

Pécsi Tudományegyetem
Közgazdaságtudományi Kar
Regionális Politikai és Gazdaságtani
Doktori Iskola

ZÁHONY, a VASÚT és a VASÚTI ÁTRAKÓ

Doktori dolgozat

Készítette
Bajor Tibor

Témavezető
Horváth Gyula
egyetemi tanár

Budapest, 2010. április

TARTALOM

I.	BEVEZETÉS	5
1.	Záhony és térsége	7
2.	A térség meghatározó gazdasági szereplője a vasút és a záhonyi vasúti átrakó	17
3.	A záhonyi térség nemzetközi kapcsolatai	21
4.	A záhonyi vasút átrakó létét meghatározó magyar–szovjet/ orosz/ukrán kétoldalú kapcsolatok	23
5.	Felhasznált irodalom és a kutatási helyek	28
II.	HIPOTÉZISEK	29
III.	ZÁHONY A KAPITALIZMUS ELŐTT	31
1.	Záhony elnevezés megjelenése	31
2.	A Záhony név eredete	33
3.	Záhony település	34
IV.	ZÁHONY TELEPÜLÉS ÉS A VASÚT TÖRTÉNETE 1860-TÓL 1920-IG	38
1.	Tisza-vidéki Vasúttársaság	38
2.	A Magyar Északkeleti Vasúttársaság	39
3.	A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal engedélyezése	42
4.	Az első terv az átrakó és határállomás létesítéséről Magyarország északkeleti határán	44
5.	A Magyar Északkeleti Vasúttársaság működése	45
V.	ZÁHONY ÉS A VASÚT 1920-TÓL 1945-IG	52
1.	A trianoni békeszerződés következményei a vasúti vonalakon Északkelet-Magyarországon	52
2.	Záhony település helyzete az I. világháború után	54
3.	A Szovjetunió kereskedelempolitikai és vasúti szállítási szerződesei	56
4.	Az északkelet-magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború között	63
VI.	A SZOVJET ÉRDEKÖVEZETBEN, 1945–1957	70
1.	A II. világháborút lezáró magyar–szovjet egyezmények	70
2.	A vasúti szállításokról szóló ideiglenes egyezmény aláírásának nemzetközi körülményei	73
3.	A MÁV záhonyi átrakó beruházásának megkezdése	76
VII.	ZÁHONY A KGST FÉNYKORÁBAN, 1957–1981	91
1.	Az átrakó kiépítése, szerepének változásai	91
2.	A változás kezdete a záhonyi átrakó működésében	107
3.	Az első komplex területfejlesztési terv Záhony térségére	120
VIII.	A ZÁHONYI VÁLLALKOZÁSI ÖVEZET	129
1.	Az autópálya-vita	129
2.	A záhonyi vállalkozási övezet	135
3.	Záhony és a határ menti vasutas települések: Hegyeshalom, Kelebia fejlődésének összehasonlítása	150
4.	Záhony és a vetélytársak helyzete	155
5.	Záhony helyzete 2009-ben	174
6.	Mi lesz Záhony jövője?	181
IX.	VÁLASZOK A HIPOTÉZISEKRE	187
X.	AZ EREDMÉNYEK HASZNOSÍTÁSÁNAK LEHETSÉGES TERÜLETEI	193

ÁBRÁK

1. ábra: Az ukrán–magyar határ menti közlekedési infrastruktúra hálózata
2. ábra: A záhonyi átrakó logisztikai rendszere
3. ábra: A fonódott sín pár
4. ábra: A magyar–ukrán–szlovák határ közlekedési rendje
5. ábra: A tervezett autópálya nyomvonala az átrakók térségében
6. ábra: Infrastruktúra. SWOT-elemzési összefoglaló tábla
7. ábra: Lakosság, foglalkoztatás, önkormányzatok. SWOT-elemzési összefoglaló tábla
8. ábra: A Záhonyi Vállalkozási Övezet helyzetét vizsgáló 2004-ben készített SWOT-analízis
9. ábra: TEN-hálózat Közép-Kelet Európában
10. ábra: A záhonyi fejlesztési rendszer feltételei

TÁBLÁZATOK

1. táblázat: A záhonyi térség fejlesztési tanulmányainak csoportosítása az azokban érvényesülő érdekek alapján
2. táblázat: Összesített adatok a vasúti forgalomról 1873–1888 között, utasszám, fő
3. táblázat: Szállított árumennyiség
4. táblázat: Szállított árucikkek és állatok
5. táblázat: A népesség alakulása a meghatározó településeken, az Ungvár–Csap–Nyíregyháza vasútvonalon
6. táblázat: A lakosság számának változása 1850 és 1940 között
7. táblázat: 1946 novemberében Záhony vasútállomáson szolgálatot teljesítő vasutasok megoszlása
8. táblázat: 1949-es szállítási adatok
9. táblázat: A záhonyi átrakó létszám- és forgalmi adatai, 1958. szeptember–november
10. táblázat: 1949 és 2009 között átrakott áruk mennyisége és összetétele
11. táblázat: Záhony állományi létszáma, valamint a belépő áruk mennyisége tonnában 1945 és 2009 között
12. táblázat: A kézi és gépi átrakás arányai 1960–1980 között
13. táblázat: A nyugdíjba vonulók létszáma 1976-ban
14. táblázat: Lakásigények
15. táblázat: Lakásépítés
16. táblázat: Működő vállalkozások ezer lakosra jutó száma
17. táblázat: Beruházások, fejlesztések a vállalkozási övezetben
18. táblázat: A három település lakosságának számának alakulása
19. táblázat: A közlekedésben foglalkoztatottak száma a lakosság %-ban
20. táblázat: A vasúti teherszállítás adatai 1990–2004 (millió tonnában) Kelet-Európában
21. táblázat: A MÁV és Záhony átrakó éves szállítási adatai (millió tonnában)
22. táblázat: Transzszibériai vasúthálózat forgalmi adatai 2009
23. táblázat: Ágcsernyő és Záhony átrakóállomások összehasonlítása
24. táblázat: A tranzitdíjakról
25. táblázat: Összesítő táblázat
26. táblázat: Az EU Vámcodex alapján az alábbi termelési lehetőségek vannak jelenleg is Záhonyban

GRAFIKONOK

1. grafikon: A lakosság számának változása 1850 és 1940 között
2. grafikon: Az átrakás százalékos megoszlása 1949–2009 között
3. grafikon: 1949 és 2009 között Záhonyban átrakott áruk mennyisége és összetétele
4. grafikon: Belépő áruk 1945 és 2009 között
5. grafikon: Záhony MÁV állományi létszám alakulása 1945 és 2009 között
6. grafikon: Az átrakás arányai tonnában
7. grafikon: A lakosságszám alakulása a három településen
8. grafikon: A közlekedésben foglalkoztatottak száma a lakosság %-ban
9. grafikon: A közép- és felsőfokú végzettségűek száma a településen
10. grafikon: A nyugdíjasok számának alakulása a településeken
11. grafikon: A MÁV és Záhony átrakó éves szállítási adatai
12. grafikon: Kelet-európai tranzitszállítások 2004-ben
13. grafikon: Magyar és szlovák tranzitszállítások, 2000–2003
14. grafikon: Szállítási útvonalak költsége, EUR/km

TÉRKÉPEK

1. térkép: Záhony és térsége XVIII. század végén
2. térkép: Záhony jelenlegi elhelyezkedése műholdfelvételtől
3. térkép: Magyarország vasúthálózata 1870-ben
4. térkép: A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1857 és 1873 között megépített vasútvonalainak hálózata
5. térkép: Az Osztrák–Magyar Monarchia körvasút-hálózata
6. térkép: Az Osztrák–Magyar Monarchia körvasút-hálózata az utódállamokban
7. térkép: A breszti határ térsége
8. térkép: Finn–orosz határ térsége
9. térkép: Csap–Munkács–Lawoczne vasútvonalra 1940-ben tervezett két átrakóállomás Valócz és Lawoczne (Vereckei-szoros)
10. térkép: Záhonyi vasútállomás és vasutas lakótelep helyszínrajza, 1949
11. térkép: Nyíregyháza–Csap–Ungvár vasútvonal Záhonynál 1870-ben a vasútvonal tervezésekor
12. térkép: A Déli-autópálya nyomvonala
13. térkép: A záhonyi és a kárpátaljai átrakókörszet
14. térkép: A Belorusz Vasutak konténer pályaudvarai és termináljai
15. térkép: Kelet – Lengyelország vasúti vonalai
16. térkép: Nemzetközi szállítási folyosó a Jávorovi Különleges Gazdasági Övezet kiadványában
17. térkép: Szlovákia vasúti térképe
18. térkép: Ágcsernyő /Čierna nad TisouKelet-szlovákiai átrakókörszet
19. térkép: Záhonyi kistérség térképe

I. BEVEZETÉS

Záhony település sorsa, tipikus kelet-európai történet. Egy eldugott, a Tisza folyó árterületén 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 vasút-vonal, nemzetközi – európai viszonylatban – vasúti fővonallá vált, a szovjet/ukrán – magyar határon. Olyan vasúti fővonallá, amelyből 1995. év 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” a nemzetközi gazdasági életben, versenytársakká váltak. 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 átrakó körzet – 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 érdek érvényesítésben – az állami monopóliumok megszűnését követően – 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 gazdaságlogisztikai 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 sajátkezükbé vegyék sorsukat, és a világon egyedül álló adott-

ságukat 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 közlekedéslógisztikai központtá, másrészt várossá?

Hogyan hatnak egy térség viszonyaira a helyi erőktől független külső események?

Van-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 hirdettem meg a záhonyi vállalkozási övezet programot. 1995-ben országgyűlési képviselőként részt vettem a záhonyi vállalkozási övezet létrehozását meg-

határozó jogszabályok megalkotásában és 1998-ig vezettem a kormány által, a záhonyi vállalkozási övezet megvalósításának előkészítésére létrehozott Záhonyi Koordinációs Bizottságot. Jelenleg is tagja vagyok a Záhony és térsége fejlesztésére létrehozott Kft. Felügyelő Bizottságának. Mélyen elkötelezett vagyok Záhony mellett és hiszem, hogy a város és térsége, valamint a vasúti átrakó újra harmonikus egységben együtt fejlődik tovább az itt élő emberek boldogulására!

1990-ben kerültem szoros kapcsolatba a területfejlesztéssel Záhony polgármestereként. Később, mint az országgyűlés területfejlesztési bizottságának tagja, majd alelnöke az, az álláspont alakult ki bennem, hogy a területfejlesztés nem települési önkormányzati ügy. Még akkor sem, ha minden fejlesztés, valamelyik önkormányzat illetékességi területén valósul meg. A területfejlesztés véleményem szerint olyan térségi/regionális gazdaságfejlesztés, amely két irányba fejti ki hatását. Egyrészt a fejlesztés megvalósulásának helyszínén – vagyis az adott önkormányzat területén –, másrészt regionális/országos/nemzetközi gazdasági szinten, a megvalósulást követően, működése közben. A területfejlesztés akkor éri el hatását, ha szervesen illeszkedik a meghatározó gazdaságlogisztikai rendszerbe. A gazdasági igény a megrendelő és a fejlesztés megvalósulásával ezt az igényt elégítik ki. (legyen az óvoda, vagy ipari park) A gazdaságfejlesztés céltudatos kormányzati tevékenység kell, hogy legyen! Az esetleges elmaradott, vagy szerkezetváltásra szoruló, vagy fejlődésével vezető szerepet betölthető térségek/önkormányzatok fejlesztése tudatos állami beavatkozást igényel. Akár belföldi, akár nemzetközi szinten. Az állam megteremti a lehetőségeket, de a fejlesztést már maguk a piaci résztvevők, a magán szféra valósítja meg.

Ha el kell helyeznem nézeteimet a területfejlesztés elméleti rendszerében, akkor a „posztfordizmus, és az úgynevezett „urban left” irányzatok állnak hozzám legközelebb. Ezért is választottam a Pécsi Tudományegyetem doktori képzését, mert itt a Közgazdaságtudományi Kar rendszerében folyik a szakmai-képzési tevékenység.

1. Záhony és térsége

Záhony település és a záhonyi vasúti átrakó, valamint az ahhoz kapcsolódó települések, Záhonyi, Kisvárdai és Vásárosnaményi kistérségek (a Záhonyi Vállalkozási Övezetben érintett kistérségek) által alkotott terület, évszázados gazdasági elmaradottságra tekint vissza. A második világháborút követő évtizedek gyökeres változást hoztak a térségek életé-

ben, köszönhetően az ország gazdaságpolitikai orientációváltásának, amelynek nyomán Záhony és tágabb térsége a Szovjetunió és Magyarország közötti árucseré kapujává vált. Záhonyban, a keletről érkező széles nyomtávú és a közép- és nyugat-európai szabványnak megfelelő normál nyomtávú vasúti sínpárok találkozási pontján felépült átrakó elsősorban a Szovjetunió, Dél-, és Közép-Európa kereskedelmét összekötő vasúti átrakója. A térségben az erre épülő vasúti szállítással kapcsolatos állami szolgáltatásokat, hatóságokat telepítettek le.

A forgalom nagysága és a szolgáltatások mennyisége alapján a Szovjetunió határán létesített vasúti átrakók az alábbi sorrendet mutatták az 1980-as évek elején:

1. Breszt, lengyel–szovjet határ,
2. Csap/Záhony, magyar–szovjet határ,
3. Syväoro és Nurmi, finn–szovjet határ,
4. Csap/Ágcsernyő, szlovák–szovjet határ,
5. A többi átrakó csekély forgalmú, helyi jelentőségű.

A Szovjetunió, a szocialista országok és a nyugat-európai országok közötti kereskedelem nyújtotta előnyök kihasználásával, főként Záhony település és a záhonyi kistérség gyors fejlődésnek indult, ami egészen az 1980-as évek végéig, a KGST-piacok összeomlásáig tartott. A kelet-közép-európai és a FÁK országok gazdaságának fizetéseképtelenné válásával, valamint a rendszerváltás utáni első magyar kormány döntésének következtében (a gazdasági-kereskedelmi kapcsolatok minimumra mérséklése a Szovjetunióval) Záhony és a záhonyi térség gazdasági helyzetében jelentős visszaesés következett be. A szállítás és a hozzá kapcsolódó logisztikai tevékenységek súlyos kapacitás-kihasználatlansággal küzdöttek, a helyben, illetve a térségben előállított főként mezőgazdasági termékek piaca pedig nagymértékben beszűkült.

E folyamatok eredményeként az 1990-es évek elején a munkanélküliség szintje helyenként az országos érték két-háromszorosára emelkedett (30–35%), a lakosság életszínvonala meredeken csökkenni kezdett.

A dolgozat témájának időszerűségét mutatja, hogy az 1990–1993 közötti éveket leszámítva, folyamatosan napirenden van a Záhonyi kistérség és az ukrán–magyar határtérség fejlesztési programja, amely Magyarország nemzetközi gazdasági kapcsolatainak erősítése mellett a Záhonyi kistérség és az Észak-alföldi régió, Ukrajna és a Kárpáton túli területe fejlődéséhez is megfelelő alapot biztosít.

A záhonyi térség fejlesztési elképzelései (a csapi térséggel egyszerre, de külön feladatként) a megalakuló Kárpátok Euro régió első programjai közé került. A programot kezdetben az Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet és az Európa Tanács is támogatta a Régiók Európája program keretében. (Ukrajna Kárpáton túli területe és a magyarországi Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 1993. február 14-én több ország határ menti területeivel érdekközösséget hozott létre „KÁRPÁTOK EURO RÉGIÓ” elnevezéssel.)

Az euró régió a határvidéken mindenekelőtt a következő tevékenységi területeken támogatja a fejlesztést:

- területfejlesztés és területi tervezés,
- gazdaság és idegenforgalom fejlesztése,
- kulturális csere és a közös kulturális örökség ápolása,
- együttműködés a természet-, környezet- és vízvédelem terén,
- együttműködés a közbiztonság és a katasztrófaelhárítás terén,
- együttműködés humanitárius és szociális területen,
- együttműködés a képzés területén.

Az Európai Unió támogatja, koordinálja, szervezi és elősegíti a határon átnyúló projektek és programok kidolgozását és lebonyolítását, pályázatok kiírásával és egyéb módon. Fontos feladatnak kell tekinteni, hogy

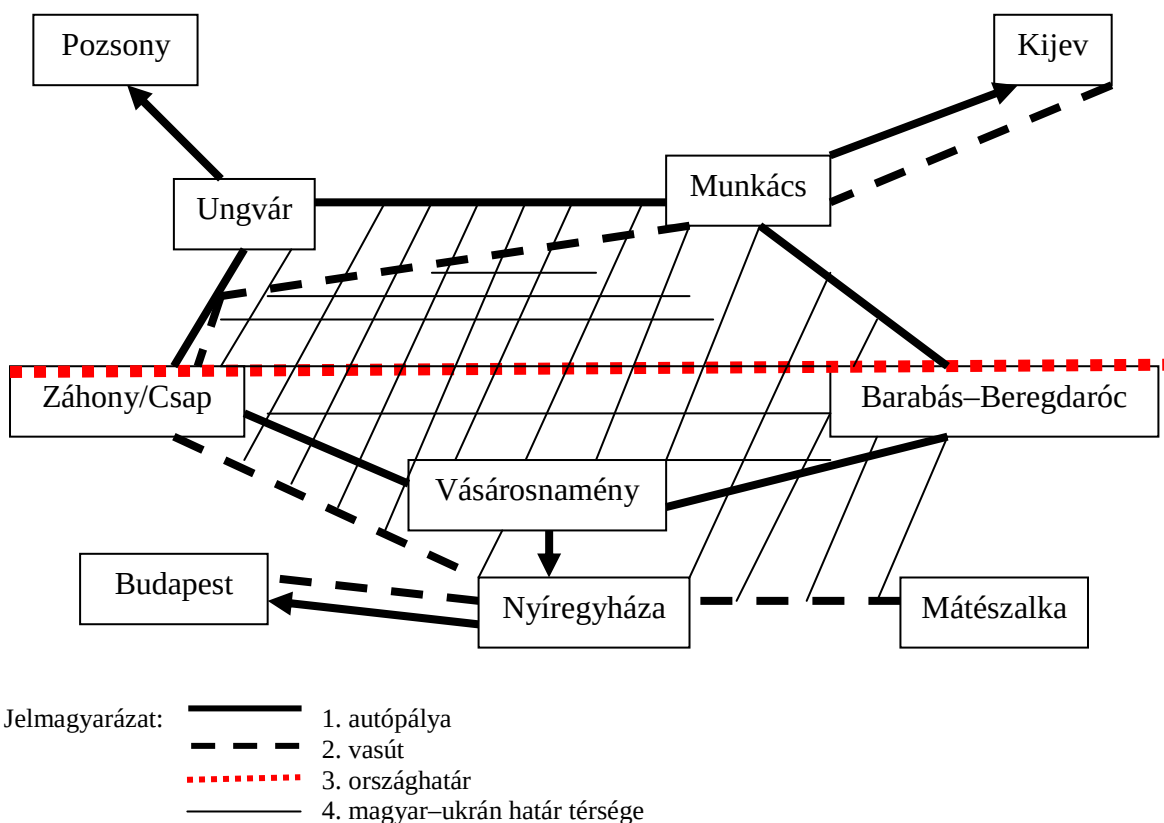
- Magyarország és Ukrajna éljen az Európai Unió adta lehetőségekkel,
- kihasználják a földrajzi elhelyezkedésükből fakadó előnyöket,
- elősegítsék az Európai Unió és az Ukrajnán túli országok gazdasági, kereskedelmi kapcsolatait.

A térség közlekedési infrastruktúra hálózata rendkívül összetett:

- Az M3-as autópálya a megkötött ukrán–magyar szerződés szerint Vásárosnaménynél elágazik és Záhonymál, illetve Barabás és Beregdaróc között lépi át a határt,
- Ukrajnában a Záhony-ág becsatlakozik a Pozsony–Kijev autópályába. A másik magyarországi ág Munkácsnál csatlakozik ehhez az autópályához. Így Kárpátalja és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén az autópálya a vasúti pályával közösen hurkot alkot;
- A meglévő 4-es és 41-es főútvonalak az Ukrajnában folytatódó főútvonalakkal és mellékvonalakkal feltárják a belső területeket.

1. ábra

Az ukrán–magyar határ menti közlekedési infrastruktúra hálózata



Szerkesztette: Bajor Tibor.

Az alapelképzelés szerinti koncepció egy határ menti, exportra termelő és szállítási- raktározási-logisztikai tevékenységet folytató vámszabad övezet létesítését fogalmazta meg az ukrán–magyar határ mindkét oldalán. Készültek tervek és konkrét lépések az önálló magyar és ukrán (kárpátaljai) vámterületek létesítésére, valamint a lényegesen kevesebb hangsúlyt kapott közös létesítésre és működtetésre. A szállítás-raktározás logisztikai központ megvalósítására – főként a hagyományok alapján – Csap–Záhony térsége élvezne előnyöket. Az ipari tevékenységet a záhonyi térségben a területi adottságok (Tisza) miatt csak az ukrán–magyar határtól távolabb, 1-2 km-re lehet létesíteni. Ez a feltétel mindenképpen megnehezíti az ipari tevékenységet folytató vámmentes övezet közös létrehozását és működését, mert a kétoldali bázisterület közé a – szállítás szükségessége miatt – beékelődik egy idegen tulajdonú logisztikai központ, amely saját érdekei alapján működik (vasúti átrakó pályaudvarok).

Figyelembe kell venni még az alábbiakat:

1. Mindkét országban önállóan vagy közös működtetéssel a határ mindkét oldalán alakítanak-e ki övezetet;
2. Az ukrán–magyar határ egyben az Európai Unió határa is, és erre a határra nem csak a magyar és ukrán törvények, hanem az Európai Unió előírásai is kötelezőek;
3. A térségben húzódó tájvédelmi körzetek elhelyezkedését;
4. A vonalas infrastruktúrához való kapcsolódás lehetőségét és az eldöntött nemzetközi infrastruktúra-fejlesztés nyomvonalát;
5. A vámmentes övezet létesítésének – az adott országban – előírásait;
6. A rivalizáció káros hatásait;
7. Szabad munkaerő meglétét;
8. A létesítés finanszírozását.

Határokon átnyúló, közös ipari-logisztikai program létesítését és működtetését mind a magyar, mind az európai jogszabályok lehetővé teszik. A 66/2002. (III. 30.) kormányrendelet és a 124/2004. (IV. 29.) kormányrendelet szabályozza a szentgotthárd–heilingenkreuzi ipari parkok együttműködését. (A rendelet elfogadásának időpontjában már csak az EU-jogszabályokkal összhangban lévő jogszabályokat lehet elfogadni.) Az ipari parkok közvetlenül határosak egymással az osztrák–magyar határ két oldalán. Közöttük közvetlen határátkelő biztosítja az összeköttetést a 305/2001. (XII. 27.) kormányrendelet alapján. A vámeljárást az 1995. évi C. törvény a vámjogról, a vámeljárásról, valamint a vámigazgatásról hatályon kívül helyezését követően a 2003. évi CXXVI. törvény a közösségi vámjog végrehajtásáról alapján szabályozza. Célszerű, ha már induláskor közös magyar–ukrán vállalat létesíti a vámszabad övezetet, mert így már induláskor tiszta helyzetet lehet teremteni és nem későbbi viták kérdése a tulajdon részaránya és a költségek viselése.

Kiemelt szerepet kapott volna a logisztikai szolgáltatások rendszere.

Az Európai Unió keleti határán a Kárpátok Eurorégió közepén, olyan, a kelet–nyugati kereskedelemre, termelési kooperációra épülő gazdaságfejlesztési programot kell megvalósítani, amely nem csak az együttműködésben résztvevő gazdasági szervezeteknek előnyös, hanem a térség magyar és ukrán önkormányzatai és a településeken élő emberek számára is. A program megvalósítása előnyöket nyújthat a programban résztvevő gazdasági szervezetek székhelyén (európai, ázsiai) is, kihasználva a gazdasági kooperáció nyújtotta lehetőségeket. Ukrajna és Magyarország határ menti régióinak előnyei a transzeurópai és az eur-

ázsiai termelés, kereskedelmi, nyersanyag, illetve az energetikai áramlatok kereszteződésében lévő elhelyezkedésük által biztosítottak. Csak olyan fejlesztési elképzelések kerülhetnek szóba, amelyek megfelelnek az Európai Unió és Ukrajna törvényeinek, elvárásainak. Az is egyértelmű, hogy ezt a programot elsősorban csak közösen európai uniós, európai és ázsiai gazdasági résztvevők valósíthatják meg. A fejlesztési program megvalósítása során fel kell használni azokat a fejlesztéseket, melyeket az Európai Unió országai és Ukrajna a jó együttműködés érdekében megvalósított, illetve megvalósítani akar. Tanulmányozva az Európai Unió határain átnyúló fejlesztési programokat és leszűrve a tanulságokat a magyar–osztrák jószomszédi viszonyokon kialakult program látszik a legalkalmasabb mintának. Jó példája annak, hogyan lehet eredményes gazdaságfejlesztési programot megvalósítani egy európai uniós és egy nem európai uniós ország között mind a két fél hasznára.

A határ két oldalán közvetlen kapcsolatban lévő, a két ország felől megközelíthető, belső határátkelőt működtető vámszabad és nem vámszabad ipari zóna (ipari park/technopark) megvalósítása látszott a legalkalmasabbnak. Egy államilag kialakított és működtetett nemzetközi ipari-kereskedelmi zóna kialakítása, amely kihasználja az európai és távol-keleti gazdasági kapcsolatok fejlődését, az Európai Unió és Ukrajna jó együttműködési szándékát, az ipari-kereskedelmi nemzetközi integráció nyújtotta lehetőségeket, valamint az eurázsiai tranzit szállítási útvonalakat felhasználva, a magyar és az ukrán kormányzati és önkormányzati szervekkel együttműködve, a vállalkozások és ezen keresztül a térség, a régió fejlődését elősegíti, meghatározza.

A fejlesztési program által tervezett szolgáltatások:

1. A beruházások megvalósításához szükséges földterület biztosítása;
2. A tevékenységekhez szükséges szolgáltatások biztosítása;
3. Beruházás engedélyeztetési eljárások lebonyolítása (külön megbízás alapján);
4. Teljes körű infrastruktúra biztosítása magyar és ukrán oldalról;
5. Vasúti csatlakozás ukrán oldalról közvetlenül a Moszkva–Kijev–Budapest fővonalra;
6. Közvetlen csatlakozás az V. közlekedési folyosó részeként megépülő Kijev Budapest–Zágráb autópályára;
7. A vállalkozáshoz szükséges épületek megterveztetése, kivitelezése;
8. A szükséges munkaerő kiképzése, átképzése (külön megbízás alapján);
9. Vámengedélyeztetések ügyintézése;
10. Vámszabad raktárak, vám felügyelet alatti feldolgozás és aktív feldolgozás lehetősége az EU Vámcodex nyújtotta lehetőségek szerint;

11. Egyedi igények megvalósítása;
12. A beruházás megvalósítását elősegítő pályázatok elkészítése és gondozása;
13. Lakhatási és rekreációs lehetőségek megszervezése biztosítása.

A Kárpátok Eurorégió együttműködést a magyar kormányok gyakorlatilag az 1990-es évek végétől nem szorgalmazzák. Az a ki nem mondott cél, hogy a Romániában, Ukrajnában, Szlovákiában a határ menti, többségében magyarok lakta megyék gazdasági fejlesztését Magyarországról irányítsák, keresztülhúzza a lengyel–ukrán–szlovák érdeazonosság. A közös érdek ebben az esetben Magyarország kiszorítása a szovjet–nyugat-európai kereskedelmi útvonalakról. Ezt követően, a magyar kormány aktivitását jól megmutatja a 2001. október 25-től 27-ig a Kárpátok Eurorégió L'viv (Lemberg) tanácskozás, október 26-i plenáris ülése elnökségének névsora: Anatolij Knoch, Ukrajna miniszterelnöke, Vasile Tirleu, Moldávia miniszterelnöke, Maria Kodlickova, Szlovákia miniszterelnök-helyettese, Leonard Cazan, Románia gazdasági miniszterhelyettese, Andrzej Szarowski, lengyel gazdasági miniszterhelyettes, Bajor Tibor magyar (nem kormánypárti) országgyűlési képviselő (2001. október 25-től 27-ig a Kárpátok Eurorégió L'viv (Lemberg) tanácskozás. Tájékoztató. 2001. október 28. Bajor Tibor).

Az évtized közepétől kezdve, a keleti (főként ukrán és orosz) piacok részleges talpraállása nyomán, az addigi gazdasági és életszínvonalbeli visszaesés üteme a magyar és ukrán határ menti kistérségekben lelassult, de nem állt meg.

Az 1998-ban bekövetkezett orosz és annak nyomán az ukrán pénzügyi válság, amely hatására a keletre irányuló exportlehetőségek ismét jelentősen beszűkültek, rámutatott arra, hogy a térség milyen nagymértékben ki van szolgáltatva a keleti piacok gazdasági konjunktúraciklusainak. Az azt követően ismét fejlődési pályára állt orosz és ukrán gazdaság generálta keresletnövekedés jelei a térségben pozitív folyamatokat indukálhattak volna. A helyi és a helyben megtelepedett vállalkozások kezdeményezőkészségének, valamint a különféle pályázati pénzek térségben történő koncentrációjának köszönhetően a térség fejlődésnek nem indult ugyan, de a hanyatlás üteme lelassult.

A térség legsúlyosabb szociális problémája 1998-ban is a munkanélküliség volt, amelyet az is jelez, hogy a munkanélküliségi ráta (10,2%) közel kétszerese volt az országos átlagnak (6,2%). A tartós munkanélküliek aránya hasonló arányokkal bírt (Záhony, Kiskvárda, Vásárosnamény kistérségek: 5,9%; ország: 3,4%). Különösen hátrányosnak bizonyult a Vásárosnaményi kistérség helyzete, ahol a vizsgált térségek közül a legmagasabb volt a munkanélküliségi ráta aránya (14,6%), a tartós munkanélküliek aránya pedig az át-

lagnak közel háromszorosa (8,6%). Bár a munkanélküliség szintje folyamatosan csökkent, a probléma továbbra is komoly feszültségek forrását jelenti.

Az iparban foglalkoztatottak ezer lakosra jutó száma (49 fő/ezer lakos) 1998-ban a vidéki átlag kétharmada volt. A Kisvárdai kistérségben kissé magasabb, mint a két másikban. Az országos trendnek megfelelően 1990 óta a kistérségekben is jelentősen csökkent az ipari foglalkoztatottak aránya, ám a csökkenés üteme lassabb volt (–33,8% 1990–1997 között). A csökkenés a Vásárosnaményi kistérségben gyorsabban ment végbe, ott elérte a vidéki átlag szintjét (38%) (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei statisztikai évkönyv, 1998). Kevesebb volt az üzemek száma, így kevesebb létszámot lehetett leépíteni!

Az övezetet alkotó három kistérség helyzete a 2000-es években sem változott, lényegében stagnálás tapasztalható.

A határ menti kistérségeket befolyásoló záhonyi vasúti átrakó teljesítménye erősen függ a szomszédos Ukrajna és Oroszország mikro- és makrogazdasági állapotától. Jelenleg az átrakó kapacitásának negyedét használják ki. Bár az utóbbi két évben a forgalom növekszik, a befelé főként nyersanyagok és gépek, kifelé pedig mezőgazdasági termékek és élelmiszerek szállítását, valamint átrakását végző helyi egység kapacitása ma még messze meghaladja az igényeket. Ennek következtében a termelésben és szolgáltatásban állandó ingadozások tapasztalhatók, amelyek a helyi lakosságot súlyosan érintik. A munkanélküliség szintje még mindig nagyon magas – elsősorban az elbocsátott vasutasok száma miatt –, a helyi tőke gyengesége miatt eddig nem érkezett számottevő új ipari fejlesztés a térségbe. Az elmúlt években a megyeszékhely, Nyíregyháza erőteljes gazdasági fejlődése negatív hatást gyakorolt a térségre, mert ahelyett, hogy növelte volna a befektetők letelepedési kedvét, inkább újabb konkurenciának tekinthető. A munkanélküliség mellett a másik igen súlyos szociális probléma a képzett munkaerő folyamatos elvándorlása. A térség egyelőre emiatt sem számíthat komoly betelepülő vállalkozásokra.

A három kistérségben 1996 és 2008 között kb. 2–2,5 Mrd Ft beruházást hajtottak végre (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei statisztikai évkönyv, 1996–2008). A korábbi hagyományokra és lehetőségekre építve a térség legtöbb vállalkozása jelenleg is a vasúti átrakókhoz, illetve a vasúti szállításához és a logisztikához kapcsolódó gazdasági tevékenységet folytat.

A négy 300 főnél többet foglalkoztató vállalkozás közül kettő, már a vállalkozási övezet megalapítása előtt is a térségben működött, de az elmúlt évek során jelentős beruházásokat

hajtottak végre. Az ERDÉRT Rt. 1961-ben alakult. A tuzséri fűrészüzemének fő tevékenységi területe az Ukrajnából érkező fenyőáru feldolgozása, a fűrészáru gyártás és értékesítés.

A másik jelentős faipari vállalkozás Vásárosnaményben tevékenykedik. Az INTERSPAN fő tevékenységi köre falemezipari termékek, műgyanták, enyvek és a belőlük készült termékek előállítása és értékesítése. Alapanyag-szükségletét nem az ukrán fa beszerzésekre alapozza. A nyolcvanas években alapított cég, az ERDÉRT Rt.-hez hasonlóan igénybe veszi a Záhonyi Vállalkozási Övezet adta kedvezményeket, bár az üzemek letelepülésről hozott döntésben az övezet létesítése nem játszott szerepet.

A megalakulásakor több mint 200 főt foglalkoztató Euro Kapu Kft. 1,2 milliárd forintos beruházással jött létre Tiszabezdéden, közvetlenül a 4-es számú főút és a vasúti fővonal között és közúti és vasúti szállítást segítő szolgáltatásokat végez. A cég fő profiljaként a parkírozást és a járműőrzés biztosítását jelölte meg, emellett azonban foglalkozik expedícióval és vámügyi szolgáltatásokkal is. A telepítési tényezők között a földrajzi (határ menti) fekvés és a rendelkezésre álló képzett munkaerő játszott prioritást, a vállalkozási övezet támogatási rendszereinek elérhetősége elősegítette a letelepedéssel kapcsolatos döntés meghozatalát. A cég jelenleg is jelentősnek tartja az övezet által kínált kedvezményeket. Az Euro Kapu Kft. a folyamatos belpolitikai és gazdasági támadások következtében jelentősen csökkentette tevékenységét, és jelenleg tevékenysége szinte csak névleges.

A vállalkozási övezet területén névleg két ipari park is működik. A Záhonyban, illetve Tuzséron található parkok 1998-ban kapták meg az ipari park címet. Utóbbi menedzser-szervezete megegyezik a Záhonyi Vállalkozási Övezetével, míg a Záhonyi Ipari Park irányítását egy budapesti székhelyű vállalkozás végzi. A két ipari park között minimális a koordináció, egymás támogatásáról nem lehet beszélni a megalakulás óta. A két, egymáshoz viszonylag közel fekvő ipari park másrészt egymásnak is konkurenciát jelenthet, ami a koordináció hiánya folytán csökkenti a betelepülés valószínűségét. Így a ténylegesen a két ipari parkba betelepülés az alapítás óta nem történt. A Tuzséri Ipari Park esetében a valóságban egymás mellett lévő, már több évtizede itt működő vállalkozásokra mondták ki, hogy az új ipari parkban végzik tevékenységüket (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei statisztikai évkönyv, 1998–2000).

A helyi vállalkozások többsége a legtöbb esetben nem rendelkezik sem megfelelő saját erővel, sem infrastruktúrával, sem technológiával ahhoz, hogy potenciális külföldi befektető beszállítójává válhassanak. A magas munkanélküliségi ráta és a képzett munkaerő el-

vándorlásán kívül a helyi tőke, valamint a befektetések hiánya is akadályozza a térség fejlődését.

A kísérleti projektként indult Záhonyi Vállalkozási Övezet eddig nem volt képes bevaltani a hozzá fűzött reményeket. A gyér beruházások és a helyi tőke hiánya miatt az övezetben sem a gazdasági, sem a társadalmi viszonyok nem javultak számottevően. A helyi lakosok életszínvonala továbbra is alacsony, ami fokozza a térségből történő elvándorlás ütemét, főleg a műszaki értelmiségi rétegek körében.

A vállalkozási övezet által nyújtott kedvezmények fontos, de nem meghatározó szerepet játszottak a beruházó vállalkozások betelepülésekor. Az övezetben működő cégek többsége már 1996 előtt is a térségben tevékenykedett, így a kedvezményeket nem vették, nem vehették számításba a letelepedéskor. Ezen a vállalkozásoknak is fontosak a kapható kedvezmények, amelyeket minden lehetséges esetben igénybe is vesznek. Volt olyan év, hogy a helyi kisvállalkozások közül azonban csupán öt vette igénybe az adókedvezményeket, ami nagyrészt az információhiánynak, valamint az igen komoly, sok esetben teljesíthetetlen feltételeknek a következménye.

„A Záhonyi Vállalkozási Övezet, mint az elsőként létrehozott vállalkozási övezet célja egy olyan eszköz megteremtése volt, amely hozzájárulhat az országnak ezen elmaradott, szociális problémákkal terhelt térségének felzárkózásához, a helyi gazdasági-társadalmi viszonyok javításához. A működtető szervezet elmúlt években jelentős marketingtevékenységet fejtett ki a beruházások térségbe vonzása érdekében, ám az erőfeszítések, jogszabályi, valóságos kormányzati támogatás hiánya miatt nem vezettek a megfelelő eredményre” (1046/1995. (VI. 13.) sz. kormányhatározat).

A Záhonyi Vállalkozási Övezetet alkotó három kistérség társadalmi és gazdasági mutatói az elmúlt évtizedben nem javultak jelentős mértékben. A stagnáló-romló trenden az övezet 1996-os megalakítása nem segített, főként annak következtében, hogy a pénzügyi és más anyagi eszközök az eredetileg remélnél nagyságrendekkel kisebb mértékben álltak rendelkezésre. Az övezet által nyújtott kedvezmények azonban, bár a beruházási döntés meghozatalakor nem képeznek döntő faktort, előnyt jelentenek a térség vállalkozásainak, amelyet legtöbbjük ki is használ.

2. A térség meghatározó gazdasági szereplője a vasút és a záhonyi vasúti átrakó

A tapasztalatok alapján a vasúti fuvarozás terén a széles és normál nyomtáv csatlakozási pontján kialakult átrakás minősége, díjai alapvetően meghatározzák a fuvarozási útvonalakat, így Záhony létét is. Az igen éles árversenyben döntő tényező az átrakás költsége, az egyidejű rakodási kapacitás, kocsik ellátása, de az ehhez kapcsolódó logisztikai, információs szerviztevékenység is kiemelkedő szerepet kapott az elmúlt évek során. Aki nem tud rugalmasan alkalmazkodni a fuvarpiacon, elvesztheti ügyfeleit, akik nem elsősorban a lojalitást és a hűséget tekintik elsődleges szempontoknak, mert a piaci körülmények rákényszerítik a résztvevőket, hogy a minőség és az ár a két döntő befolyásoló tényező. Jelen helyzetben a valóságos állapotokat elemezve meg kell állapítanunk, hogy Záhony nincs olyan jó helyzetben, mint a vasúti átrakásban rivális nemzetközi határátmenetek.

A volt Szovjetunió országai, valamint a távol-keleti–nyugati-európai import tranzitáru-forgalom (dolgozatomban témája szerint fontos határátkelők forgalma alapján) 49%-a breszti, 21%-a az ágcsernyői és 25%-a a záhonyi 5%-a egyéb határszakaszon megy keresztül a 90-es évek végén. A 2000-es évek elejétől ez az arány Záhony szemszögéből romlott, jelentős áruforgalom terelődött a szlovák átmenetre. Csap előnyös helyzete az V. európai folyosón mára egyértelművé vált. A csapi átrakókörizet, amely három államot (Szlovákia, Magyarország, Románia) szolgál ki, és összesen öt vasúti határátmenettel (Szlovákia és Magyarország 2, Románia 1) van igazán kulcshelyzetben, fejlődése a legjelentősebb a régióban, ahol a magántőke bevonásával a vasút szinte teljesen kivonult az átrakási szolgáltatók köréből, így elég nehéz a piac feltérképezése. Csap körzetben öt jelentősebb átrakó működik: Terminal Karpaty, Zakarpat Interport, Pacobo Ltd, Zapadtrans Service és a Evroteo. (A MÁVCARGO is több esetben Csapon végeztette a vasúti tengelyátszerelést az olcsóbb tarifák miatt.) Záhony és Csap (Ágcsernyő) átrakó állomásainak különleges szerepe abban is megnyilvánul, hogy az európai és a kelet-európai–ázsiai fuvarjog érintkezési pontja, s a jogharmonizáció irányában folyamatosan végzett korszerűsítési munka ellenére is meglévő eltérések mellett elsősorban itt jelennek meg az európai és a széles nyomtávú vasutak előírásai közötti eltérésekből eredő problémák. A szlovák–osztrák kezdeményezésre elkészült Kassa–Pozsony–Bécs tervek alapján a széles nyomtávú vasútvonal kiépítése esetén, Záhony súlytalanná válik és az átrakási-szállításlogisztikai tevékenység Ausztriába, pontosabban a bécs–wels-i vasúti szállításlogisztikai központba kerülhet át (Prof. Kiss Imrich,

intézet igazgató, University of Security Management in Kocice. Logisztikai klaszterek szerepe az innovációban. Miskolc Egyetem 2009. november 6.).

A MÁV Záhonyi Üzemigazgatósága korábbi „tematikus” átrakó pályaudvarai az ezredfordulóra, az átrakási tevékenységre létrejött magánvállalkozások tulajdonába kerültek. Ezek a vállalkozások zömében a kis ráfordítással, nagy hasznot hozó átrakási területeket igyekeznek megszerezni – sikerrel. Így a MÁV és későbbiekben az utódszervezetei az egyre kevésbé kifizetődő átrakási tevékenységet végzik. Egyre kevésbé nyereségesek, és ezzel tulajdonképpen, mint állami vállalatok, saját maguk felszámolását készítik elő, és indokolják meg. Az átrakásra létrejött vállalkozások első lépésben a közúton is jól megközelíthető átrakó pályaudvarokat privatizálták. Mivel az átrakást követően személyesen nem érdekeltek abban, hogy feltétlenül vasúton történjen a továbbszállítás, így jelentős az átrakott áruk közúton való továbbítása. Ezt a helyzetet súlyosbítja a közlekedési tárca által hivatalosan meghatározott vasúti tarifák mértéke. A 1990-es években egy kamionnyi áru továbbítása közel annyiban került kamionnal Csap és Budapest között, mint vasúton Csap és Záhony között. Ha mégis a vasúti átrakó szolgáltatásait választja a megrendelő, akkor a megrendelés teljesítését gyakorlatilag 1948 óta veszélyezteti az állandó vasúti kocsik hiánya. Itt nem speciális vagonokról van szó, hanem normál póre vagy fedett vagonokról. A rendszerváltás előtt a záhonyi igényeket, valamilyen formában akár más vasúti igazgatóságok komoly gazdasági kára ellenére is, de ki kellett elégíteni. A szovjet–magyar áruszállításokban nem lehetett fennakadás. Mára ez a politikai kényszer megszűnt.

A gördülőállomány hiánya miatt Záhonyban az átrakás elhúzódik, és az átrakás önköltsége a jelentős kocsiallás kötbér miatt megnövekszik, ezzel együtt a fuvarozási határidő sem tartható, aminek következménye a fuvaroztatók részéről más átrakók, illetve más útvonalak keresése.

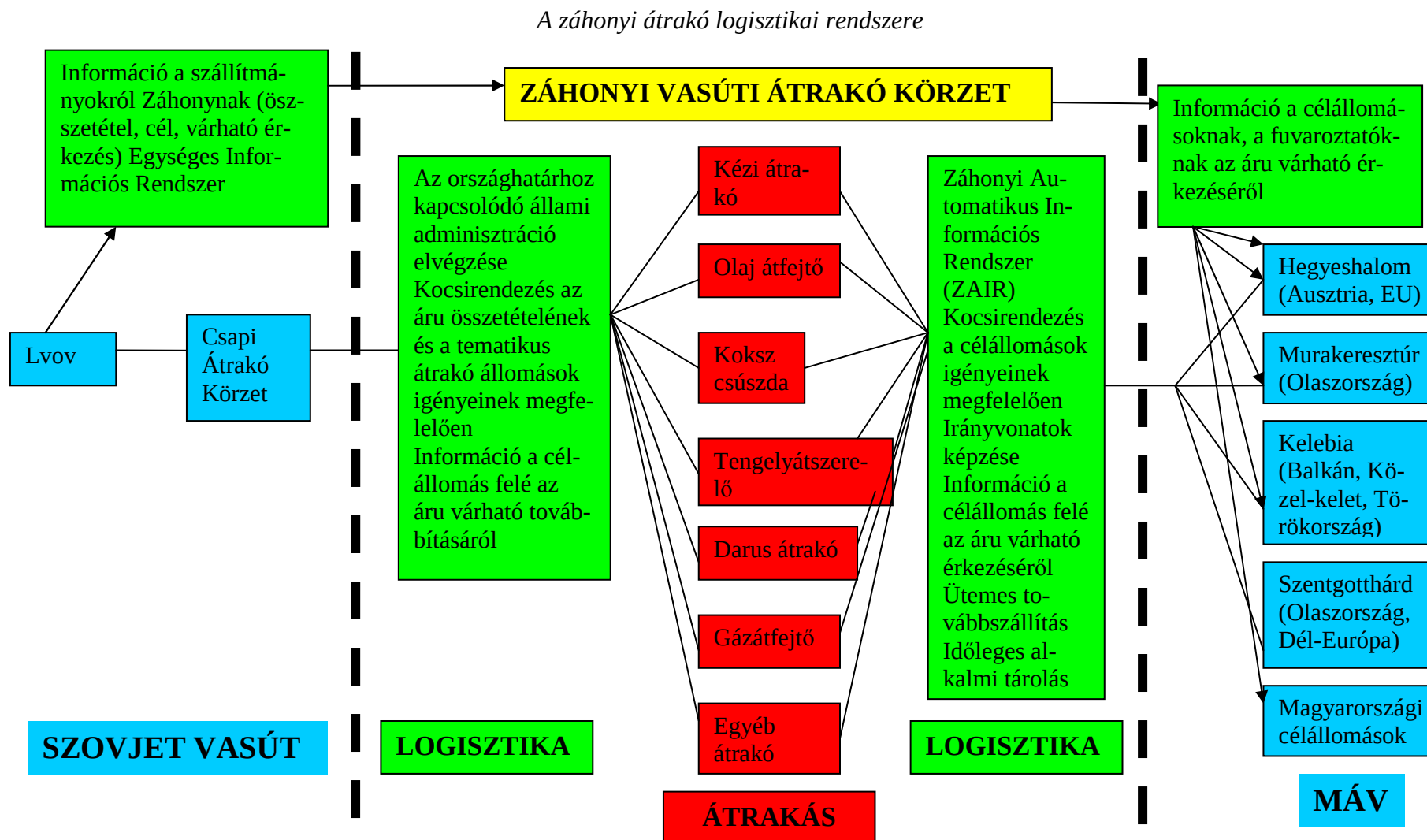
Az EU-csatlakozást, illetve a MÁV CARGO privatizálását követően még nem látható tisztán, milyen forgalmak maradhatnak el, vagy esetleg milyen forgalmak jelentkeznek majd Záhonyban.

1980 és 1990 között a MÁV Záhonyi Üzemigazgatósága nem csupán egy klasszikus vasúti fuvarozási központ tevékenységét látta el, hanem annál összetettebb feladata volt. Itt egy kis területen koncentrálnak a klasszikus vasúti áru fuvarozás, a forgalmi üzemeltetés, rendező pályaudvarok üzemeltetése, a határállomási feladatok széles és normál vonalakhoz kapcsolódva, vasúti átrakás, raktározás és az ezeket kiszolgáló műszaki, technológiai, logisztikai tevékenységek. A MÁV szervezeti felépítésének megváltoztatásával ezt az egysé-

ges célirányosan felépített szervezetet első lépésben elemeire szedték, ennek következtében tevékenysége rövid idő alatt ellehetetlenült. Sőt nem csak a külső átrakásra létrejött vállalkozásokkal, hanem a vasúti utód egységekkel szemben is ellenérdekeltség alakult ki, a gazdasági-elszámolási rendszer következtében. Az addig egységes költséggazdálkodás helyett – pl. az átrakás, a pályafenntartás, a kocsijavítás, a biztosítóberendezések javítása, az állomás üzemeltetése – az üzemigazgatóság megszüntetését követően kiadás vagy bevétel nem Záhonyban, hanem adott esetben Budapesten, Debrecenben vagy más, az új vasúti szervezet székhelyén jelentkezik. Mivel a záhonyi átrakás költségeinek meghatározására magának a záhonyi átrakást végző szervezetnek semmilyen befolyása nincs, mert nem Záhonyban határozzák meg a költségeket, valamint kötik a szerződéseket az átrakásra, raktározásra, a beszerzésekre, beszállításokra, nem itt határozzák meg a béreket, a költségeket. Ez az állapot az 1948–1980 közötti időszakhoz hasonló képet mutat. Ezért felelős gazdálkodásról nem lehet szó!

A Budapesten meghatározott különböző vasúti fejlesztési programok időnként nem kelő ismeretekről tanúskodnak. Miközben több esetben erőltették Záhonyból Kijev felé a kombinált áru fuvarozást, eredménytelenül, addig Olaszország és Ausztria felé még kísérleti jelleggel sem próbálták meg. A jelenlegi tarifa nem teszi gazdaságossá a kombinált áru fuvarozást Záhonyból az ukrán, orosz vagy más szállítók számára (Zsákai, 2005).

2. ábra



Szerkesztette: Bajor Tibor 2010.

3. A záhonyi térség nemzetközi kapcsolatai

Magyarország továbbra is a legfontosabb külkereskedelmi partnere Kárpátalja megyének és a tőkebefektető országok rangsorában a negyedik helyet foglalja el. A Kárpátaljai Megyei Közigazgatási Hivatal értékelése szerint Magyarország és Kárpátalja megye kapcsolatrendszerét stratégiai partnerség, dinamizmus és hatékonyság jellemzi.

A Magyarországra irányuló kárpátaljai export legjelentősebb tételei:

1. gépek, elektromos, mechanikus berendezések 61%,
2. textilruházat 16%,
3. cipő 5,1% (ez utóbbi két tétel a bér munka-konstrukcióban legyártott késztermékekből áll össze),
4. fa, faipari termékek 13%,
5. A behozatal árucsoportonkénti megoszlása a következőképpen alakult 2005-ben:
6. gépek, berendezések 42%,
7. papír, karton, csomagolóanyagok 11%,
8. háztartás-vegyipari cikkek 4,3,
9. textil- és cipőipari alapanyag 5,1% (bér munka!).

Az export növekedésében jelentős szerepet játszott a vámellenőrzések szigorítása (alulszámlázások kiküszöbölése, illegális vagy féllegális behozatal visszaszorítása). Kismértékű növekedést mutat a szolgáltatások külkereskedelme: az előző évihez viszonyított 3,5 százalékos bővülés eredményeként 5,6 millió dollárt tett ki úgy, hogy az ukránok által nyújtott szolgáltatások jelentősebb értéket (4,4 millió USD) képviseltek.

Kárpát-Ukrajnában a négy szomszédos országgal (Lengyelország, Szlovákia, Románia, Magyarország) lebonyolított külkereskedelmi forgalomból Magyarország közel 70 százalékban részesedik.

Kárpátalja megyében a külföldi érdekeltségű cégek (699) közel 30 százaléka, szám szerint 198 magyar, tőkerészesedésük 27,2 millió USD (22,1), amely az összes megyei külföldi tőkebefektetésnek a 10,4 százaléka. Az 5,1 millió dolláros állománynövekedés elsősorban a meglevő vállalkozások tőkeemeléséből, illetve az ez évben bejegyzett új cégek kötelező alaptőke értékéből tevődik össze. Földrajzilag a legvonzóbb területek Ungvár, Munkács, Beregszász és a Beregszászi járás, bár az utóbbi időben – elsősorban a nagyobb vá-

rosokban tapasztalható munkaerő problémák miatt – egyre több cég telepedett le a magyarlakta falvakban, illetve hegyvidéki településeken.

Természetesen ez nem vonatkozik a szórvány magyarság által lakott kelet-kárpátaljai vidékre!

Ágazati bontásban az ipar áll az élen – az összes befektetés 75,8 százaléka ide irányul. Domináns a feldolgozóipar (élelmiszeripar, textilipar, gépgyártás, fafeldolgozás) részaránya. A nem termelő szférában (kereskedelem, vendéglátás, egészségügy, szállítmányozás) az összes befektetés mintegy 13 százaléka van jelen (Baranyi, 2009).

