez. A hangsúlyokat a kistérségek komplex fejlesztésének javára meg kell változtatni és az eszközrendszert, ehhez kell alakítani.
- Az értekezés rámutat arra, hogy egy elhibázott kormányzati döntés következtében egy adott kistérség gazdasági-társadalmi helyzetében beálló negatív hatás hogyan hat vissza az ország egész gazdaságára, nemzetközi kapcsolatrendszerére. A dolgozat kiemeli a kormányzat felelősségét, hiszen egy-egy későn vagy rosszul meghozott döntés egy egész ágazat, vagy térség fejlődését hátrányosan befolyásolja.
- A kutatás eredményei jó alapot szolgáltatnak Magyarország területfejlesztési folyamatainak tervezéséhez az elkövetkező tervezési időszakban. A dolgozat világos koncepciót vázol fel, amely szükség szerint determinálja a területfejlesztés és a gazdaságfejlesztés lehetséges kapcsolatrendszerét.

Az értekezés rávilágít arra, hogy a nemzetközi gazdasági folyamatokban beálló változások hogyan tehetnek lehetetlenné egy magyarországi területfejlesztési programot. Felhívja a figyelmet a határon átnyúló fejlesztési programok esetében a nemzetközi folyamatok folyamatos elemzésére és a kellő időben való tervszerű beavatkozás.

8. A szerző tárgyban megjelent publikációi és előadásai

Publikációk:

- Miért nem működik a Kárpátok – Eurórégió. (szakdolgozat) 1993. Századvég Politikai Iskola
- Gondolatok a területfejlesztésről Falu, város, régió 1994. 9. – 10. sz. 26. – 27. o.
- Záhony logisztikai központ. In: Vértes Edit – Prof. Dr Knoll Imre *Logisztikai Évkönyv 1998* Magyar Logisztikai Egyesület 1998. 13. – 14. o.
- Zahony Free Enterprise Zone. In: Richard L. Bolin, World Export Processing Zone Association Conference Wien 1996. ápril. 14. – 16. The Flagstaff Institute 1998. 21. – 28. o.
- Árvíz. Magyarországi Önkormányzati Tükör VI. évfolyam 2000. 5. – 6. szám 3. o
- Sub-Committee on Integration, Sub-Committee on Enterprising. *Regional Development: Partnership and Co-Operation*. Sofia, Bulgaria, 15. – 16. máj. 2000. National Assembly of Bulgaria. East-West Parliamentary Practice Project. 2000. 49. – 51. o.
- Vállalkozási Övezetek. Ma & Holnap folyóirat I évfolyam 2001. 5. sz. 36. – 37. o.
- Logisztika és területfejlesztés Magyarországon. Ma & Holnap 2006. VI. évfolyam, 3. szám 22. – 23. o.
- Kistérségek és önkormányzatok támogatásának problémái. Ma & Holnap 2007. VII. évfolyam, 3. szám 54. – 57. o
- .Az ipari parkok tapasztalatai Magyarországon. In: Lácza Magdolna (szerk.) *Magyar Tudomány Napja tudományos konferencia 2007, november 2.* Nyíregyházi Főiskola, Gazdasági és társadalomtudományi Főiskolai Kar, 2007. 139. – 141. o
- Önkormányzati fejlesztés. In: Buday Sántha Attila – Hegyi Judit – Rácz Szilárd (szerk.): *Önkormányzatok Gazdálkodása – Helyi Fejlesztés*. Nemzetközi konferencia. Pécs, 2008. május 17. PTE Közgazdaságtudományi Kara 2008. 227. – 231. o.
- A határmenti ipari fejlesztés kérdései. In: Galó Miklós – Kiss Lajos András – Kukla Krisztián – N. Szabó József (szerk.): *A tudásteremtő fakultás eredményei, Inventárium 2008* Nyíregyháza. Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kara. 2008. november 11. 269. – 274. o.
- 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 2008. 7 – 19. o.

- A területfejlesztés folyamatának logisztikai elemei. V. EURÓPAI KIHÍVÁSOK Nemzetközi Tudományos Konferencia Szeged 2009. október 16. Szegedi Tudományegyetem, Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok 2009. 3-4. szám (IV. évf. 3-4) 142 – 146. o.
- A közös ipari park az EU és Ukrajna második határon átnyúló közös programja lehet. Nemzetközi konferencia Közös ipari park kialakítása a magyar-ukrán határon KIÚT Térségfejlesztési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11-12. <http://www.kiut.hu/konf2009111112/index.htm>
- Három határ egy kérdés. Ungvári Állami Egyetem, megjelenés alatt 2010.
- Logistics of Public Administration (Gazdasági és Társadalomtudományi Közlemények 2010. 2. megjelenés alatt)
- Közép-Európa logisztikai kapuja (LOGINFO, Magyar Logisztikai Egyesület hivatalos szaklapja, megjelenés alatt 2010.)

Előadások:

- Mi lehet a jelentősége egy övezetnek Záhonyban. Záhonyi konferencia a Gazdasági Övezetéről 1993.
- Záhonyi gazdasági övezet határokon áterjedő hatása. Kárpátok - Eurorégió Tanácskozás, Sanok /Lengyelország/ 1994.
- Kárpátok - Eurorégió fejlesztési lehetőségek. PHARE Közép-európai határokon átnyúló fejlesztések - tanácskozás Kaposvár 1994.
- Záhony helyzete. II. Záhonyi Tanácskozás a Gazdasági Övezetéről.
- A megye és a kistérség összefüggései. Alföld Regionális Fejlesztési Tanácskozás Békéscsaba, 1995.
- Befektetési lehetőségek az ukrán-magyar határ közelében. Befektetési lehetőségek az ukrán magyar határ közelében Uzsgorod /Ungvár/ Nemzetközi Befektetői Fórum /Ukrajna/ 1995.
- A kormánydöntés ismertetése a Záhonyi Vállalkozói Övezetről. EBESZ Gazdasági Konferencia Prága /Csehország/ 1995.
- Tájékoztató az ukrán - magyar határ térségéről. USA Befektetői Fórum Nyíregyháza, 1995.
- A Záhonyi Vállalkozói Övezet lehetőségei. PRIMOM Befektetői Fórum Nyíregyháza. 1996.

- Záhony, mint Európa kapuja. MÁV Nemzetközi Pályafenntartási Konferencia Budapest – Nyíregyháza 1996.
- Határfolyók szennyezettségének hatása Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. Határokon átnyúló környezetvédelmi együttműködés Satu Mare (Szatmárnémeti) /Románia/ 1996.
- Záhony - Csop együttműködés lehetőségei. Kárpátok - Eurorégió Konferencia Debrecen 1996.
- Zahony. / Chop border crossing Border Crossing Study Phase 1 of the borders between the EU / CEE and NIS 15. september 1996 Tacis DGIA, European Commision St.Petersburg
- A logisztikán alapuló területfejlesztés. Közlekedés Logisztikai Tanácskozás Budapest 1996.
- Záhonyi Vállalkozói Övezet. Kelet-Magyarország Fejlesztése Tanácskozás Debrecen, JointVenture Szövetség 1996.
- Záhony - Csop fejlesztésének lehetőségei. Nemzetközi Környezetfejlesztési Tanácskozás Nyíregyháza 1996.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei fejlesztési programok – Záhony. ITD Hungary Budapest, 1996.
- Miért nem működik az övezet? III. Záhony Logisztikai Központ Tanácskozás Kisvárdá, 1996.
- A magyar tapasztalatok ismertetése. Különleges Gazdasági Övezetek Tanácskozás Kremencsuk/Ukrajna 1996.
- Az ukrán határmenti lehetőségek. PRIMOM Befektetői Fórum Nyíregyháza, 1996.
- Vállalkozói Övezetek. ITD Hungary Budapest, 1996.
- A Záhonyi Gazdasági Övezet. Roman Herczog látogatása Nyíregyházán, 1996.
- Mi változott az együttműködésben. Kárpátok - Eurorégió Tanácskozás Beregovo (Beregszász) /Ukrajna 1997.
- A logisztikán alapuló területfejlesztés. Magyar Logisztikai Egyesület Kelet-Magyarország Fejlesztése Konferencia, 1998. Nyíregyháza
- Logisztika, mint térségfejlesztés eszköze. Záhony - Kisvárdá térség fejlesztésének lehetőségei, feltételei Konferencia Záhony 1998.
- Vállalkozási Övezetek. Együtt Bodroghözért konferencia, 2004. Királyhelmece /Szlovákia/
- A Záhonyi Vállalkozási Övezet lehetőségei. Magyarország az Európai Unióban 2005. Moszkva /Oroszország

- A logisztika szerepe, a területfejlesztésben. Közlekedéspolitika fejlesztése Záhony - Csop térségében 2006.Nyíregyháza,
- A közös ipari park az EU és Ukrajna második határon átnyúló közös programja lehet. Nemzetközi konferencia Közös ipari park kialakítása a magyar-ukrán határon KIÚT Térségfejlesztési Egyesület Nyíregyháza 2009. november 11-12.