A magyar cégek egyre jelentősebben használják ki a komparatív előnyöket: az olcsó energia, bérleti díjak, munkaerő miatt egyre több cég bér munkáltat a térségben, elsősorban a textil-, cipő- és gépipar terén, a két oldal értéke közel 60 millió dollárt tesz ki, jelentős létszámot foglalkoztatva (mintegy 5 ezer fő). Pozitív tendencia, hogy egyre több, korábban bér munkáltató cég befektetővé minősül át.

Összességében megállapítható, hogy Kárpátalja jelentős szerepet tölt be a magyar–ukrán gazdasági együttműködésben. A tények is azt bizonyítják, hogy alaptalanok voltak a vízumrendszer bevezetésével kapcsolatos aggodalmak, amelyek szerint az intézkedés komolyan visszaveti gazdasági kapcsolatrendszerünket, mert Magyarország európai uniós csatlakozása további lökést adhat, amennyiben fokozottabban élünk a határ menti, határonkon átnyúló együttműködés lehetőségeivel, kihasználva az EU-s pályázati alapokat. Öröndetes, hogy a 2004-ben megkötött kétmegyes megállapodás egyre több tartalommal töltődik meg, fokozódik az önkormányzatok, civil szervezetek, gazdasági egységek együttműködése.

Kárpátalja megye fontos láncszeme a magyar–ukrán, illetve Magyarország FÁK-tagállamokkal folytatott együttműködésének. Ez a szerep hazánk EU-s csatlakozását követően tovább fokozódhat, mivel a térség gazdasági rendszerváltó határ, éppen ezért mindkét oldal számára kulcskérdés a határ menti együttműködés fejlesztése. Ehhez Magyarországnak, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyének sokkal nagyobb érdeke fűződik, mivel az V. számú közlekedési folyosó révén, nem csak névleg, kelet–nyugat kapujává válhat. Kárpátalja megye érdeke ugyanezt kívánja, de Ukrajna számára a kelet–nyugat irányú kapcsolat Szlovákián és Lengyelországon keresztül is nyitva áll. Erre feltétlenül figyelnie kell Magyarországnak.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Tanács a Kárpátaljai Megyei Tanáccsal közösen 2003-ban indította el az Európai Unió TACIS-programjának támogatásá-

val a „Cooperation Bridge” című projektjét. A projekt elkészítését a két megye gazdasági-társadalmi, természetföldrajzi és történelmi összetartozása, a hasonló problémák, és a gazdasági elmaradás ellen való küzdelem indokolta. Magyarország és Ukrajna időben eltérő EU-s csatlakozásából fakadó hatások kezelése olyan kihívást jelent a határ menti térségeknek, amelynek megfelelni csak az intézményrendszer fejlesztésével, a gyakorlati tapasztalatok kölcsönös átadásával, az együttműködés ösztönzésével lehet. A kihívásokat, problémákat szem előtt tartva a projekt „Az ukrán–magyar közös határ menti térségfejlesztési koncepció” átfogó céljának megvalósításához az intézvényi háttér megteremtésével, partnerhálózat kiépítésével és a tudás transzfer megteremtésével járul hozzá. A projekt keretén belül a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Fejlesztési Ügynökség mintájára, kialakítására került az Ukrán–Magyar Területfejlesztési Iroda.

Annak ellenére, hogy kapcsolataink dinamikusan növekednek, a hagyományos külkereskedelmi ügyletek keretében megvalósuló magyar export jelentős növelésére nincs túlzott esély. Számításba jöhető „hagyományos” kategóriák a hiánypótlás, választékbővítés, beszállítói tevékenység. Ugyanakkor ezen esetekben nagyfokú konkurenciával kell számolnunk (Filepné, 2009).

„A két ország gazdasági együttműködésének egyik legfontosabb láncszeme, az előttünk álló időszak sikerágazata a magyar–ukrán határ menti együttműködés fejlesztése lehet. A térség ismert komparatív előnyei (a keskeny és a széles nyomtávú vasút találkozása, raktározási, átrakó kapacitás, előnyös befektetési övezetek a határ mindkét oldalán) különleges jelentőséget kapnak Magyarország EU-s csatlakozásával. A határszakasz az Unió külső határa lett, ahol létrejöhet egy sikeres, regionális együttműködési modell” (Szentpéteri, 2006).

4. A záhonyi vasúti átrakó létét meghatározó magyar–szovjet/orosz/ukrán kétoldalú kapcsolatok

A magyar kormány megerősítette készségét a kapcsolatok aktivizálására, és 2002 óta újból megvan a kölcsönös politikai akarat a kétoldalú együttműködés fejlesztésére.

2002. december 18–21. között a magyar miniszterelnök hivatalos látogatást tesz Moszkvában. A látogatással újra indul a legfelsőbb szintű politikai dialógus, több kormányközi (légügyi, turisztikai, haditechnikai, környezetvédelmi és várhatóan adósságtör-

lesztési), valamint egy tárcaközi (levéltári) megállapodást, jegyzőkönyvet írtak alá, illetve kicserélték a konzuli egyezmény ratifikációs okmányait.

Magyarország miniszterelnöke az alábbi tervezetet vitte magával kereskedelmi ajánlatként:

„Magyarország és Oroszország gazdaságában és pozíciójában végbement változások (állami irányítás és az átfogó külkereskedelmi szervezetek megszűnése, a termelő és felhasználó szervezetek differenciálódása, a közös államhatár megszűnése) következménye, hogy a külkereskedelmi forgalom sikeres lebonyolításának a feltétele nemcsak a szokásos kereskedelmi fogalmakban kifejeződő egyetértés (minőség, ár, fizetési feltételek, stb.), hanem elengedhetetlen az ügylet logisztikai megalapozása. A megoldás: állandó piaci jelenlét biztosítása a két országban olyan koncentrált célpiaci bázisok létesítésével, amely részei:

1. Az exportálandó áruk raktárbázisa (konszignációs raktár, nemzetközi közraktár, állandó árubemutató központ, vámszabad-területi raktár, stb. az igények szerint),
2. Szolgáltató (csomagoló, kiserelő, végszerelő stb.) részlegek,
3. Célpiaci kereskedelmi és üzletkötési központ;
4. A célpiac logisztikai kiszolgálását biztosító szervezet.

A két célpiaci bázis létrehozható üzleti alapon, állami támogatással. Oroszország Magyarországra ill. az Európai Unióra irányuló célpiaci bázisa, célszerűen Záhony térségében építhető fel, ahol megfelelő a terület és az alapvető infrastruktúra, logisztikailag pedig optimális hely. Magyarország hasonló bázisa Moszkva térségében, logisztikai szempontból célszerű helyen (vasút, autópálya, viszonylag könnyű elérhetőség), esetleg az orosz államadósság egy részének igénybevételeével létesíthető.

A két célpiaci bázis logisztikai kiszolgálását (logisztikai híd) két ország piaci szervezetei biztosíthatják kooperációban, vagy annál erősebb üzleti összeköttetésben együttműködve. A célpiaci bázisok és az azokat összekötő hidak rendszere a továbbiakban üzleti együttműködéssel bővíthető és bővítendő, bekapcsolva például Kijevet, vagy Japán, Korea, Kína piacait megcélózva, valamely csendes-óceáni kikötőt, vagy Nyugat- és Dél-Európa valamely fontos célpiacát (pl. az adriai tengerpart)” (Rigó, 2002). (Az orosz fél a javaslatot kedvezően fogadta, de Moszkva helyett Jekatyerinburgot javasolta.)

Az egymás piacán történő tőkebefektetések mértéke továbbra sem jelentős, a magyar befektetők számára Oroszország egyelőre nem kiemelt célország, néhány eredményes kezdeményezésről azonban már be lehet számolni:

Az Oroszországból Magyarországra érkező közvetlen tőkebefektetések is eseti jellegűek, de erősödnek az ilyen jellegű orosz törekvések. Az orosz befektetők által leginkább előnyben részesített gazdasági ágazatok a pénzügyi tevékenység és kiegészítő szolgáltatásai, valamint a feldolgozóipar.

A magyar export bővítése szempontjából nagy jelentősége van az V. sz. intermodális közlekedési folyosó fejlesztésének. Annak érdekében, hogy Magyarország betölthesse a megcélzott térségi közlekedési, szállítási, gyűjtő, elosztó központi szerepet, elengedhetetlen, hogy ezen az útvonalon megfelelő nagyságú forgalom bonyolódjék. Ebből a szempontból jelentős az Oroszországból, illetve Oroszországon keresztül a Távol-Keletről, Ázsiából érkező, valamint az oda irányuló forgalom. Orosz részről ugyanakkor az V. sz. folyosó fő versenytársának számító II. sz. (Berlin–Varsó–Minszk–Moszkva tengelyű) közlekedési folyosót kezelik prioritásként. Eredményként értékelhető, hogy a kormányközi vegyes bizottság VII. ülésén orosz részről is kifejezték érdekeltségüket az V. számú európai közlekedési folyosó fejlesztésében, értve ezalatt egyeztetett áruforgalom-növelő intézkedések kidolgozását (Külügyminisztérium 8. Területi Főosztály, Orosz referatúra, Budapest, 2002. december 9.).

Záhony és térsége fejlesztésével kapcsolatban az MSZMP KB 1975. évi döntését követően 2009-ig több tucat tanulmány készült. Ezt megelőzően a Záhonyi térség helyzetének tudományos feldolgozása nem történt meg.

A Záhonyi Vállalkozási Övezet programjának elemzése a mai napig nem történt meg. Magának a vállalkozási övezetnek a fogalmát sem egyértelműen használják a különböző tanulmányok.

1. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium: „A vállalkozási övezet az Európai országokban elterjedt befektetés-ösztönzési forma, a tapasztalatok szerint a területfejlesztési politika hatékony eszköze. A legsúlyosabb helyzetben lévő – elmáradott és az ipari válságtérségekben – a gazdaságfejlesztést és szerkezetváltást elősegítő eszköz” (1995. június)
2. Terra stúdió: „A vállalkozási zóna földrajzilag pontosan körülhatárolható terület, amely egy a munkanélküliségtől különösen sújtott körzetben helyezkedik el, s amelyen belül létrejövő, vagy ott berendezkedő vállalatok olyan státust kapnak, amely

megalapításuktól számítva tízévi adómentességet és egyéb adminisztratív könnyítéseket biztosít számukra. A vállalkozási zónák lehetnek néhány tucat vagy néhány száz hektár. Lehet berendezett szabad ipari zóna, csúcstechnológiát alkalmazó ipari park, paragon fekvő ipari terület, fejlesztés alatt lévő városi terület” (1998. április)

3. MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda: „A világ számos országában jelöltek ki különleges gazdasági övezeteket, amelynek célja elsősorban az adott térség gazdaságának fejlesztése, gazdasági szerkezetváltás elősegítése volt.”(2004. április)
4. Universal Group Kft: „Az elmúlt két évtizedben az Egyesült Államokban, illetve az Európai Unió néhány országában az ipari és tudományos parkok mellett, sokszor azokat is magukban foglalva, vállalkozási övezetek is létrejöttek, amelyek alapvető feladata a hatékonyabb gazdálkodáshoz és a befektetések növeléséhez szükséges feltételek megteremtése volt.” (2004. november)

A kutatók szerint a Záhonyi Vállalkozási Övezetet:

1. térségi, határon átnyúló regionális területfejlesztési program, vagy
2. ágazati, kizárólag vasúti szállításlógisztikai program.

A két nézet gyakorlatilag kizárja egymást.

A tanulmányok:

1. 54%-a a vasút érdekeire alapozódik,
2. 39%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg megye és Nyíregyháza érdekeire épül,
3. és a fennmaradó 5+2% az ország gazdasági és a Záhonyi kistérség érdekeiből indul ki.
4. A tanulmányok a vasút elsőbbségét erősítik, a záhonyi átrakó által érintett térség tulajdonképpen elviseli a vasúti fejlesztések okozta esetleges környezeti, és egyéb károkat. A lényeg, hogy – a szocialista idők ágazati politikai szempontjai szerint – a vasút érdekeit senki és semmilyen formában nem befolyásolhatja! Ezért a térségben a vasúttól független fejlesztés, nem történhet. Így a térség továbbra is a vasút „hűbértoka” marad (GKI Gazdaságkutató Rt.).

1. táblázat

*A záhonyi térség fejlesztési tanulmányainak csoportosítása
az azokban érvényesülő érdekek alapján*

Megnevezés	Vasút	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	Nemzeti	Záhony kistérség	Összesen
1975–1995	1	1	1	1	3
1995–2000	24	25	3	1	53
2000–2005	11	8	1	1	20
2005–	6	4	1	1	11
Összesen	51	37	6	4	95
%	54	39	5	2	100

Szerkesztette: Bajor Tibor 2010.

5. A tanulmányok lényege, hogy Záhony a megye része, ezért a megyei viszonyoknak kell megfelelnie. Előbb a járási központ, Kisvárdra alá, majd a járások megszűntével Nyíregyháza érdekei alá kell rendelni. A tanulmányok alapján termelő beruházás a központokban létesülne, míg Záhonyban lehet raktározni és átrakni. Ez a program megfelel a megyei vállalkozók érdekeinek is, mert ebben az esetben megyén kívüli vállalkozó valószínűleg nem érkezik (VÁTI).
6. A tanulmányok lényege, hogy Záhony és térségét nemzetközi és magyar ipari és szállítás-raktározási logisztikai központtá kell átalakítani. A vasút fejlesztése nem cél, hanem eszköz, első az egyenlők között! Ugyanilyen eszköz a közúti és folyami szállítás. Új, elsősorban az Európai Uniótól keletre lévő országok vállalkozóit kell a térségbe csábítani, hogy az itt letelepedő vállalkozásaik egyrészt kihasználhassák az európai uniós piacok adta lehetőségeket, másrészt beszállítóként új munkalehetőségeket biztosítsanak a helyi vállalkozóknak. Növelve egyben Magyarország ipari teljesítményét, nemzeti jövedelmét, valamint az Észak-alföldi régió munkaadóit rákényszeríteni – gazdasági eszközökkel – az ország érdekeinek megfelelő gazdasági tevékenykedésre. A Záhonyi Vállalkozási Övezet által érintett kistérségekben az életszínvonal jelentős pozitív változásainak elérése (Terra Stúdió tanulmányai).

Meggyőződésem, hogy csak ez utóbbi (6. pont) irány lehet eredményes és hozhat sikert mind az országnak, mind Záhony és térségének, mind a nemzetközi gazdasági kapcsolatoknak. Minden más esetben ezt a fejlesztési programot más országban valósítják meg. Ezt az álláspontot szeretném megerősíteni dolgozatommal.

A térséget és lehetőségeit bemutató tanulmányok közül tematikáját tekintve kiemelkedik Horváth Ferenc 2000: A záhonyi vasúti csomópont története és Egeresi Zsigmond

1979: Záhonyi hétköznapiak 1944–1979. tanulmánya, mert ezek a tanulmányok Záhony települést nem a záhonyi vasúti átrakási és tevékenység alárendelt szervezeteként, hanem szerves részeként kezeli.

5. Felhasznált irodalom és a kutatási helyek:

1. Magyar Országos Levéltár,
2. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár,
3. Országos Széchényi Könyvtár,
4. VÁTI,
5. Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma és Könyvtára,
6. MÁV Archívum, MÁV Irattár,
7. a Záhony és térségével, Kárpátalja fejlesztésével, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye helyzetével foglalkozó szakirodalom,
8. a Záhony térségben szerzett személyes tapasztalatok, helyi dokumentumok és a helyszíni beszélgetések ellenőrzött információi;
9. Oroszország, a Szovjetunió történetét, nemzetközi viszonyait és kapcsolatait elemző szakirodalom;
10. a volt Szovjetunió határai mellett felépített vasúti átrakók történeti irodalma;
11. az Oroszországban hozzáférhető, Záhonnyal kapcsolatos dokumentumok, a közép-európai országok XIX–XX. századi történeti dokumentumai;
12. Az orosz–magyar és az ukrán–magyar gazdasági és politikai kapcsolatokról szóló dokumentumok;
13. az államigazgatás, a területfejlesztés és a logisztika szakirodalma.
14. A nemzetközi vasúti teherszállítással kapcsolatos irodalom
15. Közép- és Kelet-Európa vasúti útvonalaival és szállítás szervezésével kapcsolatos szakirodalom

II. 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 első világháborút lezáró békeszerződés nélkül, amikor Záhony határtelepülés lett;
 - a második világháborút lezáró békeszerződés nélkül, amikor Magyarország és a Szovjetunió közvetlen szomszédos ország lettek;
 - 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 közlekedés-logisztikai 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 szállításhoz. Éppen ezért a MÁV záhonyi átrakó szervezeti rendszere, működési szisztémája a vasúti logika rendszerbe közvetlenül nem illeszthető. Tevékenysége a gyakorlat szerint jobban hasonlít a tengeriszállításhoz 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 Záhony Vállalkozási Övezet és a Vasúti Átrakó megfelelő szervezeti együttműködése. A záhonyi vasúti átrakó körzetet eredményes működéséhez az 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!

III. ZÁHONY A KAPITALIZMUS ELŐTT

1. Záhony elnevezés megjelenése

A honfoglalás korában a Felső-Tisza térsége szlávok által ritkán lakott, és a rendszeres áradások, valamint a talajviszonyok következtében lápos, ligetes (cser, tölgy), mocsaras terület volt. (Több Tisza melletti település neve – pl. Záhony, Vásárosnamény szláv eredetű.) A honfoglalást követően magyar nemzetiségű lakosság is letelepedett a Tisza déli árterületén (erről tanúskodik a bezdédi aranykincs), de a Tisza északi oldalán határőrzési feladatokat ellátó besenyőket telepítettek le.

Az Árpád-házi királyok korában ez a térség a határispánsági székhelynek kijelölt Szabolcs, vagy Borsova székhelyű vármegyéhez tartozott. A székhelyek a forgalmasabb tiszai átkelőket felügyelték, mindkét helyen állandó átkelő működött.

A tatárjárás különösen nagy kárt okozott a térségben. A tatárok fő bevonulási útvonala a Tisza felső folyásával párhuzamosan vezetett a Tisza-könyökhöz, majd itt fordult délnek, tovább követve a Tisza vonalát Muhiig. Az útvonal adott volt, mert a Kárpátokon átvezető meghatározó hágóktól az útvonalak végig a folyók vonalát követve (Latorca, Ung, Tisza) Szürténél (Csaptól és Záhonytól 10 km-re) találkoznak, és vezetnek az ország belseje felé. A tatárjárást követő újjáépítés során újjáalakult Szabolcs vármegye, és a korabeli okiratokban Záhony település semmilyen formában sem kerül megemlítésre.

Valószínű, hogy ebben az időben még csak a Tisza árterében tanyás elrendezésű, településnek nem nevezhető képződmény, ahol elsősorban a helyi adottságokat kihasználva nagy testű állatok rideg tartásával foglalkoztak. (A szarvasmarhatartás elsősorban Ung és Bereg megyére, a lótarítás pedig Szabolcs és Szatmár megyére volt jellemző. A sertéstartás nem volt jelentős, juhokat gyakorlatilag Záhony térségében nem tartottak.)

A tatárjárást követően Szabolcs vára fokozatosan elvesztette jelentőségét, szerepét a Tisza déli oldalán Nagykálló vette át. Ez alapvető gazdasági és társadalmi változásokat hoz Szatmár és Szabolcs megyék életében. A politikai, hatalmi központ elkerült a Tisza vonalától, így a korábbi gazdasági tevékenységek fokozatosan elvesztették meghatározó jelentőségüket. A rideg állattartás és a halászat szerepét átvette a növénytermesztés. Ung megye politikai hatalma (a nádor lakhelye) fokozatosan csökkent, és szerepét a nagykállói Kállóy család vette át.

Záhony első írásos megjelenése 1324. május 21-én a Kállóban (Nagykálló) tartott nádori Bíróság törvényüléséről szóló jegyzőkönyvben található. A jegyzőkönyv szerint a záhonyi illetékességű Páltól (Paul de Zahun) egy lovat eltulajdonítottak.¹ Azzal, hogy az írás kiemeli, hogy „egy” lovat, valószínűsíthető, hogy több lova is volt a károsultnak. A XIV. században a lótartást csak a módosabb gazdák engedhették meg maguknak.

1334. július 22-én, már Záhony mellett tartották Szabolcs és Bereg vármegye számára a nádori bíraskodást,² majd ezt követően több esetben is^{3 4}

A megtartott nádori bíraskodásról szóló okmányok Záhony melletti, nyáron használatos helyszínről (falu, majorság) szólnak (prope villam Zahun). Záhony, mint település először megnevezve az 1341. június 23-i nádori bíraskodás okmányában, Szabolcs és Bereg vármegyék számára Záhony faluban megtartott közgyűlés szerepel.⁵ E dokumentumtól kezdve következetesen Záhony faluként említik.

A nádori méltóságot 1327–1334-ig Drugeth János Bács, Somogy, Tolna, Ung, Zemplén főispánja viselte. 1327-ben már ungi főispán volt, de ezen állásától hamar megvált, azonban később ismét elfoglalta. Erről tanúskodik a Csicsery család oklevéltárában lévő 31214. sz. okmány, amely szerint Károly király Vilmos szepesi és újvári ispán atyját, János mester óbudai várnagyot – vagyis Drugeth Jánost 1328. október 9-én Ung vármegye főispánjává nevezte ki, ami határozottan arra enged következtetni, hogy közbeesőleg más megyék főispánja is volt (Gálócsy, 2000).

Az 1371. április 5-én Kapus településnél megtartott nádori bíraskodás jegyzőkönyve alapján bizonyítható, hogy Záhony településen szarvasmarhát tartottak.^{6, 7}

Az első pontos térkép Magyarországról, a települések, utak elhelyezkedése a korábbi évszázadokhoz képest a leírások alapján nem változott.

¹ AnjOkmt. II. 138 Nagykállói Kállay család levéltára. II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943. 204.

² AnjOkmt. III. 90 és 91 Nagykállói Kállay család levéltára. II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943. 435–438.

³ AnjOkmt. III. 205 és 216 Nagykállói Kállay család levéltára. II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943. 479. és 486.

⁴ AnjOkmt III. 363. Nagykállói Kállay család levéltára II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943. 519–521.

⁵ Nagykállói Kállay család levéltára. II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943. 612.

⁶ Nagykállói Kállay család levéltára. II. kötet, 1351–1386. Bp. 1943, 1676.

⁷ Diplomatikai Levéltár/Családok irataiból/Soós család (Q170)/DL 57729.

1. térkép

Záhony és térsége XVIII. század végén



Forrás: Magyarországról 1782–1784 között készült 1:192 000 léptékű 43 lapból álló kéziratoss térkép A Hadtörténeti Múzeum Térképtára.

2. A Záhony név eredete

A Tisza Záhony és Csap között fordul végleg délnek, ez a Tisza-könyök térsége. A Tisza-könyök északi oldalán vezet a Miskolc–Kassa–Csap–Beregszász–Munkács földút, déli oldalán pedig Záhonyánál találkozik a Szabolcs és Szatmár vármegyék felől érkező út, amely a Tiszán átkelve csatlakozik a főúthoz. Drugeth nádor családi birtokán az arra alkalmas területen jogosan tarthatott nádori bíróságot, (amely egyéb bevételt is jelentett számára), és ez, valamint Záhony értelmezése magyarázatot adhat arra is, hogy Záhony, mint falu, miért csak a 1341-es oklevélben szerepel először, addig: „Záhony szláv eredetű településnév. Azonos etimológiájú a székelyföldi Zágon helység- és folyónévvel, valamint a Gömöri Zahuniska falu nevével: szl. Za + gonъ földterület, dülő möge/vő. Horger: Melich-Eml. 157; Kniezsa MNy. XLIV, 7; ILA, IV.64/.⁸ A g helyett levő h azt bizonyítja, hogy a magyarság az északi szláv g>h változás bekövetkezése után vette át ezt a nevet”. Dr. Németh Péter (a Nyíregyházi Jósza András Múzeum igazgatója, történész) a „Záhonyi füzetek”-hez készített jegyzetei szerint „a rengeteg magyar hany, hony végződésű települések nevével együtt valamilyen képzőként alakult ki, s inkább mocsaras-lapos

⁸ Szabolcs-Szatmár megye történeti-etimológiai helységnévtára. Magyarország Geographiai Szótára. Fényes Elek. III. kötet, Pesten, 1851. 3128. oldal.

területet jelentett.”⁹ Az említett g/h változást figyelembe véve, „záhony” szó a mai napig létezik a szláv nyelvekben: „загонъ” (za/g/h/ony) a szarvasmarhák számára épített karámot jelent.¹⁰

Ezt az álláspontot erősíti meg Kiss Lajos, a Földrajzi Nevek Etimológiai Szótárában. „Záhony” helység Szabolcs-Szatmár megyében Kisvárdától észak-északkeletre. Északi szláv eredetű; vö, szlk. Záhon hn. (Habovštiak: OrChotN. 87). Köznévi előzményhez 1: zahon ’kerti ágy, ágyás. R keskeny földsáv; 4–8 barázdát magában foglaló régi területmérték; szlk. cseh: Záhon ágyás, parcella, tag, tábla. ukr. заґи́н (birtokos esetben заго́ну) parcella, tag, tábla, karám, akol. Etimológiailag azonos a déli szlávoktól átvett székelyföldi Zágon-nal, de összetartozik a m. pagony (fiatal, ritkás erdő, liget) szláv eredetijével is.”¹¹

Az biztos, hogy a Tisza árterében rideg állattartást folytattak a XI–XV. század között. Záhony mint „karám” valószínűleg Drugeth János nádor birtokaihoz tartozó ártéri, mocsaras-lápos legelő volt. Az állatok őrzését, felügyeletét ellátó jobbágyok csak később települtek ki az ártérbe. Ezt a mai tiszai ártérben elhelyezkedő tanyás (bokorgazdás) lakótérseget „Mocsár” elnevezéssel megtalálhatjuk az 1780-as ország felmérésben.¹²

3. Záhony település

A dokumentumok alapján rögzíthető, hogy Záhony mint konkrét település 1341-től létezik. Az oklevelekből feltételezhető, hogy Záhony térségében kellett lennie tiszai átkelőnek, mert különben Ung vármegye felől nem lehetne megközelíteni, valamint a település Szabolcs, Szatmár és Bereg vármegye felől jól megközelíthető volt a korabeli útvonalakon.

A térség első hiteles leírását a II. József által elrendelt katonai felmérés adta Magyarországon katonai térképének elkészítéséről. A Habsburg Birodalom első nagy méretarányú térképének felvétele 1763-tól 1787-ig tartott, amelynek során 5400 darab 64x42 cm nagyságú felvételi lap készült. Magyarországról 1782–1784 között készült 1:192 000 léptékű, 43 lapból álló kéziratos térkép. Magyarországot I–XXXIX. terjedő függőleges oszlopokra (collone) és azokon belül folyamatos számozással jelölt vízszintes szelvényekre (sectio) osztja.

⁹ Hutás József helytörténeti gyűjteménye, Záhony.

¹⁰ Orosz–magyar szótár. I kötet. Szerk.: Hadrovics László, Gáldi László. Akadémiai Kiadó, 1989. 453. oldal.

¹¹ Kiss Lajos: A Földrajzi Nevek Etimológiai Szótára, L–Zs. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1988 4. kiadás. 793. oldal.

¹² Magyar Országos Levéltár s78 térkép fony ung mocsar_001_006.

A térkép mellé minden településről és annak közvetlen és tágabb térségéről részletes leírást készítettek a földmérők. A leírásban szerepel minden olyan adat, amely katonai és közigazgatási célokra felhasználható. A korabeli térképen erős fekete vonallal jelölték a fő közlekedési útvonalakat és gyengébb fekete vonallal a mellék-, az év nagy részében lovas kocsival nem járható útvonalakat. A folyók térsége nagy kiterjedésű lápos-erdős terület, amely a közigazgatás számára mind gazdasági, mind katonai szempontból használhatatlan terület (Pók, 2002).

A felmérés szöveges leírása az alábbi szempontokat vizsgálta: 1. a szomszédos településtől való távolság, 2. a szilárd épületek, 3. a vizek, 4. az erdők, 5. a rétek, mocsarak, 6. az utak, 7. a környező hegyek, 8. megjegyzések.

„Záhony XXVII. oszlop 8. szelvény:

1. Zsurk $\frac{3}{4}$, Eperjeske 2, Csap $\frac{3}{4}$, Szürte 2 $\frac{3}{4}$ óra.
2. –
3. A közelben folyó Tisza itt írja le a legnagyobb kanyarulatot, mivel ebbe a szelvénybe délről érkezik, és az ez alattiban ismét dél felé folyik.
4. A folyó két oldalán húzódó erdőségek nagyon sűrűk, sok mocsár fordul elő bennük.
5. A rétek mocsarasak, nád növi be őket, soha nem száradnak ki.
6. Nem messze a falutól egy komp található. Az eperjeskei országút mindig járható, egy félóránnyira egy sűrű erdőn megy keresztül, amelyben sok mocsaras rét is előfordul.
7. Néhány egészen szelíd homokdomb.

A Tisza-könyök térsége a megyehatárok gyakori változásával hol Szabolcs, hol Ung vármegyéhez tartozott. A török hódoltság idején az önálló Erdélyi Fejedelemség része volt.

A 150 év kulturális, néprajzi, építészeti hagyományai a mai napig tapasztalhatók. A XVI. századig a Magyar Királysághoz, közigazgatásilag a Felső-magyarországi Főkapitánysághoz tartozott. A XVI. századtól az Erdélyi Fejedelemséghez tartozott. Ekkor kialakult egy sajátos kulturális közeg, amely magában foglalta a Tisza két oldalán lévő vármegyéket és Erdélyt. (A meghatározó erdélyi fejedelmi családnak, a Báthoryaknak a Szatmár vármegyei Nyírbátor volt az ősi székhelyük.)

Záhony térségéből, aki tanulni akart, az vagy Sárospatakra vagy Erdélybe ment iskolába. Debrecenbe nem, mert Debrecen felé az utat elzárta a mocsár. Debrecen és Nagykálló

között egyetlen út vezetett a mocsáron keresztül, az is az év nagy részében járhatatlan volt. A Tisza szabályozásának befejezéséig a Felső-Tisza vidéke kulturális és gazdasági szempontból nem volt az Alföld része.

„Záhony Körjegyző jelentése a Tiszai Járás (Mándok) felé. A jelentés ideje: 1950. február 13. 1850 előtt a Tisza jobb oldalán volt a település a sorozatos árvizek miatt, 1850–55 között áttelepült a Tisza bal oldalára, megcserélték a mezőgazdasági területeket.”¹³ A jegyző jelentésének az a része, hogy „megcserélték a mezőgazdasági területeket”, igaz, de Záhony sohasem volt a Tisza főfolyásának jobb oldalán! Az állandóan víz járta területről a település kb. 1 km-rel odébb települt, magasabban fekvő dombra. (A környező települések és a közlekedési utak a mai napig megfelelnek a térképen ábrázoltnak. A főút mellett párhuzamosan húzódó, észak–déli irányú, magaslati vonulaton a Tisza szabályzását követően árvízvédelmi töltést építettek és jelenleg is ezt a funkciót látja el.)

2. térkép

Záhony jelenlegi elhelyezkedése műholdfelvételtől



Záhony eredeti
elhelyezkedése

Forrás: <http://maps.google.com/> szerkesztette: Bajor Tibor 2010

¹³ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár. V. 452. Záhonyi Körjegyzőség, 1925, 1945. január 30-tól 1950. január 19-ig.

A vasút kiépítése előtt az utolsó leírás a településről 1851-ben megjelent Fényes Elek szótárban található:

„Záhony Ungh v. magyar falu, a Tisza bal partjához közel: 24 római, 35 g. kath, 513 ref. 14 zsidó lak. Ref. Anyaszentegyház. Répa-cukor gyár. Nagy ökörhízlalás. F.u. Ritter. Út.p. Ungvár.”¹⁴

¹⁴ Magyarország Geographiai Szótára. Fényes Elek. III. kötet. Pesten, 1851. 3128. oldal.

IV. ZÁHONY TELEPÜLÉS ÉS A VASÚT TÖRTÉNETE 1860-tól 1920-ig

A Tisza-könyök térségében a vasút építése hozott változást előbb a Tisza északi oldalán, majd évekkel később a záhonyi oldalon is. Az első vasúttársaság, amely megjelent Észak-kelet-Magyarországon, a Tiszavidéki Vasúttársaság.

1. Tiszavidéki Vasúttársaság

A bécsi székhelyű Tiszavidéki Vasúttársaság 1856–1880 között működött. Megalakulása-kor a vasúttársaság engedélyesei (túlnyomórész magyar arisztokraták, az Andrássy, Apponyi, Barkóczy, Eszterházy, Károlyi, Wenkheim, Zichy stb. családok tagjai) engedélyt kaptak egy Pesttől Miskolcig, Miskolctól Kassáig, Miskolctól Tokajon át Debrecenig, valamint egy Arad–Püspökladány közötti vasútvonal megépítésére. A vasúti engedélyeseknek az állam eladta az államköltségen épülő Szolnok–Debrecen és Püspökladány–Nagyvárad közötti vonalakat.

A vasúttársaság működése alatt folyamatosan pénzzavarral küszködött, ezért az állam, rendszeresen kedvezményekkel támogatta. 1858-ban engedélyezték a törzstőke leszállítását és bankkölcsön felvételét. 1859-ben beleegyeztek, hogy anyagi okokból ne építsék meg a Pest–Miskolc közötti vonalat. Annak ellenére, hogy a kiegyezés után a vasúttársaság újabb és újabb pénzügyi kedvezményeket kapott az államtól, 1869-re adósságuk már több mint 5,3 millió forintra rúgott.

A Tiszavidéki Vasúttársaságnak szinte folyamatosan rossz volt a sajtója. Különösen az 1860-as évtizedben a magas szállítási tarifákért, a német szolgálati nyelvért, a magyarul beszélő vasutasok alacsony számáért folyamatosan bírálatok érték. 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 vasútvonalak megnyitási évek szerint:

1857: Szolnok–Debrecen

1858: Püspökladány–Nagyvárad

1858: Szajol–Arad

1859: Debrecen–Miskolc

1860: Miskolc–Kassa

1880: Mezőtúr–Szarvas

2. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság

Magyarország északkeleti területei a kezdeti vasútépítésből kimaradtak, az itt kibányászott, valamint megtermelt javaknak az ország más területére való továbbítása középkori mód-szerekkel történt még az 1850-es években is.

Az 1848/49-es szabadságharcot követően – közeledve a politikai kiegyezéshez – az Osztrák Császárság keleti, északi területeit is igyekeztek bekapcsolni a gazdasági életbe. A hazai út-, majd később a vasúthálózat kialakítására javaslatot készítőik fontosnak tartották északkeleti irányban is a jó közlekedés megteremtését. Számos tervben megtalálható volt a Galícia osztrák tartományon keresztül Lengyelország és Oroszország felé vezető vasútvonalak. Ezek azonban nagyjából Kassán, Eperjesen át Krakkóba vagy Szatmár, Máramarosszigeten át Szucsava irányába vezettek, legfeljebb Nyíregyházát érintették, de a tiszai átkeléshez nem a Záhony és Csap közötti folyószakaszt választották (Horváth, 2000). Sőt a tiszai átkelést az első vasútvonalak megépítésekor elkerülték.

Az első vasútépítési engedélyt az Északkeleti-Kárpátok természeti kincseinek szállítá-sához a Tiszavidéki Vasút 1859-ben kapta meg. A Nyíregyháza–(Vásáros)namény–MáramarosSzigeth vasútvonal megépítése csak a kezdeti lépés lett volna, amelyet további szakaszok követtek volna, de ez az egész terv nem valósult meg. A társaság inkább Erdélyben épített. Ekkor Debrecen és Szatmár városok lakosainak ösztönzésére a Debrecen-ből Szatmáron át Máramarosszigetre vezető vasútvonal előmunkálataira gróf Forgách Antal és Kovách Lajos kért engedélyt 1864-ben, amit meg is kaptak. Ez a nyomvonal azonban már elkerülte a beregi vidéket, és közvetlen összeköttetést biztosított Debrecen–Szatmár–Máramarossziget között.¹⁵

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság feladata elsősorban Máramaros megye bekapcsolása a magyar közlekedési hálózatba, az aknaszlatinai sóbányák termelésének elszállítása Budapestre, illetve tovább Bécsig. Biztosította továbbá a különböző építőanyagok: kő, fa

¹⁵ A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.

elszállítását a Kárpátokból. Ez a szállítás sokkal megbízhatóbb volt, mint a megszokott vízi tutajon való szállítás. Megváltozott az útirány is, Szeged helyett Budapest a végállomás. „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 részesíthetők.”¹⁶

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság vasútvonalainál már tervezéskor alapfeladat volt, hogy biztosítsa a Magyar Királyság és Oroszország vasúti összekapcsolását. A megalakult önálló magyar kormány a vasutat nemcsak a fontos belföldi célokra akarta felhasználni, hanem a nemzetközi kereskedelembe való bekapcsolódáshoz is azonnal használni akarta.

„Az 1867. év kezdetén alakult önálló magyar kormány, amelyre ezen ügy elintézése átszállott – azon nézetből indulva ki, hogy hosszabb vonalakból álló vasúti vállalatok, az ország közgazdasági érdekeinek jobban megfelelnek: említett érdektársulatot felszólította, hogy a Waldstein János és Schönborn Buchheim Ervin grófok vezetése alatt, a felső Magyarország keleti részén létesítendő vasúti hálózat tervezésére és kiépítésére időközben alakult érdektársulattal egyesülvén, az általa tervezett vonalat azzal közösen építse ki. E tárgyra nézve az egyezmény 1867. év november havában létre is jött; és az egyesült érdektársulat az engedélyezés feltételeit illetőleg azonnal tárgyalást kezdett a kormánnyal, amely 1868. év tavaszáig elhúzódott. Ez alatt, egy gácsországi nagybirtokosokból álló érdektársulat is folyamodott Gácsország keleti részében létesítendő oly vaspálya hálózatra szóló engedélyért, amely a keleti Gácsországot Stryn és Skolén át Munkács felé Magyarországgal, és Chodorowon, Tarnopolon át Woloszcyska felé Oroszországgal hozná összeköttetésbe. Ezen érdektársulat a magyarországi egyesült érdektársulat oly célból lépett összeköttetésbe, hogy Magyarország északkeleti vidéke és Kelet-Gácsország számára vasúti hálózatot létesítsen.”¹⁷ A tárgyalások elakadtak, a közvetlen összeköttetés csak később valósul meg.

¹⁶ A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.

¹⁷ A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. D 1520.

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság működésére az 1868. évi XIII. törvénycikk adta meg az engedélyt. Az 1868. évi XIII. törvénycikk a Magyar Északkeleti Vasút kiépítéséről a következő vasútvonalakat engedélyezte:

- a) Debrecenről Szatmárnémetin, Tekeházán át Szigetig,
- b) Tekeházától Csapra át Kassáig,
- c) a b) alatti vonalból kiágazva Sátoraljaújhelyen át Zomborig,
- d) a c) alatti vonalból kiágazva Munkácsig.

A Magyar Északkeleti Vasút vonalai és megnyitásának éve a következő képet mutatja:¹⁸

- 1. Szerencs–Máramarossziget (243,1 km) (1871/72),
- 2. Debrecen–Királyháza (150,4 km) (1871/72),
- 3. Bátyú–Munkács (26,3 km) (1872),
- 4. Nyíregyháza–Ungvár (93,9 km) (1872/73),
- 5. Sátoraljaújhely–Kassa (66,6 km) (1872/73).

Ezekre a vonalakra mérföldenként 37 100 ezüst forint kamatbiztosítást (kamatgaranciát) nyújtottak, a 64,5 mérföld hosszúságú vonal biztosított tőkéjét 47 214 000 forintban állapították meg. A részvények és a kötvények szelvényei tíz évre adó- és illetékmentesek voltak. Az építést a berlini dr. Stroussberg Henrikre bízta. Stroussberg a kamatbiztosítás alapján kibocsátott építési tőkéért elvállalta a vonal megépítését, teljes felszerelését, az építés ideje alatt felmerülő időközi kamatok és igazgatás költségeinek fizetését. Az előmunkálatok lassú végzése, az addig nem ismert árvízmagasságok, végül a francia–német háború kitörése miatti munkáshiány az amúgy is rosszul vezetett vállalatot megbuktatta. 1871-ben Stroussberg kijelentette, hogy csak akkor képes folytatni a munkálatokat, hogyha a beszerzett anyagok értékének arányában előleget kap. Ezt engedélyezték, majd 1871 márciusában Stroussberg a vállalatot a Bécsi Union Banknak adta át. A bank állítólag az építés befejezéséig 22 millió forintot veszített, mert a Tekeházánál építendő 420 m hosszú Tisza-híd, továbbá a Kassa–Legenyemihályi–Sátoraljaújhely vonalon bekövetkezett csúszások a munkálatokat nagyon megdrágították. A beruházásokhoz jelentős állami támogatások jártak. „A fentebb elősorolt vonalak után, az egyes vonalrészek megnyitásától szá-

¹⁸ A Nyíregyháza–Ungvár másodrendű gőzmozdony vasút kiépítéséről szóló 1870. XXVIII. t. cikket, továbbá 1875. XLV. t. cikket a magyar észak-keleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről [módosítva az 1877. XVI. tc. által] az 1888. XVII. t. cikket a magyar észak-keleti vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtása tárgyában. Végül az 1890. XXXI. tc. a magyar északkeleti vasútrészvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződést tartalmazó 1891. II. t. cikket. 1875. XLV. t.c. A magyar.-északkal. és nyíregyháza–ungvári vasutakról.

mítandó 36,600 frt évi tiszta jövedelemnek és 500 frt törlesztési részletnek és így összesen 37,100 frtnak mérföldenként ezüstben biztosítása az állam által, továbbá minden néven nevezendő adótól való mentesség, mindaddig, míg a biztosított tiszta jövedelem el érve leend, vagyis míg az állami kamatbiztosíték igénybe vétetik. A részvény- és kötvényszelvények tíz évi adó- és illetékmentességet élveznek. Ezen adó- és illetékmentesség a tőkebeszerzés, építés, és első üzleti berendezés ügyében keletkezett szerződévényekre, beadványokra és másféle okmányokra is kiterjed. Ezenkívül azon esetre, ha az ország, a pályának Munkácstól a határszélig folytatását kívánná: a munkács–beszkédi vasút engedélyére nézve, az északkeleti vasút társaságnak, hasonló feltételek mellett, más vállalattal szemben előjog biztosított.”¹⁹

3. A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal engedélyezése

A fenti vonal építése közben az 1870. évi XVII. törvénycikkkel engedélyezték a Nyíregyháza–Ungvár közötti másodrangú vonal építését, amelyre mérföldenként csak 20 000 ezüst forint kamatot garantáltak, és a teljes tőkét 4 960 000 forintban állapították meg.

„A szerződés a magyar királyi közmunka-, közlekedési és pénzügyminiszterek, másrészt a Magyar Északkeleti Vasúttársulat igazgatótanácsa közt mindazon igények és ügyek végleges rendezése iránt kötött, amelyek a nevezett társulat részére egyfelől az 1868. évi XXVIII. Törvény-cikk alapján engedélyezett I-ső (északkeleti) s II-od (nyíregyháza–ungvári) rendű vasút engedélyezéséből s építéséből merültek fel. 1875. XLV. t. cikket a magyar észak-keleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről (módosítva az 1877. XVI. t.c. által)

1. § kötvénykibocsátás engedélyezése a veszteségek, illetve a sín vásárlás fedezésére,
3. § állambiztosítás a fedezetre,
9. § a veszteség fedezésére a vasút 500 000 forintnyi kölcsön felvételét tudomásul vette a bécsi Union Banktól,
11. § a kormány a késedelmes építkezés miatti büntetéseket elengedi.

¹⁹ A Nyíregyháza–Ungvár másodrendű gőzmozdony vasút kiépítéséről szóló 1870. XXVIII. t. cikket, továbbá 1875. XLV. t. cikket a magyar észak-keleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről [módosítva az 1877. XVI. tc. által] az 1888. XVII. t. cikket a magyar észak-keleti vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtása tárgyában. Végül az 1890. XXXI. tc. a magyar északkeleti vasútrészvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződést tartalmazó 1891. II. t. cikket. 1875. XLV. t.cz. A magy.-északkal. és nyíregyháza–ungvári vasutakról.

Érdekes, hogy a Kisvárda–Csepel közötti vasútvonal az ideális egyenes vonaltól nem Mándok felé (gazdasági-járási központ, közel 4000 lakos) tér el, hanem Tuzsér (kistelepülés, tiszai átkelővel, a népességszáma közel 1/4-e Mándokénak) felé, közel ugyanolyan távolságra. Az eltérést a földrajzi terepviszonyok nem indokolják. A vasútvonal tervezésekor és a beruházás megkezdésekor gróf Lónyay Menyhért volt a pénzügyminiszter, majd miniszterelnök. A család központi birtoka Tuzsér. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság egyik főreszvényese szintén Lónyay, Lónyay János, aki Lónyay Menyhért testvére (1829–1897), Máramaros megye főispánja. Nem volt tehát véletlen a vasút Tuzsér felé történő elterelése. Az ellenzék élesen támadta pénzügyi politikáját, sőt egyéni feddhetetlenségét, mire lemondott. Tuzséron van eltemetve.²⁰

A vasút fedezetbiztosítási politikáját barátai is nehezményezték: „De volt Lónyay távozása idejében a pénzügyi romlásnak még egy harmadik, minden másnál hatalmasabb faktora: a vasútgarancia. Az összes magyar vasúthálózat 1868-ban és 1869-ben már engedélyezve volt. ... Mindazon kamatok, amelyek e rengeteg mennyiségű vasút papírjai után fizetendők voltak, az építés befejezéséig a tőkeszámlát terhelték, tehát a tőkéből fedeztek. Az építések befejezése után rögtön egyszerre zúdultak az ország nyakába ... 1873-ban a fizetett kamatgarancia összege, hozzáadva az államvasutakra fordított kölcsönpénzek kamatjának azt a részét, amely e vasutak csekély tiszta-jövedelmében fedezetet nem talált, kerekén 20 millió forintot tett ki.”²¹ (A térség meghatározó földesúri családjának, a Lónyay családnak birtokában Záhony sohasem szerepelt.)

A kormány az 1870. évi XVII. tc.-ben elismerte a költségek megnövekedését a korábban engedélyezett vasútvonalakra. Az engedélyt egy újabb vonal, a Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal engedélyezési törvényében hagyták jóvá, valamint a beruházások fedezetére államgaranciát nyújtottak. Az újabb és újabb garanciavállalások következtében 1878-ra a névleges tőke és a különböző kölcsönök összege elérte a 65 millió Ft-ot. Az 1888. XVII. törvénycikk újabb kölcsönt és állami garanciát nyújtott a Magyar Északkeleti és Magyarországi–Gácsországi Vasúttársaság részére.

²⁰ Magyar Életrajzi Lexikon 1000–1990. Javított, átdolgozott kiadás. Főszerkesztő: Kenyeres Ágnes Arcanum Adatbázis Kft. Budapest, 2002.

²¹ Halász Imre: Egy letűnt nemzedék. Nyugat. 1911. 19. sz.

4. Az első terv az átrakó és határállomás létesítéséről Magyarország északkeleti határán

1884. május 8-i jegyzőkönyvben a Lawoczne–országhatár vasútvonal üzemeltetését a cs. kir. államvasutak átengedték a Magyar Északkeleti Vasúttársaságnak. Ezt követően 1888. október 8-án Baross Gábor jóváhagyta a Magyar Északkeleti Vasúttársaság és a Császári–Királyi Osztrák Államvasutak Vezérigazgatósága által megkötött szerződést a Gács-országot és Magyarországot összekötő vasútvonalról, az átrakó és raktározó pályaudvarról. A szerződés fontosabb tartalmi elemei a következők voltak:

„I. cikk. Jelen szerződés alapját képezik a magy. kir. közlekedésügyi minisztériumban Budapesten 1884. évi május hó 8-áról a cs. kir. osztrák kormány képviselőivel felvett jegyzőkönyv és az ezen jegyzőkönyvhöz kiegészítő alkatrészül hozzáfűzött „Határozmányok a Lawocznétól az ország határáig terjedő vasúti vonalrész üzemvitelére vonatkozólag és a lawocznei pályaudvar közös használata iránt”. Ezen iratok jelen szerződéshez, mint ennek kiegészítő alkatrészei hozzáfűzvék”.²²

A szerződés tárgyát a megállapodás „A stryj-beszkidi vasútvonalak Lawocznétól az országhatárig terjedő és az osztrák vasúti kincstár tulajdonát képező vonalrész üzemvitelére és a lawocznei, osztrák területen lévő csatlakozási pályaudvar közös használatára és üzemvitelére vonatkozólag” állapította meg.²³

A szerződés részletesen tartalmazta:

- az építményeket, azok létesítésének feltételeit,
- a kibővítés, átalakítás és hozzáépítés költségviselőit ,
- a leltárt,
- az üzemvitelt,
- a vontatási és menetszolgálati, állomási szolgálatot,
- a díjszabást, költségeket,
- a személyi és teherforgalmat,
- a kölcsönös megtérítéseket,

A vasúti forgalom szempontjából fontos a szerződés „Kocsik és tárgyak átmenetele” fejezete. „Mindkét igazgatóság fel van jogosítva a továbbításra rendelt árukocsikat saját

²² Magyar Északkeleti Vasút állandó jelleggel bíró szerződések gyűjteménye. Budapest, 1890. MMKM Könyvtár. Ktj: a 978. 648. oldal.

²³ Magyar Országos Levéltár. K69 – 1941-50966. Küm. 55.412/1940 előterjesztés.

költségén átrakni és pedig oly módon, hogy az erre vonatkozó elhatározás a magyar északkeleti vasút vonalaira való átmenetelre rendelt kocsik tekintetében ezen vasút közegeit, a cs. kir. vasutak vonalaira való átmenetelre szánt kocsikra vonatkozólag pedig ezen utóbbi közegeit illeti. Az egyik vasútról a másikra átmenő málha, gyors- és teherárúk átvétele és átadása tekintetében általában és amennyiben már az alábbiakban, vagy esetleg később változás megállapítva, az áruszállításnak a csatlakozási forgalomban való szabályozása tárgyában az osztrák–magyar vasúttársulatok között létező mindenkori egyezmény határozmányai érvényesek.”

A szerződés e pontja szó szerint megtalálható a közvetlen magyar–szovjet-orsz vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezményben. 1941 márc. 3-án,²⁴ és a 1945 december 21-én aláírt vasúti szállításokról szóló, Szocialista Szovjetköztársaságok Szövetségének Vasútügyi Népbiztossága és a Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériuma közötti jegyzőkönyvben (Horváth, 2000).

5. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság működése

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság megépült vasúthálózatában Csap vasútállomás került a középpontba. E vasútállomás meghatározó az észak–déli és a kelet–nyugati forgalomban. Az Ungvár–Csap–Nyíregyháza–Debrecen vasútvonal megépítése nem szerepelt a társaság tervei között. A vasútvonal megépítése eredetileg 1850-ben merült fel az osztrák hatóságok részéről azzal a céllal, hogy összekössék a „Magyarország fában szürkölködő alföldi rónáit a dúsgazdag erdőségekkel bíró ungvári kincstári uradalommal” (A Magyar Északkeleti Vasút építésének története).

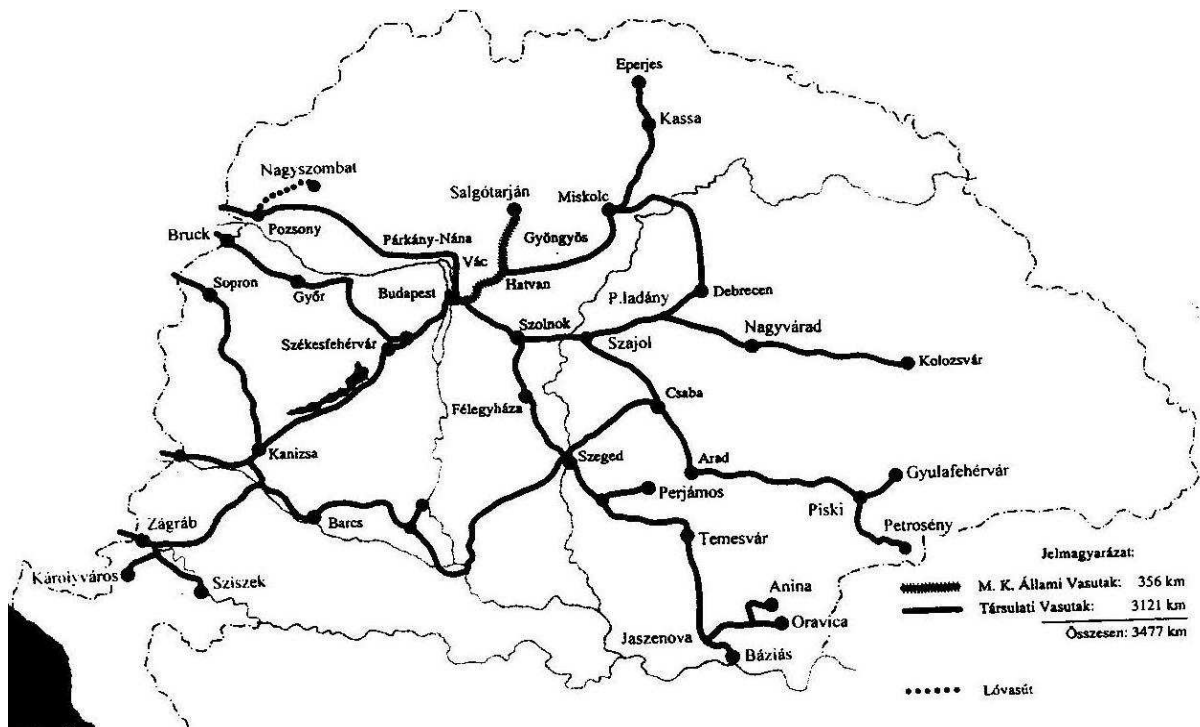
A beruházás ekkor gazdasági okok miatt nem valósult meg. A kiegyezést követően a magyar kormány meghirdette a vasútvonal építését. A „tekintélyes” állami támogatásra való tekintettel többen pályáztak a vonal megépítésére. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság csak akkor lép fel teljes erővel az építés jogának megszerzéséért amikor: „...ezen engedély iránt két új versenyző is jelentkezett. E két új versenyző a cs. és kir. szab. Tiszavidéki vasúttársulat, és dr. Strouszberg B. H. úr; mindkettő egyaránt veszedelmes a magyar északkeleti vasút érdekeinek. Ugyanis az első azáltal, mert ez a nyíregyháza–ungvári vonallal azon ívet, amelyet az északkeleti pálya vonalai a tiszavidéki vasút Debreczen állomásból kiindulva, Szathmáron és Csapon át, ismét a tiszavidéki vasút szerencsi állomásáig képez-

²⁴ Magyar Országos Levéltár, K69 Küm. Bé.O XXVI/6.

nek, áttörve, az északkeleti vasút vonalainak jövedelmezési képességét legkisebb mértékre szállította volna. A második versenyző pedig egyszersmind a Magyar Északkeleti Vasút építési fővállalkozója lévén a nyíregyháza–ungvári vonal építésének és üzemeltetésének engedélyével, annak részvényesei ellenében veszedelmes fegyver birtokába jutott volna” (A Magyar Északkeleti Vasút építésének története).

3. térkép

Magyarország vasúthálózata 1870-ben



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archivum Térképtár.

A nyíregyháza–ungvári vasút működése 1873–1889 között

Záhony későbbi fejlődésének gyökerei 1873. február 4-éhez nyúlnak vissza. Ekkor adták át a forgalomnak a Kisvárdai–Csap vasúti szakaszt. Ettől az időponttól kapcsolódik be Záhony a vasúti szállításokba, de az építés történetét leíró dokumentum Záhony nevét még nem említette.

A dokumentum a vonal leírása és okadatolás c. fejezetében a következő rész szerepel: „Keresztülvonul tehát – egészben véve az egyenestől kevésbé eltérő vonalban húzódva, a termékeny gazdag Szabolcs megyei nyírségen, és eléri Zsurknál Ung megyét; képezvén

Csap mellett – a Tiszának lehetőleg kedvező ponton áthidalása és a csapi pályaudvarnak a fővonal által meghatározott fekvése miatt – némely nagyobb elhajlást” (A Magyar Északkeleti Vasút építésének története).

A forgalmi adatokból kiderül, hogy a megépített vasútvonal adottságait elsősorban Kisvárdai kereskedői használták ki.

A teherforgalom áruösszetétele azt mutatja, hogy az Északkeleti Vasút 15 éves működése alatt a főbb tételek nem változtak. Új áruféleségek szállítását gyakorlatilag Kisvárdán kezdeményezték, Nyíregyháza nem tudott igazán élni a vasúttársaság adta lehetőségekkel. Például: Nyíregyházán volt Magyarország egyik legnagyobb huszárlaktanyája, és a katonai lovak szállítása nem változott (2–4. táblázat).

2. táblázat

Összesített adatok a vasúti forgalomról 1873–1888 között, utasszám, fő

Utazók:

Év	1873	1874	1875	1880	1885	1888
Debrecen	59 232	60 868	51 918	38 100	40 477	30 619
Nyíregyháza	7 032	24 587	21 321	18 844	20 777	19 748
Kisvárdai	24 024	26 093	21 975	22 016	21 746	19 932
Csap	30 824	30 491	26 299	25 989	30 695	27 708
Ungvár	33 585	30 305	30 111	24 371	32 130	26 527
Záhony 1880-tól				175	449	372
Összesen	154 697	172 344	151 624	129 495	146 274	124 906

Forrás: Magyar Északkeleti Vasút 1873–79.

3. táblázat

Szállított árumennyiség

Szállított árumennyiség	1873 tonna	1874 tonna	1875 tonna	1880 tonna	1885 tonna	1888 tonna
Debrecen	8 719	7 251	7 288	51 719	91 188	76 905
Nyíregyháza	2 574	1 945	2 323	63 148	84 331	69 651
Kisvárdai	6 655	11 564	12 889	79 051	177 591	223 672
Csap	3 446	3 282	2 234	23 536	27 028	25 378
Ungvár	43 689	10 445	37 572	412 362	392 941	1 321 505
Záhony	0	0	0	0	0	0
Összesen	65 083	34 487	62 306	629 816	773 079	1 717 111

Forrás: Magyar Északkeleti Vasút 1873–79.

4. táblázat

Szállított árucikkek és állatok

Szállított árucikkek tonnában	1873	1874	1875	1880	1885	1888
Hulladékok	16 533	1 981	2 486	27 594	23 836	23 183
Földszurok, gyanták	266	345	1 724	6 463	12 489	19 015
Gyapot, nyers	526	68	136	220	310	449
Tüzelőanyagok	8 672	652	8 215	117 396	300 404	294 526
Fedélpapír, lemez			29	417	8	161
Gyógyszerek	331	3 875	5 448	66 520	121 390	168 561
Nyomtatványok	214	68	284	1 043	1 207	1 453
Trágyaneműek	299	471	45	5 112	3 347	5 420
Vas, acél	20 415	8 501	14 769	97 660	180 167	275 432
Ércek, ásványok	1 288	673	912	815	2 508	11 002
Hordók, ládák	1 329	2 727	4 751	41 732	60 924	58 410
Gabona	47 600	107 956	113 104	788 557	1 085 932	1 495 596
Mezei termékek			9 252	49 916	64 680	106 197
Zsiradékok	2 644	1 207	1 741	234 422	38 678	33 043
Kender, kóc	269	122	204	1 827	1 726	3 324
Fonalak	159	78	154	993	1 151	2 632
Építési, házi készlet, bútorok	1 885	653	6 310	21 612	24 591	34 277
Üvegárúk	530	456	1 594	6 590	12 254	13 794
Nyers bőrök	1 079	1 138	1 314	13 120	11 983	15 907
Épület szerszámfa	24 515	60 881	70 178	1 320 419	1 637 426	1 740 916
Tüzelőfa	35 482	36 565	47 691	526 598	383 193	432 041
Kohóanyagok	478	624		51		56
Csontszén, csontliszt	225	303	1		102	162
Gyarmat, csemege, fűszer	2 583	9 449	12 871	115 678	185 693	207 419
Örölt termékek	11 323	11 976	7 784	159 013	289 890	326 330
Só	57 343	67 043	64 474	685 420	717 359	775 577
Dohány	2 517	3 357	4 138	45 127	60 843	72 587
Bor	7 657	7 855	9 930	138 768	143 987	143 818
Rövidárúk fényűzési cikkek	388	406	428	2 817	2 960	4 973
Kézműárúk	1 609	1 417	9 789	23 994	31 749	38 526
Gépek, gépalkatrészek	6 958	1 749	1 328	12 126	28 182	32 134
Fém, fémárúk	1 293	629	229	3 778	6 166	11 254
Katonai teher	281	372	845	8 097	24 245	33 427
Olajpogácsa, olajliszt	197	210	99	1 205	1 684	2 810
Papír, papírlemez	176	300	262	3 977	5 672	9 781
Kövek, föld, mész	76 865	19 217	20 421	243 561	432 999	1 241 386
Anyag, cserépárúk	470	159	248	1 755	3 618	5 148
Gyapjú	1 233	947	926	7 866	9 391	9 509
Egyéb árúk	4 792	4 182	13 946	53 218	42 560	90 357

Szállított állatok, db	1873	1874	1875	1880	1885	1888
Lovak, öszvérek	1 533	1 330	902	894	1 105	1 015
Szarvasmarha	15 383	12 863	19 308	19 940	30 580	36 242
Sertés	30 721	51 844	78 218	95 180	101 903	151 696
Ürök, kecskék	17 331	8 988	14 140	5 938	12 865	12 581
Katonai lovak	182	249	219	365	470	127
Összesen	65 150	75 274	112 787	122 317	146 923	201 661

Forrás: Magyar Északkeleti Vasút 1873–79.

Figyelmet érdemel a sertésszállítások drasztikus emelkedése, amely az életszínvonal emelkedését is jelzi, a nemzetközi kereskedelem növekedése mellett. A nyereséges teheráru-szállítás mellett a személyforgalom csekély jelentőségű és ráfizetéses volt. A veszteség csökkentése érdekében a személyszállító szerelvényekhez engedélyezték a tehervagonok kapcsolódását.

„Több forrás egyértelműen a vasút megépülésének és Nagykálló elkerülésének tulajdonítja azt, hogy a múlt században a megye székhelye tovább vándorolt Nyíregyházára. Meg kell említeni, hogy Nyíregyháza már a vasútépítések kezdete előtt, 1837-ben elnyerte a szabad mezővárosi kiváltságot és már ekkor 17 000 lakosa volt (Fleischer, 1999). Nyíregyháza annak köszönheti a magyar viszonylatban rendkívül gyors fejlődését, hogy a már működő helyi mezőgazdasági piacot a vasút – mint olcsó szállítási eszköz – bekapcsolta az országos és ezen keresztül a nemzetközi piacokba, de nem északkeleti irányban, hanem Budapest felé. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság csak a saját vonalain feladott árukat tartotta nyilván, a nyíregyházi vasútállomás és a Nyíregyháza–Debrecen vasútvonal pedig a Tiszavidéki Vasúttársaság tulajdonába volt. Az OMGE nyíregyházi szervezetének tagjai felszólaltak a Nyíregyháza–Kisvárdai közötti közutak kiépítése érdekében is, de érdekeiket a Kárpátokból szállított nyersanyagok motiválták. A vasútépítéseket követően Nagykálló elveszítette gazdasági súlyát, s a megyeszékhely is Nyíregyházára került. A vasút a települések népességszámára jelentős hatást gyakorolt. Ezek a települések a helyi gazdasági élet szervezői, lebonyolítói voltak. A vasút a helyi piacot, a helyi termékek kereskedelmét bekapcsolta előbb az országos, majd a nemzetközi kereskedelembe. Így a növekvő munkaerő igény felgyorsította a természetes népességnövekedést. A vasút által érintett városok népessége négy évtized alatt megduplázódott (6. táblázat). Ugyan akkor a népességszám növekedésének ütemét nem gyorsította fel.

A Felső-Tisza déli oldala közlekedési szempontból holt térré alakult, mert ebben a térségben az év minden szakában biztonságosan járható közút nem volt. A Tisza sem volt hajózható egész évben. A vasútvonalak kezdeti kiépítése pedig a közutak nyomvonalát követte, így a Tiszával párhuzamosan állandó közlekedési nyomvonal nem épült, csak a folyó északi oldalán.

5. táblázat

*A népesség alakulása a meghatározó településeken,
az Ungvár–Csap–Nyíregyháza vasútvonalon*

	1850	1870	1890
Ungvár	6 700	11 000	11 800
Kisvárd	3 000	4 700	6 500
Nyíregyháza	18 630*	21 038	26 607
Záhony (a vasútvonal átadása 1873)	586	881	1 100

Forrás: Horváth, 1997. KSH Népszámlálás.

(Nyíregyháza lakossága 1850-ben Fényes Elek adatai szerint 18 630 fő. Az osztrák népszámlálás alapján 13 118 fő.)

4. térkép

*A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1857 és 1873 között megépített
vasútvonalainak hálózata*



Forrás: Horváth 2000.

Az 1890. XXXI. tc. a Magyar Északkeleti Vasút-részvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződés előkészítéséről arról rendelkezett, hogy az állam kivásárolja teljes adósságállománnyal együtt a tulajdonjogot.

Az 1891. II. tc. a Magyar Északkeleti Vasúttársaság megszűnését mondta ki. A társaság vonalait a Magyar Királyi Vasúttársaság Rt., a MÁV veszi át és működteti a továbbiakban.

V. ZÁHONY ÉS A VASÚT 1920-tól 1945-ig

1. A trianoni békeszerződés következményei a vasúti vonalakon Északkelet-Magyarországon

Az európai kelet–nyugati főkereskedelmi útvonalak a müncheni térségi kereszteződésük után az Osztrák–Magyar Monarchián keresztül vezettek. Ez azt jelenti, hogy Németországtól keletre egy hatalom tartotta kezében az európai – ma úgy mondanánk: logisztikai-kereskedelmi – útvonalakat. Európa vezető gazdasági hatalmai a kor legkorszerűbb közlekedési eszközén, a vasúton Oroszországot, a Balkánt, Törökországot és vele a Közel-Keletet csak és kizárólag a Monarchián keresztül érhették el. Az I. világháborúban győztes hatalmak alapvető érdeke volt az útvonalakat ellenőrző és ebből következően hasznát lefoglaló birodalom végérvényes felszámolása.

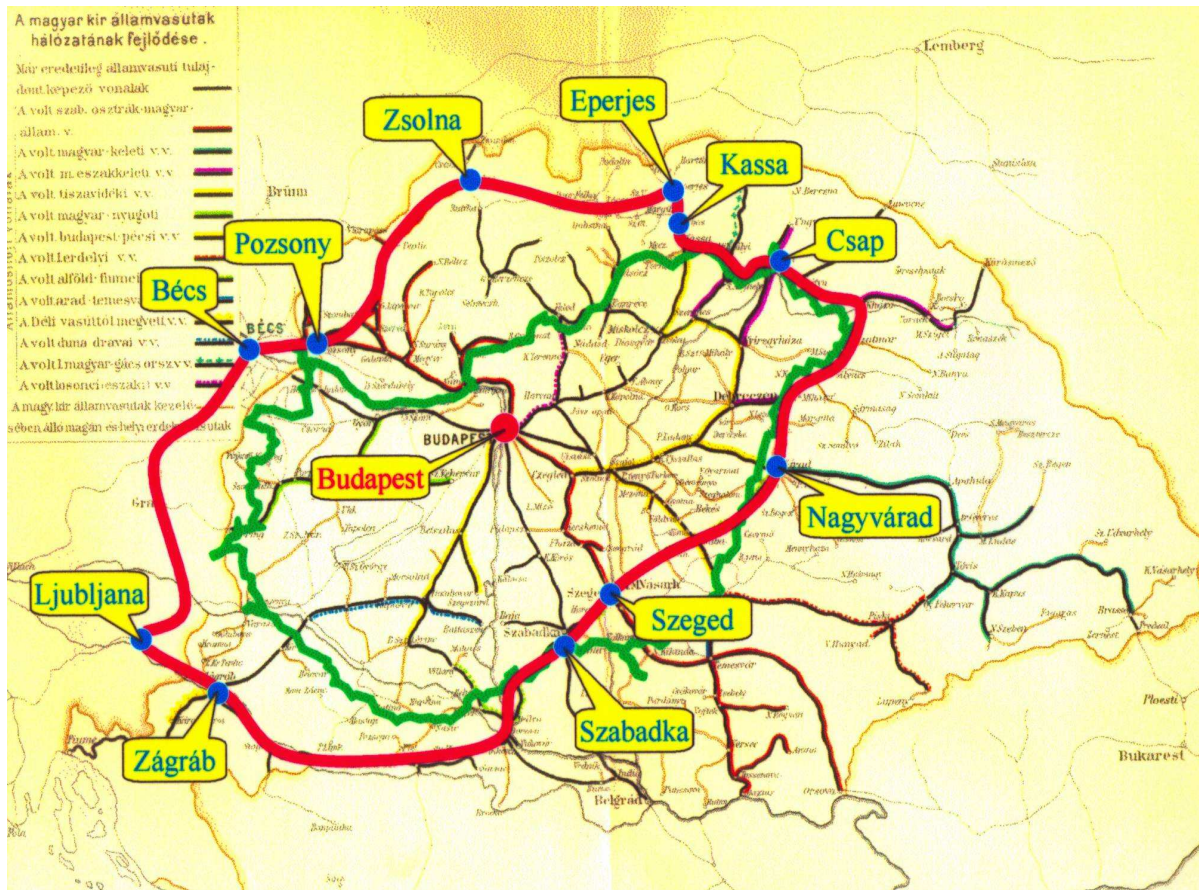
Az Osztrák–Magyar Monarchiát feldarabolták. Nem gyűlöletből, nem valamelyik nemzet elleni ellenszenvből, hanem gazdasági-politikai érdekekből! A feldarabolás nem volt könnyű. Ezt a feladatot úgy kellett megoldani, hogy egyetlen utódállam se kerülhessen monopóliumhelyzetbe a szállítások területén, ugyanakkor biztosítsák a nemzetközi vasúti fővonalakon a zavartalan közlekedést. A létrejövő új államok, illetve a világháborút lezáró szerződések alapján függetlenségüket visszanyerő államok teljesen átalakították az Elbától keletre fekvő Európa államigazgatási határait. Korábban az ország belsejében lévő település hirtelen határátkelő lett. A gazdasági átrendeződés folyamatát megzavarták a finn–orosz és a lengyel–orosz–litván–ukrán–német háborús események és a Szovjetunió létrejötte. Az Osztrák–Magyar Monarchia – az 1919-es Magyar Tanácsköztársaság függetlenségi harcát is figyelembe véve – gyakorlatilag a lengyel eseményekhez képest békésen és gyorsan megszűnt. Az utódállamok a közlekedés fenntartása érdekében azonnal kénytelenek voltak valamilyen szintű megállapodást kötni egymással.

Kiemelt fontosságú volt az Osztrák–Magyar Monarchia alatt megépült körvasúthálózat, amely belgazdasági (birodalmi) szállítások kielégítésére épült, de most nemzetközi fővonnallá vált. Északkelet Magyarország legfontosabb vasúti átkelője Sátoraljaújhely lett. A régi Magyar Északkeleti Vasúttársaság vasútvonalának egy jelentős része a nemzetközi

hálózatba került (Csehszlovákia, Oroszország, Románia) és Budapest–Miskolc irányából a vasúti csomópont a határ túloldalára került.

5. térkép

Az Osztrák–Magyar Monarchia körvasút-hálózata



Forrás: Bajor Tibor, Salánki József szerkesztése, 1999.

A szétdarabolt közlekedési hálózat elég magyarázatot ad arra a kérdésre, miért tiltották meg, hogy az utódállamok valaha is újra egyesüljenek. 1920-ban még nem gondolhattak az Európai Unió majdani megalakulására.

6. térkép

Az Osztrák–Magyar Monarchia körvasút-hálózata az utódállamokban



Forrás: Bajor Tibor, Salánki József szerkesztése, 1999.

2. Záhony település helyzete az I. világháború után

Az I. világháború után Záhony érdekes helyzetbe került. Az 1923. évi XXXV. tc. alapján megalakult Szabolcs és Ung közigazgatásilag egyelőre egyesített (k.e.e.) vármegye lett, a csak néhány települését elvesztő Szabolcs vármegye és az Ung vármegyéből itt maradt Győröcske és Záhony összevonásával. Ung és Szabolcs k.e.e. vármegyét kilenc járásra osztották, Nyíregyháza székhellyel. Záhony a Tiszai járáshoz került, Mándok székhellyel.

Az 1938-as I. bécsi döntést követően újra szétválasztották a két vármegyét, de Záhonyt és Győröcskét nem csatolták vissza. A két település ekkor került végérvényesen Szabolcs vármegyéhez.

A Magyarország és Csehszlovákia közötti határ meghúzása Magyarország északkeleti részén teljes egészében a vasútvonalat követte. Biztosítva ezzel a „Kis-ANTANT” orszá-

gok között a vasúti – szállítási közvetlen összeköttetést, és ez ad magyarázatot arra, hogyan és miért alakulhatott ki a „Csonka Bereg”.

A trianoni határ által metszett MÁV-vonalak határpontjainak összeállításakor Szabolcs vármegye vasútvonalai nem csökkentek. A fő szállítási irány keletre továbbra sem a záhonyi, hanem a Nyíregyháza–Tokaj–Sátoraljaújhely vasútvonal maradt. A záhonyi vasútvonal teherbírása korlátozott, kifejezetten kiegészítő szerepe volt. Tulajdonképpen „ráhordta” a forgalmat a Nyíregyházi fővonalra.

Nyíregyháza (Záhony)–Csap vasútvonalon „Az ideiglenes határ 1919. IV. 29-től 673+09 szelvényben (Tisza-híd közepe vált). Az 1924 VIII. 12–13-án Csap állomáson felvett jegyzőkönyv szerint a határ 673+52.60 szelvényben van megállapítva.”²⁵

A megállapodásban a Tisza-híd közepe helyett a folyó sodorvonala került új határvonalként meghatározásra. (Ennek következtében jelenleg Magyarország területe folyamatosan nő, mert a folyó a határ túlsó oldalán lévő partoldalt folyamatosan rombolja, ezt az oldalt, pedig folyamatosan építi.)

Záhony település leírása az I. v Világháborút követően:

„1919-ben a cseh megszállás következtében néhány tanyáját és dűlőjét, mintegy 808 kat. hold területet elcsatoltak, és így mint határ menti község maradt meg Csonkamagyarországban. Kisközség a tiszai járásban. Területe 1090 kat. hold amelyből szántó 702, kert 68, rét 19, legelő 124, erdő 60 és terméketlen 116 kat. hold. Lakosainak száma 1267 (640 férfi, 625 nő) akik 3 egyén kivételével magyar anyanyelvűek, és közülük 238 ró. kat, 130 gör. kat, 835 ref, 9 ág. ev, 53 izr. és 2 egyéb vallású. Lakóházak száma 238. Ref. templom van a községben. A községben 1 állami kisdudóvó, 1 állami elemi népiskola, 1 állami általános továbbképző működik. Lakosainak fő foglalkozása az őstermelés és ipar. Határa kis- és törpebirtokok között oszlik meg. Állatállománya 1935-ben 327 szarvasmarha, 95 ló, 289 sertés, 3 juh(!). Gyár üzeme: 1 fűrésztelep és 1 hengermalom. A község gazdaságilag Kisvárdára gravitál. Körorvos helyben. Legközelebbi gyógyszertár Mándokon 11 km-re, közkórház Kisvárdán 24 km-re van. Hősi halottainak száma 28. Vasútállomás helyben a nyíregyházi–záhonyi vonalon. Postahivatal, távíró- és távbeszélő-állomás helyben” (Dienes, 1939).

Záhony népességszáma a vasút kiépülése utáni lendületét elvesztette, a 20. század első felében igen lassú gyarapodás volt jellemző (6. táblázat, 7. ábra). A kistelepüléseken nem

²⁵ Magyar Országos Levéltár Z1610 MÁV-gyűjtő 1455/09. Határállomások, határszelvények változása.

szokványos posta, távíró és távbeszélő szolgáltatás kiépítését, azonban már ekkor annak köszönheti, hogy határtelepülés lett és határ vasútállomás.

6. táblázat

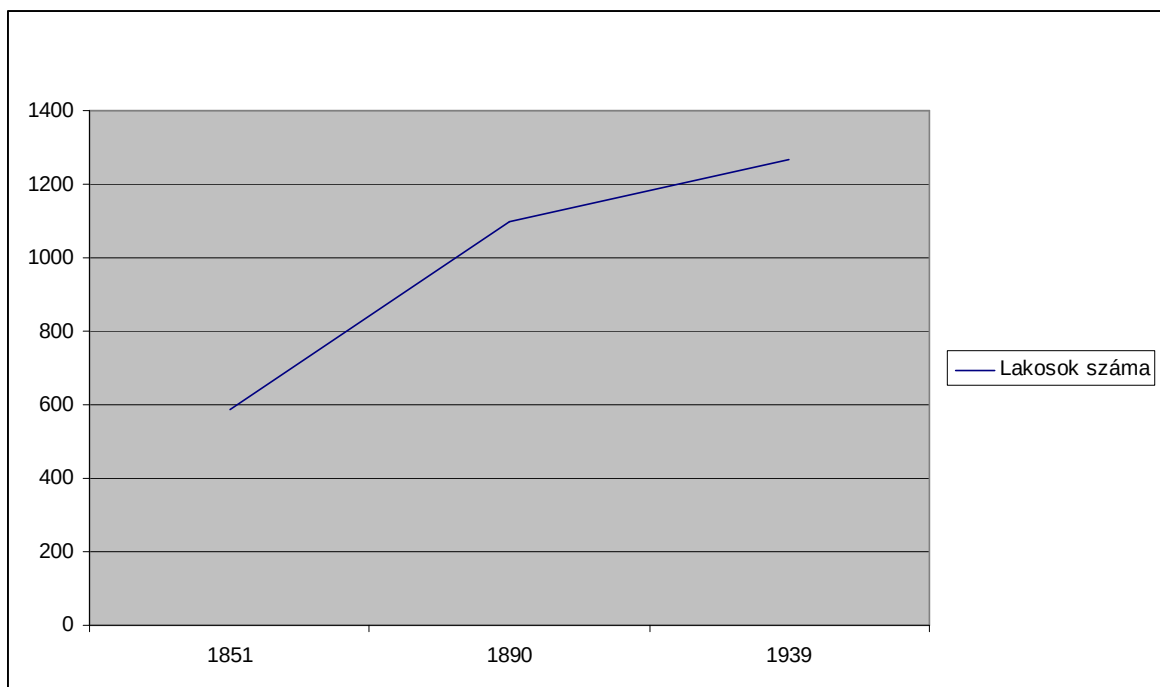
A lakosság számának változása 1850 és 1940 között

Záhony	1851	1890	1939
Lakosok száma	586	1100	1267

Forrás: KSH Népszámlálás.

1. grafikon

A lakosság számának változása 1850 és 1940 között



1851-ben még nincs kiépítve a vasúthálózat.

1890-ben államosítják a Nyíregyháza–Ungvár vasútvonalat.

1939 az I. bécsi döntés után.

3. A Szovjetunió kereskedelempolitikai és vasúti szállítási szerződései

A Szovjetunió, 1940-ben kitörve a politikai és gazdasági elszigeteltségből, három országgal kötött a vasúti szállításokról és átrakásról szerződést: Németországgal, Finnországgal és Magyarországgal. Mind a három országgal más-más indokok szerint:

- Finnország esetében elsősorban hadászati, védelmi okok játszottak szerepet;
- Németország esetében szintén hadászati okok mutatkoztak. A németek nem gyárthattak nehézfegyvereket, de az oroszok igen. A németeknek nincs nyersanyaguk, de az oroszoknak igen. Az oroszoknak nincsenek korszerű gépeik, műszereik, de a németeknek igen. A II. világháború előtt a két ország az európai vezető országok külpolitikája következtében egymásra volt utalva. Tulajdonképpen a német–orosz együttműködést Franciaország és Anglia kényszerítette ki.
- Magyarország esetében kifejezetten, már ebben az esetben is kereskedelmi okai voltak a szerződéskötésnek. Szükség volt egy olyan útvonalra Oroszország és Nyugat-Európa között, amely nem Németországon keresztül vezet. Természetesen Oroszország keresett kapcsolatokat Európa felé Németország kikerülésével (Románián és Törökországon, a Balkánon át). A legkisebb ráfordítással, a legrövidebb idő alatt Magyarország felé lehetett megoldani ezt a kérdést. A kapcsolat felvételére Magyarországnak szintén igen alapos indokai voltak.

Német–szovjet szállítási megállapodások

Az 1918. évi Breszt–litovszki békeszerződés Lengyelország keleti határainál a breszti térséget hozta fontos helyzetbe. Ugyanis az Osztrák–Magyar Monarchia megszűnése előtt ez az egyetlen nemzetközi vasútvonal Európa és Oroszország között, amelyik nem vezet át a Monarchián. Aki birtokolja a vasútvonalat és a határátkelőt, az ellenőrzi az északi vasúti szállítási forgalmat és kereskedelmet. (Finnország ekkor még nem meghatározó). A forgalom ellenőrzéséhez a breszti erőd birtoklása létfontosságú volt.

Breszt a cári orosz birodalomban fontos közlekedési centrumszerepet játszott. Az 1860–70-es évek fordulóján nyitották meg a Varsó–Breszt, a Breszt–Moszkva és a Breszt–Kijev vasútvonalakat. 1886-ban, a Gomel–Breszt vasútvonal megindításával egy időben avatták fel az akkori vidéki Oroszország legmodernebb pályaudvarát, amelyet már akkor villamos energiával működtettek. A vasútvonal felgyorsította a kapitalista fejlődést. A 47 ezer lakosú városban a 19. század végén öt dohánygyár, bőrfeldolgozók, gyertyagyárak és élelmiszer-ipari üzemek működtek. A Moszkva–Breszt vonalszakaszt 1891–1892-ben kétvágányúra fejlesztették (Kusner–Levenko, 2004). 1918–1939 között a térség Polesie vajdaság néven Lengyelországhoz tartozott. Breszt ugyan vajdasági központ lett, a politikai bizony-

talanságok miatt sem gazdasága nem fejlődött, népessége is stagnált, 1931-ben 50 ezer főt számlált.

A szovjet–lengyel háborút lezáró 1921-es Rigai szerződéssel Breszt városát „végleg” Lengyelországhoz csatolják.

1939. szeptemberében a II. világháború kirobbanásakor a lengyel védők két napig ellenálltak a német támadásoknak, ezt követően a Molotov–Ribbentrop paktum alapján 1939. szeptember 22-én a német csapatok átadják az erődöt a szovjet hadseregnek. Lengyelország ismételt megszünésével Breszt most már közvetlen szovjet–német határátkelő. A német–szovjet–orosz gazdasági együttműködés 1925-től folyamatos (orosz nyersanyag és német gépek, berendezések cseréje). Az árucseré-forgalom csak részben zajlott a Moszkva–Varsó–Breszt/Minszk–Berlin vasútvonalon! A szállítások kis mértékben hajóval is történtek, orosz kikötőkből, illetve vasúton Finnországi kikötőkbe szállítva és onnét tovább hajón, Németországba. A lengyel–orosz viszony alakulásának köszönhető, hogy a Szovjetunió már megalakulásának első szakaszában megkezdte az európai–szovjet–orosz szállítási útvonalon Lengyelország kikerülésének lehetőségét keresni.

A II. világháború kitörése után, Lengyelország német megszállását követően, a breszti határ a vasúti szállítások területén német–szovjet viszonylatban kitüntetett feladatokat kap. A Ribbentrop–Molotov egyezmény értelmében kötötték a szerződést 1940. február 11-én Moszkvában. A szerződés szerint a Szovjetunió nyersanyagot, Németország pedig ipari készítményeket fog szállítani.

1940. február 16-án a moszkvai magyar nagykövet a német–szovjet gazdasági egyezmény tárgyában ír jelentést:

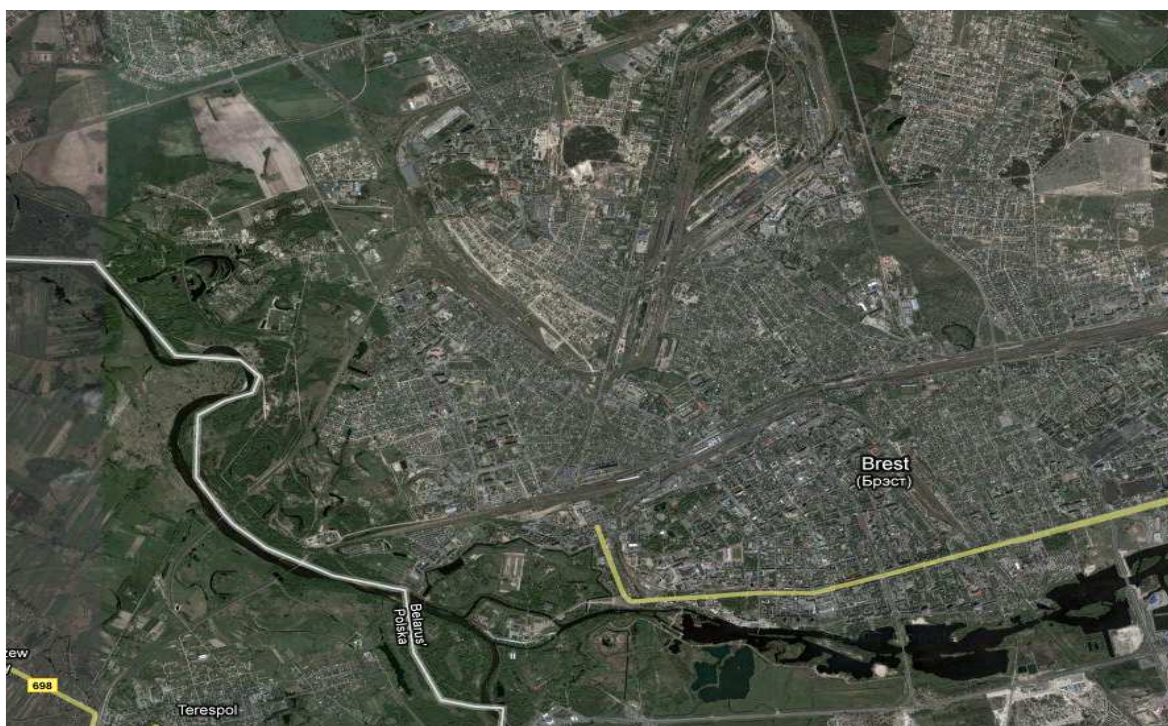
„Hírek szerint részlet megállapodások már eddig is jöttek létre, így a nyersolajszállításra vonatkozólag, azonban az a körülmény, hogy az általános gazdasági egyezmény letárgyalása öt hónapig tartott, kellően jellemzi a felmerült nehézségeket. Német részről az egyezmény tartalmára, nevezetesen a remélt nyersanyagokra és azok mennyiségére nézve nem nyilatkoznak. Hallani azonban igen elégedetlen megjegyzéseket a szovjet tényezők magatartására nézve a megbeszélések folyamán. E megjegyzések megerősítik azt a feltevés, hogy szovjet részről meglehetősen kíméletlenül igyekeztek kihasználni a német nyersanyaghiányt... Kétségtelenül az utóbbi időben javult a német tárgyalók helyzete a szovjet finnországi nehézségei folytán... Más kérdés azonban, hogy egy nagyméretű áruforgalom, feltételezve a legjobb akaratot is, mily mértékben lesz a gyakorlatban megoldható. A szovjet és a német vasutak jelenlegi állapota mellett, miután más szállítási lehetőség alig jön

tekintetbe, ez az a pont, amelyen a gazdasági megállapodás könnyen illuzórikussá válhat. Ha ez bekövetkeznék, német részről politikai szempontból nagy jelentőségű elhatározások előtt fognak állni.”²⁶

Breszt a KGST-korszakban is megőrizte csomóponti szerepét. A Moszkva–Berlin vasúti tengelyen elhelyezkedve az akkori Szovjetunió déli és uráli területei felé is rendelkezett összeköttetéssel. A város közlekedési pozíciója következtében jelentős nagyipari bázisok jöttek létre. Az átrakó különleges jelentőségét az adja napjainkban, hogy az Európai Unió keleti vasúti áruforgalmának 48%-a ezen az állomáson halad át. 2008-ban a 312 ezres lélekszámú település Belarusz hatodik legnagyobb városa. Bresztben 1996 óta szabadkereskedelmi övezet működik. A 70 km²-es területhez tartozik a város nemzetközi repülőtere is. A Breszt–Bialystok–Kalinyingrád vasútvonal mellett elhelyezkedő övezetben gyógyszeripari, elektronikai, gépipari, bútor- és egyéb faipari üzemek találhatók.

7. térkép

A breszti határ térsége



Forrás: <http://maps.google.com>

²⁶ Magyar Országos Levéltár. K69 1931–1941-I-a-9-Szovjetunió.

A légi felvételen jól látszik, hogy Breszt városában öt nagyméretű vasúti pályaudvar van, amelyek vágányhálózata eggyé fonódik és végül a breszti erőd mellett hagyja el a Belarusz területét.

Lengyel oldalon, a közvetlen határtérségben nincs hasonló vasútipálya-koncentráció. Ennek kifejezetten hadászati jelentősége van. A breszti vasúti pályaudvarok ma is jelentős utas- és teheráru-forgalmat bonyolítanak le. A főpályaudvaron naponta 40 pár személyvonat fordul meg. A város európai közlekedési jelentőségét az adja, hogy a 2. számú (Berlin–Varsó–Breszt–Minszk–Moszkva) közlekedési folyosó mentén helyezkedik el. A lengyel társ-vasútállomás a Lubhini vajdaságban levő Terespol. Kisváros, 6 ezer lakóval. A vasúton kívüli gazdaság szinte jelentéktelen.

Finn–szovjet szállítási megállapodások

Az I. világháború után Finnország megalakulását követően a Szovjetunió az újonnan létrejött országgal – a volt orosz gyarmattal – kereskedelmi és szállítási megállapodásokat kötött és 1939. október 5-én felajánlotta a „segítségnyújtási” szerződést. Sztálin által a finn kormány megbízottaknak, Paasikivinek és Tannernek előadott főbb követelések a következők voltak: kisebb területek a Karéliai-főldszorosból, valamint a Finn-öböl bejáratát őrző Hanko-félsziget és a be nem fagyó Petsamo (Halász-félsziget) kikötőinek, de legalábbis az azok előterében lévő szigetek bérlése katonai támaszpont kialakítása céljából. Finnországnak mindezt Kelet-Karéliából, a Karéliai ASZSZK területéből kellett volna jóvátételt kapnia. A finn vezetés nem vette komolyan az oroszok azon aggodalmait, amelyek szerint a tárgyalásokon követelt területek számukra akkor lennének fontosak, ha egy idegen hatalom Finnországon keresztül akarná megtámadni a Szovjetuniót. A finnek ugyanis valóban és őszintén semlegesek akartak maradni. Katonai szakértőik azt magyarázták, hogy egy partraszállási kísérlet esetén Finnország meg tudja védeni önmagát. Sztálin azonban túl gyengének tartotta a finn hadsereget az ország védelmére: „a nagyhatalom itt fog partraszállni” – mondta a kezét a térképen Hankora téve –, s előrenyomulását az önök ellenállásával mit sem törődve fogja folytatni. A finn kormányt álláspontjának kialakításában az a feltételezés befolyásolta, amely szerint az oroszok végső célja Finnország teljes bekebelezése, s hogy a kért területátadások s – bérlések – az ország védelmét sorsdöntően meggyengítenék, továbbá az, hogy a határrendezések után a Szovjetunió további követelésekkel áll majd elő, amelyekkel szemben Finnország még védtelenebb lesz. A kirobbant finn–

szovjet háborúban a szovjet hadseregnek nem sikerült áttörnie északon, Murmanszk felől Lappföldön és Finnmarkon keresztül a norvég kikötők felé, és ezáltal nem sikerült atlanti-óceáni jégmentes kikötőt szereznie, bár a murmanszki kikötő körül területeket szerzett. Megszerezte továbbá a Balti-tengeren a télen is hajózható Hanko-félszigetet flottabázis céljára. (Hruscsov idővel visszaadta Finnországnak a Hanko-félszigetet.) A hidegháború idején főként szovjet és svéd hadieszközökkel szerelték fel a finn haderőt.

1940. szeptember 20-án a helsinki magyar nagykövet küld jelentést a finn–orosz vasútforgalmi tárgyalásokról és megegyezésekről, miszerint a két ország közös vasúti fejlesztéseket valósít meg a határ térségében az 1940. szeptember 6-án aláírt szerződés alapján.

Vasúti határátkelők létesültek a szovjet oldalon: Nurmi és Syväoro állomásokon, míg finn oldalon Vainikkala és Parikkala állomásokon. A többi európai ország és a Szovjetunió vasúti szállításait megnehezítette a nyomtáveltérés itt nem játszott szerepet. Mivel sínek még nem voltak az új határátkelő számára kijelölt térségben, ezért ideiglenesen Enso/Imatra állomásokon bonyolódott a forgalom.

A megállapodás főbb pontjai a következők voltak:

1. A vasúti teherforgalom tárgyában a megállapodás azonos a háborút megelőző szerződéssel.
2. Mindkét oldalon a határig történik a számlázás. Nemzetközi fuvarlevelet használnak és az összes költség megtérítése a feladó vagy az érkező állomáson történik, megállapodás szerint. A tarifa csaknem azonos az 1933. évi nemzetközi tarifaszerződéssel. A tranzitforgalom rendelkezései ugyanazok, mint a finn–szovjet háború előtti időben, csak megjelenik a kikötővárosok felé irányuló forgalom is.
3. A vasúthatár-forgalmi megállapodás megegyezik a finn–szovjet háború előtti időben megkötött szerződéssel.
4. Bizalmas megállapodás jött létre a szovjet csapatoknak és fegyvereknek Hangö finnországi támpontba való szállítására.

Ezzel a két megállapodással a Szovjetunió biztosította magának az állandó, télen is használható kikötők adta lehetőségeket, valamint a skandináv országok felé, illetve Dánián keresztül Európa felé a szállítási útvonalait. (Ez még ebben az időben erősen korlátozott szállítási lehetőséget jelentett.) Németország felé biztosította a vasúti és tengeri kereskedelmi forgalmat. Nyugat- és Dél-Európa felé azonban a szállítási útvonal ebben az időben

nem biztosított. Szükség volt egy, a németektől formálisan elkülönülő harmadik kijáratra is, amelynél nem a hadiszállítások dominálnak, illetve nincs közvetlen német felügyelet alatt. Az új útvonalra nem csak a Szovjetunióknak, hanem Európának is szüksége volt (pl. angol gazdaság). Az alkalmas partnert az I. bécsi döntéssel a Szovjetunió közvetlen szomszédjává váló Magyar Királyságban találta meg. A szovjetek igyekeztek Magyarországgal partneri, jó szomszédi kapcsolatokat kialakítani. Nem a „népek közötti barátságról” volt szó. A Szovjetunióknak piacra volt szüksége a bányászott nyersanyagjai számára, illetve biztos bevételekre törekedett, hogy a saját belső ellátásához szükséges eszközöket folyamatosan biztosítani tudja. Magyarországnak szüksége volt a nyersanyagokra, a Szovjetunióknak pedig élelmiszerre, mezőgazdasági termékekre.

A németek a kapcsolatfelvételt és az új szállítási nyomvonal kialakítását nem kifogásolták. Magyarországnak pedig nagyon fontos volt a nemzetközi kereskedelem útvonalába való bekapcsolódás, de legalább annyira fontos volt a nyersanyagokhoz való hozzájutás, illetve a magyar fölös mezőgazdasági termékek értékesítése.

Vainikkala ma Finnország legforgalmasabb vasúti teherforgalmi határátkelő-helye. 2008-ban 18,7 millió tonna áru haladt át az állomáson. Az Imatra–Lappeenranta vasútállomás forgalma ugyanebben az évben 7,5 millió tonna volt. Az utasforgalom 432 ezer főt tett ki 17 vasútállomáson 2008-ban 310 ezer tehervagon és 23 ezer személyvagon haladt át. (12. ábra). (Finnish Railway Statistics).

8. térkép

Finn–orosz határ térsége



Forrás: Finnish Railways

A szovjet – finn vasúti határát-
kelők térsége

4. Az északkelet-magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború között

A MÁV és a közlekedésért felelős kormányzat, okulva a trianoni döntés hazai és nemzetközi közlekedési-szállítási útvonalakon okozott hatásaiból, az ország északkeleti vasúthálózatának működésében alapvető módosításokat hajtott végre Kárpátalja „visszatérése után”.

A csapi vasútállomást egyértelműen vasúti csomóponti kiszolgáló vonatok fogadására alkalmas megálló-rakodóhellyé, csatlakozó állomássá kívánták fejleszteni, de fejlesztését a háború következtében befejezni már nem tudták.²⁷

A terv megvalósításához a volt Magyar Északkeleti Vasúttársaság által megépített (Miskolc)–Szerencs–Csap–Bátyu–Munkács fővonallal mellett a Nyíregyháza–Kisvárd–Csap–Ungvár vasútvonalat is alkalmassá kellett tenni a nagy tengelynyomású tehervonatok használatára. „Elsőrendű vonallá való átépítése Kárpátalja visszatérésével időszerű lett, az átépítés már folyik is” – fogalmazott Dienes István 1939-ben.

A vasútvonalak felújítása tette lehetővé, hogy a hirtelen jött nemzetközi szállítási-kereskedelmi lehetőséggel a Magyar Királyság azonnal élni tudjon.

A minisztertanács 1940. október 4-i ülésén a 2. napirendi pontban arról volt szó, hogy „a külügyminiszter kéri, hogy a kormányzó felé a magyar–szovjet kereskedelmi és hajózási egyezmény magyarországi utólagos megerősítéséről előterjesztést tegyen. Kéri, hogy még a megerősítés előtt életbe léphessen a szerződés.”²⁸ Azt is bejelenti, hogy 1940. szeptember 13-án a 6400 M.E. számú Budapesti Közlöny hivatalos lapban a kihirdetés meg is történt.

A nemzetközi gyakorlatban ritka, hogy egy kereskedelmi szerződést az aláírástól számított tíz napon belül hivatalos kormányzati közlönyben közzétegyenek. Főként úgy, hogy a kormány még nem is tárgyalta. Valószínűleg a magyar kormányt kész helyzet elé állították, vagy erre megy a nemzetközi szállítás vagy Románián keresztül. Természetesen ez azt is jelenti, hogy Magyarország nem jut hozzá, vagy csak igen drágán a szükséges nyersanyagokhoz. A minisztertanács mindenhez hozzájárult, utólag.

A minisztertanács 1940. október 18-i ülésén a pénzügyminiszter a következőket mondja a Magyar Királyság és a Szocialista Szovjet Köztársaság Uniója között Moszkvában 1940. évi szeptember hó 3-án aláírt kereskedelempolitikai megállapodások ideiglenes hatállyal való életbeléptetése témában: „Kereskedelempolitikai tárgyalások 1940. évi szeptember hó 3-án kereskedelmi és hajózási, valamint áruforgalmi és fizetési egyezmények aláírásához

²⁷ 1.2.12. Csatlakozó állomás: Olyan állomás, ahonnan idegen vasút vonala ágazik ki. Ide sorolandók a vámhatárállomások is; 1.2.13. Csomóponti kiszolgáló vonat: Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzátartozó szolgálati helyek között közlekedő vonat, amely útja során igénybe veszi a nyílt hozzáférésű országos pályahálózatot; 1.2.59. Megálló-rakodóhely: Személy- és áruforgalmi szolgáltatásra berendezett nyíltvonalai szolgálati hely, ahol a fővágányon (fővágányokon) kívül egy vagy több mellékvágány is van. A vonattalálkozásokra berendezett megálló-rakodóhelyekre az állomásokra vonatkozó előírások érvényesek.

²⁸ Magyar Országos Levéltár Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. http://www.digitarchiv.hu/faces/framecontentgenerator.jsp?adt_id=143865&mt

vezettek. Az előbbi kölcsönösen biztosítja a legnagyobb kedvezmény elvének megfelelő elbánást a vám-, vasúti és hajózási ügyekben, és azon kívül az S. S. S. R.-ben a kereskedelem terén való állami monopóliumra való tekintettel szabályozza a Budapesten felállításra kerülő szovjet kereskedelmi képviselő jogviszonyait ... a szóbanforgó megállapodások véget vetnek a két ország közötti, az 1914. év óta fennállott szerződésen kívüli viszonyoknak, és megkönnyítik a két ország gazdasági javainak kicserélését, amely körülmény Magyarországnak az S. S. S. R. birodalmának bőséges természeti kincseire és szinte korlátlan áru-feltevő képességére való tekintettel igen messzemenő gazdasági lehetőséget nyújt.”²⁹

Az 1940. december 5-i minisztertanácsi ülésen a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter kérte a minisztertanács hozzájárulását, hogy a közvetlen vasútforgalmi egyezmény megkötéséhez tárgyaló delegációt küldhessen Moszkvába. Előadja, hogy: ”a Szovjet-Oroszországgal kötött kereskedelempolitikai szerződésben sikerült a megkötendő vasúti egyezményekben a legnagyobb kedvezmény elvének a biztosítása. A közvetlen vasúti forgalomra vonatkozó egyezmények megkötése azonban függőben maradt, miután az oroszok csak az általuk készítendő tervezet alapján voltak hajlandók a tárgyalásokat felvenni.”³⁰

A Szovjetunió hivatalos álláspontja a gazdasági kérdésben az volt, hogy az ország működéséhez nincs szükség külföldi segítségre. Vagyis a külföldnek nagyobb szüksége van azokra az árukra, amelyeket a Szovjetunióból szerez be, mint a Szovjetuniónak a külső termékekre. Ezt a nézetet igyekeztek a nemzetközi kapcsolataikban minden eszközzel érvényesíteni. A Szovjetunió részéről szó sem volt két egyenrangú ország megegyezéséről! A Szovjetunió külpolitikai céljainak elérése érdekében politikai gesztust tett a partnerországok felé.

1941. március 3-án Moszkvában aláírták a közvetlen magyar–szovjet vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezményeket. Összesen öt egyezményt kötöttek:

1. A közvetlen vasúti áru- és személyforgalom felvételére vonatkozó általános egyezményt;
2. Az áruk fuvarozására vonatkozó tarifaegyezményt;
3. A tarifaegyezményhez tartozó Szolgálati Utasítást;
4. Vasúti határforgalmi egyezményt;
5. A tárgyalás eredményeinek összefoglalását.

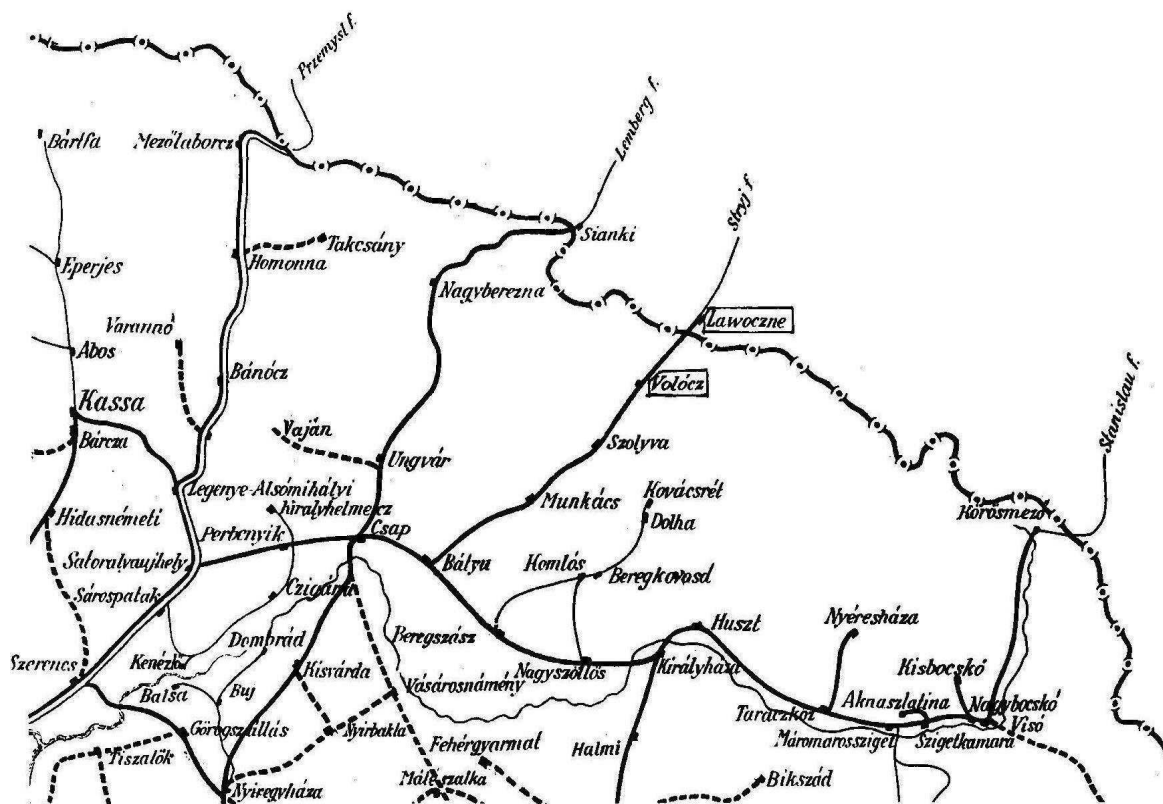
²⁹ Magyar Országos Levéltár Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. http://www.digitarchiv.hu/faces/kereso.jsp?radt_id=58273

³⁰ Magyar Országos Levéltár, K27 (1940. 12. 05.) 23R/63.

A szerződéseket magyar részről dr. Tarköy Miklós, a MÁV igazgatóhelyettese írta alá.

9. térkép

*Csap-Munkács-Lawoczne vasútvonalra 1940-ben tervezett két átrakóállomás
Valócz és Lawoczne (Vereckei-szoros)*



Forrás: Horváth 2000.

A szerződés lényeges pontjai: Az áruk érkezése és átrakása a Volóc–Lavocsne határpályaúdvárokon történik. A Magyarországról érkező áruk és személyek átszállása, illetve átrakása Oroszország felé Lavocsne állomáson fog megtörténni, míg az Oroszország felől érkező szerelvények széles nyomtávon Volóciig közlekednek. Ehhez a megoldáshoz „az oroszok mereven ragaszkodtak hivatkozván arra, hogy a forgalom általuk minden más relációban is ilyen módon bonyolítottatik le.”³¹

Még a szerződés megkötése előtt kiszállt a helyszínre egy munkacsoport, amely megállapította, hogy a tervezett 2-2 normál és széles sín pár – tekintettel az úrszerelvényekre – nem fér el egymás mellett, ezért javasolták, hogy csak 1-1 normál és széles nyomtáv épüljön meg. Mellette épüljön egy három sín szálból álló, úgynevezett fonódott sín pár, ahol egy vágány mind a széles, mind a normál kocsik számára alkalmas, míg vele párhuzamosan

³¹ Magyar Országos Levéltár, K 69-1941-50966 24. oldal.

fektessenek le egy sínszálat a normál és egy sínszálat a széles kocsik számára. A várható forgalmat ez nem fogja zavarni.

A „fonódott sínpár” érdekes magyar technikai újítás. 5 évvel később 1946-ban, Záhonyban, illetve Csapon meg is épül, csak nem három, hanem négy sínt használnak az egyenlőtlen kopás elkerülése érdekében. A két sínpár közös betonáljra rögzítik.

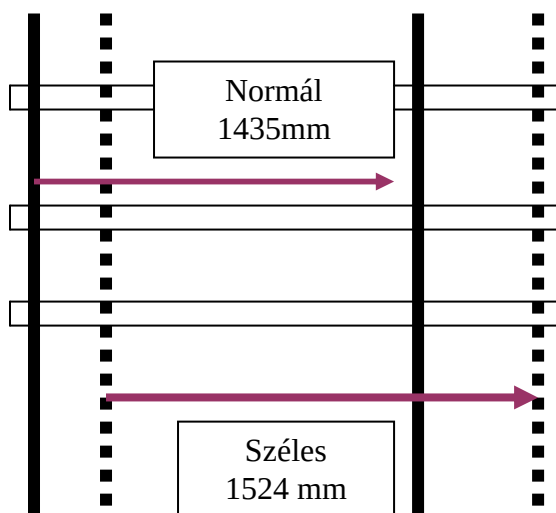
Az orosz fél hozzájárult, hogy ideiglenesen, amíg az állomások el nem készülnek, a személy- és teherforgalom helyszíne Lavocsne legyen.

Az áruk szállítására és a személyek és személypoggyász-szállításra vonatkozó rész gyakorlatilag megegyezik a finn–orosz szerződés szövegével (és nagyon hasonló a Magyar Északkeleti Vasútnak a Gácsországi Vasúttal aláírt szerződéséhez: nemzetközi fuvarlevél, saját díjszabás a határig stb.).

Külön kiemeli a szerződésről 1941. március 5-én készült követségi jelentésben Dr. Perényi Lukács követségi titkár:

3. ábra

A fonódott sínpár



Szerkesztette: Bajor Tibor 2010

1. fénykép

A fonódott sín pár



Sipos Attila felvétele, Eperjeske, 1995.

1. „A Budapest–Moszkva gyorsvonat beállításával kapcsolatban: „Ha az oroszok képesek néhány hét alatt 2000 km-es távra egy vonatott beállítani, akkor ez nem jelenthet gondot pár száz km-re. Annál is inkább kíváncsi, mert a mai körülmények közepette a moszkva–budapesti vonal egyetlen járható utat képez nemcsak Szovjet-országból, hanem a Távol-Keletről is a Balkán és a délnyugat-európai országok felé, tekintettel a Németországon keresztül való utazás politikai és gyakorlati nehézségeire, valamint arra, hogy a szovjet–román vonalakon sincs közlekedés.”³²
2. „A tárgyalások folyamán a legnagyobb előzékenységet és megértést tapasztalhattuk. A tárgyalások hosszadalmassága csupán az anyag terjedelmének és az ismeretes lassú és túlzottan aprólékos szovjet tárgyalási szisztémának tulajdonítható, semmi esetre azonban a jóindulat hiányának! Benyomásunk szerint, tényleg sürgősen meg akarják indítani a két ország közötti közvetlen forgalmat, e célból máris gondoskodtak az

³² Magyar Országos Levéltár, K69-1941-50966 25. oldal.

összes technikai előfeltételekről, és most már csupán a Magyar Államvasutakon működik a gyors lebonyolítás.”³³

A forgalom nem indulhatott meg, mert a szerződés aláírását követő pár hónap múlva, 1941. június 22-én Németország megtámadta a Szovjetuniót.

³³ Magyar Országos Levéltár, K69-1941-50966 26. oldal.

VI. A SZOVJET ÉRDEKÖVEZETBEN, 1945–1957

1. A II. világháborút lezáró magyar–szovjet egyezmények

Az 1945. február 4–11. között megtartott jaltai konferencián történt egyezkedést követően Kárpátalját Csehszlovákiától Szovjet–Ukrajna területéhez csatolták. A csehszlovák–szovjet egyezményt Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolásáról (cseh, szlovák és orosz nemzetiségűek áttelepülhettek az utód országba) 1945. június 28. Prágában írták alá.

Ezzel a döntéssel a 70 évvel ezelőtt az Északkelet Magyarországi Vasúttársaság által kiépített közép-európai vasúti csomópont már a harmadik országhoz került át. A Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap–Munkács–Verecke vasúti nemzetközi fővonal három országon vezetett át (Magyarország, Csehszlovákia, Szovjetunió). A Nyíregyháza–Kisvárdá–Csap–Ungvár vasúti mellékvonal megerősítése elkezdődött, de a háború végéig nem fejeződött be. A kárpátaljai vasútvonalak négy csoportba oszthatók:

1. Rendes nyomtávú vonalak: Országhatár–Tizsalamon–Csap–Királyháza–Körösmező, Bátor–Munkács–Lavocsne, Csap–Ungvár;
2. Rendes nyomtávú mellékvonalak;
3. Beregi-völgyek kisvasútjai;
4. Közforgalmi erdei vasutak.

A kárpátaljai vasútvonalakról 1945-ben a Külügyminisztérium Béke előkészítő Osztályán készült feljegyzésben ezt olvashatjuk: „Ha a terület közlekedési térképére nézünk, mindjárt feltűnik, hogy a terület három főcentrumát: Ungvárt, Munkácsot és Husztot nem köti össze közvetlen vasútvonal, mely ezt a fontos és éles vásárvonalat sokkal életképesebbé tenné. Ezt a hiányt a csehszlovák rezsim igyekezett pótolni, de csak a vonal kitűzéséig jutottak el, a magyar uralom alatt pedig a terveket félretették. Mivel ezt a kitűzött vonalat aránylag gyorsan el lehetne készíteni, így a terület magyar lakta részek Magyarországhoz csatolása esetén is életképes közlekedési egység, maradna.”³⁴

³⁴ Magyar Országos Levéltár. Küm. Bé. O. XXVI/8.

Az 1945-ben kötött jóvátételi egyezmény szabályozta: „A termékek átadásának helyszíne dunai szovjet kikötő, franco szovjet–csehszlovák határ, franco szovjet–román határ”.³⁵

Magyarország jóvátételi kötelezettségének tárgyában 1945-ben készült bizalmas feljegyzés azt állapítja meg, hogy „Ehhez az összeghez azonban jelentékeny járulékos terhek csatlakoznak, mert a június 15-i egyezmény értelmében a szállításoknak a Szovjetunió kívánsága szerint dunai szovjet kikötőkbe, vagy franco szovjet–csehszlovák, vagy szovjet–román határon kell történniük. Noha feltehető, hogy Kárpátjának a Szovjetunióhoz való csatlakozása után a szovjet–csehszlovák határ helyébe a szovjet–magyar határ lép, mégis egyes szakértők szerint a jelenlegi nehéz közlekedési viszonyok mellett számolni kell azzal, hogy a teljesítés helyére való szállítás kiteheti az előállítási, elszállítási és beszerzési ár 15–20%-át.”³⁶

A jóvátételi szállításokat a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap–Munkács vonalon azonnal meg lehetett kezdeni. A Szovjetunió hadászati szempontból Munkácsig megépítette a széles nyomtávot, azonban tovább nem akarta építeni. (A breszti tapasztalatok azt mutatták, hogy esetleges támadás során a nyomtávváltás lelassíthatja a csapatmozgást.) A csehszlovák–szovjet határon Tiszacsernyő ugyanolyan kis vasúti megállóhely volt, mint Záhony. A szerelvények okmányokkal történő átvétele szinte lehetetlen volt.

Gondot jelentetett, hogy a magyar fél a szerelvényeket Sátoraljaújhelynél átadta a csehszlovák vasútnak. A szerelvények azonnali továbbítására nem volt lehetősége. A jóvátételi szállítások átvétele csak akkor teljesült, ha a szovjet–csehszlovák határon a szovjet szervek a szerelvényt átvették, illetve a szerelvényeket kísérő személyzet az átadás-átvételi jegyzőkönyvet hitelesítette. Ha az átvétel nem történt meg a meghatározott időben, akkor Magyarországnak késedelmi díjat kellett fizetni. Magyarország a szerelvények átadását követően, már nem tudta befolyásolni azok megfelelő időben történő mozgását, így a csehszlovák fél jóindulatától függött, hogy Magyarországnak a jóvátételi szállításokon kívül mennyi késedelmi díjat kell még fizetnie. A késedelmi díj megfizetése valószínűleg súlyos plusz terhet jelenthetett, erről tanúskodnak az alábbi feljegyzések.

Dálnoki Miklós Béla miniszterelnök levele Vorosilov marsallnak: „A magyar kormánynak semmi befolyása sincs a magyar határtól az orosz határig történő szállítások időtartamára, mégis viselnie kell az időtartam szempontjából a felelősséget.”³⁷

³⁵ Magyar Országos Levéltár. Küm. Bé. O. XXVI/8.

³⁶ Magyar Országos Levéltár. XIX-J-1-a IV-180.

³⁷ Magyar Országos Levéltár. XIX-J-1-a Küm Bé XXVI/7.

Feljegyzés a minisztériumi összekötőkkel 1945. évi november hó 16-án tartott értekezletről: "A Nemzeti Bank képviselője közli, hogy a jóvátételi szállításokban késedelem áll elő, azért is, mert a szállítmány egy része szomszéd államokon keresztül megy, míg az orosz határt eléri, ahol az áruk átadására kötelezve vagyunk. ... A pönálé súlyos kérdésére való tekintettel jegyzéket kellene intézni az illetékes orosz hatóságokhoz, amelyben kérjük, hogy a jóvátételi szállítmányok a magyar határon vétessenek át az oroszok részéről."³⁸

Az Ideiglenes Magyar Nemzeti Kormány és a Szocialista Szovjet Köztársaságok között 1945. évi augusztus 27-én aláírt kölcsönös áruszállításra vonatkozó egyezmény (amelyet Gerő Ernő és Mikojan Anasztaz Ivanovics írt alá) már a magyar–szovjet határon való átadásról szól. Magyarországról elsősorban élelmiszert szállítanak, de kőolaj származékot is. Az árukat díjmentes vasúti kocsiba rakják a szovjet–magyar határon (FOB).³⁹ Záhony ebben az időben még semmiféle átrakási és forgalmi tevékenységre nem volt alkalmas. A vasútállomás létszáma 1945 áprilisában 12 fő volt, ebből

- egy állomásvezető,
- három forgalmi szolgálattevő,
- hat váltóőr,
- egy raktárnok,
- egy értesítő-málházó.

1945. július 11-én meghatározott igazolás alá eső vasutasok száma (a MÁV záhonyi állomásfőnökség beosztott vasúti alkalmazottai) 35 fő, 18 főt forgalomban és 17 főt a fenntartásban alkalmaztak.⁴⁰ Ez a létszám csak arra volt alkalmas, hogy a Csap vasútállomás előállomási feladatainak eleget tegyen. A helyzetet végérvényesen rendezte a Moszkvában 1945. augusztus 14–29. közötti a Szovjetunió Vasútügyi Népbiztossága és a Magyar Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium megbízottjai által előkészített és 1945. augusztus 29-én aláírt ideiglenes egyezmény: az áruk, személyek és poggyászok szállítására és járművek átadása a Szovjetunió vasútvonalairól Magyarország vasútvonalaira. Az egyezmény a fuvarozási feltételeket az alábbiak szerint állapította meg:

³⁸ Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TŰK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16-1946 I. 23. 135. oldal.

³⁹ Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TŰK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16-1946 I. 23. 240–241. oldal; FOB = Free on Board. Költség és kockázat az elhajózási kikötőben való berakástól a vevőt terheli, import esetén a vámértéket növeli.

⁴⁰ Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-a IV-179.

„I. Eljárás a fuvarozás ellátásánál

1. §: A Szovjetunió és Magyarország vasútvonalai között áruk és poggyász szállítása átrakás útján, a személyszállítás átszállítás útján kerül lebonyolításra Csap és Záhony állomásokon. Az áruk átrakása az átvevő vasút állomásán és annak eszközeivel megy végbe, a küldemény címzettjének terhére, a poggyász átrakása az átvevő vasút eszközeivel és annak terhére.

Megjegyzés: Ideiglenesen az áruk és poggyász átrakása mindkét irányban Munkács állomáson megy végbe.”⁴¹

Az egyezmény több pontja gyakorlatilag 1990-ig érvényben volt, nevezetesen

- I. fejezet 3. §: A szükséges járművek soron kívüli biztosítása a Szovjet Vörös Hadsereg katonai szállítmányozási főnökének jogköre;
 - II. fejezet: Fuvarozási okmányok;
 - III. fejezet 9–10. §: Kölcsönös áruszállítások belföldi díjszabásai;
 - IV. fejezet: Az áruk, poggyász és járművek átadása;
 - V. fejezet: A vasutak felelőssége;
 - VI. fejezet: Kocsibérek;
 - VII. fejezet: Tolatószolgálat.
- C. A vasutak közötti elszámolások (különösen a 3. § a Lvovi Vasúti Igazgatóság és a Magyar Vasutak Üzletvezetőség feladatai).

2. Az vasúti szállításokról szóló ideiglenes egyezmény aláírásának nemzetközi körülményei

A Szovjetunió 1940-ben három országgal kötött vasúti szállításokról szerződést.

A II. világháborút követően ezekben részben változások következtek be.

- Finnország esetében sem az átrakás helyszíne, sem az aláírók, nem változtak. Európa felé a nagy volumenű szállítások elindítása technikailag ekkor még nem volt megoldott;
- A breszti csomópont esetében államváltásra került sor. A lengyel–szovjet viszony a világháborút lezáró békeszerződések és a háború alatti események következtében

⁴¹ Szabolcs Szatmár Bereg megyei Levéltár, XXXV db 668/1946 183. sz. kimutatás.

meglehetősen hűvös volt. Németország mint az egyik aláíró, katonai ellenféllé vált. Breszt szerepe ebben az időben az, hogy biztosítsa a szovjet hadsereg katonai felvonulásának hátterét (katonai szállításlogisztikai központ), a legrövidebb vasúti utat Németország Szovjetunió által megszállt övezetébe, a későbbi NDK-ba;

- Magyarország esetében a helyszín változik, de az aláíró országok nem. (Magyarországon ekkor még polgári kormány van!) A Szovjetunió délnyugati határait – katonai és politikai okokból – a Kárpátokon túlra terjesztette ki, és megszerezte a térség meghatározó vasúti csomópontját, Csapot. Gyakorlatilag a határvonal meghúzása csak a Szovjetuniótól függött. Magyarországgal mint tartósan katonailag megszállt országgal, ekkor még nem számoltak. Magyarország továbbra is mint gazdasági kapu szerepelt a szovjet elképzelésekben. „Ennek a 'forgatókönyvnek' egyik eleme már az 1945. augusztus 27-én megkötött, a kizárólagos szovjet befolyást erősítő magyar–szovjet gazdasági együttműködési egyezményrel megvalósult. 1946 folyamán pedig a legfontosabb iparágakban létrejöttek a magyar–szovjet vegyes vállalatok is. Mindezek következményeként a szovjet gazdasági behatolás megelőzte a politikai behatolást, a szovjet típusú politikai rendszer kiépítését.”⁴²
- „A szovjet gazdasági terjeszkedésre a nagyhatalmak potsdami nyilatkozata (1945. február) adott nemzetközi felhatalmazást. Ennek értelmében a Szovjetunió jóvátétel gyanánt megkaphatta a megszállása alatt álló volt tengelyhatalmak területén található német tulajdonokat. Ugyanakkor nem határozták meg, hogy milyen jellemzők alapján minősíthető egy-egy vállalat németnek. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy a Szovjetunió önkényesen jelölhette meg, hogy e jogcímen amely vállalatokra tart igényt. Jóvátétel címén a Szovjetunió jelentős befolyást szerzett a magyar gazdaságban. Ezt a befolyást erősítette az 1945-ben aláírt magyar–szovjet gazdasági egyezmény. Az egyezmény két részből, egy kereskedelmiből, illetve egy gazdaságiból állt. A kereskedelmi egyezmény megítélése a kortársak részéről általában pozitív volt, hiszen nyersanyaghoz, illetve piachoz juttatta a magyar gazdaság egyes szektorait.”⁴³

A megszálló szovjet vezetés támogatta a kommunista párt megerősítését, de ekkor még Magyarország a politikai érdekszférában nem szerepelt, csak a gazdaságiban. A Szovjetuniónak gazdasági érdeke fűződött a biztonságos vasúti szállítások megszervezéséhez.

⁴² Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-a Küm Bé O XXVI/6. 38. oldal.

⁴³ Baráth, 2006.

Nem csak a jóvátételi szállítások miatt, hanem az európai-szovjet gazdasági kapcsolatok újbóli kiépítése miatt is.

„Az eddig ismert dokumentumok (a Majszkij-terven kívül a kommunista párt ún. Külföldi Bizottságának 1944 őszi programmegbeszélései, Sztálin instrukciói a kommunistáknak az 1944. december eleji tanácskozáson) arról tanúskodnak, hogy a szovjet vezetés – vagy stratégiai jellegű megfontolásból, vagy csupán taktikai elgondolásból – a háború befejezését követő években még nem készült az ország azonnali „szovjetizálására”... Makarov alezredes, a SZEB ipari csoportjának vezetője egy 1945. augusztus 6-án kelt, Vorosilov marsall számára készített feljegyzésben gyakorlatilag felvázolta a szovjet gazdasági behatolás forgatókönyvét. Már ekkor javaslatot tett a legfontosabb iparágakban vegyes vállalatok létrehozására, az ezen cégek gazdasági ügyleteit biztosító orosz–magyar kereskedelmi bank felállítására, valamint egy olyan hosszabb távra szóló kereskedelmi egyezmény megkötésére, amelynek alapján Magyarország nyersanyagigényének zömét az alapvető iparágakban a Szovjetunió elégítené ki.”⁴⁴

A szovjet hadsereg Munkácsig kiépítette a szovjet vasúti vonalat, de a továbbépítés egyelőre nem állt szándékában. A helyzet nagyon hasonlít az 1940-ben megkötött finn–szovjet szerződéshez. Akkor is ideiglenes átrakóban egyeztek meg.

A vasúti szállításokról szóló szerződés aláírását követően a szerelvények már nem Csehszlovákián keresztül haladtak, hanem Záhony–Csapon keresztül, de az átadás továbbra is Munkácson volt. „1946. március 12. MÁVAG által leszállított mozdonyokat 10 db Széles és 2 db Diesel Munkácson került átadásra.”⁴⁵ Ez a helyzet továbbra is problémákat okozott. A vasúti szállításról szóló ideiglenes szerződés III. fejezet 8. §: „A magyar vasutak tartoznak a visszatért javak szállítása után a Szovjetunió belföldi díjszabásának díjtételei szerint a magyar vasutak határ menti állomásától a Szovjetunió vasúti vonalain fekvő rendeltetési állomásig esedékes szállítási és mellékköltségeket a szovjet vasutaknak kifizetni!”⁴⁶ Vagyis Záhonytól Munkácsig, vagy igény szerint Vereckéig a szállítási költség Magyarországot terhelte.

A minisztériumi összekötőkkel 1945. évi december hó 14-én tartott értekezletről készült feljegyzés szerint: „Mivel nem látszik megengedhetőnek, hogy a vonattal járó 10 főből álló munkásság és a már a határon tartózkodó 14 ganzgyári kiküldött az orosz területekre pénz

⁴⁴ Borhi, 2003.

⁴⁵ Baráth, 2006.

⁴⁶ Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j Szu TÜK. 59/b Jóvátételi szállítások megindításával kapcsolatos tárgyalások, feljegyzések és összefoglalók, táblázatok és kimutatások. 384–385. oldal.

nélkül érkezzenek, utána jártunk illetékes helyeken, hogy a Munkácsra irányított különítmény legalább 500 000, de legalább 100 000 rubel birtokába jusson.”⁴⁷

3. A MÁV záhonyi átrakó beruházásának megkezdése

A záhonyi vasútállomásnak 1946. február 5-én még nem volt fogadó épülete. A háború előtt megépített és megrongálódott épületek helyreállítását az átrakó létesítésének valószínűségére hivatkozva megtiltották.⁴⁸

1946-ban átrakó munkást Záhony vasútállomás létszámában nem tartottak nyilván. Ez alapján kijelenthető, hogy rendszeres átrakást 1946-ban még nem végeztek (8. táblázat).

Az állomáshoz kapcsolódóan volt oktatóterem, pénztár, raktár (vám, darabárú), kocsi-vizsgáló, pályamesteri iroda és műhely. A vonatkísérő laktanya ágyszáma és felszerelése a minimális igényeket sem tudta kielégíteni.⁴⁹

7. táblázat

*1946 novemberében Záhony vasútállomáson
szolgálatot teljesítő vasutasok megoszlása*

Szakirány	Fő
Forgalom	54
Vontatás	12
Vonatkíséret	10
Pályafenntartás	30
Összesen	106

Forrás: MÁV Irattár, 16/1946/15278.

Záhony település helyzete 1945-ben hasonló volt a többi magyarországi településhez, mint kis falu, nagy kárt az épületekben és a lakosságban nem szenvedett. A Tisza-híd felrobbantása a település hétköznapijaira nem volt jelentős hatással, a vasútállomás épületei – egy őrház kivételével – jelentősen nem rongálódtak meg.⁵⁰

1945-ben sem köztisztviselő, sem műszaki értelmiségi nem élt a faluban, valamint nem volt orvos sem. Igazolás alá eső iparos Záhony és Győröcske településeken összesen 22 fő volt. 1946-tól jelentősen javult a közszolgáltatás Záhonyban. Községi alkalmazott összesen

⁴⁷ Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Küm Bé O XXVI/6. 41. oldal.

⁴⁸ MÁV Irattár 16/1946/2607.

⁴⁹ MÁV Irattár 16/1946/15278.

⁵⁰ MÁV Központi Irattár BG 10001. 30. oldal.

5 fő, egy-egy főkörjegyző, segédjegyző, körorvos, szülésznő és kisegítő. Az iskolaigazgató fogságban volt valahol. 1947. július 12.-től már gyógyszerész és állatorvos is lett a településen. Nem csak a nagyobb településeken, hanem Záhonyban is volt társbérlet, a vasút érdekében oldották meg így a lakásgondokat. Például Bessenyei György MÁV-alkalmazottat helyezték id. Pócsik János egy szoba-konyhás házába, 1946-ban Béres Béla házából egy szoba-konyhát kiutaltak Huszár Jánosnak, a későbbi MDP-titkár számára. B-listázás miatt a körjegyzőt leváltották, és az eperjeskei körjegyzőt bízzák meg a jegyzőséggel 1946 októberében.

1947-ben a község lélekszáma az ideiglenesen „idehelyezett” vasutasok, vámtisztviselők és más állami alkalmazottak létszámnövekedése következtében 1860 fő. Például Székely Dezső vámszaki főtiszt Hegyeshalomról került ide.⁵¹

1946 őszére Záhonyban készen álltak az átrakás lebonyolítására. Magyarországnak alapvető gazdasági érdeke volt, hogy az átrakás Záhonyban legyen, és a szovjeteknek is érdekében állt a határig elvinni az átvevő/átadó pontot. Az 1945. augusztus 27-én aláírt ideiglenes egyezmény alkalmas volt arra, hogy véglegesítsék. Ezért az 1946. októberi kezdeményezést kedvezően fogadták az akkor zajló moszkvai tárgyalásokon. Erről tanúskodik a következő távirat.

1946. X. 2. fegyverszüneti ügyosztály 2533, F.D. Távirat.

„Kérem Eröss János államtitkárral közölni: Moszkva Hotel Metropol. A jóvátételi mozgonyokat és waggonokat normál nyomtávra szélesre Munkácson szerelik át. Igen nagy érdekeink fűződnek ahhoz, hogy a jövőben, Záhonyban szereljenek. A Záhonyi ideiglenes átszerelő állomás elkészült, azt használatba vehetnénk, hogyha szovjet részről a széles nyomtávot Munkácstól Záhonyig megépítenénk. Ez kétheti munka. Az M. Sz. H. szerint ezt az ügyet csak Moszkvában lehet elintézni Eröss államtitkár úrnak Mikojan és Kovalev miniszter urakkal. Sebestyén F. Jóvátételi Hivatal Rumbach S. u. 12.”⁵²

Az átszerelő állomás költségeit nem az állami költségvetésből fedezték, vagyis a záhonyi átrakóállomás létesítése kezdetben nem volt állami beruházás. Erről tanúskodik a Magyar Királyi Államvasutak 36945. sz., a Záhonyban építendő tengelyátszerelő telepek költségei tárgyában írt levél: „A záhonyi tengelyátszerelő telepek építési költségei a jóvátételi számlát terhelik. A felmerült költségeket a tengelyátszerelés munkaközösségének vezetője

⁵¹ Szabolcs Szatmár Bereg megyei Levéltár V. 452. II. 1945. jan. 19-től 1947. okt. 6-ig.

⁵² Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j Stu TŰK (1945-64) 59/c. A jóvátétel teljesítését nehezítő gondok és problémák, ezzel kapcsolatos tárgyalások és megbeszélések. 1945–55. 384. oldal.

a MÁVAG fogja megtéríteni. A felmerülő költségeket „Igazgatóság, hitelezők és adósok, Mávag Záhony állomáson átrakó tengelyátszerelő telep építése” számla terhére számolja el. Mivel a MÁVAG-gal adópengőben kell elszámolnunk, azért a felmerülő költségeket adópengőben is számolja el, illetve az átszámításban tüntesse fel. 1946. június 8.”⁵³

A széles nyomtávolságú pálya Záhonyig 1947. februárjában ért el. Ám Záhony ekkor még nem volt alkalmas az átrakási forgalom fogadására. A vágányok kialakítását megkezdtek, de sem az irányító épületek, sem a laktanyák (vonatkísérő és más), sem a szolgálati épületek kialakítását nem kezdték el időben. Az átrakó pályaudvart Záhony állomás területére tervezték eredetileg. Az „átrakó pályaudvar” a meglévő vasútállomás bővítéséből állt. Egy széles és egy normál vágány egymás mellett. Betolták a két szerelvényt egymás mellé, és kézzel átrakták a szállítmányokat. (a vasércet, a farönköt, a kokszot, stb. a két szerelvény között tartózkodni is életveszélyes volt.) Természetesen kitérővágány hiánya miatt szerelvényrendezésről szó sem lehetett. Amilyen sorrendben érkeztek a vagonok a Szovjetunió felől, olyan sorrendben rakták át a szállítmányokat a magyar vagonokba. A jóvátételi szállítások alatt, még Magyarországon rakták át a Szovjetunió felé tovább küldésre kerülő rakományokat.

A szovjet–magyar vasúti szállítások megkezdését nem csak a széles nyomtávú vasútvonal kiépítésének hiánya, hanem a vasúti Tisza-híd németek általi felrobbantása is akadályozta. A kétoldalú megállapodás értelmében a híd alapjait a magyar fél, a felépítményt a szovjet fél készítette el.

Gerő Ernő levele a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége közlekedésügyi miniszterének 12.264/1947. I. 2. 1947. április 3.

„A vasúti híd újjáépítéséről 1946. november 13–15. között a Csapi Vasútállomáson magyar–szovjet vegyes műszaki bizottság kötött megállapodást, ennek értelmében a hídnyílás vasszerkezetét a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége Közlekedésügyi Minisztériuma fogja leszállítani 1947. március 1-ig. A levél szerint (figyelembe véve a magyar szabványokat, határidőre (1947. vége) csak akkor tudja a magyar fél elkészíteni, ha a szovjet fél tervei legkésőbb április hónapban megérkeznek.”⁵⁴

Jellemző, hogy bár ebben az időben még a polgári kormány irányította az országot és a Moszkvából hazatért kommunisták „csak” közvetítő szerepet játszottak a két ország között,

⁵³ MÁV Irattár 16/1946/8613.

⁵⁴ Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Záhonyi Vasúti Tisza híd 1947 IV-562.5.

mégis a vasútert felelős Bebrits Lajos államtitkár az április 3-án keltezett levelet csak három héttel később, április 26-án kapta meg.

1. fénykép

Záhony vasútállomás



Sipos Attila felvétele, 1995.

Az elsőként megépített
„átrakópályaudvar” helye

1949 és 1956 közötti fejlesztések
helyszíne

1947. év elejére a vasúti szállítások bonyolítására Csap–Záhony vasútállomások készen álltak!

1947. június 10. – Távirat a közlekedési minisztertől:

„Kéri Rónai miniszterrel közölni, hogy Záhony határállomás kiépítése legnagyobb erővel folyik Széles és rendes nyomtávú vágányzat legszűkebb keretekben való kiépítése és átrakó pont egy részének tető nélküli megépítése legkorábban július közepére várható.

Járműtengely átszerelése Záhonyban folyik. Átszerelt vasúti kocsiknak Záhonyból Csapra történő átállítása május 21-én megkezdődött.”⁵⁵

A dokumentumok alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a záhonyi átrakó nem a szovjet áruk fogadására, hanem a magyar jóvátételi szállítások költségeinek csökkentése érdekében jött létre. Az, az magyar kezdeményezésre.

A távirat alapján kijelenthető, hogy Záhonyban a tényleges átrakási munka:

1947. május 21-én kezdődött el!

Ez a dátum Záhony vasúti átrakóállomás születésnapja.

1947-re a szállítási feltételek alapvetően megváltoztak. Már nem a jóvátételi szerződés, hanem a megkötött békeszerződés szabályozta a szállítási feltételeket, amely Magyarország számára sokkal kedvezőbb feltételeket biztosított. „Orosz katonai szállítmányoknak nemzetközi fuvarokmányokkal való átadása: Gerő Ernő levele Kovaljovnak 1948. március. A békeszerződés életbelépésével a szovjet katonai mozgások polgári vasúti szállításnak minősülnek, kéretik polgári fuvarokmányokkal ellátni és kifizetni.”⁵⁶

A magyar hatóságok azonnal felléptek az ország érdekeinek érdekében! A dokumentumok alapján itt már szó sem lehet a szovjet hadsereg szolgai kiszolgálásáról.

„A szovjet szocialista köztársaságok katonai szállítmányainak vám kezelése nélküli kiléptetés körül követendő eljárás. 1948. január 16. Jegyzőkönyv Kis Ferenc vámszaki tanácsos pénzügyminisztérium: ...ismeretes a Központi Vámigazgatóságnak 1947. évi november hó 19-én 36979/1947 IVa szám alatt kelt felterjesztéseként, azzal áll kapcsolatba a záhonyi eset is, ahol 1947. október havában a záhonyi vámhivatal egy kiléptetésre váró 25 tartálykocsiból álló olajszállítmányt három napig visszatart, mivel a kísérő levél a Nemzeti Bank kiviteli engedélyével és a szállítmány szovjet katonai jellegét tanúsító igazolvánnyal ellátva nem volt.”⁵⁷

Az 1948-as évre már oly mértékben növekedett a forgalom, hogy kezdetben ideiglenesnek tervezett átrakóhelyen további bővítések, illetve beruházások váltak szükségessé. Változtak az átrakás feltételei is. A Szovjetunió felől Magyarország számára érkező és más tranzit rakományokat, Záhonyban raktak át széles kocsiból normálba. A Szovjetunió felé feladott rakományokat, pedig Csapra rakták át, normál kocsiból széles kocsiba. (ez a megállapodás a mai napig érvényben van)

⁵⁵ Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Külügy 1249.

⁵⁶ Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j 1945-64 Szu TÜK 58. tétel 373. oldal.

⁵⁷ Magyar Országos Levéltár 278./62 ö. e.

1948. január 2-án már a további széles nyomtávú fogadó vasútvonal létesítésével kapcsolatos problémákat írja le, a MÁV Debreceni Üzletvezetőség III. Osztály feljegyzésében: „A fentiekkel kapcsolatban kérek megértést tanúsítani, mert így a jelenlegi korlátozott kapacitású széles pályaudvarral (egy széles vágány) csak kisebb és korlátozott átrakó forgalmat tudunk lebonyolítani. Meg kell még jegyezni, hogy a fent említett problémák most merültek fel, mert ilyen irányú illetve természetű áruforgalmunk még nem volt, tehát a tapasztalatra kell építenünk, és ennek megfelelően kell az átrakót kiépítenünk, hogy mindenirányt meg tudjunk felelni a szinte naponta felmerülő újabb és újabb problémáknak.”⁵⁸ (Ekkor kezdődött el az a folyamat, amely egészen 1979-ig tartott, hogy az átrakáshoz szükséges beruházások, kisajátítások engedélyeztetése, ügyintézése csak utólag történik.)

8. táblázat

1949-es szállítási adatok

Textilipari nyersanyagok	Tonna
Gyapot	30 000
Gyapjú	1 700
Teveszőr	500
Nehézipari nyersanyagok	Tonna
Koksz	400 000
Vasérc	40 000
Nyersvas	60 000
Ferrosilícium	800
Ferrowolfram	230
Ferromangán	5 150
Egyéb ferroféleségek	735
Réz	1 400
Nikkel	300
Ólom	1 500
Fa- és papíripari nyersanyagok	M ³
Fenyőgömbfa	65 000
Tűzifa	160 000
Papírfa	40 000
Celluloze	7 000

⁵⁸ MÁV Irattár 16/1949/9.

Vegyipari nyersanyagok (sókkal és foszfátokkal)	Tonna
Toluol	2 000
Anódmassza	9 000
Azbeszt	3 000
Alumíniumfluorid	550
Só	10 000
Kálisó	9 500
Apatitkoncentrátum	40 000
Mezőgazdasági cikkek	Tonna
Cukorrépamag	1 000
Állati és növényi zsírok	2 050

Forrás: Magyar Országos Levéltár. Szovjet–magyar külkereskedelem 1947, 1949, 1950, 1952, 1954, 1956, 1960, IV-570-579.

Az átrakáshoz használatos első bakdaru beállításának kezdeményezése 1948. augusztus 7-én került dokumentálásra.⁵⁹ 1948-ban még nem államközi szerződés alapján történtek a szállítások, csak 1949-től. Magyar–szovjet szállítások 1948-ban 25 millió dollár, 1949-ben 75 millió dollár volt.

Az átrakó állomáson 1949-ben uralkodó helyzetet írja le a KPM, a MÁV Debreceni Igazgatósága Nyíregyházi Osztálymérnökség Záhony állomáson felvett jegyzőkönyve:

„A bizottság Záhony állomás átrakó berendezéseit behatóan megvizsgálta és megállapította, hogy ezeken egy 24 óra alatt napi egyszeri kocsikiállítás mellett mintegy 35–40 széles nyomtávú kocsit lehet átrakni. Az eddigi széles nyomtávú forgalom szerint az évi átlagos széles nyomtávú befutás napi 20 kocsi körül van. Ez a forgalom rendkívül egyenlőtlenül oszlik meg, voltak olyan hónapok is, amikor a havi átlag napi 37–40 kocsi volt, és sok esetben a legnagyobb napi befutás a 80 kocsit is meghaladta. Nehézség mutatkozik a rönkfa átrakásnál, mert a gépi berendezések hiányában az átrakás kézi erővel történik, azon kívül a rönkfa legtöbb esetben, úgynevezett „gondolakocsiban” (oldalfal nélküli vagon, lefordítható, az oldalához rögzíthető rudazattal, a rögzítő rudazat elmozdítása nélkül az átrakás nem megoldható, mert ebben az esetben át kell emelni a több mázsás rönköt a rögzítő rudazaton, a rögzítés elmozdítása esetén azonban a rönkök bármikor leborulhattak a vagonról) érkezik. ...a bakdaru rönkfa átrakására nem alkalmas.... A rönkfa átrakása kézi erővel nemcsak rendkívül nehéz (1 rönkfa 3-4 q), hanem életveszélyes volt, ha megindult a

⁵⁹ MÁV Irattár 16/1948/12991.

farakás, mindent elsodort. Nehézárművek átrakására homlokrakodó, hozzátartozó széles és rendes nyomtávval megépítése indokoltnak látszik. ...Amennyiben a széles nyomtávon nagyobb mennyiségű áru befutására kell számítani, azért mert Csap felől a rendes nyomtávon az árubefutás megszűnik.”⁶⁰

A Szovjetunióból 1949.-ben még érkeztek normál kocsiban is áruküldemények a dokumentum szerint.

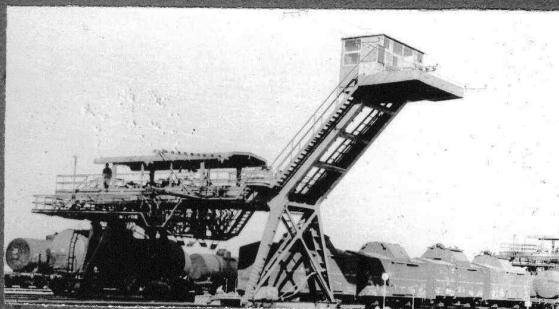
Részlet a már idézet, 1949-ben Záhony állomáson felvett jegyzőkönyvből:

„Megjegyzem, hogy a vasérc- és kokszküldemények átrakásának mechanizálását is vizsgálat tárgyává tettem, de az időjárástól erősen befolyásoltan különleges és oly nagy költséget jelentő berendezéseket igényel, amelyek ez idő szerint rendelkezésre nem állnak.”⁶¹

A téli időszakban a vasérc belefagyott a vagonba, ezért ezt kezdetben csákánnyal előbb fel kellett törni, majd csak ezt követően lehetett átlapátolni. A későbbikben kidolgozták a robbantásos technológiát. A befagyott vasércbe lukakat fúrtak azokban robbanóanyagot helyeztek el, és robbantással lazították fel a szállítmányt. A pakura és olaj szállítmányok esetében kezdetben az egész tartályvagon melegítették, de ez nagyon költséges és lassú volt. Ezért új eljárást dolgoztak ki. Forrásig hevített pakurát, vagy olajt folyattak a tartályvagonba, amely így megolvasztotta a megfagyott szállítmány egy kis részét, ezt kiszivattyúzták, újra felhevítették, és újra visszaengedték. Addig folytatták ezt a tevékenységet, amíg a szállítmány teljes egészében fel nem olvadt. (A hevítéshez a Biatorbágnál Matuska Szilveszter által kisiklatott szerelvény mozdonyának gőzfejlesztő kazánját használták.)

⁶⁰ Szabolcs Szatmár Bereg megyei Levéltár V. 452. Záhonyi Körjegyzőség I. 1925, 1945 jan. 30-tól 1950 jan. 19-ig.

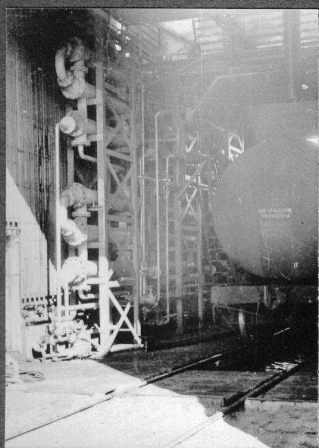
⁶¹ MÁV Központi Irattár 9/1949/10684.



Fehéráru átfelytés korszerű géppel Záhonyban .



Dermedő áruk melegítésére szolgáló létesítmény.



A melegítőház hő-
kicserélő berende-
zése.

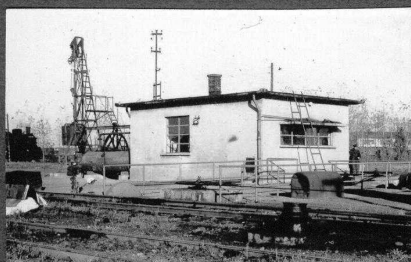


Étolajátfejtő.

Forrás: Hutás József helytörténeti gyűjteménye.



Vasérc átrakása UB.tip. kotrógépekkel.



Kocsivontató kötélpálya gépháza.



Széncsuszda és felrakás V.tip. kotrógéppel.



Nyitott ömlesztettáru átrakó építése Eperjeske átrakó pu.-on.

Forrás: Hutás József helytörténeti gyűjteménye

A Szovjetunió felől érkező árut át kellett rakni mindenáron. Az átrakáshoz az alapvető feltételeket meg kellett teremteni. Az áru érkezett, így sok esetben nem volt idő az engedélyezési eljárásra, sem a vasút keretein belül, sem kívül. Nem véletlen, hogy az átrakást megelőző és az azt követő kocsirendeezéshez szükséges vágány helyi döntés alapján történt megépítését követően az illetékes minisztérium csak nagyon mérsékelten tiltakozott. Erőteljesebb fellépés esetén nem a helyieket, hanem a minisztériumi ügyintézőket vonták volna felelősségre, hogy miért nem gondoskodtak eddig a vágány megépítéséről, ha szükség van rá. (1950 a legkeményebb Rákosi-időszak)

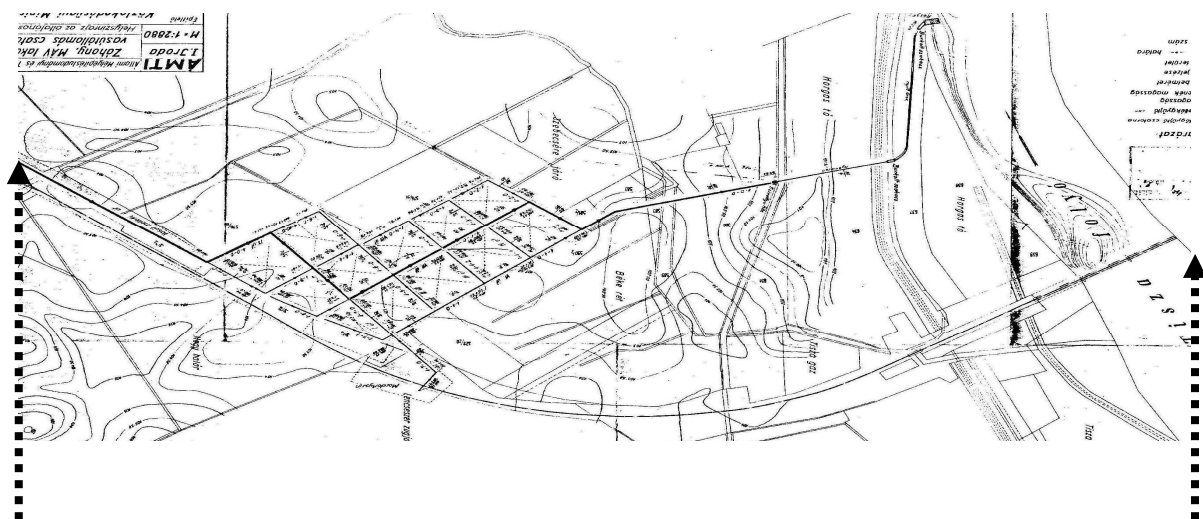
„Jelentse, hogy milyen rendeletre építette meg a vágányt. Az Igazgatóság előtt is ismert, hogy minden beruházási munkához jóváhagyott terv és költségszámítás, valamint tervhitel szükséges. Az Igazgatóság mindezek nélkül mégis olyan helyen kezdett vágányépítésbe, ahova 1950. évben a mechanikai ércrakodó építését tervezzük. Eljárása felett rosszallásunkat fejezzük ki”. Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Vasúti főosztály Pályafenntartási és építési szakosztály⁶²

Záhony településen 1949. szeptember 23.-tól fokozatosan kettős „hatalom” alakult ki! Ekkor válik külön az üzemi és a községi pártszervezet. A tanácselnököt, az MDP-, majd az MSZMP-titkárt minden esetben a vasút adja. (általában olyan vasúti középvezető, vagy politikai aktivista, aki valamiért nem kívánatosná vált a vasútnál.) A település egészen az 1970-es évek közepéig éli a sajátságos szabolcsi kis falu életét, a vasút ügyeihez semmi beleszólási lehetősége nincs, csak a közellátás területén (de ott is inkább csak az élelmiszer-ellátás területén). Gyakorlatilag a vasút ügyeihez annyi a köze, hogy a nevét adta a vasútállomáshoz.

⁶² MÁV Központi Irattár 9/1949/14568.

10. térkép

Záhonyi vasútállomás és vasutas lakótelep helyszínrajza, 1949



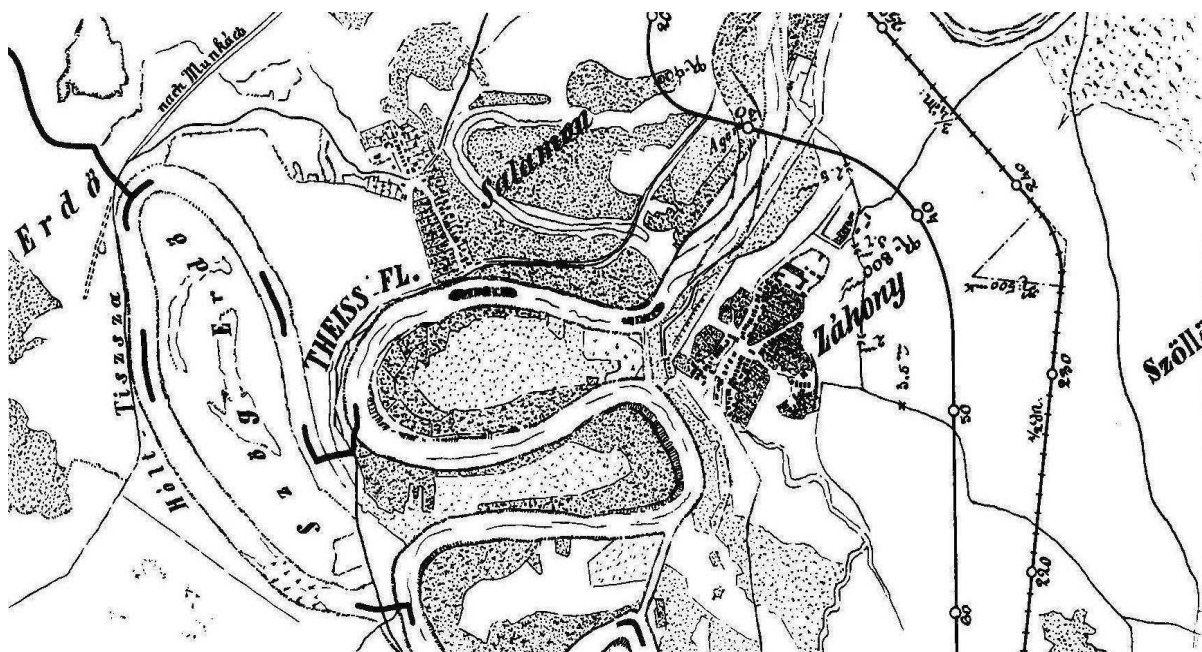
Budapest

Csap

Forrás: Bajor Tibor, 2009 (MÁV Központi Irattár BG10001 alapján) szerkesztése.

11. térkép

Nyíregyháza–Csap–Ungvár vasútvonal Záhonymál 1870-ben a vasútvonal tervezésekor



Jelmagyarázat: vasútvonal —————

Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma Térképtár.

Miközben 1949-ben az átrakó munkások létszáma 1500 fő, és már visszaköltöztetik az építésvezetőséget a további fejlesztések kivitelezéséhez, addig a községi tanács az alábbi rendeleteket adja ki:

1949. január 29. Az átrakóban éjjel dolgozók között tejet és szalonnát osztanak.
1949. május 1. A Világifjúsági Találkozó tiszteletére először rendezik meg az éjszakai fáklyás felvonulást. (A fáklyás felvonulást azóta is, minden évben megtartják.)
1949. november 12. Megnyílik a második péküzem.
1949. október 28. Mindenki állítson fel madárijesztőt a varjak ellen!
1949. december 24. Részletre vezetik be az áramot a lakásokba.
1949. december 31. 25 db egészéjjeles lámpa van a község területén, még legalább 10 db szükséges!

1950. évi munkaterv:

- Január: Tüzelőanyag biztosítása az iskolának és az óvodának;
- Február: Győröcskei bekötőút, köelhordás kézi erővel;
- Március: Közérdekű hírszolgálat előkészítése;
- Április: Gyalogjárda-építés, kerítésegyenesítés;
- Május: Döggút vállalatba adása;
- Július: Használhatatlan utak javítása, iskolaudvar feltöltése;
- Augusztus: Közintézmény, iskola, jegyzőlakás, festés, takarítás;
- Szeptember: A meg nem nevezett hónapokban mezőgazdasági munkák.⁶³

Az 1948 és 1956 között a MÁV záhonyi átrakó területén dolgozók három kategóriába sorolhatók:

1. Helyi lakosok, akiknek az egyetlen megélhetést az átrakó biztosította, hozzáállásuk a vasúthoz feltétel nélküli pozitív.
2. Komoly szakmai munkát végző szakemberek, akik szakmai előrelépésnek vették az itt végzett munkát (zömében letelepedtek a faluban).
3. Politikai, vagy egyéb személyes okokból áthelyezett vasutasok. Igen éles belső hatalmai harcot vívtak egymással, és mindenre hajlandók voltak azért, hogy Záhonyból elkerüljenek (nekik büntetőtelep volt Záhony). Mindennaposak voltak köztük a zsarolások, a megfélemlítések, a rágalmozások.

„Az irányítás és ellenőrzés lazasága megmutatkozik az odahelyezett szakvonalai vezetők laza munkájában, a személyi felelősségtől való félelmében. A debreceni (MÁV Igazgató-

⁶³ MÁV Központi Irattár 9/1949/19208.

ság) politikai osztály, mint a (MÁV Vezérigazgatóság) politikai főosztály, osztálya felelős az odahelyezettek helytelen kiválasztásáért, amelynek következtében az ellenség komoly mértékben építette be embereit (ezek között csendőrök, nyugatos katonatisztek, kulákok vannak).

Például Imre József, a politikai osztály volt helyettes vezetője „nem csatolható rendelet” alapján helyezte Püspökladányból Záhonyba embereit (K.P.M. 334.517/949/2. sz. rendelet). Ezekről az áthelyezésekről sem a debreceni igazgatóság, sem a politikai osztály nem tud. A politikai osztály tudta nélkül ezelőtt egy hónappal is helyeztek Záhonyba embereket. Az ilyen úton odahelyezettek magukhoz ragadták a párt és tömegszervezetek vezetését, ugyanakkor családtagjaik és baráti körük részére is funkciót biztosítottak. Ennek alapján kialakult egy széles klikk, amelynek döntő tevékenysége a párt dezorganizálása volt. A szakvonalai vezetést is igyekeztek befolyásolni saját embereik beépítésén keresztül, valamint a kevésbé öntudatos szakvonalai vezetők hibáit eltúlozva a dolgozókat ellenük hangolták. Ezzel lejáratták a szakvonalai vezetés tekintélyét, dezorganizálták a termelést, elősegítették a munkafegyelem meglazulását, amelynek következménye a sorozatos balesetekben, átrakódaruk motorainak leégetésében stb. mutatkozik meg (mindennaposak a halálos balesetek).

A Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság egy politikai tisztre bízta a záhonyi községi tanács tagjainak kijelölését(!) A baráti kapcsolat és az ellenség beépítése itt is érvényesült. Így lett tanácselnök a volt vasutas dolgozó, aki a II. világháború alatt járási nyilas vezetőségi tag, pénzügyőrtiszt volt. ... Az ellenség elleni harcot egyes személyekre korlátozták, ami sok esetben személyi ellentétekből indult ki.”⁶⁴

(A vasúti vezetők, illetve a Záhonyba helyezett, kirendelt szakemberek közötti személyes harcban résztvevők nevét a továbbiakban a személyiségi jogok védelme miatt nem írom le!)

Az „ellenség” elleni harc minden területen jelen volt. Külön KPM-rendeletben szabályozták, hogy ki és milyen dokumentum birtokában léphet Záhony állomás területére.⁶⁵ A politikai vizsgálat megállapításait erősíti meg szakmai oldalról egy 1950. november 8-i úti jelentés: „Hogy a felsorolt gyakori és lényeges hibák előfordultak, és a záhonyi átrakó munkateljesítménye visszaesett, nem csak a fent említett szolgálati vezetők által megadott okoknak tulajdonítom, hanem annak is, hogy egyéb okok miatt Záhony állomáson a köz-

⁶⁴ Magyar Országos Levéltár M-KS-278f. 62 ö.e. 40-47 oldal.

⁶⁵ Magyar Országos Levéltár M-KS-278f. 62 ö.e. 104. oldal.

ponti ellenőrzés nem volt lehetséges úgy a forgalomnál, mint a kereskedelemnél és a többi szolgálati ágánál, és ha volt is időközben ellenőrzés, az nem volt hatályos és eredményes, mert félreértett záhonyi példák miatt az ellenőrző közegek megfelelően eljárni vonakodtak.”⁶⁶

1956 ősze, hosszan tartó fennakadást nem okozott a MÁV záhonyi átrakó életében. Az átrakókörzet területén ebben az időben kb. 4000 fő dolgozott, az átrakás napi átlaga 22 000 tonna áru volt. Október 24-én a nem záhonyi lakosokat (a biztonsági szolgálat kivételével) hazaengedték. Az országos sztrájk miatt a szovjet oldalon a kocsik feltorlódtak. Október 27-én a szovjet csapatok mozgásának akadályozására a széles nyomtávú sínekre kocszot és vasércet engedtek, egy kocsit a síneken keresztbe állítottak. Néhány normál nyomtávú vágányt felrobbantottak. A szovjet csapatok közúton már október 29-én átkeltek a Tiszán. November 1-jén befutott az első szovjet katonai vonat, az éjszaka folyamán az orosz műszaki egységek helyreállították a pályát, majd tovább haladtak Nyíregyháza irányába.⁶⁷ Személyes, fegyveres ellenállás Záhony térségében nem történt.

A záhonyi állomás üzemeltetésének helyreállítását követően, még novemberben a vasutasok gyakorlatilag felvették a munkát. Az átrakóban dolgozók sajátságos helyzetben voltak, lehet, hogy másként éreztek, de a család megélhetése a szovjet kapcsolatoktól, a szállítási forgalomtól függött 1957 novemberétől növekvő tömegben érkeztek a vasúti segélyszállítmányok a Szovjetunióból: liszt, cukor, konzerv, cement, fa, üveg. 1957 elején annyi segély érkezett, hogy Záhonytól Komoróig (15 km) a nyílt vonalakon a földre rakták ki.⁶⁸ A vágányok a mellékük a földre rakott termékekről kapták a nevüket, mint például burgonya-vágány.

⁶⁶ MÁV Központi Irattár 12/1950/13231.

⁶⁷ Horváth, 2000.

⁶⁸ Horváth, 2000.

VII. ZÁHONY A KGST FÉNYKORÁBAN, 1957–1981

1. Az átrakó kiépítése, szerepének változásai

1957 és 1965 között kialakult az átrakó üzemi területe kb. 85 km²-en. Magát az átrakó állomást eredetileg csak Záhony vasútállomás területére tervezték. Majd folyamatosan kiépült Tiszabezdéd, Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, később Eperjeske, Tornyospálca, Mándok irányába. Kialakultak a tematikus átrakók (faátrakó, olajtelep stb.) is.

Záhony vasútállomás a vasút szervezeti rendjében a MÁV Debreceni Igazgatósághoz tartozott. 1949-ben kialakul Záhony hármas arculata:

1. Záhony vasútállomás a MÁV Debreceni Igazgatóság hálózatának része lett;
2. Záhony vasútállomás a szovjet–magyar gazdasági, majd politikai együttműködés meghatározó helyszíne volt, 1956-ig az MDP, 1957-től az MSZMP illetékes osztálya felügyelete alatt.
3. Záhony mint település Szabolcs-Szatmár megye része volt.

Ez a hármas működési felépítés 1965-ig gyakorlatilag megkérdőjelezhetetlen volt, a változtatás nem is állt érdekében senkinek sem. Sőt ez a felépítés kiemelte Záhonyt, mint települést, mint vasútállomást a normál állami, vasúti rendszerből, és olyan fejlődési utat nyitott, amely szokatlan volt Magyarországon. A szakmai irányítás Debrecenből történt, annyira, hogy még azt is Debrecenben határozták meg, hogy mikor mit, hogyan rakjanak át. A pártvezetés a közlekedési miniszteren keresztül közvetlenül gyakorolta a felügyeletet (teljesen figyelmen kívül hagyva a MÁV rendszerét és érdekeit, például kocsibiztosítás terén).

A település az államigazgatás rendszerében Szabolcs-Szatmár megye Kisvárdai járásában volt egy kis település. Az urbanizáció voltaképpen a MÁV üzemi lakótelepén indul meg, ahol már a lakásokat bekötötték az üzemi távfűtőrendszerbe, teljes volt az ivóvíz-, a szennyvízellátás. A MÁV-óvodába és bölcsődébe felvették a nem vasutas szülők gyermekét is, bár gyakorlatilag az ilyen családok száma 10 alatt volt (pedagógusok). A MÁV szakosított orvosi rendelőben ellátták a nem vasutas családtagot is. Komolyabb kezelésre Debrecenbe, a MÁV-szakrendelőbe (100 km), kórházi kezelésre Szolnokra (240 km), a MÁV-kórházba jártak. Ugyanakkor a térségi kórházi ellátás Kisvárdán (20 km) volt. A Debre-

cenből átjáró, kirendelt vezetők családjukat rendszerint Debrecenben hagyták, és csak dolgozni járnak át Záhonyba. A forgalom növekedése azonban egyre sürgetőbbé tette az állandóan helyben élő vezetést, illetve a középvezetés szakmai megerősítését. Az átrakás további gépesítésének feltétele, hogy az átrakómunkások kezelni tudják a gépeket, ezért folyamatosan emelkedett az átrakóban dolgozó munkásokkal szembeni képzettségi igény.

Az 1958. évi Üzemviteli elemzés szerint napi átlagban 146 széles kocsi érkezett. Egy széles kocsi raksúlya kb. 40 tonna. Vagyis naponta átlagban 6920 tonna áru érkezett a Szovjetunióból.⁶⁹ Az 1950–1960-as évek fordulóján a Szovjetunióból érkező importáru közel felét a vasérc és az ásványolaj tette ki. Az 1960-as évek végén e két termék vasúton történő behozatala már jelentősen csökkent, 1979-ben is a teljes forgalomnak már az egy-harmadát tette csak ki. Az ásványolaj vasúti forgalmának csökkenése a csővezetékes szállítás fejlődésével van összefüggésben (11. táblázat, 6. ábra). Ez a mennyiség folyamatosan emelkedett (11. táblázat). Nem lehetett tudni azonban előre, hogy két-három év múlva milyen áruk fognak érkezni, és az átrakáshoz milyen fejlesztések válnak szükségessé. Így lehetetlen volt betartani a hatósági engedélyezési rendet az építkezéseknél.

1950-ben 1139 fő dolgozott a záhonyi átrakóban, míg 1965-ben már 4284 fő.⁷⁰ Ez 376%-os emelkedés 15 év alatt.

9. táblázat

A záhonyi átrakó létszám- és forgalmi adatai, 1958. szeptember–november

Megnevezés	Hó	Fő	q	Fő/q/hó	Fő/q/nap
Lapátosok	IX.	778	2 300 848	2957	123
	X.	814	1 846 604	2269	95
	XI.	811	2 169 430	2675	112
Villamos daru	IX.	48	243 161	5066	211
	X.	48	229 493	4781	199
	XI.	48	205 233	4276	178
Bakdaru	IX.	30	182 486	6083	253
	X.	30	120 069	4002	167
	XI.	30	100 531	3351	140
Koksz csúszda	XI.	45	445 419	9898	412
	X.	45	332 630	7392	308
	XI.	45	238 490	5300	221

Forrás: 1958. évi jelentés.

⁶⁹ MÁV Központi Irattár BG 10001.

⁷⁰ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

Folyamatosan változik az átrakásra kerülő áruk összetétele és mennyisége.

Továbbra is kiszámíthatatlan volt, hogy milyen áruk érkeznek. Például 1968-ban gépkocsiszállítás nem szerepelt a tervekben, faáruból 300 000 tonnával több, vasércből 200 000 tonnával kevesebb érkezett, mint ahogy azt az éves tervben, a kétoldalú szerződésben meghatározták.

1979-ben eltolódott a szállított áruk összetétele az ipari nyersanyagok felé. Cement korábban is érkezett, például 1956-ban és 1957-ben, csak akkor segélyszállítmányként. A magyarországi életszínvonal emelkedését mutatja a személygépkocsik számának növekedése. A műtrágya mennyiségének növekedése egyértelműen a nagyüzemi mezőgazdasági termelés igényének köszönhető.

A Záhonymál belépő áruk mennyisége és félesége kezdetektől fogva, pontosan tükrözte a magyar ipar nyersanyagszükségletét, illetve a fogyasztási javak esetében az életszínvonal alakulását. A szállítások az áruk fogadására a záhonyi körzetben állami vállalatokat alapítottak, amelyek főként nyersanyagot fogadtak és minimális feldolgozás után, továbbküldtek. A magyar fogyasztási termékek kiszállítására csak a mezőgazdasági termékek gyűjtésére és csomagolására hoztak létre vállalatot. Az egyéb fogyasztási termékek, pl. IKARUSZ autóbusz „lábon” érkezett Záhonyba és itt egyenesen a vasúti vagonra hajtott fel és a további szállítás már vasúton történt. A kokszt és a vasérc elsősorban Dunaújváros felé, míg a vashulladékot, a nyersvasat elsősorban Diósgyőr felé továbbították. A koromszállítások a nyíregyházi TAURUS vállalat felé került feladásra. A magyar ipar szükségleteinek változását szemléletesen mutatja be az ásványolaj szállítások alakulása, a rendszer-váltásig olyan mennyiségben érkeztek a szállítmányok, hogy két külön tematikus átrakó/átfejtő állomás kellett megépíteni a térségben (Záhony, Komoró) mára viszont az olajszállítások a minimumra csökkentek. Ugyan így alakultak a különböző faárúk szállításának mennyiségei is.

5. fénykép

Faátrakás Eperjeskén



Sipos Attila felvétele, 1998.

A Tuzséron felépített ERDÉRT vállalat termelése, fafeldolgozása lényegesen lecsökkent. Külön említést érdemel a Tuzséron felépített HUNGAROFRICT hűtőház sorsa. A Magyarországról a rendszerváltást követően a Szovjetunió, majd az utód országok felé drámaian lecsökkent élelmiszerszállítások következtében előbb a hűtőház vált feleslegessé, majd értékesítésre került olasz vállalkozók számára, akik a Trieszti kikötőben létesített raktárbázisukat kötötték össze a Tuzséron kialakított vámszabad raktárakat. A záhonyi forgalom csökkenés miatt eredeti elképzelésük nem hozta meg számukra a várt gazdasági sikert.

6. fénykép

Tartályhiba miatti árucsoöpögés hatása



Sipos Attila felvétele, 1993.

10. táblázat

1949 és 2009 között átrakott áruk mennyisége és összetétele

Megnevezés	1949	%	1958	%	1968	%	1979	%	1995	%	1999	%	2009	%
Szén			71 137	1,78	544 660	5,1	784 421	5,8	168 921	4	326 839	6,5	508 500	16,4
Koksz	400 000	44,9	624 198	15,67	648 686	6	806 947	5,9	3 517	0,1	0	0	0	0
Ásványolaj			805 697	20,2	1 826 966	16,1	1 383 160	10,2	394 411	9,4	136 376	2,7	83 600	2,7
Cement							425 369	3,1	23 432	0,6	410 292	8,1	58 100	1,9
Fehéráru, folyékony vegyi áru					179 296	1,7			0	0	0	0	0	0
Vasérc	40 000	4,9	1 090 667	27,4	1 826 433	16	2 974 137	21,9	2 034 316	48,5	2 445 604	48,5	885 500	28,6
Fekete Fém	66 915	7,5			675 914	6,3	1 103 515	8,1	258 821	6,2	211 248	4,2	164 900	5,3
Faáru	272 000	30,5	834 471	21	2 058 613	19,1	2 338 733	17,2	201 376	4,8	494 961	9,8	240 000	7,8
Fémkészítmény	3 200	0,35	29 037	0,7	44 954	0,4	59 863	0,4	3 873	0,1	5 896	0,1	0	0
Gabona			168 101	4,2	442 706	4,1	45 069	0,3		0	0	0	0	0
Vegyi és ásványi műtrágya			2 522	0,06	600 107	5,6	1 425 593	10,5	307 935	7,3	267 988	5,3	453 000	14,6
Mezőgazdasági gép					25 969	0,2	54 472	0,4	1 859	0	411	0	5 700	0,2
Gépkocsi					27 087	0,3	102 924	0,8	56 402	1,3	16 643	0,3	0	0
Vegyi anyag tartályban	74 050	8,3	17 431	0,43	76 718	0,7	120 014	0,9	123 152	2,9	253 053	5	341 600	11
Növényolaj					42 538	0,4	266	0	0	0	0	0	0	0
Romló					21 779	0,2	12 431	0,1	0	0	0	0	0	0
Gyapot	32 200	3,61			46 833	0,4	50 756	0,4	0	0	0	0	0	0
Vegyes	3 200	0,35	337 787	8,5	1 872 036	17,4	1 904 011	14	618 912	14,7	477 401	9,5	354 000	11,4
Összesen	891 565	100,0	3 982 048	100,0	10 961 681	100,0	13 591 681	100,0	4 196 927	100,0	5 046 712	100,0	3 094 900	100,0
TÜK Záhonytól kapott adatok alapján	825 000		4 317 525		10 690 860		13 157 177		4 196 927		5 056 700		3 094 900	

Forrás: Záhony MÁV TÜK, Szabolcs Szatmár Bereg megyei Levéltár XXXV. 31. 11 ö.e. és a Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-rr-1 (38,) MÁV Központi Irattár BG 10001; Gonda, 1987. alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2010.

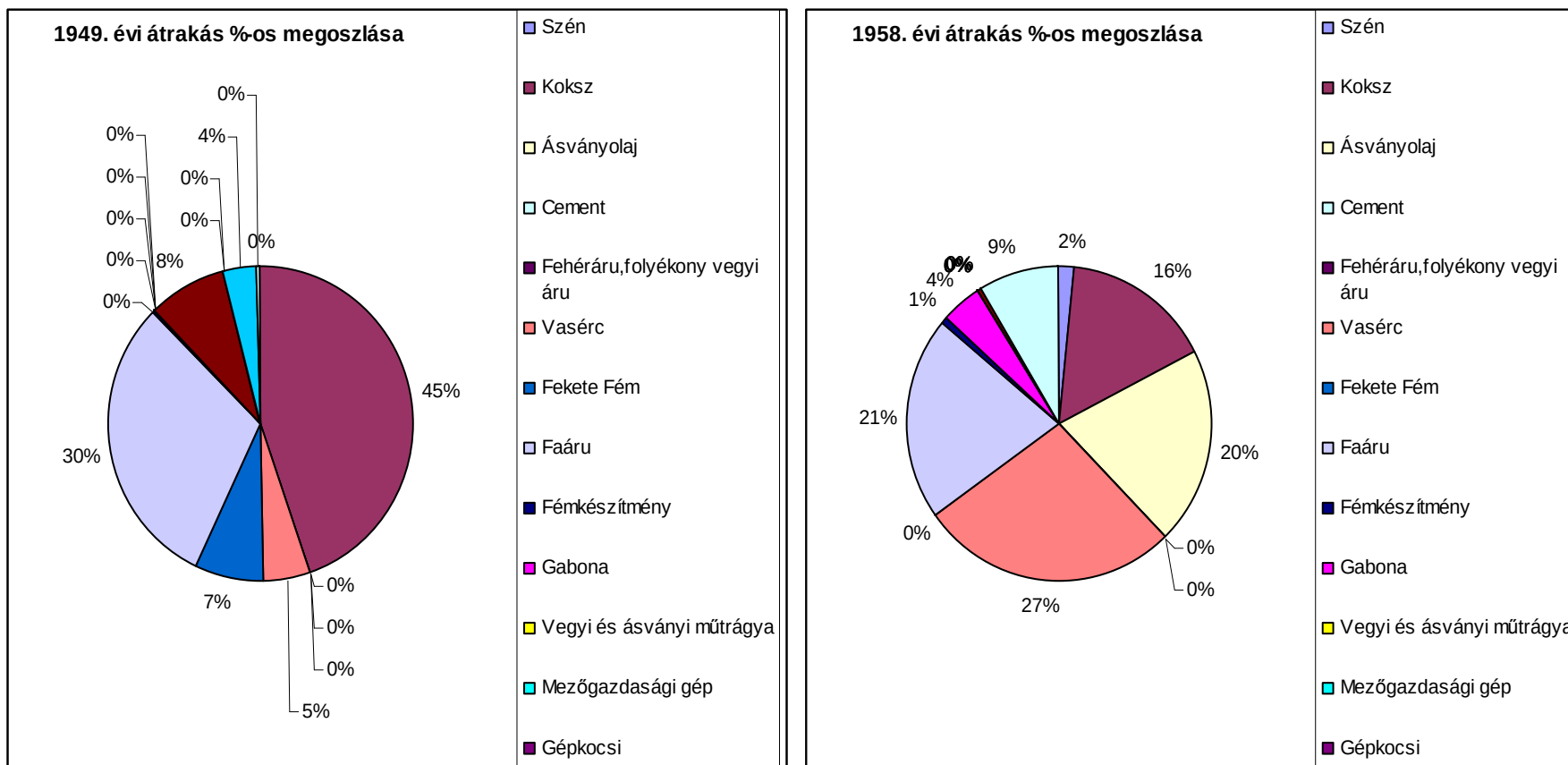
Egy szovjet/széles vagon befogadóképessége: fedett vagon 68 Tonna, nyitott vagon 72 Tonna, átlag: 70 Tonna

Egy magyar/normál vagon befogadóképessége: átlag: 50 Tonna

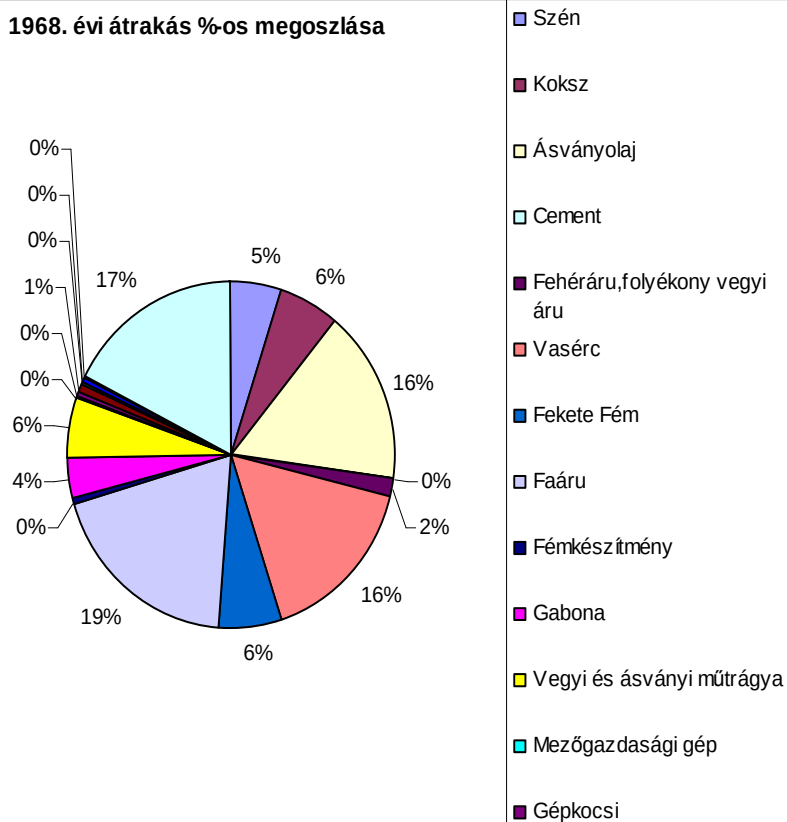
Egyszéles vagon két normál kocsiba raknak át. 1979-ben egy nap alatt 3132 normál kocsiba raktak át rakományt, ha folyamatosan minden nap dolgoztak. 2009-ben pedig: 88 normál kocsit. Záhonyban folyamatos munkavégzés volt. Jelenleg az átrakott rakományok mennyisége megfelel az 1956-57-es éveknél.

2. grafikon

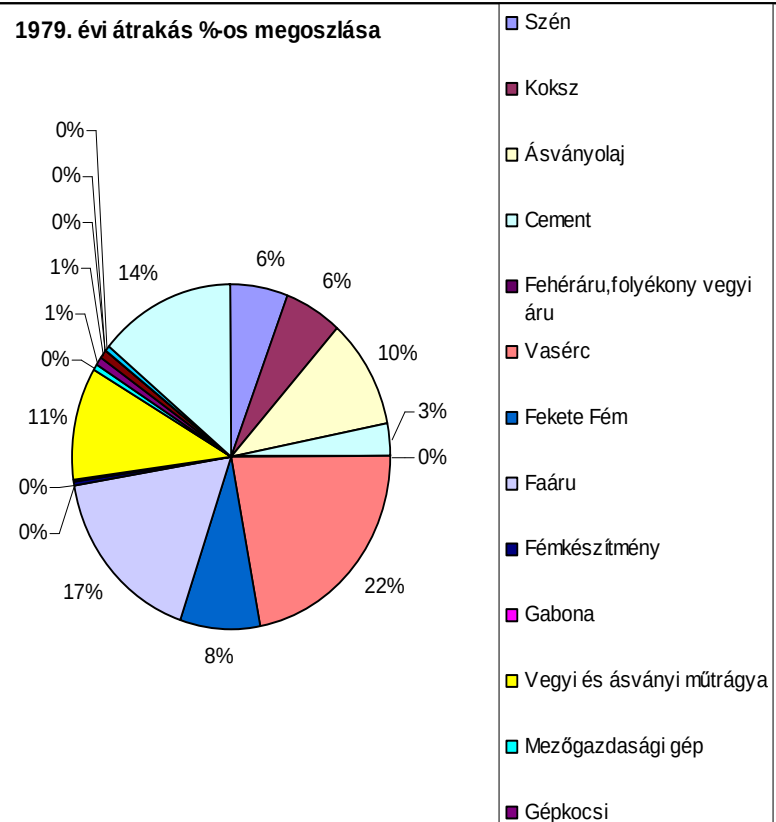
Az átrakás százalékos megoszlása 1949–2009 között



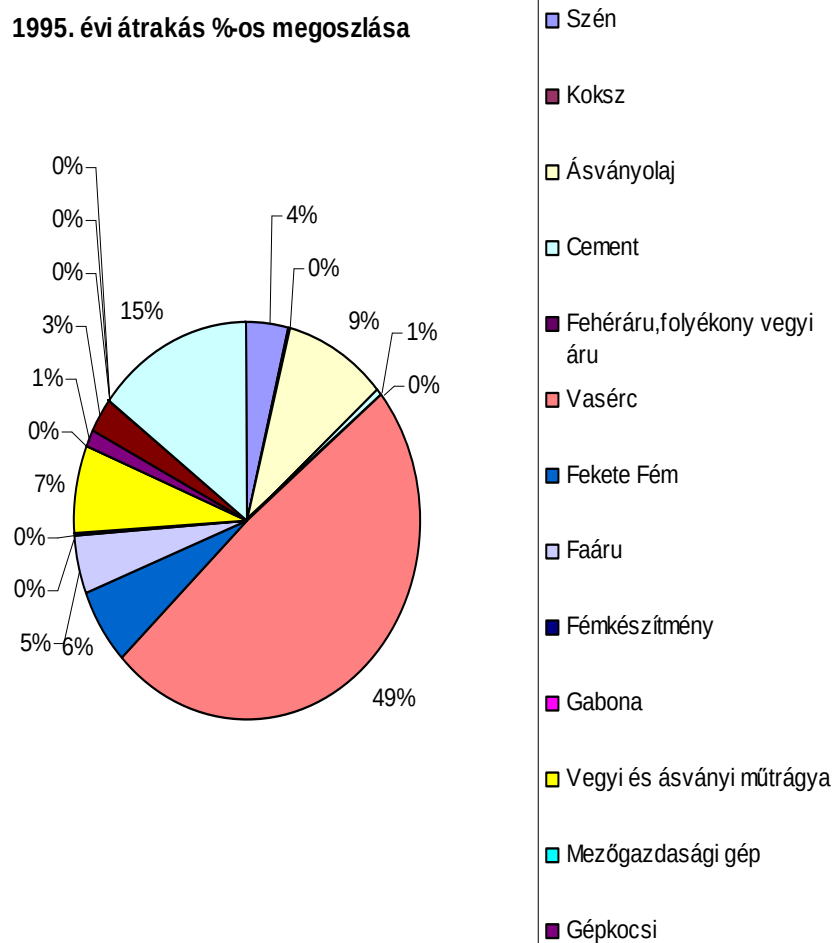
1968. évi átrakás %-os megoszlása



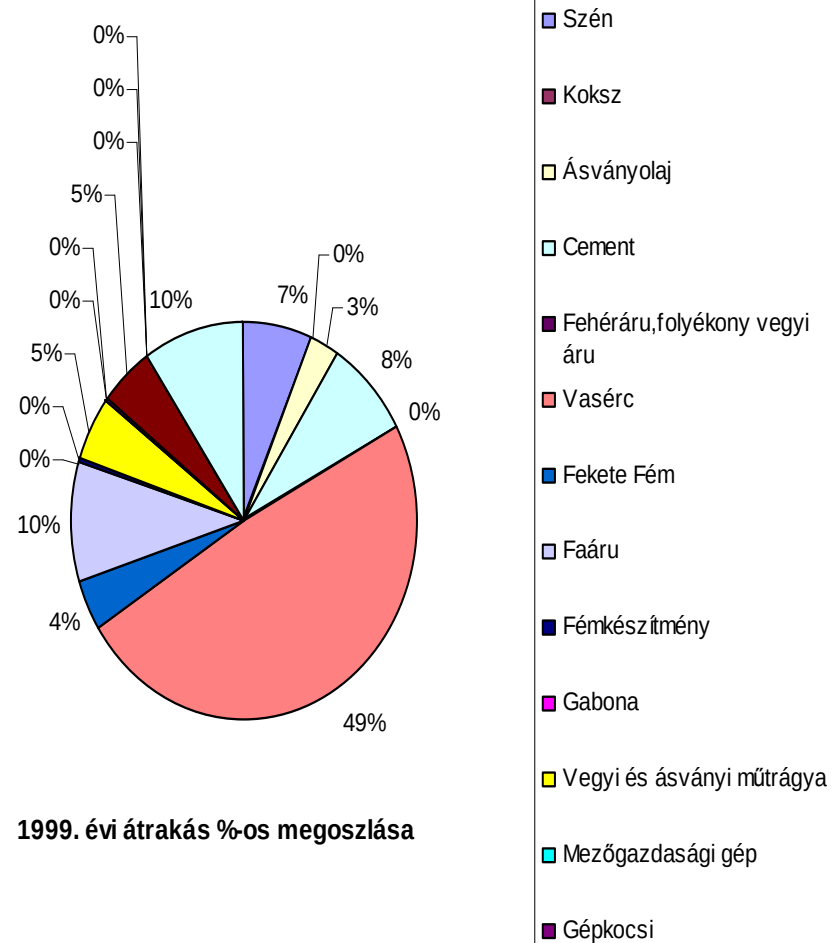
1979. évi átrakás %-os megoszlása

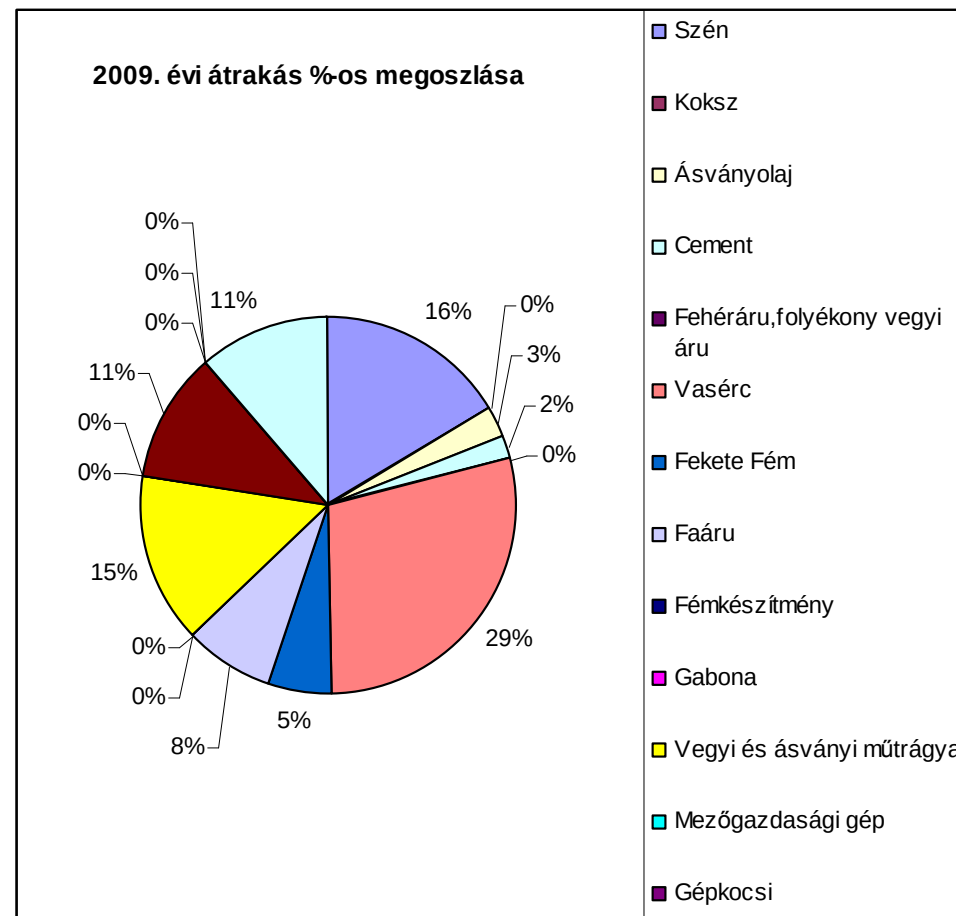


1995. évi átrakás %-os megoszlása



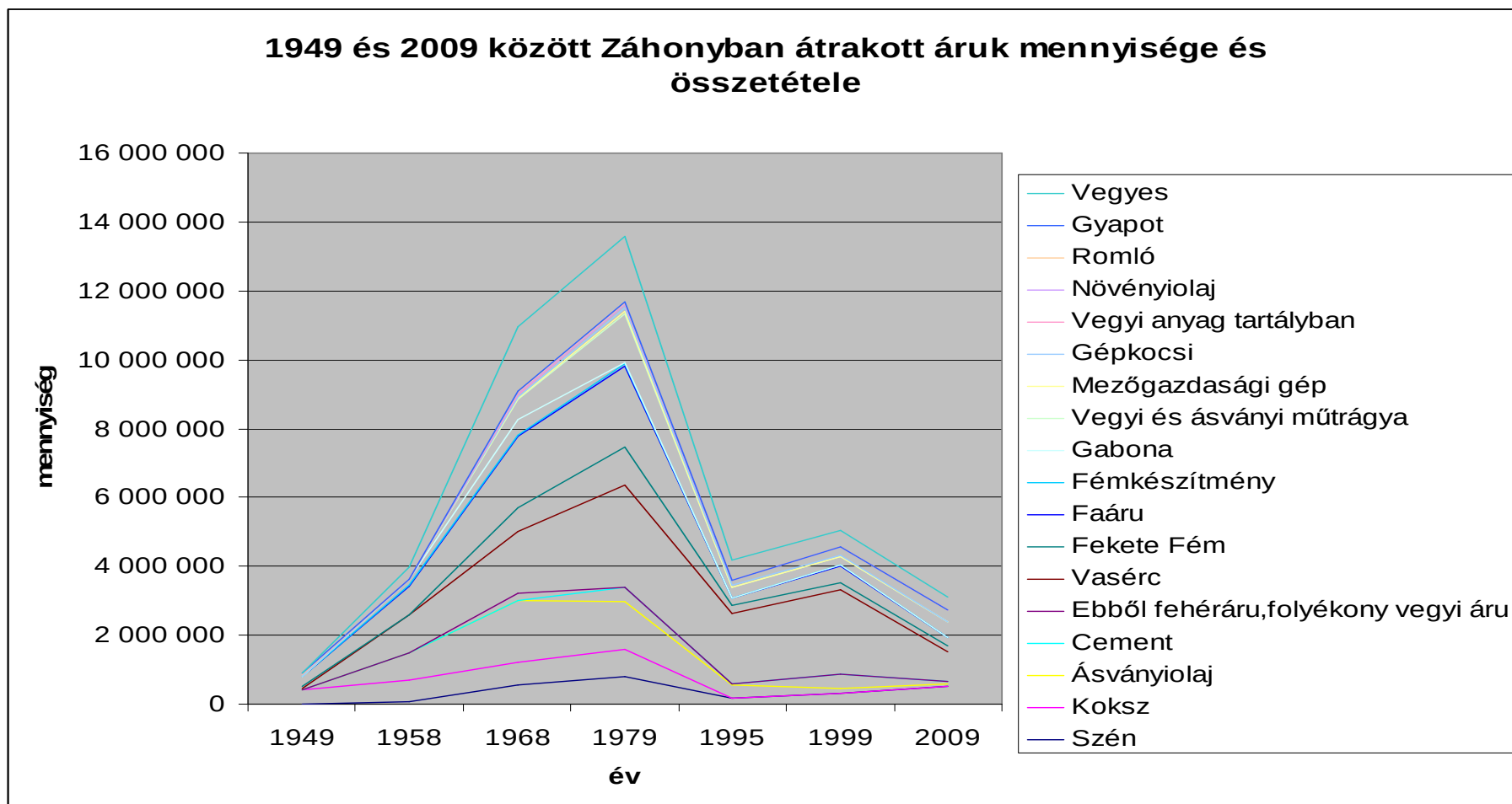
1999. évi átrakás %-os megoszlása





Szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

3. grafikon



Forrás: Záhony MÁV TŰK, Szabolcs Szatmár Beregi Levéltár XXXV.31 11 ö.e. és a Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-rr-1 (38.) MÁV Központi Irattár BG 10001; Gonda, 1987. alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2010.

11. táblázat

*Záhony állományi létszáma, valamint a belépő áruk mennyisége tonnában
1945 és 2009 között*

Év	Állományi létszám	Záhonynál vasúton belépő szállítmányok
1945	12/31	
1946	106	75 000
1947	–	175 000
1948	–	275 000
1949	–	825 000
1950	1139	925 000
1951	–	825 000
1952	–	850 000
1953	–	1 050 000
1954	–	1 450 000
1955	–	1 900 000
1956	–	2 450 000
1957	–	4 571 267
1958	–	4 317 525
1959	–	5 154 441
1960		6 363 765
1961	–	6 676 994
1962	–	7 493 404
1963	–	7 734 837
1964	–	8 421 403
1965	4284	8 515 400
1966	–	8 514 718
1967	–	9 131 802
1968	–	10 690 860
1969	–	11 287 208
1970	5660	11 500 000
1971	5820	11 976 382
1972	6052	11 455 090
1973	5960	12 529 718
1974	6290	13 585 289
1975	6580	13 460 900
1976	6586	12 737 675
1977	6494	13 591 681
1978	6692	13 949 141
1979	6382	13 157 177
1980	6455	13 276 607
1981	6783	12 992 700
1980	6720	12 095 000
1983	6829	12 234 800
1984	7012	11 882 000
1985	7222	10 386 000
1986	7240	11 874 000
1987	7284	12 052 300

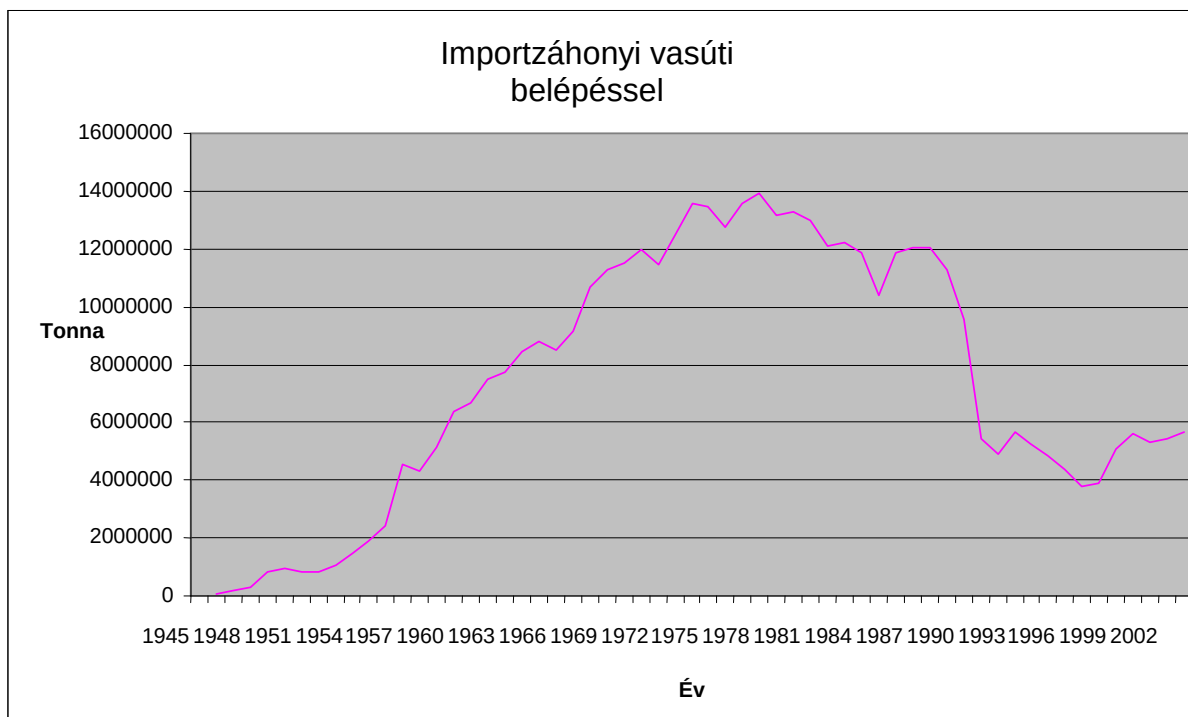
A táblázat a következő oldalon folytatódik.

Év	Állományi létszám	Záhonynál vasúton belépő szállítmányok
1988	7304	12 020 000
1989	7172	11 267 000
1990	7085	9 561 000
1991	6626	5 408 123
1992	5865	4 886 000
1993	5726	5 682 000
1994	5514	5 275 000
1995	5379	4 854 000
1996	4639	4 359 000
1997	4520	3 757 000
1998	4367	3 915 400
1999	4297	5 056 700
2000	4162	5 627 800
2001	4063	5 294 600
2002	2 757	5 439 100
2003	2 322	5 693 500
2004		5 395 800
2005		5 091 100
2009	780	3 094 900

Forrás: Záhony MÁV TÜK, szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

4. grafikon

Belépő áruk 1945 és 2009 között

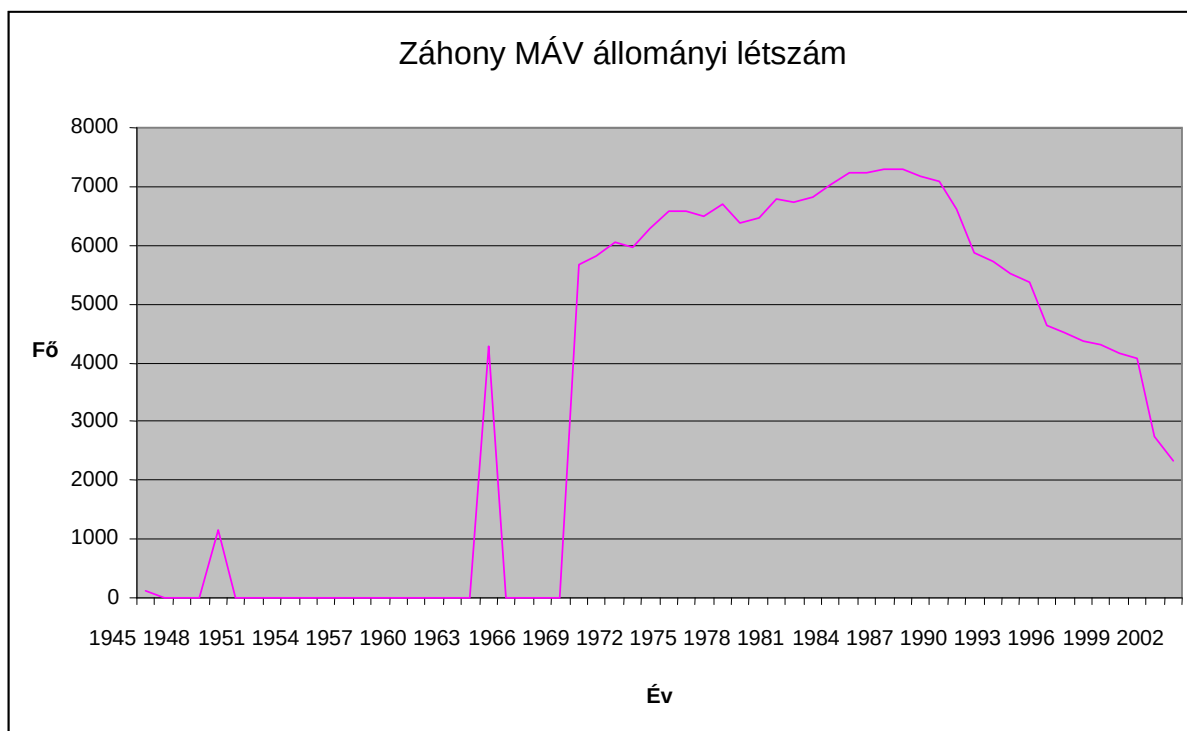


Forrás: Záhony MÁV TÜK, szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

A záhonyi állományi létszám nem állapítható meg 1949-től 1980-ig pontosan minden évben. A különböző vasúti egységek a MÁV szerkezeti rendje szerint, Debrecenhez vagy Budapesthez tartoztak, de ott is különböző főosztályokhoz. Például a vasútállomás Debrecenhez, az építés Budapesthez, 2010-ben hasonló a helyzet.

5. grafikon

Záhony MÁV állományi létszám alakulása 1945 és 2009 között



Forrás: Záhony MÁV TÜK, szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

12. táblázat

A kézi és gépi átrakás arányai 1960–1980 között

Év	Kézi létszám, %	Gépi létszám, %	Kézi teljesítmény, %	Gépi teljesítmény, %
1960	88,1	11,9	40,3	59,7
1961	78,1	21,9	43,5	56,5
1962	86,1	13,9	43,7	56,3
1963	86,2	13,2	46,4	53,6
1964	85,2	16,8	70,4	29,6
1965	94,9	6,1	71,4	28,6
1966	72,4	27,6	61,4	38,6
1970	51,8	48,2	32,0	68
1975	49,7	50,3	34,2	65,8
1980	39,8	60,2	16,6	83,4

Forrás: Gonda Tibor i. m. alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2009.

Hiába változott a kézi és a gépi átrakás aránya a gépi átrakás javára, a szállítási mennyiség növekedésével 1970-ben, 1975-ben és 1980-ban nagyobb mennyiséget raktak át kézi erővel, mint 1960-ban (11. táblázat). Egyszerűen vannak olyan termékek, amelyeknek az átrakását csak kézi erővel lehet megoldani. 1960-ban a gépi átrakás aránya 11,9%, 1980-ban már 60,2% volt.

Az átrakás veszélyességét bemutató leírások bár egy kicsit túloznak, de valóban az ország többi üzeméhez képest nagyon magas volt a balesetek száma. Főleg az átrakáshoz kapcsolódó balesetek, mint a csonkolás vagy éppen a mérgezés. A nagy távolságból érkező árú akkor is elmozdult a vagonban, ha nagyon stabilan rögzítették. A zárt kocsiban érkező farostlemezek, ha megcsúsztak, egyszerűen feldarabolták, ami az útjukba akadt. A zárt vagonban érkező vegyszerszármazékok, ha a borításuk megsérült nagy koncentrátumban voltak jelen, sok esetben azt sem lehetett tudni milyen hatása van a kiborult vegyszernek. A szállítmány kísérelve nem mindig szerepeltek pontosan az adatok. Azt, hogy a vagon belül milyen állapotban van, csak az ajtó nyitása után derült ki.

7. fénykép

Zsákos áru átrakása széles vagonból Záhony „500” átrakó



Sipos Attila felvétele, 1994.

A vasút nem az átrakóhoz tartozó területein gyakorlatilag nem tért el az országos átlagtól. A nyugdíjasok a nyugdíjba vonulásuk után nem Záhonyba telepednek le, hanem viszik át lakóhelyüket eredeti lakhelyükre, és mivel az ottani esetleges nyugdíj mellett vállalható munka sokkal könnyebb, mint a záhonyi átrakás, tovább dolgoztak.

Ebből következik, hogy nem véletlen, Záhonyban már az 1990-es évek előtt is magas volt a rokkant nyugdíjasok száma, és ők nem a munkanélküliség elől menekültek nyugdíjba (13. táblázat).

13. táblázat

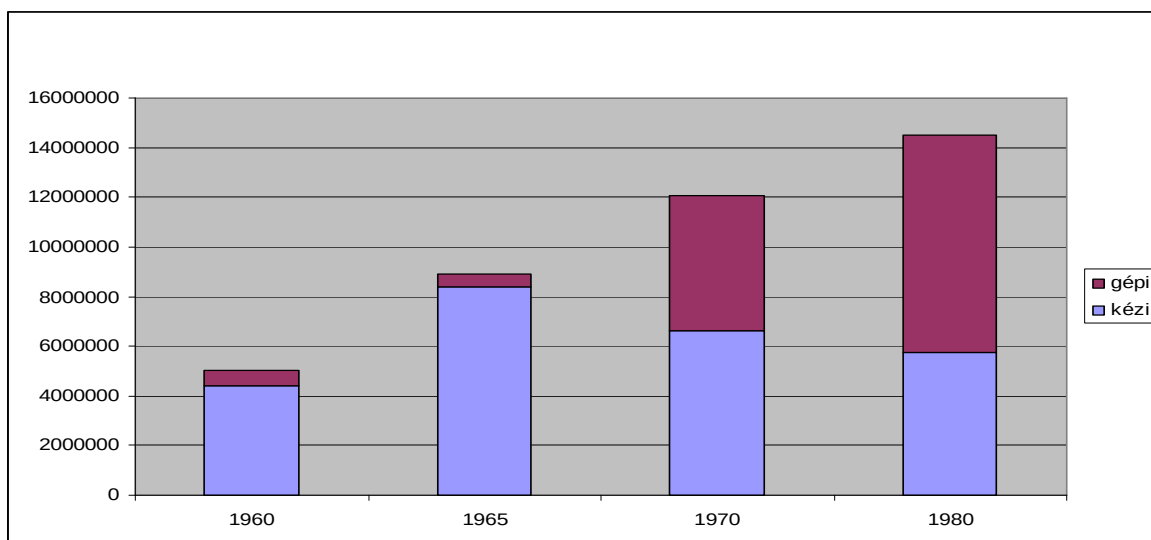
A nyugdíjba vonulók létszáma 1976-ban

Szolgálati hely		Nyugállományba vonul	Ebből rokkantnyugdíjas	%
Állomás	Fizikai	29	21	73
	Havibéres	21	11	52
BFF	Fizikai	1	1	100
	Havibéres	1	–	–
PFT	Fizikai	4	1	25
Körzet	Összesen	56	34	61

Forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e. 1976. IX. 22-i, Szabolcs és Hajdú megyei végrehajtó bizottsági együttes ülés jegyzőkönyve anyagai alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2009.

6. grafikon

Az átrakás arányai tonnában



Forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e. 1976. IX. 22-i, Szabolcs és Hajdú megyei végrehajtó bizottsági együttes ülés jegyzőkönyve anyagai alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2009.

1. A változás kezdete a záhonyi átrakó működésében

1965. augusztus 31-én a MSZMP Politikai Bizottsága Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére vonatkozó határozata foglalkozott először a megye problémáival és benne a Záhonyi átrakó helyzetével, esetleges profilbővítésével. Még nem konkrét programot határoztak meg, hanem csak azt, hogy meg kell vizsgálni a lehetőségeket és a kutatások alapján részletes programokat kell kidolgozni. Jellemző erre az időszakra, hogy 1971-ig gyakorlatilag semmi kézzelfogható nem történik Záhony fejlesztése ügyében. 1971-ben az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága, valamint a Szabolcs-Szatmár megyei Tanács Végrehajtó Bizottsága is erőteljesen foglalkozni kezd Záhony fejlesztésével. 1965-től 1971-ig csak „ötletelés” folyik; mihez is lehetne kezdeni Záhonyban?

A kiindulási pont gyakorlatilag adott: a Szovjetunióból érkező nyersanyagot ne szállítsák tovább az ország belsejébe, hanem már dolgozzák fel Záhony térségében. Az ötlet kézenfekvő. Azonnal ki is vívta az összes többi megye vezetőinek és a tárcáknak az ellen-szenvét. Ha a Szovjetunióból érkező nyersanyagokat már Záhonyban feldolgozzák, akkor mi lesz Diósgyőrrel, Dunaújvárossal, Százhalombattával, Leninvárossal (Tiszaújváros), Kazincbarcikával, Székesfehérvárral?

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága

1966. IV. 18-i ülésének jegyzőkönyve

A III. ötéves terv előkészítéséről

- A Szovjetunióból érkező fahulladék feldolgozásának ügye itt merül fel először (10. old.);
- Szállítás szempontjából jó volna a termelő beruházásokat Nyíregyháza Záhony között megoldani (12. old.);
- A Szovjetunióból érkező viszkóz-cellulózt jó volna Záhonyban feldolgozni. 1960–70 közötti beruházások közé felvenni (12. old.);
- Olajfinomítót is itt kellene létesíteni (19. old.).⁷¹

Ezek az ötletek természetesen a közlekedési tárca és a MÁV vezetőinek a rokonszenvét sem nyerték el. Mert ha ezek a beruházások megvalósulnak, akkor mi lesz a korlátlan és a munka színvonalához mérten alig megfizetett munkaerő-kínálattal? Az érdekellentéteket

⁷¹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31, 5 db 51 ö.e.

nagyon hamar felismerték a megyei vezetők. (Ezt a „figyelmességet” a rendszerváltás után az ország nem hálálta meg.)

Tulajdonképpen ekkor merültek fel először azok a területfejlesztési – gazdaságfejlesztési problémák, melyeket azóta sem tud, az ország, a megye vezetése, Záhony, és a vasút irányítói megoldani.

- A vasút vezetése – saját gazdasági érdekei alapján – nem akar semmiféle változtatást a fennálló tulajdon viszonyokon és szervezeti rendszeren.
- A megye vezetése szeretne az átrakóhoz kapcsolódó ipari beruházásokat, de nem a záhonyi térségben, hanem a megye más városaiban, ekkor még elsősorban Kisvárdán. Záhonyban az át-, be-, kirakodáson és a raktározáson kívül más tevékenység létesítését nem támogatja. Így is a község – minden mérhető területen – sokkal fejlettebb, mint a megye városai.
- A Záhony vezetői hozzászoktak, hogy a megkérdezésük nélkül döntenek, róluk és az eddigi tapasztalatok azt erősítették, hogy nem jártak rosszul. Az infrastrukturális beruházásokhoz a támogatást a vasúttól, az egyéb fejlesztésekhez a megyétől várták és kapták.
- Az országos vezetőket ebben az időszakban csak az érdekelte, hogy a szovjet és a magyar politikai vezetés kifogásaitól mentesen működjön az átrakó. Ezért több esetben a valóságosnál „ideálisabb” képet festettek le Záhonyról és az átrakóról. (a záhonyi vezetők ezt a helyzetet igyekeztek a saját javukra felhasználni és az országos vezetők által bemutatott kép megvalósítását „kizsarolni”, főként a szociális, egészségügyi és fogyasztási ellátás területén.)

Az 1968-ban elfogadott: új gazdasági mechanizmus megvalósítása során megalkotott Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (2007/1971. III. 17. kormányhatározat) alapján Szabolcs-Szatmár megyében is meghatározták a települések besoroltságát.

Feljegyzések a megye középtávú fejlesztési tervéhez 1971–75 között:

„A 36. oldalon az országos jelentőségű ipartelepítésre 5 települést sorolnak fel (Nyíregyháza, Tiszalök, Mátészalka, Kisvárdá és Záhony körzete). Tiszavasvárit és Nyírbátort megyei jelentőségű iparfejlesztésre irányozzák elő (4. old. 4. bek.). A megye északkeleti oldala teljesen kimaradt a fejlesztési tervekből.

1971-ben Nyíregyháza kivételével csak két város volt a megyében Mátészalka (1969), és Kisvárdá (1970). Ezért a megyén belül kitüntetett helyük volt és a megyei vezetés igye-

kezett pozíciójukat erősíteni. Ezért a megyei településfejlesztési tervben Záhony település a megyei települési hierarchiában nem kap kitüntetett szerepet, sőt Kisvárdára alá sorolják be:

- Nyíregyháza felsőfokú központ;
- Kisvárdai középfokú központ;
- Záhony részleges középfokú központ.

A területi tervezés és tervek rendszeréről (2006/1971. (III. 17.) kormányhatározat előírásait figyelembe véve Kisvárdai térségét egységes gazdasági és területi egységként akarta kezelni és a térség részleges középfokú központjának tekintette Záhonyt. A település a megyén belül, a megyei települési hierarchiában - a többi vele azonos nagyságú településhez mérten – kiemelt szerepet kapott! A megyéknek előbb a megyei, majd a megyén belüli térségekre, ezt követően a településekre el kellett készíteniük a fejlesztési terveket. (Illés I. 2009; Kórodi J. 2009.) Záhony esetében ez a tervezési feladat nehézségekbe ütközött!

A megye szembesült azzal a problémával, hogy Záhony, mint település a megyében van ugyan, de a település fejlesztése és jövője részben:

- A MÁV Debreceni Igazgatóságától, és részben
- a MÁV Vezérigazgatóságától/Közlekedés és Postaügyi Minisztériumtól

függ. A MÁV, mint állami nagyvállalat és egyben hatósági szerepet is betöltő szervezet a megyei, a térségi viszonyoktól függetlenül végezte tevékenységét. A probléma kezelése érdekében a megyei vezetésnek a Záhonnal közvetlen, a megyei rendszertől elkülönült szervezettel le kellett ülni tárgyalni, a saját érdekei elfogadtatása érdekében.

Jelentés a Záhony térségében folyó közlekedési feladatokról és a IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzéseiről:

MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága Gazdaságpolitikai osztály

A záhonyi vasútállomásból 1971-re kinőttek Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Eperjeske átrakó pályaudvarok, valamint Eperjeske rendező pályaudvar, valamint Mándok és Tornyospálca átrakóhelyeket.

1946-ban a napi átrakás 300–400 tonna, 1970-ben már több, mint 31 000 tonna.

Záhony térségére több mint 4 milliárd Ft-ot fordítottunk.

- Záhony vasúti átrakókörszet fejlesztése – I. ütem 1950–1964;
- II. ütem 1962–1968.

2. vasúti összeköttetés létesítése, Eperjeske–Bátyu

(a beruházás megvalósítása alatt a magyar vasúti mérnökök az építkezést közelről nem tekinthették meg, bár a tervezésben részt vettek)

– III. üteme 1966–1972

Főbb célkitűzések:

- Elérni a napi 40 000 tonnát
- Főbb létesítmények valósulnak meg
- A fényeslitkei rendező-pályaudvar
- A Fényeslitke–Eperjeske közötti vontatóvágány kiépítése
- Mazutolaj átfejtő berendezés
- Darusátrakó részbeni üzembe helyezése
- 85 db lakás Záhonyban
- 100 férőhelyes óvoda és 60 férőhelyes bölcsőde
- 17 munkahelyes orvosi rendelő
- Eperjeske ömlesztett és darus átrakó
- Záhonyi vegyipari-átfejtő, központi kazántelep, rakodógép-karbantartó műhely
- Eperjeske vasércmelegítő üzem stb.

A III. ütem megvalósításával kapcsolatos észrevételek:

„Záhony körzetének – megyei jelentőségét hangsúlyozva – elsősorban népgazdasági jelentősége van. Ennek ellenére a körzet fejlesztése a jelenlegi beruházási rendszerünkben nem szerepel országosan kiemelt beruházásként. A fejlesztési programokat állandóan módosították” (3. bek.).

„A beruházások megvalósítása lényegében „rábeszéléssel” történik, mivel a beruházás jellege nem biztosít kényszerítő eszközöket” (4. old. 1. bek.).

„A záhonyi körzet a fejlesztés pozitív vonásai ellenére – nem tudja kielégíteni a vele szemben támasztott népgazdasági igényeket” ... „Az átrakókörzet fejlesztési arányaira, egy-egy átfogó probléma megoldására 1966-ig lényegében nem készült összefüggő, komplex program, illetve tanulmány. Ennek következtében a térségben több szükségmegoldás született, amely még ma is rányomja bélyegét az egész körzet tevékenységére” (3. bek.).

”Nem látjuk biztosítottak egy egészséges beruházási program jó, megalapozott előkészítését, mivel nincs olyan bizottság, amely egy felelős személlyel az élén koordinálná e

társág fejlesztési munkálatait, figyelembe venné a helyi vezetés véleményét” (5. old. 1. bek.).

„Az eltelt évek során azt tapasztaltuk, hogy az idetelepített értelmiségiek, műszakiak, kereskedelmi és forgalmi szakemberek a rossz körülményekre való hivatkozással hagyják itt e körzetet” (6. old. 2. bek.).

Ettől az időtől fogva állandósult a normál kocsi hiánya.

„Az eddigi gyakorlat azt mutatja, hogy több szerv részéről történt tervezés és kivitelezés a helyi vezetés megkérdezése nélkül. Így következhetett be, hogy nem egy esetben létesült olyan beruházás, ami elkerülhető, vagy értékben sokkal kisebb összegbe kerülhetett volna” (5. old.).

A záhonyi szociális helyzet: az öltöző 400, az üzemi étkezdé 600 főre lett tervezve, mind a kettőt 1200 fő veszi igénybe. 200 női dolgozónak egyáltalán nincs szociális létesítménye (6. old.). Az idetelepített felsőfokú szakemberek a rossz körülmények miatt mennek el.⁷²

A IV. 5 éves terv fejlesztési célkitűzései:

A IV. program 1971 októberében kerül elfogadásra.

Szükséges: a záhonyi lakótelep és a szociális létesítmények, valamint a körzeti lakás- és szociális létesítmények további fejlesztése (ez az egy a települési fejlesztés).

„Előbbre kell lépni a jó munkahelyi közérzet kialakításában, az üzemi demokrácia fejlesztésében, a szociális és munkásellátásban, a dolgozókkal való rendszeres nevelő és felvilágosító munkában (pl. a dolgozók többsége nem ismeri a feladatokat, 3-4 dolgozóra jut egy öltözőszekrény, kevés a munkahelyi melegedőhely stb.)” (10. old. 3. bek.)

Át kell térni az automatizált átrakásra.

„Jelenleg nem biztosított megfelelő szinten a szakkáder-utánpótlás. Ennek érdekében szükséges, hogy Záhonyban egy olyan szakközépiskola létesüljön, amely lehetővé teszi az átrakókörzet szerteágazó feladatainak középszintű káderbiztosítását” (utolsó bek.). (A vasúti középiskola kérdését rendkívül drasztikusan oldja meg a kényszerhelyzetbe került Megyei Tanács. A Mándok településen – 1956-ig járási székhely és valóságos térségi központ – működő gimnáziumot megszüntetik és áthelyezik Záhonyba, ahol kezdetben a gimnáziumi oktatás mellett szakközépiskolai feladatokat is ellát. A gimnáziumi oktatás rövid idő alatt megszűnik. Lakossági vagy egyéb tiltakozásnak írásos nyoma nincs.)

⁷² Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31. 1 fond 1971 63. doboz 46 ö.e MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei bizottsága.

Az ötéves tervben megfogalmazottak kissé túloznak, mikor azt írják:

Az élelmiszer-ellátás nem megoldott a nappal 10 ezer fős település igényei számára. Záhonyban községből többen utaztak ki az átrakóközvetbe, valamelyik átrakó állomásra dolgozni, mint ahány fő munkavégzésre, oktatási intézménybe, vagy egyéb okok miatt a községbe. A hetvenes évek elején a település lakossága 3-4000 fő között mozgott, a Záhonyi közigazgatási határán belül lévő átrakó pályaudvarokra bejárók száma maximum 1500-2000 fő. A bejárók jelentős része azonban a munkavégzés során soha sem tette be a lábát a községbe, mert az átrakó és a község között több kilométer távolság is volt, a munkásokat szállító vonatok, pedig megálltak az átrakó pályaudvarokon. Ezt a kis túlzást a bejárókkal, már Nyíregyházán sem vették észre.

Feljegyzés Záhony MÁV Állomás és körzetének néhány problémájáról:

- A gépek korszerűtlenek, állandó az alkatrész-ellátási gond.
- Fedett átrakó szükséges.
- Magas a széles kocsi maradvány.
- Távoli községekből a bejárás nem biztosított.⁷³

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága Gazdaságpolitikai Osztály instruktorainak feljegyzései a kisvárdai járás és a kisvárdai városi bizottság, irányító, ellenőrző munkájáról:

”Káderek kiválasztásánál gyakori, hogy a hármas követelményt nem tudják érvényesíteni. Sokszor a szakmai követelmény elsőbbséget élvez a politikai követelmény hátrányára (2. old. 4. bek.).

Oktatás: „Kedvező a politikai iskolai végzettség szempontjából a helyzet a MÁV középvezetőinél. A középvezetők 23%-a végezte el a közép- vagy felsőfokú pártiskolát” (3. old. 1. bek.).

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága 1971. március 24-én megtárgyalta „Záhony térségében folyó közlekedési feladatokról és a IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzéseiről” szóló jelentést, és felkéri a MÁV vezérigazgatóságát, hogy a helyi szervekkel is egyeztessenek a programokról. A MÁV Vezérigazgatóság Záhony terveit a megyei párt V. B. nem ismeri (4. old. 3. bek.)⁷⁴

⁷³ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, MSZMP Sz-Sz. Megyei Bizottsága XXXV.31. 1. fond 1971 63. doboz 46 ö.e.

⁷⁴ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31. 63 doboz I fond 1971 51 ö.e.

Tulajdonképpen az MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága csak javaslatokat fogalmazhatott meg Záhony vasúti átrakóval kapcsolatban. A Záhony vasúti átrakó a MÁV Debreceni Igazgatóság szervezeti rendszerén belül működik. A debreceni igazgatóság működése és terveinek jóváhagyása, a vezetők kiválasztása területileg az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Végrehajtó Bizottsága hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor Záhony településhez a hajdú-bihari pártbizottságnak semmi köze. Azonban Záhony település belterületének 2/3-a vasútüzemi terület, amely felett a MÁV gyakorolja a hatósági jogokat. A záhonyiak kihasználva ezen ellentmondásos helyzet adta lehetőségeket és azt, hogy a település tanácselnöke és MSZMP-titkára is a vasútról került ki (tulajdonképpen elfogadva, hogy a település a vasút alárendeltje) igyekeztek a helyi érdekeiket megvalósítani. A helyi vezetők gyakorlatilag terveikhez felhasználták a szabolcsi pártvezetés hatásköri törekvéseit, ameddig a helyi érdekek úgy kívánták.

Az átrakókörszet ütemesen, a terveknek megfelelően fejlődött, a beruházások megvalósultak.

Záhony község rendezési terve 1974 decemberében elkészült.

Záhonyban ellátási gondok vannak, nincs elég bolt és egyéb szolgáltatás, benzinkút, a községi tanácsnak egyre nagyobb szerepet kell vállalnia a megoldásban. A munkásokról való gondoskodás igen rapszodikus. A VOLÁN nem tudja az iskolás gyerekeket beszállítani Záhonyba.

A MSZMP Szabolcs Szatmár megyei V. B. 1971. március 24-i határozatának a Záhony térségben folyó közlekedési feladatokról és a IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzéseinek végrehajtásáról. Községi-üzemi pártbizottságok közös előterjesztése:

Szükséges az ösztönző bérrendszer kialakítása.

- A központi irányítás mellett szükségesnek tartjuk a helyi önállóság erősítését.
- A helyi tanács legyen kezdeményezőbb a feladatok megvalósításában, a MÁV és a tanácsi feladatok koordinálásában. A lakosság jobb ellátása érdekében szorosabb kapcsolatot alakítson ki az ellátásban résztvevő szervekkel.
- A MÁV igazgatóság a népgazdasági érdekeknek megfelelően kezelje az átrakókörszetben folyó tevékenységet és biztosítsa az üreskocsi-ellátást.
- A középkáder-ellátás javítása érdekében szükségesnek tartjuk a szakközépiskola építésének gyorsítását.

(Jellemző a Záhonyban uralkodó szemléletre, hogy az MSZMP megyei szervezetének jegyzőkönyvébe az utolsó pont, hogy: továbbra is fontos a politikai felvilágosító munka.)

„A vezetés színvonalának javulása mellett az Üzemi Pártbizottságnak az a véleménye, hogy további előrelépéshez az átrakó-körzet önállóságának fokozása szükséges. Nem tartjuk kielégítőnek a Debreceni Vasúti Igazgatóság és az Átrakó Körzet munkaviszonyát, mert több esetben irreális igények támasztása tapasztalható” (5 old.).

„Pártbizottságaink úgy ítélik meg, hogy a záhonyi körülmények jóval rosszabbak, mint egy népgazdasági jelentőségében hozzánk hasonló ipari település helyzete” (9. old.).

Csonka András KAO-vezetőhelyettes

„A jelentés a jelenlegi helyzetet értékelésekor nem a fejlesztési célkitűzésekhez viszonyítja, hanem azt általában teszi. A problémákat, hogy minél jobban kiélezzék, emiatt találkozunk túlzással is. Például a 9. oldalon azt írja, hogy a lakásberendezésekért Záhony lakosainak 100 km-eket kell utazni. Figyelmem kívül hagyja, hogy községüktől 25 km-re levő Kisvárdai városban többé-kevésbé elfogadható szinten ez az igény megoldott.”

A V. B. határozata a végrehajtásról

„Az átrakókörzet tervszerű és komplex fejlesztése érdekében a Végrehajtó Bizottság célszerűnek tartja Záhony és a kisvárdai térség regionális távlati fejlesztési terveinek kidolgozását. Felkéri a MÁV Vezérigazgatóságát a Megyei Tanács Végrehajtó Bizottságát, hogy ennek megvalósításában továbbra is nyújtsanak segítséget. A rendelkezésre álló helyi és központi erőforrásokat, anyagi erőket a gyorsabb ütemű fejlődés érdekében koordináltan és koncentráltan célszerű hasznosítani” (4. old.).⁷⁵

A szabolcsi vezetés nagyot tévedett, a záhonyiak nem azért akartak önállóságot Debrecenről, hogy az általuk egy kissé lenézett település hatásköre alá kerüljenek. A záhonyiak Szabolcs megyétől is függetlenedni akartak.

MSZMP V. B. 1975. VI. 25. Kihelyezett ülés Záhonyban. Jelentés a Párt megyei Végrehajtó Bizottságának 1971. március 24-i, Záhony térségének fejlesztésére hozott határozatának végrehajtásáról – előadó Czirják Ferenc PB-titkár.

„A fejlesztési tervvel kapcsolatban szeretném elmondani, hogy mi közös fejlesztésre, regionális fejlesztési tervre gondolunk. Igaz, hogy készül a vasút részére a vasút szempontjából egy fejlesztési terv és elkészült a nagyközség fejlesztési terve. Mi úgy látjuk és értelmezzük, hogy ami közösen készül, benne lenne, hogy mit kíván a vasút befektetni a közsébe” (6. old.).

⁷⁵ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31 81 db. 30 ö.e.

„Az önállóság fokozása kérdésével kapcsolatban a mi megítélésünk az, hogy hosszú idő óta húzódik az üzemmérnökség egységes végrehajtása. A napi végrehajtási munkáltnál meg tudjuk szabni, hogy milyen ütemben, mértékben tudjuk az átrakási feladatokat elvégezni. Nem mindig jó dolog, ha onnan Debrecenből határozzák meg, hogy melyik vonatot mikor rakjuk át. Mi kérjük a Debreceni Igazgatóságtól az önállóság fokozását” (7. old.). Egy évben 650 áruféleséget rakunk át (7. old.).

„Mi elsősorban a gondok feltárásával, hatékonyabb és záhonyosabb segítséget kérünk a megyei tanácstól” (8. old.) „A területi fejlesztési tervvel kapcsolatosan mi elsősorban a várossá fejlődésre gondoltunk Záhony tekintetében. Néhány évvel ezelőtt Csanádi elvtárs, Mészáros elvtárs is bejelentették, hogy a megyei vezetéssel karöltve azon igyekeznek, hogy Záhony várossá fejlődjön. Alapjában véve Záhony nagyot fejlődött, és a várossá fejlesztéssel még jobban fejlődne minden tekintetben” (9. old.). Csósz Béla Záhony községi MSZMP-titkár (korábban vasúti üzemi KISZ-titkár):

Szegedi Nándor, MÁV Debreceni Igazgatóság:

„1971-ben a kapacitás napi 789 kocsi, 1975-ben napi 1000 kocsi. A MÁV szabad pénzei Záhonyba mennek. Sok elmarasztalást kapunk több vasúti szolgálati részről, mert kiváltságos helyzetet élvez Záhony, mert a szabad keretek az utolsó fillérig ide jönnek.” „Vannak feszültségek, amikor sem a Pártvezetéssel, de elsősorban a gazdasági vezetéssel nem értünk szót, nem mi szabjuk meg ezeket a feladatokat, a követelményt. Ha egyszer a Szovjetunió terve 14,5 millió, erre nem mondhatjuk, hogy nem jöhet csak 12 millió.” „Azt mondtam, hogy a vagonokat sorrendben kell átrakni, mert az a leggazdaságosabb” (11. old.).

A fiatal értelmiségiek és diplomás emberek nem tudnak beilleszkedni a záhonyi légkörbe (12. old.).

„A nagyközségi tervvel kapcsolatban elkészült, ha még nincs itt, akkor most kell megérkezni, a debreceni Tervező Intézet végezte a tervezést figyelembe véve a záhonyi körzet (vasúti) terveit is. Ennél többet nem hiszem, hogy a vasút vállalni tud.” Ez a viszony a mi részünkről támasztott követelések nem teljesítéséből ered” (13. old.).

Bánóczy Gyula V. B.-tag:

„Tegyenek javaslatot az elvtársak, hogyan fokozható az átrakó körzet önállósága.” „A feszültségekből látszik, hogy felesleges bábáskodás van az átrakó fölött az igazgatóság részéről” (16. old.).

Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója:

„Az anyag nem önkritikus. Egyet nem lehet elfelejteni: az anyagnak alapvető hibája, hogy keveredik a községi és a vasútüzemi problémákkal, üzemi, gazdasági, ellátási problémákkal.”

„Ami az eltelt időszak alatt történt: alapvetően megváltoztak a tendenciák. Konkrét dologra gondolok. Mi jónak értékeljük Záhony térség munkáját. Záhony nem elszigetelt góc, rendkívül szerves része a vasútnak. A jövőben sem lehet olyat kívánni, hogy Záhonyt kiemeljék a vasút testéből. Esősorban a magyar népgazdaság sorsa, léte dől el ezen a térségen – alapanyag, átrakás stb. Javaslom, így ne vitassuk. Záhony ki van emelve a fejlesztés lehetőségeiből. Nincs meditáció.. Záhony fejlesztését kiemelten kell kezelni.. De nincs még ötéves terve sem a népgazdaságnak, sem a vasútnak, és Záhonnak sem” (4. bek.).

Az „Urbán-doktrina” lényege: mindenről lehet tárgyalni Záhonnal kapcsolatban, a MÁV és a közlekedési tárca figyelembe veszi a megyei érdekeket, azonban egy kérdésről nem lehet vitázni: a záhonyi átrakó és vele együtt a település a MÁV érdekeinek van alárendelve.

A MÁV vezérigazgatója döntött hozzászólásával a két megye vitájában. Záhony kiválhat a debreceni igazgatóság rendszeréből, de nem léphet ki a MÁV érdekszférájából és a MÁV-hoz kapcsolódó gazdasági, politikai viszonyok közül. Ezzel a döntéssel Kisvárdra – Záhony térsége, mint egységes gazdasági-szervezeti területi egység, még megalakulása előtt megszűnt! Kizárólag olyan, gazdaságfejlesztés, munkahely létesítés kerülhetett szóba a megye részéről, amely megfelelt a MÁV érdekeinek, azaz elsősorban női munkaerőt foglalkoztató vállalatok. Így kerültek Záhonyba a külkereskedelmi irodák. A MÁV igényeinek megfelelő és részben, egészében a MÁV által finanszírozott fejlesztések következtében Záhony 1975 után az ország egyik legfejlettebb településévé vált. A lakosság (vagyis a vasutasok) napi közszükségleti cikkekkal való ellátása messze meghaladta az országos szintet. A település munkaképes lakosságának közel 75%-a dolgozott a vasútnál. A MÁV szolgálati lakások adták a település lakóházainak 70%-át, amikor a MÁV a szolgálati lakások komfort ellátottságát emelte, egyben emelte a település színvonalát is, akaratán kívül

is. A nem szolgálati bérlakások esetében pedig a MÁV-nak kijelölési joga volt. A település belterületének $\frac{3}{4}$ -e MÁV üzemi terület volt. A vasúti közlekedés érdekeinek elsőbbsége a mai napig érvényben van.

Pénzes János:

Az egész térség és körzet állandóan visszatérő problémája személyes megítélesem szerint, hogy egyik oldalról egy szükségszerű nagy népgazdasági beruházás és fejlesztés, a másik oldalról pedig ennek a beruházásnak megfelelő területi regionális fejlesztési koncepció hiányában a lemaradás. Ahogyan fejlődött a körzet, úgy jelentkezett a feszültség...”

Ábrahám Kálmán államtitkár: A regionális tervtől nem zárkózunk el (25. old.).

Tóth Géza (volt záhonyi állomásfőnök, országgyűlési képviselő, a Szakszervezetek Megyei Tanácsának elnöke):

„Nagyon kérem Urbán elvtársat, hogy összességében lássa ezt a kérdést, mert nem tudjuk szétválasztani az itteni dolgokat, problémákat ... Záhonyt nem tudjuk a MÁV-tól elválasztani és nem is fogják tudni talán később sem” (26. old.). „Mi azt akarjuk, hogy Záhony fejlődjön, korszerűsödjön, de oda kell figyelni arra, hogy Záhony nevében olyan emberek utaztak külföldre, akik nem is ismerik Záhonyt. Olyan gépeket, berendezéseket hoznak az átrakóba ami használhatatlan, fölösleges pénzkidobás. Itt is vannak jó szakemberek, akik ismerik is valójában Záhonyt, azt mi tudjuk, hogy mi kell nekünk! Az önállósággal kapcsolatban: példának hoznám a Szovjetuniót és Csehszlovákiát, ott mindkét helyen meg van oldva. Így vagyunk persze a várossal is, sokkal kisebb település, nyilván más elvárás van, azt tudom, hogy nem tanácsi probléma” (27 old.).

Az ABC-n kívül semmilyen szolgáltatás nincs ez katasztrófa” (28. old.).

(Már korábban is leírtam, hogy záhonyiak mindig, minden esetben eredményesen hangot tudtak adni helyi szociális és közellátási ügyeknek. Ennek köszönhetően Záhony élelmiszer- és közszolgáltatási közellátása a lakosság számát figyelembe véve 1980-ra messze meghaladta a tiszántúli szintet.)

Dr. Tar Imre összefoglalója:

„Javaslom, Gulácsi elvtársat bízza meg a Végrehajtó Bizottság – együtt a Gazdaságpolitikai Osztállyal –, hogy az üzemi és községi pártbizottsággal dolgozzák ki az átrakókörzet

további feladatait, s az átrakókörzet- és községi regionális fejlesztési tervvel terjesszék a végrehajtó bizottság elé” (34. old.).

„Indokoltnak tartom Záhony átrakókörzet önállóságának növelését nem az elszakadás irányában, mert a V. B. előtt teljesen világos, senki nem gondol arra, hogy Záhony olyan önállóságot kapjon, hogy elszakadjon a Debreceni Igazgatóságtól. Ezt nem lehet megtenni a vasútnál.”

(Ezt a kijelentést a jelenlévők már nem vették komolyan, mindenki tudta, hogy a különválás csak idő kérdése.)

„Egyetértünk azzal, hogy fokozatosan meg kell teremteni a várossá alakulás feltételeit.” „Szükség van arra, hogy a tárcák, az országos szervek, hatóságok is megkülönböztetett módon segítsék mind az átrakó körzet, mind Záhony fejlesztését” (36. old.).⁷⁶

Az MSZMP V. B. ülés 1975. október 15-i jegyzőkönyve:

3. Egyebek

a) Záhony átrakókörzet társadalmi, politikai, gazdasági helyzetének továbbfejlesztésére hozott vb-határozat

Az átrakókörzet tervszerű és komplex fejlesztése érdekében a végrehajtó bizottság cél-szerűnek tartja az átrakókörzet távlati fejlesztési tervének kidolgozását.

Az 1977. IX. 22-i Szabolcs és Hajdú megyei végrehajtó bizottsági együttes ülés jegyzőkönyve anyagai:

Pénzes János a Szabolcs Szatmár megyei Tanács elnöke: Záhonyi átrakó hatalmasat fejlődött, de nem fejlődött ilyen iramban a szervezés, irányítás.⁷⁷

„Az országban nincs olyan népgazdasági beruházás, amely figyelmen kívül hagyja a környezetét. Itt hosszú időn keresztül a nagyon jelentős kiemelt népgazdasági beruházás sok vonatkozásában figyelmen kívül hagyta a környék fejlesztésével kialakítandó összhangot. Éppen ezért megemlítem csupán, hogy a megyei párt és tanács végrehajtó bizottságának kezdeményezésére három évvel ezelőtt több minisztérium összefogásával – Kisvárdai Záhony térségének távlati komplex regionális tervének készítését kezdtük el. A tanulmányterv 8 millió forint és ehhez a minisztériumok anyagi támogatást biztosítottak. Meggyőződésem, hogy Záhony átrakókörzet érdekében – amely nagyon jelentős, kiemelt népgazdasági feladatokat lát el – további fejlesztés elképzelhetetlen anélkül, hogy a térségben előre-

⁷⁶ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31 80 db. 22 ö.e.

⁷⁷ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

lító, tudományos és szakmailag megalapozott komplex térségi távlati tanulmányterv alapján kerüljön sor, fejlesztésre.”⁷⁸

Kecskés Sándor (MSZMP KB):

„A jelenlegi helyzetet úgy értékeljük, hogy a szervezettség „kinőtte” magát, az utóbbi időben elvesztette hatékonyságát.”

Szabó Béla, a MÁV vezérigazgató-helyettese:

„Igyekeznek mindent elkövetni, hogy Záhony térség szervezeti kialakítását segítsék, az elképzelések realizálódjanak.”⁷⁹

Földvári László KPM-államtitkár:

Záhony üzemfőnökség lesz 1978-tól a Debreceni MÁV Igazgatóság szervezeti rendszerében.

(Ez nagy lépés előre a vasúti ranglétrán, Záhony vasútállomásból területileg kb. 85 km²-es területi szervezet lett, a területe megegyezik a későbbi Üzemigazgatóság területével.)

Sikula György, az MSZMP Hajdú megyei első titkára:

„Amit szeretnék a V. B. nevében javasolni: egyetértek azokkal a hozzászólásokkal, amelyek abból indulnak ki, hogy elsősorban a szervezeti, irányítási tevékenységet abból az alapállásból nézhetjük, hogy a feladatok növekednek. Ilyen feladat: közvetlen MÁV, vagy debreceni irányítás. A munka jellege, sokrétűsége döntheti el, hogy milyen irányítási keretben lehet a munkát végezni.”

Dr. Tar Imre összefoglalója (Szabolcs-Szatmár megye első titkára):

„Indokolt a továbbfejlesztés olyan szempontból is, hogy a gazdasági irányítási rendszer, a párt és a társadalmi szervezet irányításának rendszere kerüljön közelebb egymáshoz.” A VI. ötéves tervben Záhonyt várossá fejlesztjük.

(A Szabolcs megyei vezetés ezzel a döntéssel kikényszerítette a MÁV szervezeti változását. A várossá nyilvánításhoz Záhony, Győröcske, Zsurk és Tiszaszentmárton településeket közös tanácsi működés alá vonták és így már területileg a helyi tanács nagyobb területen működne, mint a Záhonyi vasútállomás. Ez presztízs kérdés volt.)

⁷⁸ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

⁷⁹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

„Záhony átrakó körzet a MÁV Debreceni Igazgatóság áruforgalmának 70%-át, míg a hálózat szállítási feladatának mintegy 15–18%-át végzi el, s az utóbbi várhatóan el fogja érni a 20–22%-ot is.”

(Ez a döntő indok, amiért a debreceni igazgatóság minden eszközzel ragaszkodik Záhony átrakó állomáshoz. Ez a forgalom komoly prémiumokat is biztosított a vezetőknek.)

„A körzetben folyó munka volumennövekedést mutat:

- a napi kocsiforgalom 7-8 ezer nagyságrendűvé való felfutása várható,
- a foglalkoztatottak létszámának közel kétezer fővel való növekedése várható.

A beruházások során az elmúlt tíz évben több mint egy milliárd forint, értékű állóeszköz lépett üzembe.⁸⁰

14. táblázat

Lakásigények

Vállalati bérlakás	85
Munkáslakás	68
Szövetkezeti lakás	22
Minőségi csere	33

15. táblázat

Lakásépítés

Év	Lakás
1948	91
1970	48
1972	16
1973	40
1974	16
1975	16

2. Az első komplex területfejlesztési terv Záhony térségére

Az MSZMP Politikai Bizottsága 1965. augusztus 31-én hozott határozatot Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére. A területfejlesztés politikai irányelveiről szóló 1006/1971. kormányhatározat elfogadását követően az ÉVM Területrendezési és Fejlesztési Főosztálya

⁸⁰ Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI 1975. szeptember 17.

1975. február 3-i 361/P. sz. ügyiratában a VÁTI-t bízta meg „a megyén belül gazdaságföldrajzi fekvéséből és közlekedés-földrajzi helyzetéből eredően jó adottságokkal rendelkező Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési terv elkészítésével.”⁸¹

Az, hogy Záhony politikailag milyen kényes kérdés volt, jól mutatja, hogy tíz év kellett a politikai döntést követően az előtanulmány megkezdéséig.

A Szabolcs-Szatmár megyei Tanács V. B. 1975. szeptember 10-én Nyíregyházán értekezletet hívott össze, ahol az ágazati főhatóságok (MÉM, ÉVM, KPM, OVH), a Minisztertanács Tanácsi Hivatala, a megyei tanács, valamint a tervező intézet (VÁTI) képviselői leszögezték a készítendő tervvel kapcsolatos állásfoglalásukat. Ez egyben a terv tartalmi követelményeit is körvonalazza. A legfontosabb megállapítások a következők voltak:

- A térség komplex regionális terve nélkülözhetetlen e nélkül a történelmi szükségszerűségként végbemenő fejlesztések, ipartelepítések spontán, az ágazatok egyéni elgondolásait, saját elképzeléseit tükröző folyamattá válnak.
- A tartalmi követelmények a tervvel szemben lényegében abban foglalhatók össze, hogy mind a termelő ágazatok fejlesztési koncepcióit, mind a termelő és nem termelő infrastruktúra arányos fejlesztését biztosítsa.
- A térség minden adottságát figyelembe vevő tervet kell készíteni, amely alkalmas az ágazati és a területi érdekek összehangolására.

A „minden adottság” figyelembevételének követelménye nem zárja ki a különleges adottságok megkülönböztetett kezelését – így a térség gazdaságföldrajzi fekvésének, közlekedés-földrajzi helyzetének, az ebből eredő konzekvenciáknak prioritást kell biztosítani. Ez a térség sajátos adottsága, amely indokolja Záhony kiemelt módon történő fejlesztését. Nem a meglévő adottságok rögzítéséről van szó, hanem az azt kiaknázó, nagytávra szóló jó terv készítéséről (Záhony–Kisvárdai regionális rendezési tervének...).

A bekezdések a MÁV és a megyei vezetés közötti ellentétet fogalmazzák meg. A megye továbbra sem mondott le arról, hogy bele szóljon a záhonyi folyamatokba. A MÁV pedig továbbra is saját territóriumának tartotta Záhonyt és térségét az „Urbán-doktrína” alapján. A MÁV nem akarta feladni foglalkoztatási monopóliumát a térségben, míg a megye korlátozni akarta a MÁV egyeduralmát több más jellegű ipari beruházással, illetve Záhonyt be akarta illeszteni a megyei települések alá-fölérendeltségi rendszerébe. A részletes vitában jól körvonalazódnak a különböző álláspontok. A KPM a saját érdekeinek meg-

⁸¹ Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI 1975. szeptember 17.

felelően valósította meg fejlesztéseit, így történhetett meg, hogy a Budapest–Miskolc–Záhony vasútvonalat előbb villamosították, mint a Nyíregyháza–Debrecen vonalat. (A miskolc–záhonyi vonal nem megy át Nyíregyháza vasútállomás területén, hanem a vasútállomás határánál kikerüli azt.) A záhonyi magasan képzett munkaerő-szükséglet kielégítéséhez magasabb életszínvonalat kellett biztosítani, mint a megye bármely más részén, és ezt meg is tették. A megye szorgalmazta, hogy több szállítási eszközre alapuló közlekedési-raktározási csomópont jöjjön létre Záhony térségében, ezért foglalkozott a vízi szállítás lehetőségeivel (Komoró hajóállomás Záhonytól 10 km) – ez a MÁV-nak nem volt érdeke.

A KPM-nek nem volt érdeke az energiaipar fejlesztése a térségben, ugyanis az más tárcához tartozott.

A megye szorgalmazta volna:

- a térségben lebonyolódó áruforgalomra épülő ipari létesítmények anyagi és személyi feltételeinek biztosítását,
- a termelői infrastruktúra fejlesztését, az ipartelepítésre kijelölt területek műszaki felkészítését az ipar fogadására (ipari parkok létrehozása).

Ez a két pont szöges ellentétben állt a MÁV érdekeivel, sőt jelentősen csökkentette volna érdekérvényesítő erejét, csak egy lett volna az egyenlők között. Az iparfejlesztés maga után vonta volna az urbanizációs beruházásokat, a lakosság számának növekedését, a munkavállalók egyoldalú függőségének megszűnését. A Záhony–Kisvárdai térségre elfogadott rendezési terv erősen korlátozta volna a MÁV szabadságát a különböző beruházások megvalósításában, már nem csak az átrakás igényeit kellett volna figyelembe venni, hanem a rendezési terv előírásait, és engedélyeztetni az illetékes tanácsi szervvel. A terv egyértelműen megfogalmazza, hogy Kisvárdai a középfokú központ, Záhony részleges középfokú központ, valamint megszüntetné – kormányhatározatra hivatkozva – a megyének legfájóbb problémáját. A 1006/1971. sz. kormányhatározat kimondta: olyan településhálózatot kell kialakítani, amely egymáshoz közelíti az azonos szerepkörű települések ellátási színvonalát. Tehát Záhony ellátási színvonala az alacsonyabb megyei átlag szintjére süllyedhetett volna.

A termelői beruházások tervezéséhez nem állt rendelkezésre megfelelő adatbázis.

„A bejövő áruk mennyiségi és összetételbeli alakulásának ismeretében javaslatot lehet tenni arra, hogy ezek közül melyekre alapozva lenne célszerű és gazdaságos a térség fejlő-

dését előmozdítani” (Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének...). Ez az az információ, amely 1948. óta nem áll rendelkezésre Záhonyban.

Ezt a problémát a vasutasok minden évben leírják. Miután a Záhonyba érkező áru ott csak addig tartózkodik, amíg átrakják – ebben az időben semmilyen raktározás nem folyik –, és az áruk fajtájának beérkezési összetétele, időpontja teljesen esetleges, sokszor csak akkor derül ki, amikor az áru átlép a határon, erre alapozni felelőtlenség. A tervből az is kiderül, hogy a Kálnoki Kis Sándor (VÁTI igazgató) által vezetett tervkészítők valójában nem Záhonyt kívánták fejleszteni, hanem Záhony rovására Kisvárdát.

„A Szovjetunióból bejövő nyersanyagra alapozva Kisvárdán nyílik lehetőség ipari bázis létrehozására, s itt a munkaerő-feltételek is egyelőre adottak. Így Záhony–Kisvárdai sajátos együttessé fejlődhet, amelynek Kisvárdai lenne a központja. Fejlődését szerepköre is megalapozza” (Uo.). Ezt a programot sem az országos, sem a záhonyi MÁV-vezetés nem tudta elfogadni. A program elutasítása kivívta a máig tartó Kisvárdai–Záhonyi ellentétet. Kisvárdai vezetése mélyen megsértődött a visszautasításon.

A tervezéssel kapcsolatos tanácskozáson (1975. szeptember 10.) elhangzottak világosan megmutatták az ágazati és a területi érdeklentéseket. A megyei tanács álláspontja az volt, hogy: „A kiinduló forrásmunka a megyei településhálózat-fejlesztési terv, amelyben egyértelműen meghatározott Záhony és Kisvárdai szerepköre. ... Az ipari termelés vonatkozásában elsődleges szerepe van a faipari ágazatnak” (Uo.) a Tuzséron letelepített ERDÉRT vállalat, amely csak faipari alapfeldolgozást végezzen.....

A megyei tanács osztályvezetőjének véleménye szerint: „A MÁV és a KPM részéről is lejárt már az az idő, hogy létesítményeit saját elképzelései szerint telepíti le. A készülő tervre alapozva szeretnék érvényesíteni a területi igénybevételi és használati díj alkalmazását a túlzottan sok titkos ügykezelési eljárás megvizsgálását” (Uo.).

A Mezőgazdasági és Élelmezési Minisztérium álláspontja egyrészt az volt, hogy a tervezést pénzzel támogatni nem tudja, a vízi szállítással kapcsolatos tervezést 2000. évnél előbb nem tartotta időszerűnek. Vagyis a vízi szállítás tervezése is csak 25 év múlva lett volna aktuális.

Az V. ötéves tervben a fagazdaság területén lényeges fejlesztés már nem lesz a megyében, a megkezdett fejlesztések, nagyberuházások 1977-ben befejeződnek. A bútóiparral kapcsolatos fejlesztés Mátészalkán történik, a kapcsolódó létesítmények és alapanyagot előállító üzemek Vásárosnaményban valósulnak meg. A Szovjetunióból nem jön több faanyag és új feldolgozókapacitás sem lesz, a meglévő kapacitás elegendő. Nem a tárca fel-

adata a tervezés. Mivel a Szovjetunóból több vágóállat nem fog jönni, Záhonyban vágóhidat építeni sem időszerű (Uo.).

A KPM mindezzel egyetértett, a vízi közlekedés megvalósítását szintén későbbi problémának. Záhony kapcsolatát az M3-as autópályához az épülő dombrád–cigándi Tisza-hídon keresztül biztosította volna (Uo.). Az M3-as eredeti nyomvonal terve a Budapest–Miskolc–Csehszlovákia–Szovjetunió irány volt.

Minisztertanács Tanácsi Hivatala szerint: „Látszólagos ellentmondás van a megyei párt-, a tanácsi vezetők és az ágazatok között a terv készítésével kapcsolatban... Jellemzője a mai tanácskozásnak, hogy ma még a záhony–kisvárdai térségnek a fejlesztésére nem fordítottunk elég gondot, most pedig vigyázunk, óvatoskodunk” (Uo.).

A vitát lezáró megyei vezetés egyrészt megpróbálja megfenyegetni a tárcákat, másrészt elfogadja a KPM és a MÁV álláspontját: „Komoly gondot jelent a jövőben a munkaerőhelyzet és a lakossági ellátás. A munkaerőhelyzettel kapcsolatban nem akarjuk az ingázást mesterségesen csökkenteni, nincs ilyen célunk. A mintegy 35 ezer szabolcsi munkás ingázásának megszüntetésével súlyos problémákat okoznánk az ipari termelés területén, összeomlana az összes fővárosi építőipari vállalat (Uo.).

A Szabolcs-Szatmár megyei Tanács úgy foglalt állást, hogy „Záhony térségére vonatkozóan – pontosan a tervvel összehangolt fejlesztéssel – a női munkaerőt lehet számításba venni. A térségben olyan ipart nem engedünk telepíteni, ami az átrakó munkaerő ellátottságát, igényét zavarja”.⁸²

A terv 1979 áprilisában elkészült 2119/76. törzsszámon. Megvalósítására lépések nem történtek, mert a MÁV előbb lépett, mint a közigazgatás, és kiemelte Záhonyt a MÁV Debreceni Igazgatóság hatásköréből: 1980-ban önálló üzemigazgatóságként a MÁV Vezérigazgatóság közvetlen hatáskörébe vonta.

A Szabolcs-Szatmár megyei pártvezetés látva, hogy az ágazati érdekeken valószínűleg megbukik a megyei érdekérvényesítés, levette napirendről a záhonyi kérdést:

„A végrehajtó bizottság elé terjesztendő napirendekre vonatkozóan olyan nagyszámú javaslat érkezett be, hogy valamennyinek a munkatervbe történő felvételére nincs lehetőség (a fel nem vett javaslatokat a melléklet tartalmazza).

A Megyei Tanács Végrehajtó Bizottsága 1976. évi munkatervéből kimaradt javaslatok:
43.....

⁸² Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Levéltár. A Szabolcs-Szatmár megyei Tanács V. B. jegyzőkönyvei. – Előterjesztés a Végrehajtó Bizottsághoz.

44. Jelentés Záhony–Kisvárdai körzet fejlesztési rendezési terve előtanulmányi munkálatainak helyzetéről (MT. V. B. ÉKV. Osztály).⁸³

Az 1977. évi munkatervből már végérvényesen kimaradt az előterjesztés a Záhony–Kisvárdai térség fejlesztéséről.

A megyei vezetés okulva a térségfejlesztési terv bukásából változtatott korábbi álláspontján. Tudomásul vette, hogy Záhony vasutas település és felhasználva az országos vasúti vezetés érdekeit Záhony várossá válást, vagyis a település közigazgatási erősödését kezdte el felépíteni. Ez a terv már a helyi vasúti vezetők rokonszenvét is elnyerte, mert ez együtt járt a lakóterület szolgáltatásai színvonalának emelkedésével is. A helyzet sajátossága, hogy a település közszolgáltatási fejlesztésének költségeit döntő mértékben a vasút fedezte. 1978-ban újra beindulnak a beruházások Záhonyban, csak most jellemzően nem az átrakó, hanem Záhony település belterületén. Az MSZMP megyei végrehajtó bizottsága azonnal megpróbált élni a lehetőséggel:

- „A végrehajtó bizottság célszerűnek tartja a záhonyi vasutas körzet és Záhony nagyközség távlati fejlesztési tervének kidolgozását. Felkéri a MÁV Vezérigazgatóságát, a megyei tanács végrehajtó bizottságát, hogy ennek kidolgozásában működjenek közre;
- A beruházások kivitelezésébe lehetőleg vonják be a megyei építőipari cégeket;
- A MÁV és a település vezetése közösen oldják meg a település közellátását;
- A MÁV oldja meg a dolgozók beszállítását.”

A határozat utolsó bekezdése jó példa a megye sikeres Záhony taktikájára:

Pár évvel korábban a MÁV záhonyi vezetése kifogásolta, hogy Záhonyba nem lehet autóbusszal bejárni sem dolgozni, sem tanulni. A döntés végrehajtása során – a megyei döntésre hivatkozva – a záhonyi átrakóban jelentős közúti szállítási kapacitást alakítottak ki és közel 100 Km-es körzetből szállították – menetrend szerint – nem csak a vasutasokat, hanem a helyi lakosokat is. Ezzel komoly riválisává vált a MÁV a közúti személyszállítások területén is a VOLÁN vállalat helyi üzemeinek Záhony tágabb térségében, de levette a terhet is a megyei közúti személyszállítás vállaltól.

A kormány 1978. évi decemberi ülése kimondta végre, hogy Záhony vasúti átrakó és Záhony település kiemelt fontosságú. A döntés azonban nem járt automatikusan a költsé-

⁸³ Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Levéltár. XXXV.31. 1. fond II. csoport, 1978. 11 ö.e.

gek biztosításával is állami szinten, ezért a MÁV kénytelen volt belső forrásait átcsoportosítani, más területekről. (fejlesztések leállítása, elhalasztása az ország más területein)

Mészáros Károly KMP-miniszterhelyettes, MÁV-vezérigazgató: Baranya megyétől vesszünk el, hogy Záhonyt fejlesszük.²⁷

A szervezetenként önálló záhonyi átrakó körzet megalakulása újabb hatásköri, érdekérvényesítési problémákat okozott. A megyei vezetés nem egészen korrekt viselkedésével szemben a minisztérium akarata érvényesült, mégpedig a politikával szemben a szakmai érdek. A megye által támogatott jelölt a Szovjetunióban politikai végzettséget szerzett, míg a minisztérium jelöltje szovjet egyetemi vasúti szakképesítéssel rendelkezett.

„Dr. Tar Imre (MSZMP megyei első titkár):

Pénzes elvtárral (a megyei tanács elnöke) együtt beszélünk Pullai elvtárral (KPM-miniszter), ott mi Czidor elvtárs (MÁV Záhonyi Körzeti Üzemfőnök) érdemeit elmondtuk, ennek ellenére Ő azt kéri, hogy változás következzen be. Javaslom, hogy a végrehajtó bizottságunk ismerje el Czidor elvtárs eredményes tevékenységét, mert tudásának, lelkiismeretének megfelelően eredményesen vezette Záhony térség munkáját, ezt azok a magas kiüntetések is mutatják, amelyeket ő a tevékenysége alatt ért el.

Ugyanakkor teljes bizalommal vagyunk Rigó Zoltán elvtárs kinevezésével, természetesen segíteni kell neki, hogy ebben az új minőségében megfelelően tudjon dolgozni.”⁸⁴

Ezt követően alakult ki Záhonyi Üzemigazgatóság beilleszkedése a megye szervezeti rendszerébe. A mindenkori MÁV igazgató automatikusan tagja lett az MSZMP megyei végrehajtó bizottságának, egy főt a megyei tanács végrehajtó bizottságába is adott. A mindenkori KISZ-titkár pedig megválasztásával automatikusan tagja lett a KISZ Központi Bizottságának – a megyei küldöttektől függetlenül.

A következő tíz év Záhony életében a nyugodt, de biztos fejlődés időszaka. A település lélekszáma folyamatosan emelkedik. Az urbanizációs szolgáltatások színvonala messze meghaladja a megyei színvonalat és az országban is egyedül állóvá vált. Ez az, az időszak, amikor Záhony területén a lakossági (nagyraoszt üzemi lakótelep, vagy MÁV elsődleges vevőkijelölési joggal épült lakótelep) szolgáltatások változatosságának csak a fantázia szabott határt. (engedély nélkül épült zárt TV lánc, köztéri szobor a hármast határnál, stb.)

„Jó együttműködés alakul ki a Záhony Nagyközségi Tanács és az Üzemigazgatóság között. Ezt jelzik az utóbbi évek közös beruházásai: csatorna- és ivóvízhálózat bővítése,

⁸⁴ Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Levéltár, MSZMP megyei végrehajtó bizottsági jegyzőkönyvek, 1980. augusztus 22.

szennyvíztisztító telep és községi óvoda megépítése, MÁV kazántelep bővítése és a gőztávvezeték rekonstrukciója a lakásépítés lehetőségeinek biztosítása érdekében, valamint az úthálózat felújítása stb.”⁸⁵

Borbély Károly tanácselnök (előző munkahelye MÁV Záhony, a később megyei főjegyző): A község csak az utóbbi két éve tud a MÁV-nak partnere lenni a fejlesztésekben. A MÁV-nak köszönhetően Záhony ellátása kiemelkedő.

Rigó Zoltán: „A község kommunális helyzetével kapcsolatban elmondja, ha nincs más, aki beruházzon, a MÁV kényszerűségből fog, de ez nem a feladata.”⁸⁶

1989. április 3-án Grósz Károly miniszterelnök a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság Vontatási Üzemcsarnokában várossá avatta Záhonyt. Egy évre rá megtörtént a rendszerváltás, ami Záhonnak a vasút és a lakosság szempontjából is az összeomlást hozta. A negatív pálya fontosabb állomásai és változásai a következők voltak:

- A társközségek elszakadtak;
- A várost – nem hivatalosan – mint kiemelten fejlett települést kizárták a pályázatokból;
- Az alapfokú oktatás egy szükségépületben folyt. Ez nem a rendszerváltás következménye;
- Korábban az aktív lakosság közel 75%-a a vasútnál dolgozott, de az arány 30%-ra süllyedt;
- Megkezdődött az üzemigazgatóság átalakítása, ami a MÁV CARGO értékesítéséig tartott;
- 1990-ben a lakosság lélekszáma 5040 fő, 2005-ben 4700 fő körül volt;
- Elsőként a képzett vezetők, értelmiségiek hagyták el a várost, majd követték őket a középfokú végzettségűek, jelenleg már a végzettség nélküliek költöznek el. Mivel a lakásokat nem lehet eladni, ezért a lakásokban otthagyják a berendezést, és albérletekbe költöznek Debrecenbe, Budapestre;
- A magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok alakulása előre látható volt, ugyanakkor a helyi vasúti vezetők nem készültek fel a változásra. Úgy gondolták, Magyarország alapvető érdeke a Szovjetunióval a jó gazdasági viszony fenntartása. Nem számoltak a politikai indítékokkal;

⁸⁵ MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Végrehajtó Bizottsága, 1984. február 16. vb jkv.

⁸⁶ MSZMP Szabolcs-Szatmár megyei Bizottság XXXV. 74. 1985. február 9-i pártértekezlet jegyzőkönyve.

- 1991-ben a város vezetése elindított egy programot, amely megvalósulása esetén már a város segítette volna a vasutat, azonban ez a program, mint minden olyan kísérlet, amelyben a város kilépett volna az alárendelt szerepből – végérvényesen vagy időlegesen – elbukott.

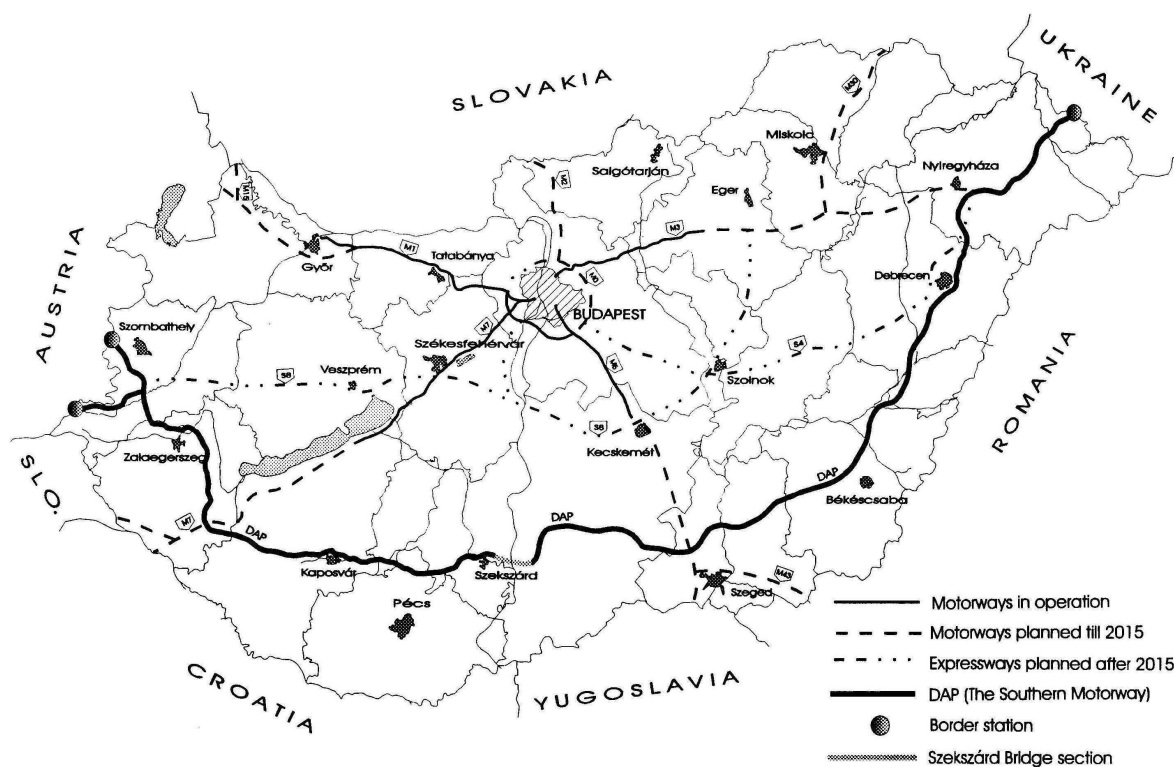
VIII. A ZÁHONYI VÁLLALKOZÁSI ÖVEZET

1. Az autópálya-vita

Záhony logisztikai helyzetének alakulásában a vasút mellé a rendszerváltozás után a közút is felzárkózott. A magyar autópálya-hálózat fejlesztése napirendre került, és élénk viták bontakoztak ki az úthálózat nyomvonaláról. 1985–1990 között az M3 autópálya nyomvonal-tervezete a VÁTI tervei alapján Budapest–Füzesabony–Mezőkövesd–Tokaj alatt át a Tiszán Nagyhalász–Kisvárdra nyomvonal volt, Kisvárdánál bekötve az M4-es útba, amely tovább szélesíthető 2 x 2 sávra. A nyomvonal megváltoztatását az ún. Déli autópálya szervezése váltotta ki.

12. térkép

A Déli-autópálya nyomvonala



Forrás: Information Memorandum of the Hungarian Southern Motorway Project. Déli Autópálya Rt. 1994.

A Déli-autópálya nyomvonala: Rábfüzes–Zalaegerszeg–Pécs–Szeged–Debrecen–Nyíregyháza–ukrán határ, a nyugati, a déli és a keleti országhatárral párhuzamosan haladva érte

volna el a szovjet (ukrán) határt. (1990-ben még nem volt teljesen tiszta a koncesszióban építhető beruházások jogi megvalósítása.) A Déli autópálya a Co-Nexus Rt. és az önkormányzatok közös beruházása lett volna (Fleisher, 1993). Minden önkormányzattól a földterületeket kérték, Záhony önkormányzata nem volt hajlandó ingyen földterületet biztosítani a beruházás számára, ezért a beruházást szervezők új határátkelő-pontot kerestek, így került a képbe a határ menti Barabás település. Záhony álláspontja miatt a részvénytársaság vezetői a megyében a kisebb beregi településeket keresték meg, illetve országgyűlési képviselőkkel tárgyaltak az autópálya nyomvonaláról. Előtérbe kerültek a mikroérdekek és az egyéni haszonszerzés is. Az akkori megyei vezetés és M. Szűcs Sándor országgyűlési képviselő (időközben elhalálozott), valamint társai a Beregi Tájvédelmi Körzeten keresztül javasolták és erőltették a Déli autópálya nyomvonalának kijelölését. Miután a szomszédos kárpátaljai vezetőkkel is folytattak informális tárgyalásokat, megerősödött a tájvédelmi körzeten átvezető Déli autópálya nyomvonala, majd a földek felvásárlásba kezdtek ezeken a területeken a határon innen és túl. Természetesen semmilyenfajta írásos megállapodás országos, régiós vagy megyei szinten nem történt.⁸⁷

A közlekedési tárca veszélyben érezte az M3-as beruházás megtérülését, és ezért a tervezett M3-as autópálya nyomvonalát megváltoztatta, és olyan határmetszési pontot keresett, amely kizárja a Déli autópályát a közvetlen Szovjetunió felé menő forgalomból. Azzal, hogy az M3-as autópálya délről megkerüli Nyíregyházát és a megye földrajzi közepén halad a határig, gyakorlatilag arra kényszeríti a Déli autópálya szervezőit, hogy vagy az M3-assal párhuzamosan haladva érik el a határt, kiszorítva a főirányból vagy Nyíregyházánál bekötnek az M3-as autópálya nyomvonalába és a magyarországi utolsó szakaszon már nem a Déli Autópálya Rt. szedi a hasznokat. (Közlekedési és Vízügyi Minisztérium Tájékoztató 2001) Az autópálya-vita Záhonnak jelentős hátrányokat okozott. Nagyon sok, főleg nyugat-európai beruházó inkább kivárt és hezitál a mai napig, vagy Ukrajnában valósítja meg beruházásait olyan településeken (Csap, Munkács), ahol biztos, hogy a vasúti közlekedés és az autópálya metszi egymást. A szlovák–ukrán autópálya és vasútvonal párhuzamosan halad egymás mellett a szlovák–ukrán határon (19–20. ábra).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye önkormányzati vezetői hamar megértették, hogy az autópálya határátkelő pontja egyáltalán nem mindegy a megye fejlődése szempontjából, hiszen egy barabási átmenet teljesen tönkre teheti a záhonyi átrakót és térségét, de a megye

⁸⁷ Az M3 autópálya nyomvonal-kijelölésének rövid története. Kiút Térségfejlesztő Egyesület, Záhony, 2004. 10. 01.

gazdasági fejlődését. Ezért levélben fordultak a környezetvédelmi és területfejlesztési miniszterhez Mátészalka, Vásárosnamény, Fehérgyarmat, Csenger, Nyírbátor, Záhony polgármestere és a megyei közgyűlés elnöke, hogy az autópálya villa-megoldását kérje és hogy Záhony, valamint Barabás egyenrangú autópálya határátkelői pont legyen.⁸⁸

(A villa alakzatú megoldás lényege, hogy az autópálya vonalvezetése Vásárosnaménynál elágazik és a két ág Barabásnál, illetve Záhonymnál éri el az ukrán határt, így a teherforgalom és a személyforgalom elválasztható egymástól. Hasonló megoldást alkalmaztak például a német–osztrák határon is.)

A levél meglehetősen goromba és váratlan hatást váltott ki a tárcák vezetőiből. Lássuk a válaszok lényegét.

Belügyminisztérium: „Megértve az önök gondjait és térségük fejlesztése iránt érzett felelősségüket, kérem, hogy a Nagyvarsány–Barabás nyomvonal irányába tett lépéseket erősítsék, nehogy esetleges további szempontok, érdekek megghiúsítsák az egész megye kelet–nyugati összeköttetését.”⁸⁹

Közlekedési Minisztérium: „A megküldött és közösen aláírt levelükben alternatív változatként az M3 részeként – egy Vásárosnamény–Záhony irányú szerepeltetését javasolják. Ez az autópálya-nyomvonal valójában nem alternatíva, mivel az ukrán fél egyetértésével, fogadókészségével nem találkozunk. Ez az elképzelés gazdasági oldalról sem megalapozott. Félő, hogy a szóban lévő „alternatív” vonalváltozat olyan felesleges nyomvonalviták forrásává válna, amely a tényleges kibontakozást hátráltatva, a térség valós érdekeit veszélyeztetné.”⁹⁰

Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter: „Az M3-as autópálya Vásárosnamény–Záhony irányú szakaszra tett javaslatuk összhangban van a megyére készített területfejlesztési koncepcióval... Nyilvánvaló, hogy természetvédelmi szempontból is kedvezőbb volna a Záhony térségi átvezetés... támogatom az önök javaslatát.”⁹¹ Záhony elkerülése az autópálya nyomvonalával teljes egészében ukrán érdek és Magyarország számára felmérhetetlen károkkal jár. A jelenlegi állapot szerint Záhonymnál együtt lépi át a határt a

⁸⁸ Keresztes K. Sándor miniszter környezetvédelmi és területfejlesztési miniszterhez írt levél. Nyíregyháza, 1992. október 12. Aláírók: a Megyei Közgyűlés elnöke, Csenger, Fehérgyarmat, Mátészalka, Nyírbátor, Vásárosnamény és Záhony polgármestere.

⁸⁹ A Belügyminisztérium Településfejlesztési és Kommunális Főosztály vezetője, Loydl Tamás, 1992. október 29. 302-1385/1992.

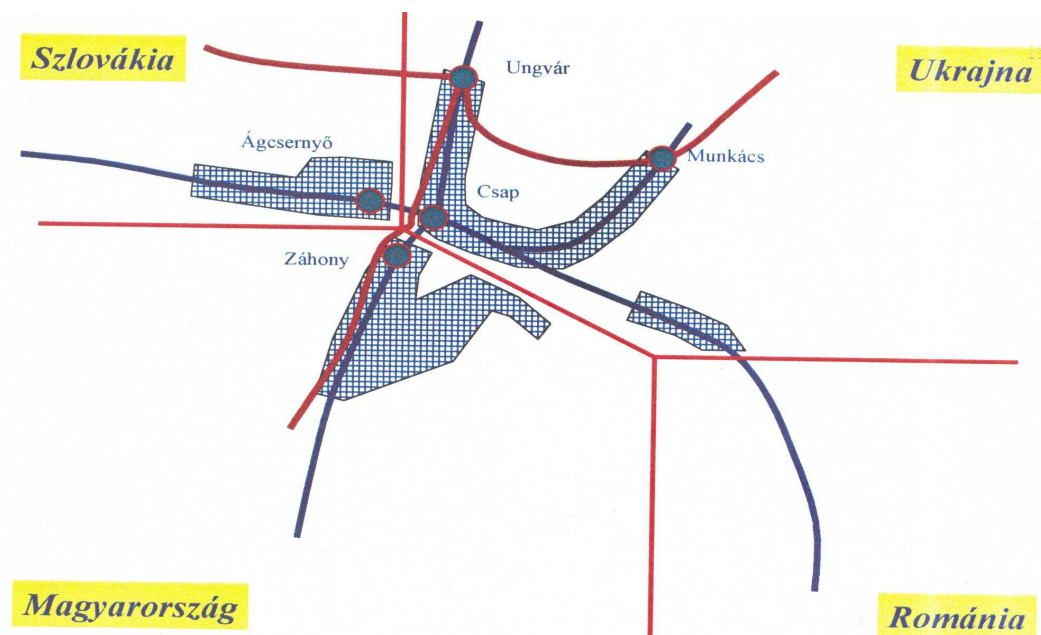
⁹⁰ Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára, Kálnoki Kis Sándor, 161426/1992.

⁹¹ Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter, Keresztes K. Sándor, M-754-6/92.

vasút és a főútvonal, így Záhony alkalmas több közlekedési ágat összefogó nemzetközi logisztikai központ megvalósítására.

4. ábra

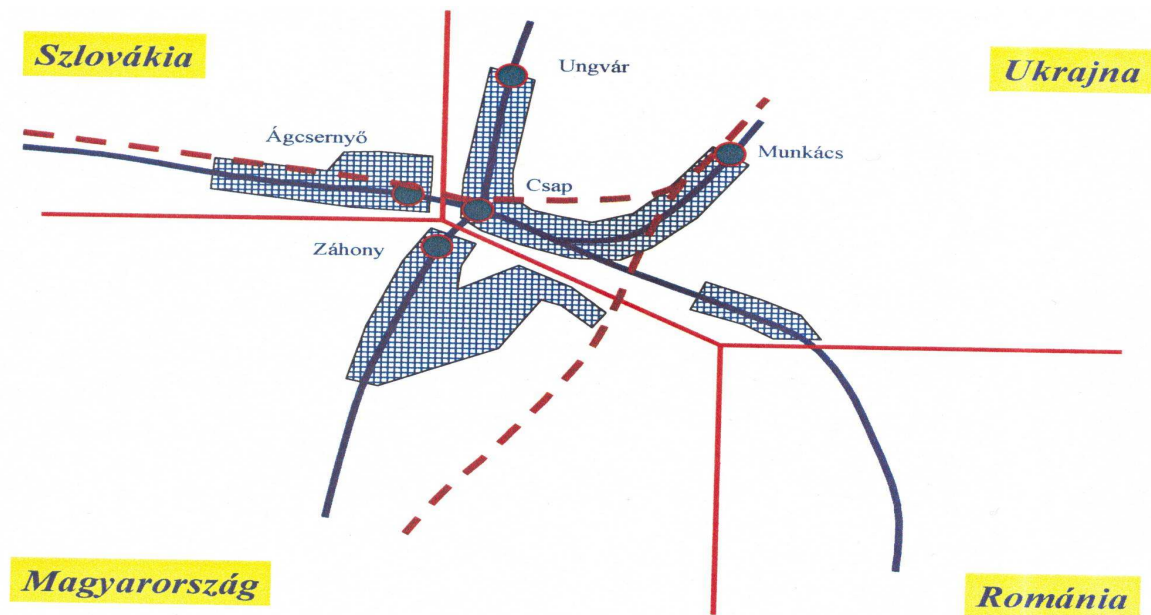
A magyar–ukrán–szlovák határ közlekedési rendje



Nemzetközi főút: —
 Vasút: —
 Országhatár: —
 Tervezett autópálya: - - -
 Vasúti átrakó: [hatched box]
 Szerkesztette: Bajor Tibor.

5. ábra

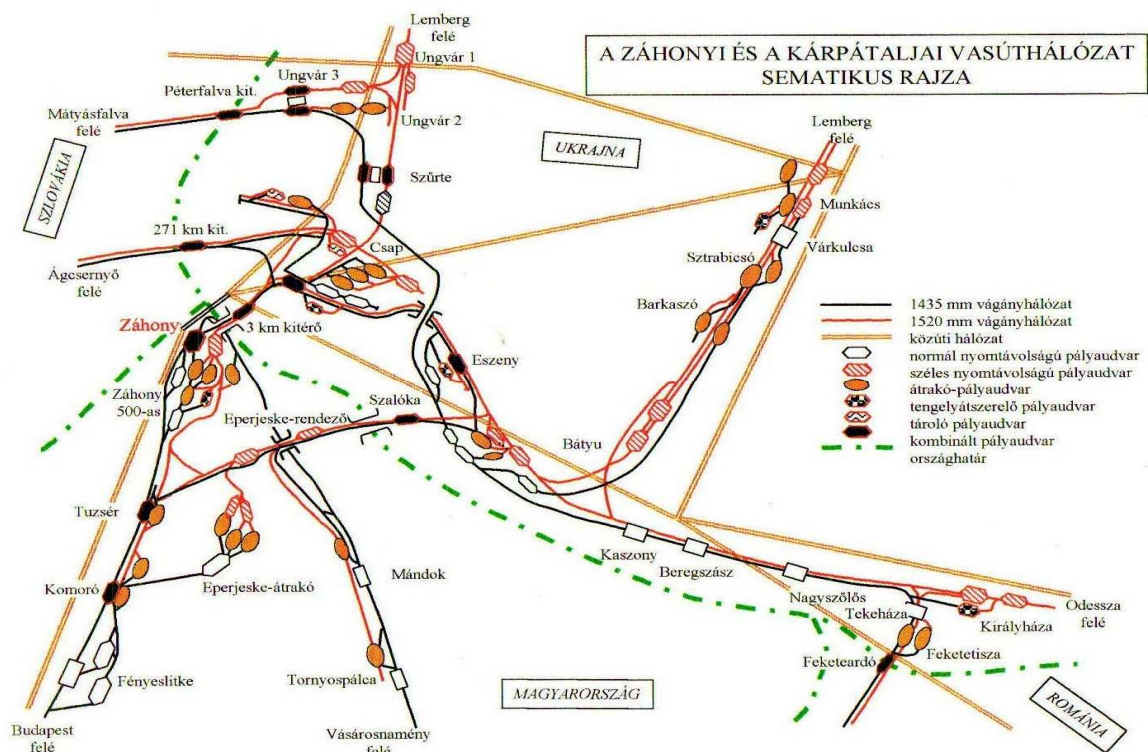
A tervezett autópálya nyomvonala az átrakók térségében



Szerkesztette: Bajor Tibor.

13. térkép

A záhonyi és a kárpátaljai átrakókörzet



Forrás: MÁV Záhony Üzemigazgatóság

Ha az ukrán álláspont szerint valósul meg az autópálya nyomvonala, akkor a nemzetközi vasúti és közúti fővonal Munkácsnál találkozik (repülőtérrel megerősítve) úgy, hogy az V-ös nemzetközi korridor Ágcsernyót és Csapot közvetlenül érinti a vasútvonallal együtt, Záhonyt viszont elkerüli. Így Záhony, mint nemzetközi logisztikai központ, elveszti létjogosultságát, és Csap megerősödik

A nyomvonaltárgyalás az autópálya megvalósításáról szóló kétoldalú szerződés aláírásáig tart. Amíg az ukrán fél belátta, hogy egyoldalú előnyöket akar és változtatott álláspontján, addig a magyar államigazgatásban dolgozó „szakértők” az utolsó pillanatig ragaszkodtak a Záhonyt elkerülő nyomvonalthoz.

„A Kárpátaljai Állami Közigazgatás támogatja az V. Európai Közlekedési Folyosó Záhony–Csap fejlesztésének alternatív tervezetét, mivel az racionálisabb és gazdaságosabb, mint a Barabás–Koszinó terv – állapította meg az állami közigazgatási hivatal vezetője.⁹²

A magyar államigazgatási szerveknél is a szerződés aláírásáig tartott a vita. A magyar kormányzati szerv, a Terület- és Regionális Fejlesztési Hivatal belső levelezése 2004. szeptember 20-án:

„A tárgy szerinti autópálya határmetszés pontjának meghatározása érdekében tartott magyar–ukrán nemzetközi tárgyaláson (március 25-én) a Hivatal képviselőjében én voltam jelen. A megbeszélésen a barabási kivezetést támogattam, mert látszott, hogy az ukrán fél részéről fogadókészség ebben az irányban volt meg, és mert a korábbi VÁTI hatásvizsgálatok (amikre nem szoktak hivatkozni a barabási változat ellenzői) e változatot hozták ki valamivel előnyösebbnek. (Ezért is van villa-megoldás az OTrT-ben.) Utóbb kiment a házból – tudomásom szerint Bajor úr kezdeményezésére – Galambos úr aláírásával egy olyan levél, amely az általam képviseltekkel szemben a záhonyi kivezetés mellett foglalt állást és a nemzetközi egyezmény tervezetének átdolgozását kérte. ... Ezen előzmények után nem látom szükségesnek, hogy a most kiküldendő állásfoglalás ügyében velem egyeztetés történjen (Tompai Géza főosztályvezető).” Galambos Károly elnökhelyettes válasza a levélre: „Számomra elfogadhatatlan ez a hozzáállás. 1. Tompai úr ebben a jelentős kérdésben nem tudom, hogy a Hivatalból kivel konzultált... 3. Szakmailag várom Tompai úr állásfoglalását abban, hogy ha az OTrT a villa-megoldást preferálja, akkor az ukránokkal való tárgyalás során miért csak a barabási kivezetés merült fel...”⁹³

⁹² 00/UA-60077/2000 OFP

⁹³ Nyikos Györgyi dr. 2004. szeptember 20. 8:46. Címzett: Bajor Tibor. Tárgy: FW: Közigazgatási és Jogi Főosztály Magyar Terület- és Regionális Fejlesztési Hivatal.

Végül is sikerült kikényszeríteni, hogy a magyar–ukrán szerződésbe a Záhony–csapi átmenet bekerüljön, igaz nem autópálya, csak autóút formájában, de elsőbbségi megvalósítással, és az ukrán fél aláírta, hogy a két határkereszteződés egyenrangú.⁹⁴

2. A záhonyi vállalkozási övezet

A második komplex területfejlesztési terv

Záhony nem valódi vasúti csomópont, hanem kényyszerű árumegállító és átrakó, ahol az ömlesztett árut, a darabárut és a konténereket át kell rakni, a nyomtávvtáltás miatt vagy le kell cserélni a vasúti kocsik alvázait.

A korábbi évtizedekben az akkori Szovjetunió Nyugat- és Dél-Európával folytatott kereskedelmének jelentős része a térségen haladt át. 1990-től a szovjet utódállamok tranzitforgalma a volt Jugoszlávia, Olaszország, Ausztria és más nyugat-európai országok felé részben most is Záhonyon keresztül bonyolódik. A kelet-közép-európai és a FÁK-országok gazdaságának fizetésképtelenné válásával, valamint a rendszerváltás utáni kormányok döntései alapján a záhonyi térség gazdaságában jelentős visszaesés következett be. Megkérdőjelezték Záhony szükségességét (elsősorban politikai okok miatt), de a teljes felszámolását nem kezdeményezték. Magyarország 1990–1994 közötti közlekedéspolitikájának köszönhetően a tranzitszállításokban résztvevő vállalkozások elfordultak Záhonytól és a vasúttól, részben közútra terelték a forgalmat, részben más vasútvonalakat választottak. A forgalmat azóta sem sikerült visszacsábítani.

A szállítás és a hozzá kapcsolódó logisztikai tevékenységek súlyos kapacitás kihasználatlansággal küzdöttek. Amíg a záhonyi átrakóban az átrakás volumene a maximális kapacitás 25%-ára esett vissza, addig a közúti szállítás megnövekedése miatt 20 km hosszú kamionsor alakult ki éveken keresztül a közúti határátkelőnél. Záhonyt a helyi lakosok nem egy esetben csak a földutakon és a mellékutakon át tudták megközelíteni, mert erre az időszakra esett a lengyel bevásárló turizmus időszaka is. Tuzsértól Záhonyig a 4-es főközlekedési út mellett az emberi és kommunális hulladék mennyisége kezelhetetlenné vált. Az 1990-es évek elején a munkanélküliség szintje helyenként az országos érték kétháromszorosára emelkedett (30–35%), a lakosság életszínvonala meredeken csökkenni kez-

⁹⁴ III-3TK/95/1/2005. Gazdasági és közlekedési miniszter.

dett. Kivéve Záhonyt, ahol 1995-ig a munkanélküliség nem haladta meg a 7%-ot.⁹⁵ A vasúti elbocsátásokat részben új vállalkozások betelepítésével, részben az egyéni és társas vállalkozások számának növekedésével ellensúlyozták.

1990-ben a kormány kihelyezett ülést tartott Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, ugyanis a megye örökölt társadalmi-gazdasági elmaradottsága és a rendszerváltás következtében, az 1990-es évek elejére egyre növekvő foglalkoztatottsági és szociális válsággal súlyosbodott. Ezt követően a megye fejlesztését szolgáló rövid- és középtávú program került kidolgozásra. A programot a kormány 1073/1991. (XII. 30.) határozatával hagyta jóvá. Ez a döntés lényeges változásokat nem okozott a megye életében.

A kormány, tapasztalva korábbi döntésinek következményét 1014/1994. (III. 4.) sz. határozatával döntött a Záhony és térsége gazdasági fejlesztésének előkészítéséről, kiemelve azt, hogy a terület fontos a külkereskedelem szempontjából, és alkalmassá kell tenni a kereskedelmi-gazdasági kapcsolatokat elősegítő tevékenységre. A határozatnak a térségi fejlesztésekre is hatása volt. Ebben a határozatban tette lehetővé a kormány, hogy a többi településsel együtt Záhony is támogatást kapjon a térségi gázberuházáshoz. A beruházás megvalósításához és üzemeltetéséhez a térségi önkormányzatok többségi tulajdonával közös vállalkozást kellett alakítani. A beruházást az önkormányzatok az átadást követő néhány éven belül teljesen érthetetlen módon értékesítették.

A kormány a záhonyi térségben, amely mintegy „hídfeállítás” Ukrajna és az északkelet-európai területek felé, a nemzetközi gyakorlat szerinti különleges gazdasági övezet, illetve az Európában használatos megnevezéssel vállalkozási övezet kialakítására tett javaslatot. Záhony akkori polgármesterének aktív közreműködésével megindult a záhonyi projekt megvalósítása. (Miközben a város vezetése mindent megtesz, hogy a rendszerváltás utáni visszaesést ellensúlyozza, addig a MÁV átrakó vezetői tanulmánytervet készítettek: Záhony mint a tervbe vett csapi vámszabadterület műszaki-gazdasági háttére címmel (Budapest 1992. augusztus). A terv lényege, hogy Záhonyban ne jöjjön létre olyan szervezet, amely a vasút felett irányít, a vasúti átrakót tevékenységét pedig a csapi igényeknek veti alá. Adott volt a lehetőség arra, hogy most a város és a térség legyen a fejlődés motorja és így megvédje a vasutat a leépítésektől, de ezt a helyzetet a vasút akkori vezetői nem ismerték fel.

Az 1994-es határozatot még az MDF kormány, az 1995-ös határozatot, a záhonyi övezet létesítéséről, már az MSZP-SzDSz kormány fogadta el. (1046/1995. (VI. 13.) kormány-

⁹⁵ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Munkaerő-hivatal 1990–1995. évi jelentései.

határozat Záhony és térsége gazdasági fejlesztését elősegítő intézkedésekről) A kormányhatározat elfogadása szerencsés véletlennek köszönhető. Magyar kormány küldöttség készült Kijevbe. Az ukrán – magyar gazdasági kérdések összeállításakor a miniszterelnök úr kérésére tájékoztattam a magyar küldöttség szakmai előkészítő tagjait arról, hogy a szovjet csapatok kivonásáról szóló magyar – szovjet megállapodás szerint a záhonyi vasúti és közúti hidat az Oroszok, leszerelheti és elvihetik, mert azokat a szovjet hadsereg építette fel. A nemzetközi közlekedési fővonalak biztosítása érdekében háromoldalú megállapodásra lenne szükség, amelyben az Oroszok, Ukrajna és Magyarország számára lemondanak a hidakról. A tárgyaló delegáció hazaérkezését követően – a miniszterelnök (Horn Gyula) utasítására – 4 nappal az aktuális kormányülés előtt – készítettük el a záhonyi vállalkozási övezet létesítéséről szóló előterjesztést (Dr. Szaló Péter helyettes államtitkár, Sallai Anna osztályvezető és Bajor Tibor országgyűlési képviselő) a szokásos tárcaköröztetésre már nem volt idő a Közigazgatási Államtitkári értekezlet előtt. A sok napirend miatt az értekezlet nem tudta végig tárgyalni az előterjesztéseket és másnap folytatták a megbeszélést. Több tárcát ekkor már nem a közigazgatási államtitkár képviselt, hanem a megbízott helyettese. Miután nem volt köröztetés, észrevétel sem érkezett az előterjesztéssel kapcsolatban. Így vita nélkül fogadta el az államtitkári értekezlet, majd a kormány.

A kormányhatározat 1. pontja hozta létre a vállalkozási övezet. Bár a korábbi szakmai anyagok egy szűkebb övezet kijelölését javasolták, amely kizárólag a Záhony körzetéhez közvetlenül kapcsolódó településekre terjedtek volna ki (Győröcske, Zsurk, Tiszaszentmárton, Tiszabездéd, Tuzsér, Fényeslitke, Komoró), de a törvényjavaslatban a térség település-földrajzi, közlekedési, természeti, gazdasági és humán adottságait figyelembe véve az övezet határait: Záhony–Dombrád–Kisvárdá–Vásárosnamény–Beregsurány által határolt területre jelölte ki. A szűkebb területkijelölés legfontosabb ellenérve az volt, hogy kényszerű korlátokat állítana a befektetői szándékok elé, leszűkítve azt a mozgásteret, amelyben üzleti terveiket megvalósíthatnák. Másrészt a szélesebb övezet kijelölése a megye többi települése – különösen Nyíregyháza – lehetőséget biztosítana az itt folyó fejlesztési projektekhez való kapcsolódásra. Magyarázatul szolgál egyfelől az, hogy így az ország egyik sokszorosan hátrányos térsége (Tiszahát) is bekapcsolódott a programba, másfelől Záhony mellett más határforgalmi csomópont is megjelenik a területen (Beregsurány, Barabás). A valóságos indok az M3-as autópálya barabási nyomvonal-megváltoztatásának elkerülése volt, illetve politikai okai voltak, mert így az övezet területe két országgyűlési körzetre terjedt ki.

A 4. (a gazdasági kedvezményrendszer kidolgozása) 6. (külföldi termelő beruházások megvalósításának elősegítése a minisztériumok részéről) és 10. (ukrán – magyar szerződés az együttműködésről) pontját sohasem hajtották végre.

A 2. pont felhatalmazása alapján az MBFB megalapította az övezetet működtető KFT-t. A vállalkozási övezet működtető szervezete Nyíregyháza székhellyel jött létre. Munkatársai nem csak a záhonyi programot, hanem a nyíregyházi ipari park megvalósítását is irányították. Elképzelésük szerint Záhony és térsége esetében egy logisztikai központ létrehozása lenne a cél, amely egyszerre szolgálná a szállítás és a kereskedelem fejlesztését, míg Nyíregyházán ipari, termelői beruházások valósulnának meg (1975-ben az ipari beruházásokat Kisvárdára tervezték, az is megbukott).

A 7. pont (a MÁV-val való együttműködést) úgy értelmezték, hogy a MÁV belépett az övezetet működtető KFT-be. Többször volt olyan kezdeményezés, hogy a MÁV a KFT-t teljes egészében vegye át.

A 3. pont alapján létrehozott koordinációs bizottság tanácskozásai meddő vitákba torollottak a tárcák érdekérvényesítési küzdelmei miatt.

A 2/a pont szerint megalakult koordinációs bizottságot Záhony volt polgármestere, országgyűlési képviselő vezette.⁹⁶

A bizottság feladata az volt, hogy készítse elő a kormány részére a kapcsolódó törvényekre és más jogszabályokra vonatkozó módosítási javaslatot. (A kidolgozott javaslatok sohasem kerültek a kormány elé, a tárcák akadályozása miatt.)

A 8. pont alapozta meg, hogy a PHARE – TACIS program keretében megépüljön a Csap – Záhonyi új Tisza híd és bővült a közúti határátkelő. A közlekedési tárca az új híd építését megakadályozta, helyette a régi híd felújítása történt, hogy a beruházás ne zavarja az M3-as barabási átmeneti terveit. (A híd 2009-re ismét felújításra szorult.)

A 9. pont a nemzetköz főút korszerűsítését írta elő és új bekötőút építését Záhony területén.

Az 1996-ban elfogadott területfejlesztésről és rendezésről szóló törvény alapján a vállalkozási övezetek gazdálkodási és kedvezményrendszerét törvényben kell szabályozni, de ez a törvény 2010-ig nem került a parlament elé.)

A vállalkozási övezetet a területfejlesztési törvény a következőképpen definiálta: „A régió fejlődése érdekében létrehozott, a területén folytatott tevékenységhez sajátos pénzügyi

⁹⁶ Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, M-689/95. 1995. június 21.

kedvezmények igénybevételét biztosító, területileg lehatárolt termelési és szolgáltató terület.”⁹⁷

A vállalalkozási övezet a területfejlesztésnek egy olyan speciális eszköze, amelyet csak igen indokolt esetben vesznek igénybe az EU-tagországok is. Többnyire akkor, amikor más eszközökkel már nem lehet egy-egy térség problémáin segíteni. Ennek az eszköznek a lényege, hogy a versenysemlegesség elvének a feladásával, meghatározott időre gazdasági előnyöket biztosít a kormányzat az adott térségben a vállalalkozási övezet cím megadásával. A hazai szabályozás tíz évre biztosít adókedvezményeket az övezetbe újonnan betelepülő vállalalkozások számára, illetve a meglévő vállalalkozások, munkahelyteremtő beruházásaihoz.

Az övezet irányítási problémái

A vállalalkozási övezet potenciális gazdasági előnyei több szempontból is jelentősnek tekinthetők:

- A térségben már ekkor is több vámszabad terület működött, ezek közül a legnagyobb a Tuzséron található olasz többségi tulajdonban lévő Téekisz Kft. (a vezetésébe bevonták a megye akkori önkormányzati és gazdasági vezetőit);
- Újra megindítható lenne a magyar–FÁK kereskedelem, különösen az ukrán és az orosz relációban;
- Nyugat-európai–FÁK-szállítások felfutása várható;
- A délszláv területeken várható újjáépítés megindulása;
- Növekedő távol-keleti tranzitszállítások (pl. Kína, Japán vonatkozásában);
- Perspektivikusan fejlődő gazdasági együttműködés a határtérségben érintett középkelet-európai országok és Ukrajna között;
- A foglalkoztatás terén felértékelődött a kisvállalkozások szerepe.⁹⁸

A 1046/1995. (VI. 13.) sz. kormányhatározatban foglaltak szerint megkezdődött az egyeztetés a MÁV belépéséről a vállalalkozási övezet tulajdonosai sorába. Az 1995. szeptember 25-i emlékeztető szerint a MÁV belép az övezetet működtető szervezetbe. „A logisztikai központ már megvalósult ... A MÁV részéről ... hozzászólásában nem tartották

⁹⁷ Az 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről.

⁹⁸ Téralkalmasság-vizsgálat – Záhony Vállalkozási Övezet, EUROPROJECTS B Befektető és Tanácsadó KFT. 1994.

szerencsésnek a MASPED részvételét. ... Egy fő felügyelő bizottsági tag jelölését a MÁV Rt. részére biztosítani kell.”⁹⁹

A koordinációs bizottság feljegyzést juttatott el Horn Gyula miniszterelnöknek, amelyben azt panaszolja, hogy: „A bizottság csak szeptember 3-án ismerhette meg az MBFB által létrehozott kft. szervezetét és elképzeléseit, amelyek alapvetően ellentétesek voltak az itt kialakult állásponttal.”¹⁰⁰ A Magyar Befektetési és Fejlesztési Bank elnöke-vezérigazgatója, Medgyessy Péter a miniszterelnökhöz eljuttatott válaszában rámutatott arra, hogy „a viszonyokat tisztázni kell”, illetve kérte, hogy „Bajor Tibor közvetlenül ne tárgyaljon egyedül befektetőkkel. A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei országgyűlési képviselőcsoport véleményében hangsúlyozta, hogy: „A koordinációs bizottság vezetője a feladatott nem képes hatékonyan ellátni, mert nem köztisztviselő, nem terhelhető a felelősséggel és nem lehet felelősségre vonni. Az övezet határait ki kell szélesíteni az M3-as miatt. A megyei önkormányzat és a helyi önkormányzatok álláspontját Bajor T. nem akceptálja (a képviselőcsoport vezetője dr. Veres János volt).

A Miniszterelnöki Hivatal Területfejlesztési Államtitkársága azt a véleményt továbbította, hogy: „Az övezet létrehozásának kidolgozásához szükséges háttérrel a jövőben a létrehozandó Projekt Iroda biztosítani tudja. Az MBFB által létrehozott Kft. a jövőben az övezeten belül egyik ipari park létrehozását, illetve a logisztikai központ kialakításával kapcsolatos részprojekt kidolgozását és megvalósítását végezhetné.”¹⁰¹

A vállalkozási övezetet létrehozó kormányhatározat előírta a tapasztalatok összegzését, a Pénzügyminisztériumnak feladata lett volna a vállalkozási övezetekre vonatkozó kedvezményeket nyújtó pénzügyi törvény megalkotása, e törvény azonban a mai napig nem született meg. A tárcák együttműködése az övezet érdekében nem valósult meg.

Az együttműködéséről így ír Kórodi József 2000-ben: „A vállalkozási övezetekben működő ipari parkok és inkubátorházak program a Gazdasági Minisztérium hatáskörébe tartozik. Az ezen földrajzi és gazdasági környezethez tartozó vállalkozási övezetekkel azonban a minisztérium nem foglalkozik, ugyanis az az FVM kompetenciájába tartozik, nem érzékelhető az, hogy a vállalkozási övezetek fejlesztése kormányzati szinten prioritást élvezne.”

⁹⁹ A Záhony Vállalkozási Övezet Üzleti Koncepciója. Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt. 1995.

¹⁰⁰ Emlékeztető 1995. szeptember 19-én a MÁV Rt. Vezérigazgatóságán. Budapest, Andrássy út 73–75. alatt.

¹⁰¹ A Miniszterelnöki Hivatal feljegyzései Horn Gyula miniszterelnök úr számára, 1995.

A megyei önkormányzati és kamarai vezetés ellentmondásos helyzetbe került, a záhonyi övezet megvalósításával kapcsolatban:

- Minden eszközzel el akarta érni, hogy a program nélküle ne folytatódjon.
- Amennyiben Záhonyban megvalósul a fejlesztés, akkor a megye gazdasági adatai megváltoznak, csökken a megyének járó támogatás is. Ugyanakkor a megye egyik szélén megvalósuló beruházás a megye egészére nincs kihatással.
- A megyei vállalkozók (főként a nyíregyházi és kisvárdai térségben működők) féltek az övezet hatásaitól (csökken a munkaerő-kínálat, magasabb bérek, konkurencia harc, új vállalkozások esetleges kedvezőbb helyzete).
- A megye legfejlettebb területe végképp elszakadhat gazdasági, szociológiai értelemben a megyétől. Az esetleges betelepülő nemzetközi vállalatok számára közömbös a megye belső politikai-gazdasági viszonyrendszere.

A megyére, illetve Záhonyra készített (1995. és 2004.) SWOT-analízisek tartalma rávilágít a nézetkülönbségekre. A megyei infrastruktúra – kereskedelem, elemzés Záhonyt csak, mint vasúti átrakót említi, a kiemelt gazdasági övezet, mint lehetőség megjelenik, de nem konkrét helyszínhez kötve, csak úgy általában a megyében. A foglalkoztatási elemzés meg sem említi a Záhonyt, még lehetőségként sem. Az 1996-ban kidolgozott Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területfejlesztési koncepciója már tartalmazza, de csak lehetőségként a záhonyi vállalkozási övezet létrejöttét.

A záhonyi vállalkozási övezetre 2004-ben készített SWOT-analízis az egész megye adottságait figyelembe veszi. Semmi sem indokolja a megyei önkormányzati vezetők korábbi félelmét, hogy Záhony ki akar szakadni a megyéből! Az elemzésből az is kitűnik, hogy a vállalkozási övezet magában foglalná szolgáltatásként az átrakó nyújtotta, szolgáltatásokat is. Az egyik legfontosabb bázisa lehetne a térségi – gazdasági, fejlesztésnek, de az átrakó ebben az elemzésben (nem konkrétan, szó szerint megfogalmazva) szolgáltatásként jelenik meg a vasút felé is. Az elemzés rávilágít arra a tényre is, hogy az övezet akcióterületén belül is nagyok a fejlettség különbségek a települések között. Ami azt jelenti, hogy Záhony, még szűkebb környezetéből is kiemelkedik fejlettsége alapján.

6. ábra

INFRASTRUKTÚRA

SWOT elemzési összefoglaló tábla
1995. május 3.
KERESKEDELEM

ERŐS PONTOK	GYENGE PONTOK
- raktározás, csomagolás - Záhonyi infrastruktúra (átrakó) - élelmiszer feldolgozás - mezőgazdaság - hagyományos állattenyésztés - gyümölcsstermesztés - mezőgazdasági termelési adottságok - vállalkozó kedv - a magánszféra érdeklődése - fekete gazdaság léte - egyre növekvő kereskedelmi kínálat - rugalmasabb nyitva tartás - szakosodás - rétegigényekhez igazodó kínálat - egy-két igényesebb magyar termék - lakosság körösszetétele (sok a fiatal) - földrajzi fekvés (Kelet-Nyugat kapuja, 3 ország határa) - keleti piacra termelő élelmiszeripar	- infrastruktúra (út, M3, határátkelők) - nyelvtudás (orosz, angol, német) - tőkehiány - magas banki kamat - alacsony szintű kereskedelmi kultúra - sok a kényszervállalkozó, szakértelem nélkül - jellegtelen és igénytelen kereskedelmi egységek - kevés a jó minőségű magyar termék - a fogyasztói érdekvédelem gyengén működik - rosszul szabályozott piac (egyszerre túl- és alulszabályozás) - (hazai és külföldi) kereskedelmi hálózatok hiánya - nem hatékony ellenőrzés - rendeletek hiánya - szakszerűtlen kiszolgálás - alacsony fizetőképes kereslet - megyei termékek védelmének hiánya - gyenge reklám- és propaganda tevékenység - főként nyugati tőkére épülő ipar - távolság a fővárostól - távolság a nyugati határtól - tőkeszegénység
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
- mezőgazdaság - kereskedelem - vendéglátás átalakítása - differenciálódó kereslet - "pénzközpont" - kiemelt gazdasági övezet - szálláslehetőségek - áruházzá láncolat kiépítése - idegenforgalom (szervezés!) - vízi, kerékpár - speciális megyei termékeket értékesítő üzletek létrehozása - a megyei termékek jobb csomagolása - kereskedelmi egységek minősítése, ajánlása - természetes alapanyagok tervszerű hasznosítása (pl. papír) - márkásítási folyamat - népművészeti termékek új funkciójának megtalálása - képzési potenciál - keleti piacra termelő feldolgozóipar - kelet-nyugati kereskedelmi bázis - kelet-nyugati pénzügyi bázis - raktározás, szállítás, (át)csomagolás	- fekete gazdaság - a kényszervállalkozókból nagy valószínűséggel lehet újra munkanélküli - nem stabil gazdasági helyzet - az elszegényedéssel tovább nő az igény az olcsó, gyenge minőségű termékek iránt - a jól képzett szakemberek nem tudnak elhelyezkedni, így a szellemi tőke elvándorol - a rugalmatlan kereskedelmi egységek forgalma csökken, előbb-utóbb megszűnnek - technológiai hiányosságok - fiatalok (alkohol)fogyasztása - "maffia" kialakulása - járványveszély - az idegen kereskedő kiszorítja a hazait - az idegen kereskedő bővít hoz be - a szomszéd államok kiszámíthatatlansága, a feltételek változása - leszakadás az ország többi részétől (távolság, fejletlenség) - ipar: tőkeszegénység - mezőgazdaság: tőkeszegénység, aszály, gyenge termőhelyi adottságok - következményei

7. ábra

LAKOSSÁG - FOGLALKOZTATÁS - ÖNKORMÁNYZATOK

FOGLALKOZTATÁS
SWOT elemzési összefoglaló tábla
1995. május 4.

ERŐS PONTOK	GYENGE PONTOK
- földrajzi fekvés (határmentiség) - stratégiai helyzet - mezőgazdasági termelés - nagy tömegű olcsó munkaerő - természeti adottságok - természeti erőforrások - vállalkozási hajlandóság - tájjellegű kultúrák (pl. alma, dohány, burgonya) - kiépített élelmiszeripar - a lakosság nagy munkaszorgalma - a környezeti problémák minimuma - stabil, távlatokban is megrendelésekkel bíró könnyűipar - oktatási rendszer színvonala - erősödő civil szervezetek	- infrastruktúra - közlekedési infrastruktúra - az autópálya hiánya - szegénység - levetett technológia - a meglévő és működő ipar fizikailag és erkölcsileg elavult technológiája, technikája - munkanélküliség (tartós) - finanszírozás, működő tőke hiánya - marketing tevékenység - a megye vonzó profiljának hiánya - a nyugat-európai piacoktól való távolság - Budapesttől való nagy távolság - információ hiány - a szakképzettség hiánya - a szellemi infrastruktúra hiányosságai (kevés közgazdász, jogász stb.) - munkakultúra - a külföldi tőke elkerüli a megyét - a vállalkozók tőkeszegénysége - mezőgazdaság: szezonális foglalkoztatás - rossz közlekedési viszonyok a kistélepedéseken lakók munkavállalási esélyei - alacsony a nők munkavállalási hajlandósága (könnyűipar)
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
- kereskedelem keletre - a kelet-nyugati kereskedelem megsokszorozása - a mezőgazdasági termelés növelése - az élelmiszeripar feldolgozottságának emelése - falusi turizmus - szakmai képzés - vállalkozások - munkaerő kínálat - stratégiai helyzet (versenyelőny a vasúti szállításban) - infrastrukturális adottságok (közút) - idegenforgalom - turizmus - high technológia fogadása - önkormányzati gazdálkodás (pl. földterület hasznosítása, társulások, közhasznú társaságok) - autópálya - viszonylag olcsón képezhető a munkaerő, mert nagy irányváltás is lehetséges - az oktatási intézmények kihasználása - jobb támogatási rendszer a foglalkoztatás ösztönzésére - infrastrukturális fejlesztés - munkahelyteremtés	- bűnözés - megélhetési bűnözés - a munkanélküliek szakmai, erkölcsi lezüllése (munkaképesség és munkamorál romlás) - keleti turizmus - elöregedés - elvándorlás - működő tőke hiány - munkanélküliség - szegénység - mezőgazdaságot sújtó időjárási tényezők - rossz közlekedési infrastruktúra - gyenge vásárlóerő - alacsony képzettségből adódó gondok - egészségi helyzet romlása - a vállalkozások életképessége - a meglévő munkahelyek stabilitása - a megtermelt árak piacképtelensége - a különböző innovációkra való fogadás felkészületlensége - önbizalomhiány

Társadalmi-gazdasági helyzetkép Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 1995. I-III.
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Fejlesztési Tanács, Megyei Fejlesztési Ügynökség, BGYTKF,
MTA Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Testülete, 1995.

8. ábra

A Záhonyi Vállalkozási Övezet helyzetét vizsgáló 2004-ben készített SWOT-analízis

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Kedvezőek a természetes szaporodási mutatók. ▪ Középfokú oktatási intézmények működnek. ▪ Jelentős mezőgazdasági hagyományok, tradicionális mezőgazdasági termékek. ▪ Alternatív mezőgazdasági termelés, biogazdálkodás folyik néhány gazdaságban. ▪ Jelentős feldolgozóipari – elsősorban élelmiszeripari és könnyűipari – kapacitások találhatók. ▪ Erős szolgáltató szektor, magas a szolgáltatási ágazatokban foglalkoztatottak aránya. ▪ Érintetlen természeti, táji értékek, Szatmár-Beregi Tájvédelmi Körzet jelentős része az övezet területén található. ▪ Széleskörű logisztikai szolgáltatások vehetők igénybe Záhony és Tuzsér térségében. ▪ Több külföldi tulajdonban lévő vállalkozás és multinacionális cég működik az övezetben. ▪ Két ipari park (Tuzsér és Záhony) működik az övezetben. ▪ Üzleti szolgáltató infrastruktúrák találhatók az övezetben (közvámraktár, logisztikai szolgáltató központ, kamionterminál). ▪ Ipari tevékenységre alkalmas barnamezős területek állnak rendelkezésre. ▪ Rendkívül kedvező földrajzi elhelyezkedés, az EU V. közlekedési folyosója áthalad az övezeten. ▪ Két nemzetközi forgalom számára nyitott határátkelő Ukrajna irányába, melyeken vasúti és közúti áruforgalom is haladhat. ▪ Az övezetben található a MÁV átrakó körzet, amely Közép-Európa legnagyobb vasúti átrakó körzete. ▪ Jól működő menedzsment szervezet.	▪ Kedvezőtlen demográfiai folyamatok, az elvándorlás miatt csökken a népesség. ▪ Alacsony a munkaképes korú lakosság aránya, elöregedő népesség. ▪ Magas az eltartott és az inaktív népesség aránya. ▪ Magas, kedvezőtlen szerkezetű munkanélküliség. Magas a pályakezdő és a tartósan munka nélkül lévők aránya. ▪ Jelentős térségi fejlettségbeli különbségek találhatók az övezeten belül. ▪ A lakosság képzettségi szintje elmarad az országotól. Alacsony a felsőfokú végzettségűek aránya. ▪ Kedvezőtlen jövedelmi viszonyok, alacsony életminőség. ▪ Az iskolákban magas az egy pedagógusra jutó tanulók száma. ▪ Alacsony a termőföldek átlagos aranykorona-értéke. ▪ Elaprózott birtokszerkezet, jellemző az 1 hektár alatti birtoknagyság. ▪ Az övezet iparosodottsági szintje, valamint az iparban foglalkoztatottak aránya alacsony. ▪ Nem találhatók jelentős, nemzetközileg versenyképes idegenforgalmi adottságok az övezetben. ▪ Elégtelen a minőségi turizmus infrastruktúrájának kiépítettsége. ▪ Nem működik logisztikai központ az övezetben. ▪ Alacsony a vállalkozási aktivitás. ▪ A vállalkozásokon belül a kis- és mikrovállalkozások túlsúlya jellemző, alacsony a vállalkozások munkahely-teremtő képessége. ▪ Kedvezőtlen a térség megközelíthetősége, mind a közutak, mind a vasúti pályák felújításra szorulnak. ▪ Rendkívül nyitott közműháló, alacsony a szennyvízhálózat kiépítettsége, és a bekapcsolt lakások aránya. ▪ Kedvezőtlen a telekommunikációs infrastruktúra kiépítettsége. A telefonvonalak több helyen Internet-elérésre alkalmatlanok, kevés teleház működik.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
▪ A vállalkozási övezet szomszédságában, Ukrajnában működik a Kárpátalja Különleges Gazdasági Övezet; a két terület közösen, egységesen léphet fel a befektetők irányába. ▪ M3 autópálya kiépül Záhony és Barabás településekig, ezáltal megteremtődnek a multimodális (közút-vasút) logisztikai szolgáltatások nyújtásának alapjai. ▪ Vállalkozási Övezetek Céllelőirányzat tovább működik, bővül. ▪ Működő üzleti infrastruktúrák szerepe felértékelődik. ▪ Az EU csatlakozást követően jelentős fejlesztési források állnak rendelkezésre. ▪ Vasúti szállítás felértékelődik az EU-ban. ▪ Növekvő igény a logisztikai szolgáltatások iránt. ▪ Aktív turizmus iránti nemzetközi kereslet növekszik. ▪ FÁK országok dinamikusán fejlődnek. ▪ Az övezet középtávon biztosan az EU keleti határán fog elhelyezkedni, a Schengeni egyezmény előírásainak bevezetésével új szolgáltatások nyújtására nyílik lehetőség. ▪ Folyami áruszállítás beindítása a Tiszán.	▪ Vasúti áruforgalom csökkenése a közúti áruforgalom javára. ▪ Ukrajna gazdaságának instabilitása, jelentős bürokratikus nehézségek a határátlépés során. ▪ Egyértelmű kormányzati elképzelések hiánya a vállalkozási övezetek jövőbeli működésére. ▪ Alternatív közép-európai átrakó körzetek térnyerése, fejlődése (Szlovákia, Lengyelország). ▪ M3 autópálya megépítése elhúzódik, a nyomvonal esetlegesen megváltozik. ▪ Nagy függőség a MÁV-tól, a vállalat privatizációja esetén jelentősen nőhet a munkanélküliség. ▪ Az eltérő adottságok, fejlődési lehetőségek következtében tovább nőnek az övezeten belüli fejlettségi különbségek.

Forrás: Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet Középtávú Fejlesztési Stratégiája. MEGAKOM Stratégia Tanácsadó Iroda 2004.

A hatásköri viták az 1998-as választásokat követően megszűntek, a Kft. székhelyeként Záhony van bejegyezve, de az iroda ténylegesen Nyíregyházán működik. Az irodának saját bevétele nincs. Az alapításkor a tulajdonosok által jegyzett 174 millió forint tőkéből és annak kamataiból gazdálkodik. Sem helyi, sem területi önkormányzat nem támogatja a Kft. tevékenységét, illetve nem vesz részt tevékenységében.

A vállalkozási övezet területe két kistérséghez tartozó települések közigazgatási területét foglalja magában. A Kisvárdai kistérségből, összesen 30 település. A Vásárosnaményi kistérségből összesen 20 település. Megmagyarázott indok nélkül, az előzetes egyeztetések ellenére maradt ki a záhony–kisvárdai országgyűlési körzetből Gégény és Pátroha, a vásárosnaményiból pedig Tarpa, Jánd és Gulács.

Helyi gazdasági viszonyok

A korábbi gyökerekre építve a térség legtöbb vállalkozása jelenleg is a MÁV vasúti átrakóhoz, illetve a szállításhoz, logisztikához kapcsolódó gazdasági tevékenységet folytat. A négy 300 főnél többet foglalkoztató vállalkozás már a vállalkozási övezet megalapítása előtt is a térségben működött.

Új vállalatként az EUROKAPU Kft. 1,2 milliárd forintos beruházással jött létre Tiszabezdéden, közvetlenül a 4-es számú főút mentén, s a közúti és vasúti szállítást segítő szolgáltatást végez. (Állandó és kíméletlen politikai támadások között.) Tevékenysége jelentősen lecsökkent.

A vállalalkozási övezet területén Záhonyban, illetve Tuzséron található parkok 1998-ban kapták meg az ipari park címet. Utóbbi menedzserszervezete megegyezik a vállalalkozási övezetével, míg a Záhonyi Ipari Park irányítását egy budapesti székhelyű vállalalkozás végzi. Ez a helyzet minimális koordinációt tesz lehetővé az övezet és az ipari park között. Egyik ipari parkban sem történt új beruházás 2009-ig.

A vállalalkozási övezetet és az övezetben igénybe vehető adókedvezményeket azzal a céllal hozták létre, hogy a kedvezmények révén a több szempontból hátrányos helyzetben lévő térség befektetővonzó képessége növekedjen. Minden jel arra utal ugyanakkor, hogy a vállalalkozási övezet kedvezményei és más adottsága nem elégséges a befektetők számára ahhoz, hogy a különben kedvezőtlen adottságú térségben fektessenek be, nem jelentenek telephely-létesítés befolyásolására alkalmas tényezőt, vagyis az övezet kijelölése nem járult hozzá e térség problémáinak megoldásához. Az övezetek működéséhez szükséges törvények hiánya miatt az övezetek nem lehetnek eredményesek. A törvény meghozatalát a pénzügyi és a közlekedési tárca munkatársai akadályozzák.

1999-ben kedvező kép alakult ki a záhonyi vállalalkozási övezetről az 1996-os adatokhoz viszonyítva javulás ment végbe. Ennek ellenére az ezer főre jutó működő vállalalkozások száma alacsony volt (47,3 db/1000 fő), az országos átlag alig több mint harmada, s nem érte el a megyei átlagot sem. A Kisvárdai kistérség valamivel kedvezőbb helyzetben volt. Megfigyelhető, hogy a vállalalkozások zöme a három városban összpontosul.

Még nagyobb az eltérés, ha a nagyobb tőkebefektetést kívánó kft.-k számát nézzük (övezet 4,4 db/1000 fő, megye 6,7 db/1000 fő). A viszonylag nagyszámú egyéni vállalalkozó nagy része ún. kényszervállalkozó, jelentősebb tőkebefektetés nélkül. Az szja-alapot képező egy főre jutó éves jövedelem értéke (164 ezer Ft) az országos szint alig 60%-án állt. A Kisvárdai kistérség jövedelmei mintegy 30%-kal magasabbak voltak, mint a vásárosnaményi, s a növekedésük üteme is gyorsabbnak bizonyult.

A személygépkocsik aránya az országos átlag (220/1000 fő) háromnegyedét tette ki. A Vásárosnaményi kistérségben arányuk magasabb volt (valószínűleg köszönhető ez a megélhetési üzemanyag-csempészetnek), de a két kistérség közötti különbség nem bizonyult számottevőnek. 1996-hoz képest csökkenés tapasztalható.

A lakásállomány alakulását tekintve a záhonyi övezetben a megyei átlagot megközelítő javulás volt tapasztalható. Az épített lakások ezer főre vetített arányszáma (3,1db/1000 fő) az országos átlagot is 50 százalékkal meghaladó mértékben bizonyult magasabbnak. Ha megvizsgálnánk az okát, akkor bizonyára azt kapnánk, hogy a térségben nagy számban található nagycsaládos roma népesség úgynevezett „szocpolos” lakásépítése volt a döntő momentum (pl. a közismerten nagy roma lakossággal rendelkező Tuzséron a lakásállomány-gyarapodás 5,1% volt). Az elmúlt évben a lakásépítések lendülete mindkét kistérségben alábbhagyott.

A térség legsúlyosabb szociális problémája a munkanélküliség volt, melyet az is jelez, hogy a munkanélküliségi ráta (10,2%) közel kétszerese volt az országos átlagnak (6,2%). A tartós munkanélküliek aránya hasonló arányokkal bírt (záhonyi vállalkozási övezet: 5,9%, ország: 3,4%). Különösen hátrányosnak bizonyult a Vásárosnaményi kistérség helyzete, ahol a vizsgált térségek közül a legmagasabb volt a munkanélküliségi ráta aránya (14,6%), a tartós munkanélküliek aránya pedig az átlagnak közel háromszorosa (8,6%). Bár a munkanélküliség szintje folyamatosan csökkent, a probléma továbbra is komoly feszültségek forrását jelenti.

Az iparban foglalkoztatottak ezer lakosra jutó száma (49 fő/1000 lakos) 1998-ban a vidéki átlag kétharmada volt. A Kisvárdai kistérségben kissé magasabb, mint a másokban. Az országos trendnek megfelelően 1990 óta az övezetben is jelentősen csökkent az ipari munkások aránya, ám a csökkenés üteme lassabb volt (33,8% 1990–1997 között). A csökkenés a Vásárosnaményi kistérségben gyorsabban ment végbe, ott elérte a vidéki átlag szintjét (38%).

A gazdasági mutatókkal szorosan összefüggő demográfiai indikátorok legtöbbje kedvezőbbnek bizonyult, mint az országos átlag. Lakónépesség tekintetében 1997–2000 között a Kisvárdai kistérségben jelentős népességnövekedés ment végbe (4,6%), míg a Vásárosnaményi kistérségben lassúbb ütemű növekedést regisztráltak (2,4%).

Hasonlóan a népességnövekedéshez, a természetes fogyás szintén pozitív értéket (5‰) mutatott a vállalkozási övezetben. Bár a kilencvenes években a halálozások száma a születésekhez viszonyítva mindkét kistérségben növekedett, a természetes szaporodás a Kisvárdai kistérségben (16‰) még így is jóval meghaladta az átlagot. A magas arányszámok főként a nagy számban, a térségben élő, hátrányos helyzetű roma népesség jellemzően sokgyermekes családmodelljének következménye.

A lakónépesség számának alakulásában szintén meghatározó szerepet játszó vándorlási egyenleg mindkét kistérségben negatív volt, az övezetben az elvándorlás mértéke (–3,3‰). Az elvándorlás mértéke mindkét kistérségben növekedett, a kiskvárdai térségben jelentősebb mértékben. Az elvándorlás elsősorban a magasabban képzett, városi lakosságot érintette – mindhárom város lakossága csökkent 1997–2000 között.

16. táblázat

Működő vállalkozások ezer lakosra jutó száma

Megnevezés	1997			2000		
	összesen	kft.	egyéni vállalkozó	összesen	kft.	Egyéni vállalkozó
Kiskvárdai kistérség települései	39,8	3,7	30,5	47,9	4,8	30,2
Ebből Kiskvárda	68,9	7,1	51,7	84,6	8,4	56,1
Ebből Záhony	47,6	9,0	29,8	91,2	14,8	30,0
Vásárosnaményi kistérség települései	40,8	2,8	40,0	45,4	3,4	35,4
Ebből Vásárosnamény	60,2	4,0	47,5	71,4	6,4	54,1
ZVÖ összesen	40,1	3,5	31,2	47,3	4,4	31,6
Megye összesen	49,7	5,2	37,1	56,5	6,7	38,8

Forrás: KSH Szabolcs Szatmár Bereg megyei Igazgatósága 2000

Az aktív népesség aránya az össznépességben belül az országos átlaghoz (63,4%) képest kissé alacsonyabb volt (62,0%), de a kistérségek átlagát (61,8%) meghaladta. A két kistérség közötti különbség nem volt számottevő, bár az érték a vásárosnaményi térségben alacsonyabbnak bizonyult

Összegzésképpen megállapítható, hogy a Záhony és térsége vállalkozási övezet településeinek társadalmi-gazdasági mutatói az elmúlt öt év alatt nem javultak jelentős mértékben, a létrehozásakor kísérleti projektként induló övezet eddig nem volt képes beváltani a hozzá fűzött reményeket, a terület ma is az ország egyik legfejletlenebb területének minősül.

Bár a gazdasági teljesítőképesség fokozatosan növekszik, a térség ma is erősen függ a meglehetősen bizonytalan orosz és ukrán piacoktól. Ennek következtében a termelésben és szolgáltatásban állandó ingadozások tapasztalhatók. A munkanélküliség szintje még mindig nagyon magas, a helyi tőke és a kisszámú befektető miatt eddig nem érkezett számottevő új technológia a térségbe. Az elmúlt években a megyeszékhely, Nyíregyháza erőteljes gazdasági fejlődése negatív hatást gyakorolt a térségre, mert ahelyett, hogy ez növelte volna a befektetők letelepedési kedvét, inkább újabb konkurenciának tekinthető.

A vállalkozási övezet által nyújtott adókedvezmények fontos, de nem meghatározó szerepet játszottak a beruházó vállalkozások számára. Az övezetben működő cégek többsége már 1996 előtt is a térségben tevékenykedett, az övezet által nyújtott kedvezményeket ki is használták. Nem vonatkozik ez a kisvállalkozásokra, akik közül csak néhány veszi igénybe az övezeti kedvezményeket – ami nagyrészt az információhiánynak a következménye. Mivel az övezet megalakítása előtt remélt pénzügyi és más anyagi eszközök a vártnál nagyságrendekkel kisebb mértékben álltak rendelkezésre, ezek nem segítették elő új vállalkozások betelepülését.

17. táblázat

Beruházások, fejlesztések a vállalkozási övezetben

Új munkahelyek száma	400
Betelepült vállalkozások beruházási értéke (M Ft)	3413
Meglévő vállalkozásoknál a fejlesztések mértéke	4080
Regisztrált munkanélküliek száma	
A kijelöléskor	2199
1999. év végén	2103

Forrás: Terra Studio Kft. 2000.

A helyi lakosok életszínvonala az országos átlaghoz képest továbbra is alacsony, a munkanélküliség szintje még mindig nagyon magas, ami fokozza a térségből történő elvándorlás ütemét, s ez főleg az értelmiségi rétegeket érinti.

Megállapítható, hogy a vállalkozási övezet nem oldotta meg a térség társadalmi-gazdasági problémáit, nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Ez azonban nem a vállalkozási övezetnek, mint a területfejlesztés egyik eszközének a hibájából, hanem a hazai szabályozás elégtelenségéből adódik. Éppen ezért a záhonyi vállalkozási övezet problémáját nem lehet önmagában, hanem csak a többi vállalkozási övezettel közösen megoldani.

A sikertelenség közös elemei:

- Az övezeti adó- és pénzügyi kedvezmények elégtelensége;
- A működtető szervezetek hatékonyságának és finanszírozásának hiányossága;
- A kormány és a vállalkozási övezetek közötti információáramlás elégtelensége.^{102, 103, 104}

¹⁰² Tanulmány a Záhony Vállalkozási Övezet létesítésének gazdasági vonzatairól. MŰHELY Kft. 1995.

¹⁰³ Előterjesztés a vállalkozási övezetek létrehozására és működésére. KTM miniszter, 1996.

¹⁰⁴ A vállalkozási övezetek és innovációs centrumok kialakításának, helykijelölésének, működtetésének metodikája. Terra Stúdió Kft. 1998. A vállalkozási övezetek szerepe a területfejlesztésben – tanulmány. Terra Stúdió Kft. 2000.

1994-től a város új vezetése a megkezdett sajátlábra állást, a vasúttól való függetlenedést személyes okok miatt nem támogatta a város politikájában. Ismét megerősödött az, az álláspont, hogy Záhony vasutas város, majd a vasút gondoskodik a településről. Eddigiek-től eltérően viszont a vasút most leszálló ágban volt és fokozatosan számolták fel a felesleges üzemegységeket, és ehhez kapcsolódóan jelentős, több ezres létszámleépítést hajtottak végre, a vállalkozási övezet alapvető változásokat nem okozott, így Záhonyban is a többi település foglalkoztatási színvonalára esett vissza a munkaerő-felhasználás. A település az átlagos Északkelet-magyarországi határ menti települések színvonalára esett vissza.

3. Záhony és a határ menti vasutas települések: Hegyeshalom, Kelebia fejlődésének összehasonlítása

Záhony ellentmondásos fejlődési pályáját látva óhatatlanul vetődik fel a kérdés, hogy ez az átalakulás és pozícióváltozási folyamat vajon milyen képet mutat Magyarország többi vasúti határátkelőinél. A nyugati határ menti Hegyeshalom és a déli Kelebia településekről készítettem egy gyors értékelést.

Hegyeshalom Magyarország vasúti és közúti határállomása. A két északnyugati határállomás közül az egyik (Rajka a másik). A Budapest–Bécs vasútvonal (amelyről tulajdonképpen innen van egy elágazás Pozsony felé), az M1-es autópálya és az 1. számú országos főútvonal révén Nyugat-Európa keleti kapuja. Új autópályás kapcsolata van a 15 km-re fekvő rajkai határátkelővel is.

A trianoni békeszerződéssel 1921 után kezdődött a község különleges története. A település egyszerre az ország egyik legfontosabb határállomása lett. Vámhivatal, rendezőpályaudvar, vasutas és pénzügyőrlakások és határ-állatorvosi lakások épültek. A lakosság nagyobb számú alkalmazotti létszámmal egészült ki. A nemsokára nagyközségi besorolást kapott település városias demográfiai mutatókkal rendelkezett. A község az 1930-as évek közepén már 3400 fős volt.

Az alkalmazottak hagyományosan a MÁV-nál és az EU-csatlakozás óta leépülőben lévő határőrségnél (rendőrségnél) és a vámszerveknél dolgoznak. Fogadó-átbocsátó állomás helyzetéből adódóan magas a turizmusban, a vendéglátásban foglalkoztatottak száma. Lakóinak életmódját és a foglalkoztatási struktúrát meghatározza, szinte naponta átalakítja az a tény, hogy fontos vasúti és közúti közlekedési pont. A turizmus és az átmenő forgalom

fontos terepe, helyszíne. Egyre több magánvállalkozás, kereskedelmi és más szolgáltatás üti meg a városi színvonalat.

A Trianon utáni újrakezdés eredményeként 1924. december 16-án Kelebia néven önálló nagyközséggé alakult. Az új község lakossága főleg szőlő- és gyümölcstermeléssel, és kisebb mértékben kereskedelemmel foglalkozott, de megtalálható volt kevés számú kisiparos is. Viszonylag már akkor is nagy létszámot foglalkoztatott a vasút.

A vasúti határátkelőhelyre határőrség, vám- és pénzügyőrség települt. A II. világháború harcai elkerülték a községet. A magyar–jugoszláv határ lezárása, illetve az 50-es évek politikája kedvezőtlenül hatott a község fejlődésére. A mezőgazdasági munkákon kívül egyetlen számottevő munkaerőt foglalkoztató munkahely a MÁV volt. A kereskedelem, a szolgáltatás, valamint a fegyveres testületek tudtak még nem nagy létszámú munkaerőt foglalkoztatni. A község infrastruktúrája igazodik a térség fejlettségéhez. A környező településekkel és a külvilággal úgy közúton, mint vasúton tartható a kapcsolat.

A lakosság csaknem 10%-a munkanélküli. Ennek oka a számottevő ipar nélküli település szűkös munkalehetősége. A legfontosabb munkahelyeket a MÁV, a Határőrség, illetve a Vám- és Pénzügyőrség biztosítja, de a családok általában mezőgazdasági tevékenységet folytatnak.

18. táblázat

A három település lakosságának számának alakulása

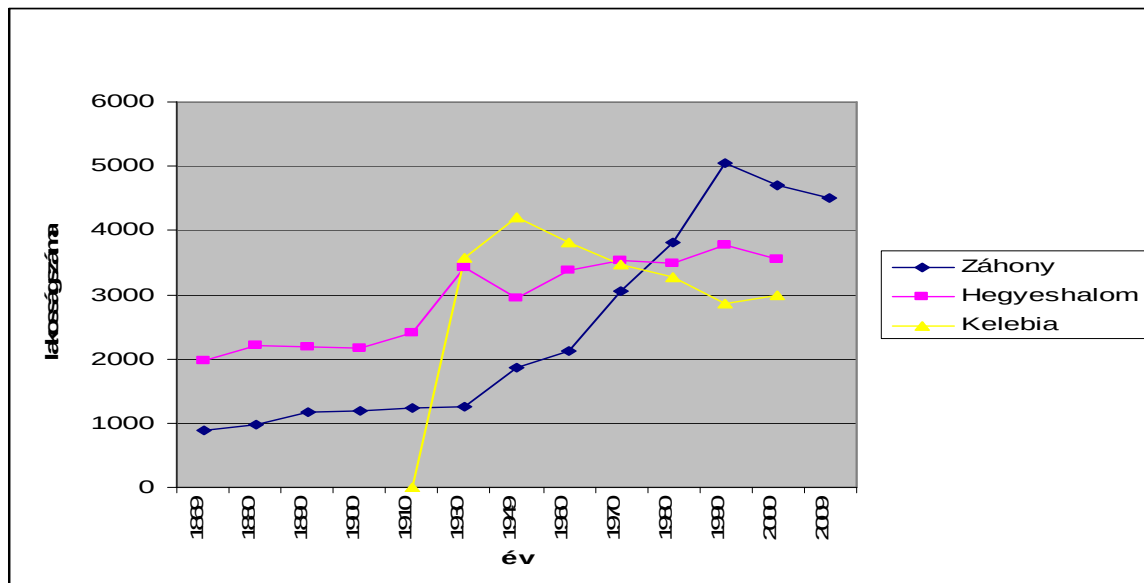
Település, fő	1869	1880	1890	1900	1910	1930	1949	1960	1970	1980	1990	2001	2005
Záhony	881	972	1174	1195	1231	1267	1858	2117	3049	3802	5040	4702	4675
Hegyeshalom	1976	2209	2196	2164	2408	3420	2944	3372	3539	3494	3761	3549	3521
Kelebia					0	3566	4201	3804	3460	3265	2855	2999	2986

Forrás: KSH-népszámlálás.

A lakosság számának csökkenése a rendszerváltást követően mind a három településen jelentős, de drámai módon csak Záhony településen csökken. Záhonyban a lakosság száma közel 10%-kal kevesebb, mint 1990-ben.

7. grafikon

A lakosságszám alakulása a három településen



Szerkesztette: Bajor Tibor, 2009.

Záhony 1930. évtől az 1990. évi rendszerváltásig folyamatosan fejlődik. Ezt követően a lakosságszámban visszaesést, míg az aktív dolgozók számában stagnálást mutatnak az adatok. 1930-ban Hegyeshalom és Kelebia közel hasonló nagyságú település. Kelebia mesterségesen felduzzasztott település betelepített, menekült lakosokkal. Záhonyba ilyen betelepülés nem történt. Hegyeshalom határállomás a korábbi Osztrák–Magyar Monarchiát köti össze. A két ország területi elválasztása a kialakult gazdasági kapcsolatokat nem szüntette meg.

19. táblázat

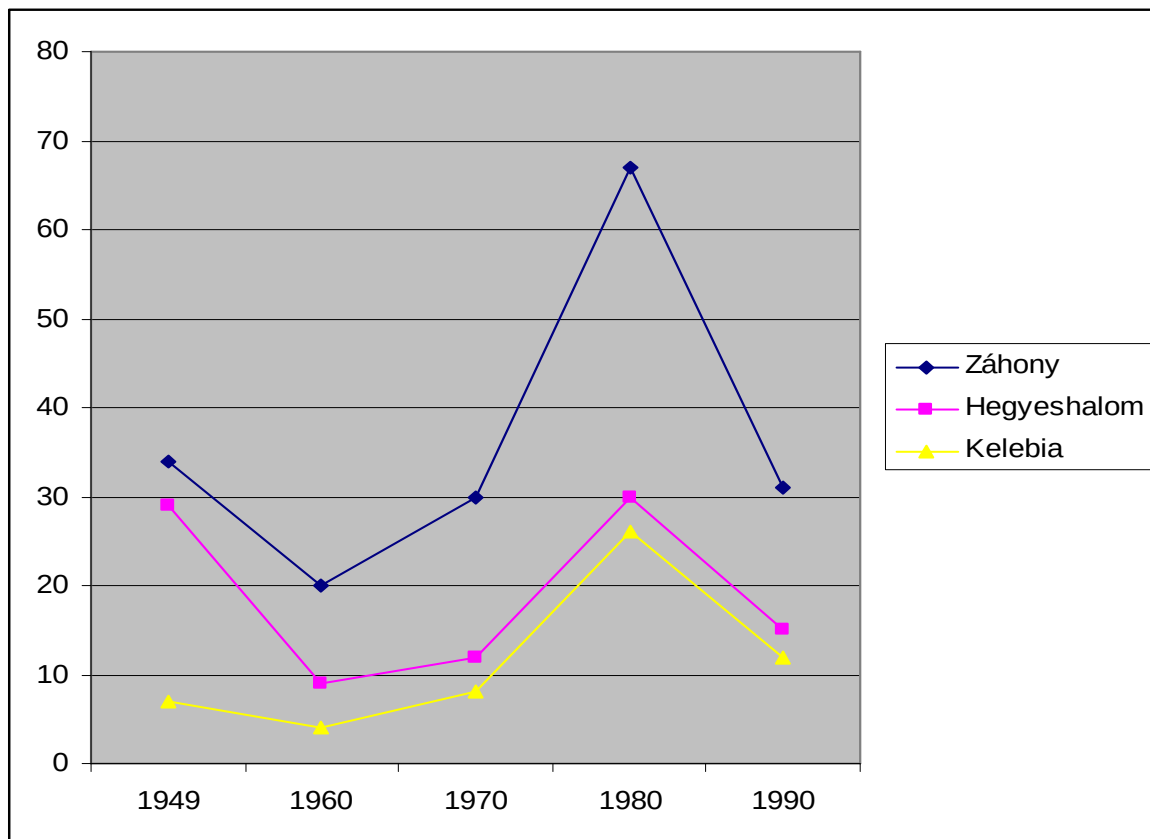
A közlekedésben foglalkoztatottak száma a lakosság %-ában

Település	1949			1960			1970			1980			1990		
	Lakos	Közl.	%	Lakos	Közl.	%	Lakos	Közl.	%	Lakos	Közl.	%	Lakos	Közl.	%
Záhony	1858	692	34	2117	435	20	3049	927	30	3802	2529	67	5040	1560	31
Hegyeshalom	2944	865	29	3372	312	9	3539	430	12	3494	1041	30	3761	555	15
Kelebia	4201	326	7	3804	159	4	3460	274	8	3265	833	26	2855	352	12

Forrás: KSH-népszámlálás.

8. grafikon

A közlekedésben foglalkoztatottak száma a lakosság %-ában

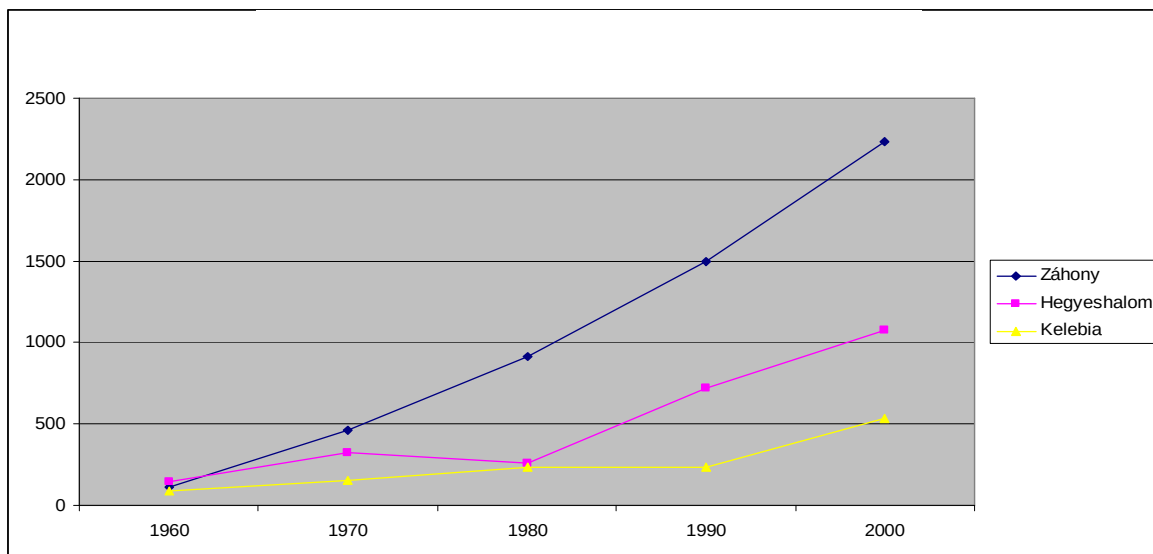


Szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

Mind a három települése az 1960-as évek gazdasági fellendülésétől emelkedik a lakosság száma és ezzel együtt a közlekedésben foglalkoztatottaké is. 1970-től a növekedés felgyorsul Hegyeshalom és Kelebia ez időtől fogva teljesen azonos pályát ír le egészen a rendszerváltásig. Záhony az önálló szervezeti egység megteremtéséig szárnyal. A tíz éve periodicitás nem mutatja pontosan a folyamatot, mert 1980. évet követően még fokozódik is a vasútnál foglalkoztatottak száma és csak az évtized utolsó két évében következik be, a foglalkoztatottak számában ez a zuhanás. Ez a drámai változás Záhonyban a vasutasok körében elsősorban a középvezetőket viseli meg tragikus módon.

9. grafikon

A közép- és felsőfokú végzettségűek száma a településen



Szerkesztette: Bajor Tibor. Forrás: KSH-népszámlálás.

Záhony településen folyamatosan emelkedik a közép és felsőfokú végzettségű munkavállalók száma, az üzem igényeinek megfelelően. A MÁV területén nemcsak közlekedési mérnökök, hanem számítástechnikai, gépészmérnök, közgazdász és 1988-tól környezetvédelmi mérnök is, számolni kell a vasutas családokat kiszolgáló oktatási-nevelési, művelődési intézmények dolgozóival, valamint más településeken az önkormányzat által működtetett háttérintézmények alkalmazottaival is.

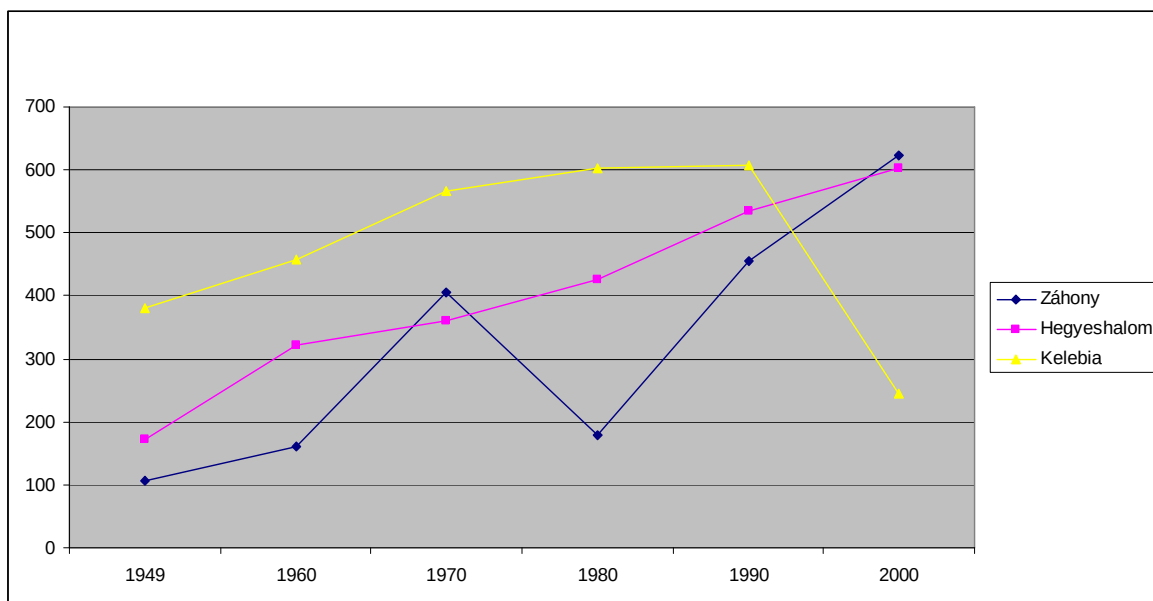
Az 1970-es években, miközben Hegyeshalomban és Kelebián párhuzamosan csökkent a 18 éven aluliak száma, Záhonyban dinamikusan emelkedett. Kelebián 1960-tól nagyságrendekkel csökken a fiatalok száma, 1980 és 2000 között a számuk gyakorlatilag nem változik. Míg Hegyeshalomban a rendszerváltás nem okozott változást a trendvonalban, addig Záhonyban megtörik a II. világháború után elindult folyamat. (KSH népszámlálás)

A nyugdíjasok számának alakulása érdekes képet mutat. Kelebia és Hegyeshalom elöregedése 1949-től folyamatos és Hegyeshalomé a rendszerváltás után sem törik meg. Kelebián 1990. év után hirtelen nagymértékben csökken. Erre csak az lehet a magyarázat, hogy a II. világháború után betelepített lakosok leszármazottai elköltöztek a településről, így nem ott öregedtek meg, illetve az idősebb betelepítettek meghaltak az eltelt 40 év alatt. Záhonyban az önálló üzemigazgatóság megalakulásakor lecsökken a nyugdíjasok száma. Sok a fiatal beköltöző. Majd ezt követően dinamikusan emelkedik, ennek oka egyrészt, hogy az átrakó állomás megalakulását követően beköltöző munkavállalók folyamatosan

érik el a nyugdíjas korhatárt, másrészt drasztikusan emelkedik a munkanélküliség elől menekülő a rokkant nyugdíjasok száma.

10. grafikon

A nyugdíjasok számának alakulása a településeken



Szerkesztette: Bajor Tibor. Forrás: KSH-népszámlálás.

4. Záhony és a vetélytársak helyzete

A II. világháborút követően a Szovjetunió határán több vasúti átrakó került kialakításra. Ez megfelelt a Szovjetunió közlekedéspolitikai elveinek, (legfőbb szállítási eszköz a vasút. Lenin) valamint lehetővé tette Európa és Ázsia között a vasúti szállítás lebonyolítását. 1990-ig három vasúti átrakó bonyolította Nyugat-Európa felé a szállítás és az átrakás 80%-át. A három határ átmenet közötti forgalom megoszlásának sok éves aránya:

1. Vyborg – Vainikkala és Lappeenranta (szovjet – finn határ) 45%-ék
2. Breszt – Terespol (szovjet – lengyel határ) 30%-ék
3. Csop – Záhony (szovjet – magyar határ) 25%-ék (I.I.H.H. Consulting Kft. 2004)

A többi határátmenet forgalma 1990 előtt nem jelentős.

A Szovjetunió és a szocialista országok összeomlását követően a finn – szovjet határt kivéve, alapvetően megváltozott a helyzet! Az Finnországtól Romániáig Oroszország, Magyarország, valamint Lengyelországok között új államok alakultak ki. Amelyek nem tartot-

ták magukra nézve kötelezőnek a korábbi kétoldalú, vagy többoldalú nemzetközi szerződéseket a vasúti szállításokról. 20 éve alatt az árufuvarozás az Európai Vasutak Közösségében negyedével csökkent, Kelet-Európában és Oroszországban pedig a felére esett vissza. A vasúti árufuvarozás tehát veszélyben van, és meg kellene duplázni ahhoz, hogy a 20 évvel ezelőtti piaci részarányt visszaszerezze. (L'autonomie du fret: un sujet d'actualité, Revue générale des chemins de fer, 2000/1) Földrajzi elhelyezkedésük alapján az Európa – Ázsia, valamint az Európa – Oroszország szállítási útvonal forgalmától jelentős bevételeket reméltek és igyekeztek a korábbi szállítási útvonalakat, a saját gazdasági érdekeiknek megfelelően módosítani, adott esetben eltéríteni. Európa, de főleg Oroszország pedig keresi a lehetőséget a szállítási útvonalak stabilitására, tartós árucserre lebonyolítására alkalmas hely visszaállítására, vagy új kialakítására. Az egyik legnagyobb áruforgalmi irány Moszkvából a Balti-tenger kikötői felé vezet, ahonnan hajókon a küldemények 3-5 nap alatt jutnak el a hamburgi vagy a Le Havre-i kikötőkbe. A Balti-tenger és Moszkva közötti áruforgalom 90%-át orosz területen, vasúton bonyolítják le. A Voskhod társaság (orosz) a kikötői vasúti csomóponton keresztül havonta 9000-10000 tonna nyersanyagot továbbít Szentpétervárról Skandináviába. A raktárak egy időben 2 db 14 kocsis szerelvény kiszolgálására alkalmasak, az este érkező vonatokat folyamatosan tudják ki és berakni. A rigai Sun Gate logisztikai szolgáltató a vasúti szállításra specializálta magát, heti 3-4 irányvonatot közlekedtet Moszkvába, 35-40 db 60 láb méretű konténerrel. A szállítási idő 3-4 nap. (Moving through Moscow, Containerisation International 2000/12)

Orosz útvonalkeresések

Az orosz külpolitika szeretné csökkenteni Lengyelország szerepét a tranzitszállítások területén és javaslatot is tett több ízben Záhony térségére (2003, 2008), de ez a törekvés Magyarország ellenállásán folyamatosan megbukik. Az oroszok saját üzemeltetésű bázist akarnak kiépíteni, ahol lebonyolíthatják Oroszország és az Európai Unió országok közötti kereskedelmet, úgy gondolják senkinek semmi köze ahhoz, hogy kinek, mit és mennyiért szállítanak, illetve ők mit és mennyiért, kitől vásárolnak. A magyarországi vállalkozók pedig azon az állásponton vannak, hogy nincs szükség új beruházásra, raktározni itt vannak a magyar tulajdonban lévő bázisok. A magyar kormány pedig nem mer, vagy nem tud egyértelmű döntést hozni, illetve ha van is döntés, azt végrehajtani.

A rendszerváltás utáni első magyar-országi beruházási program Záhonyban a Transzkontinentális Logisztikai Hungary Szállítványozási és Szolgáltató Rt. (továbbiakban TKL Rt.) Nem kormányprogram, hanem a kormány által támogatott vállalkozói program lett volna. 2261/2003 (X. 27.) kormányhatározat 650 millió Ft-t biztosított a szükséges ingatlanok megvételéhez és a hiányzó infrastruktúra kiépítéséhez a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. (47%-os kormányzati, 2%-os MÁV és 51%-os Regionális Fejlesztési Holding Rt. tulajdon) részére a kormányzati fejlesztés politikát megvalósító Regionális Fejlesztési Holding Rt.-n (továbbiakban RFH Rt.) keresztül. Az RFH Rt. a sajátos érdekeinek megfelelően akart a támogatáshoz jutni (alaptőke emelés az RFH Rt.-nél) emiatt az átutalt összeg felhasználása elakadt. Később államtitkári kezdeményezésre az összeget zárolták. (2006-ban a pénzügyminiszter és a gazdasági miniszter által meghirdetett Fényeslitkei Ipari park beruházáshoz kívánták felhasználni – a hirtelen felszámolt, Magyarország legmodernebb vasúti rendező pályaudvarán – de a kormány döntés a felhasználás módjáról csak 2008 végén született meg.)

A TKL Rt. az elkészített üzleti tervében nemzetközi vasúti és közúti szállítást, raktározást, RoLa terminál létesítését, reexport tevékenységet, és termelő beruházásokat, összeszerelő üzemek létesítését fogalmazta meg.

- beruházás összege: 35 milliárd Ft (10% saját erő, 25% Eu támogatás, 65% kereskedelmi hitel)
- tervezet forgalom: 2,4 millió tonna évenkénti fokozatos növekedéssel
- megtérülési idő 8 év
- foglalkoztatottak száma 1. év 2-300 fő 8. év 1000 fő

A magyar állam a TKL Rt. működése során évi 3-4 milliárd Ft vámbevételre számíthatott volna. (Eu. Vámhatár) A beruházás nem valósult meg egyrészt a szükséges infrastruktúra hiányában (nem kapta meg a földterületet a vállalkozás), másrészt Keller László államtitkár vizsgálatot indított, mert szerinte a magyar kormány nincs megfelelően személyesen képviselve a TLK Rt. vezetésében.

A TEN-hálózat lehetséges hatásai Magyarországra

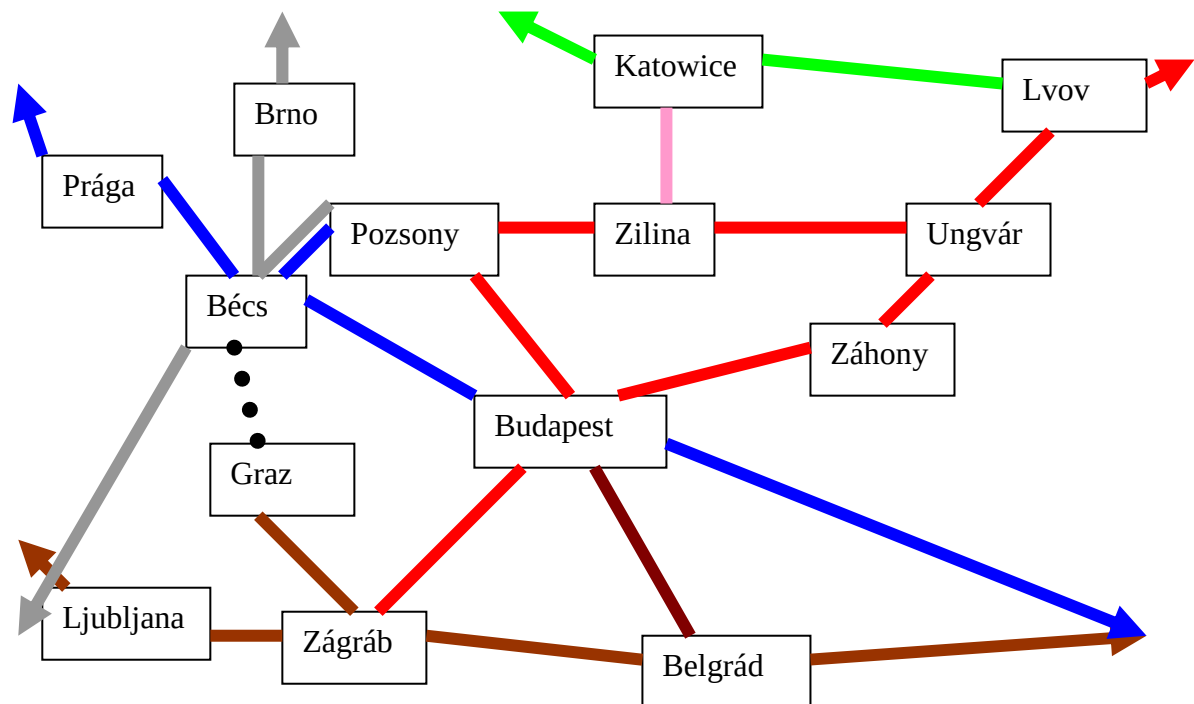
Az Európai Unió által kialakított közlekedési hálózat (TINA hálózat) alapján a kelet nyugati forgalomban érintett közlekedési folyosók:

- 2. folyosó: Berlin–Varsó–Moszkva
- 3. folyosó: Berlin–Katowice–Kijev
- 4. folyosó: Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konstanca/Szaloniki/Isztambul
- 5/a. folyosó: Pozsony–Kassa–Uzsgorod/Ungvár
- 5. folyosó: Trieszt/Fiume/Ploče–Budapest–Záhony–Uzsgorod/Ungvár–Kijev
- 6. folyosó: Gdansk–Katowice–Zilina/Zsolna
- 10. folyosó: Salzburg–Ljubljana–Zágráb–(Maribor–Graz)–Belgrád–(Budapest)–Nis–Skopje–Veles–Tessaloniki

A X folyosó az útvonal lehetőséget biztosít Magyarország északnyugat – délkelet irányban történő kikerülésére. Az X/A ág Zágráb–Maribor–Graz útvonal lehetőséget biztosít a IV korridor használatával az V korridor kikerülésére Ausztrián keresztül (Graz–Bécs 150 km, E59, A2 autópályán, vagy a Bécs–Graz–Maribor vasúti fővonalon.) (Záhonyból Olaszország irányába jelentős mértékben Szentgotthárdon át Graz felé közlekednek a szerelvények.) Jelenleg is egyeztetések zajlanak az érintett országok Baltikum–Lengyelország–Szlovákia–Ausztria–Szlovénia–Horvátország között egy a Baltikumot az Adriával összekötő európai közlekedési folyosó elfogadtatásáról. (jegyzőkönyv) a Katowice–Zilina és a Bécs–Graz közötti szakaszt kell elfogadtatni a TEN részeként. A valóságban a Baltikum és az Adria közötti összeköttetés, már most is közlekedési folyosóként működik. (Régiók Bizottsága vélemény – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata 2007/C 146/13) 2006. október 12.-én szándéknyilatkozatot írtak alá a BAC Balti-Adria folyosó létesítéséről a lengyel, a cseh, a szlovák, az osztrák és az olasz közlekedési miniszterek. A közlekedési folyosó a No. 23. (884/2004 EK határozat) által támogatott kiemelt európai fejlesztési project. A folyosó nyomvonala: Gdansk-Warsawa-Brno-Bécs/Pozsony-Venezia-Bologna-Ravenna. A Dél-Európa – Oroszország forgalmat, már Horvátország előtt eltéríti Ausztria irányába.

9. ábra

A TEN-hálózat Közép-Kelet Európában



Jelmagyarázat:

III. folyosó

IV. folyosó

V. folyosó

VI. folyosó

X. folyosó

Balti-Adria fo-

lyosó

Hiányzó szakasz • •

A kialakított, illetve kialakításra kerülő hálózat alapján Magyarország versenytársai a tranzitszállítások területén Belorusszia, Lengyelország, Szlovákia és Ausztria.

20. táblázat

A vasúti teherszállítás adatai 1990-2004 (millió tonnában) Kelet-Európában

	1990	2000	2001	2002	2003	2004
Lengyelország	281,7	185,3	173,0	159,7	161,8	163,5
Magyarország	87,7	49,6	46,6	47,0	46,8	49,8
Románia	218,8	71,5	71,7	68,0	68,7	62,8
Szlovákia	117,2	54,2	53,7	49,9	50,6	49,8
Ukrajna	974,3	357,4	370,4	392,6	445,5	462,1
Oroszország	2140,1	1046,8	1057,3	1083,7	1160,8	1160,8
Belorusszia		88,0	84,6	93,6	105,9	111,2

Forrás: UIC Annual Railway Statistics, Synopsis Paris 1990–2004. Szerkesztette: Sabolchiy Viktoriya 2006.

21. táblázat

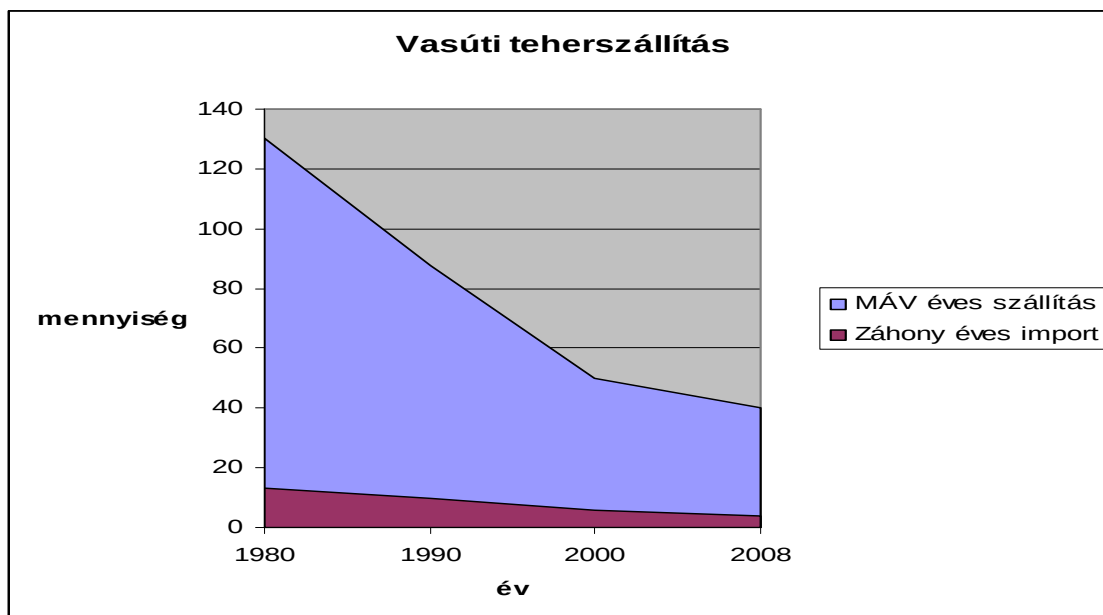
A MÁV és Záhony átrakó éves szállítási adatai (millió tonnában)

	1980	%	1990	%	2000	%	2008	%
MÁV éves szállítás	130	100	87,7	100	49,9	100	40	100
Záhony éves importja Szovjetunió/Oroszország felől	13,3	10,2	9,6	10,9	5,7	11,2	3,9	9,75

Forrás: MÁV Zrt és Záhony TÜK

11. grafikon

A MÁV és Záhony átrakó éves szállítási adatai



Az adatok egyértelműen bizonyítják, hogy a Magyarország a rendszerváltást követően folyamatosan szorul ki a kelet – nyugati tranzitszállításokból. A záhonyi átrakás arányait

tekintve az országos szinttel azonos visszaesést mutat. Az ábrából az is megállapítható, hogy a rendszerváltást követő 10 évben ez a visszaesés drasztikus méreteket öltött, majd 2000-től a csökkenés nem szűnt meg, de üteme lelassult.

22. táblázat

A transzszibériai vasúthálózat forgalmi adatai, 2009

	<u>2009</u>	
Export	132,600	(–44% compared to 2008)
Import	117,300	(65% compared to 2008)
Transit	18,100 (via Zabaikalsk)	(–38% compared to 2008)
Total	267,7 000 TEU	

Volumes broken down by countries: in 2009

Between Russia and Japan	36,400	(–37% compared to 2008)
Between Russia and Korea	62,9	(–72% compared to 2008)
Between Russia and China	163,300	(–41% compared to 2008)
Other countries	5400	
Total	268.600	

Statistics

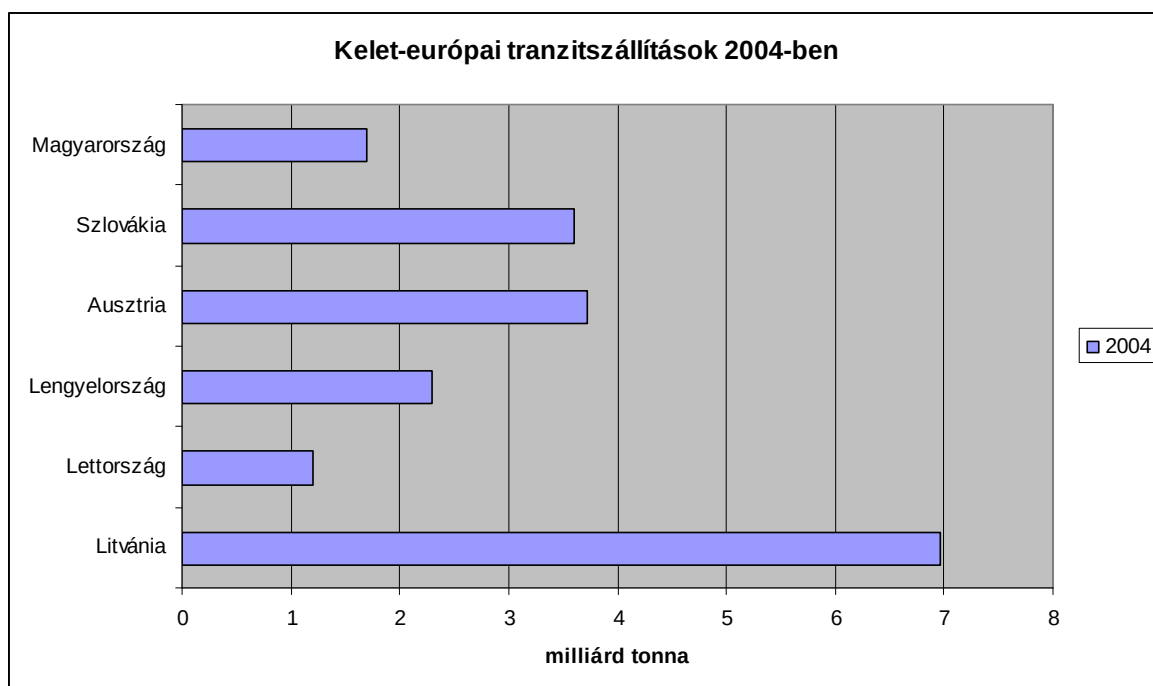
Transported by the JSC ‘TransContainer’ in 2009 compared to 2008 in per cent (%)

	<u>2009</u>	
Export	242,800	(–14,6% compared to 2008)
Import	116,000	(–46,9% compared to 2008)
Transit	113,800	(–10,8% compared to 2008)
Total	472,600 TEU	(- 17,7% compared to 2008)

Forrás: Советник Генерального Секретаря КСТП

Az egyetlen ország, amely növelni tudta 1990 után a szállítás volumentét Belorusszia közel 25%-kal. A legnagyobb visszaesés Romániában következett be, de az a magyar szállításokra nincs jelentős hatással. A lengyel szállításokra a belorusz növekedés van hatással. Magyarország és Szlovákia gyakorlatilag az ezredforduló óta egy színvonalon áll.

12. grafikon



Forrás: Eurostat: Statistics in Focus 3/2005.

Litvánia kiemelkedő adatait a Oroszország „belső” szállítási szükségleteinek köszönheti a kalinyingrádi terület és az ország között. Litvánia, Oroszország egybefüggő területe és Kalinyingrád közötti tranzit állam. Nem csak a lakosság ellátásához szükséges forgalom, hanem a katonai eszközök szállítása is Litvánián keresztül történik. A litván–orosz politikai kapcsolatok romlása veszélyeztetné a lakosság ellátása mellett a Balti Flotta ellátását is. Szlovákia és Ausztria együttműködése a statisztikai adatokból is lemérhető. Belorusszia vasúti forgalmának közel 70%-át a teherszállítások, azon belül is a tranzit szállítások jelentik. (UIC Annual Railway Statistics, Synopsys 2004.) Ukrajnában ez az arány 75%, csak míg Belorussziából szinte kizárólag Lengyelország felé halad tovább a szállítás, addig Ukrajnában eloszlik Lengyelország, Szlovákia, Magyarország és Románia között.

Belorusszia:

A 2. számú folyosó Berlin-Varsó- Breszt-Moszkva tengely jelentős szerepet játszik a keletnyugati vasúti szállításokban. Oroszországon keresztül az ázsiai térségeket is bekapcsolja az európai gazdaságba, jelentős elszívó hatást gyakorolva az 5. számú folyosóra. A folyosó forgalmának növekedését befolyásolja a Belorusszia-Oroszország közötti vámunió a két,

aminek következtében az EU és a Távol-Kelet közötti áruáramlást lényegében egy határon Bresztnél kell kezelni.

Az ország vezetése mindent elkövet, hogy politikai elszigeteltségét Európa felé gazdasági tevékenységével lazítsa. Vasúthálózatának működését, fejlesztését teljesen alárendelte az európai 2. számú közlekedési folyosó zavartalan kiszolgálásának. Összesen 24 konténer terminált helyeztek üzembe abból 9 terminált a közlekedési folyosó vonalán. (Magyarországon összesen 7 terminál található, abból 4 helyezkedik el az V. számú közlekedési folyosó vonalán. Záhonyban korábban volt, jelenleg nincs külön konténer terminál)

A nyomtávolság változásból adódó feladatokat a lengyel/belorusz határon a Belorusz Vasutak (BC) végzik. A breszti csomópont a Breszti Vasútigazgatóság irányítása alatt működik. A nyomtávolság változásból adódó feladatok ellátásáról, a kapacitásokról és teljesítményekről nem áll rendelkezésre információ a belorusz oldalról.

A Belorusz Vasutak (BC) állami vállalat, amely integráltan működik, és irányítása területi elvű (6 vasútigazgatóság). Belorusszia áru fuvarozási teljesítményei rendkívül magasak, az 5503 km hosszú hálózaton 2004. évben 105, 9 millió tonna árút fuvaroztak. Az összes elszállított árumennyiségből a tranzit 31, 7 millió tonnát tett ki, ami alapvetően a kelet-nyugati forgalomban valósult meg, az összes szállítási volumenének közel 35%-át teszi ki a tranzitszállítás. A Belorusz Vasutak rendkívül intenzíven fejlesztette a konténerfuvarozást. Az országban jelentős konténer-pályaudvari kapacitások épültek ki (28. ábra) A konténeres fuvarozást az orosz vasutakkal szoros együttműködés keretében alakítottak ki, amelyek megfelelnek az ázsiai szállítások igényeinek is.

Az információkból következtetni lehet arra, hogy a breszti átrakó olyan kapacitásokkal rendelkezik, amellyel a versenyt az 5. folyosó vélhetően Záhony és Ágcsernyő összehangolt együttműködésével, is csak igen nehezen veheti fel a versenyt. Az 5. folyosó versenyképességének fokozása érdekében a közlekedési folyosóban érintett országok közlekedési-gazdasági kormányzati szerveinek és vasútjainak erőfeszítéseket kell tenni együttműködésük erősítésére!

A vasúti és közúti tranzit útvonalak mellett több exportra termelő szabad gazdasági övezetet (Free Economic Zone) hozott létre a belorusz kormány (Minszk). Az övezetek működése megegyezik az európai előírásokkal, bár a versenysemlegesség elvét az adópolitikában nem minden esetben tartják meg.

14. térkép

A Belorusz Vasutak konténer-pályaudvarai és termináljai



Forrás: Dr. Zsákai Tibor, 2005.

Lengyelország:

Lengyelország a 2. számú közlekedési folyosó mellett igyekszik Ukrajna felől is jelentős forgalmat megszerezni. Ezzel is erősíteni Lengyelország szerepét az európai-ázsiai szállítók területén.

Lengyelország és Ukrajna között 2 határátmenet biztosítja a vasúti forgalmat:

- Katowice–ukrán határ, széles nyomtávolságú vasútvonal és széles/normál határátmenet;
- a 3. folyosó Zurawica–Medyka határátmenete.

A 2. folyosó versenyképességét nagymértékben növeli a Lengyelországban intenzíven folyó infrastruktúra modernizáció, a malaszewiczei logisztikai központ fejlesztése.

A 3. folyosó a lengyel vasúti tranzit árufuvarozásban jelenleg nem meghatározó.

A nemzetközi szállítási folyosóktól eltérő lengyel – ukrán együttműködés a Linia Hutnicza Szerokotorowa Kft. (továbbiakban LHS) A társaságát 2000. decemberében alapították. Speciális tevékenysége az ukrán határ és Katowice közötti vasúti hálózat működtetése, az átrakás és tengely átszerelés végzése, a vasúti határforgalom lebonyolítása.

Feladatai többek között:

- a széles nyomtávolságú árufuvarozás lebonyolítása,
- átrakás, átfertés, tengelyátszerelés,
- átrakóhelyek forgalmi kiszolgálása,
- raktár és vámraktár üzemeltetése.

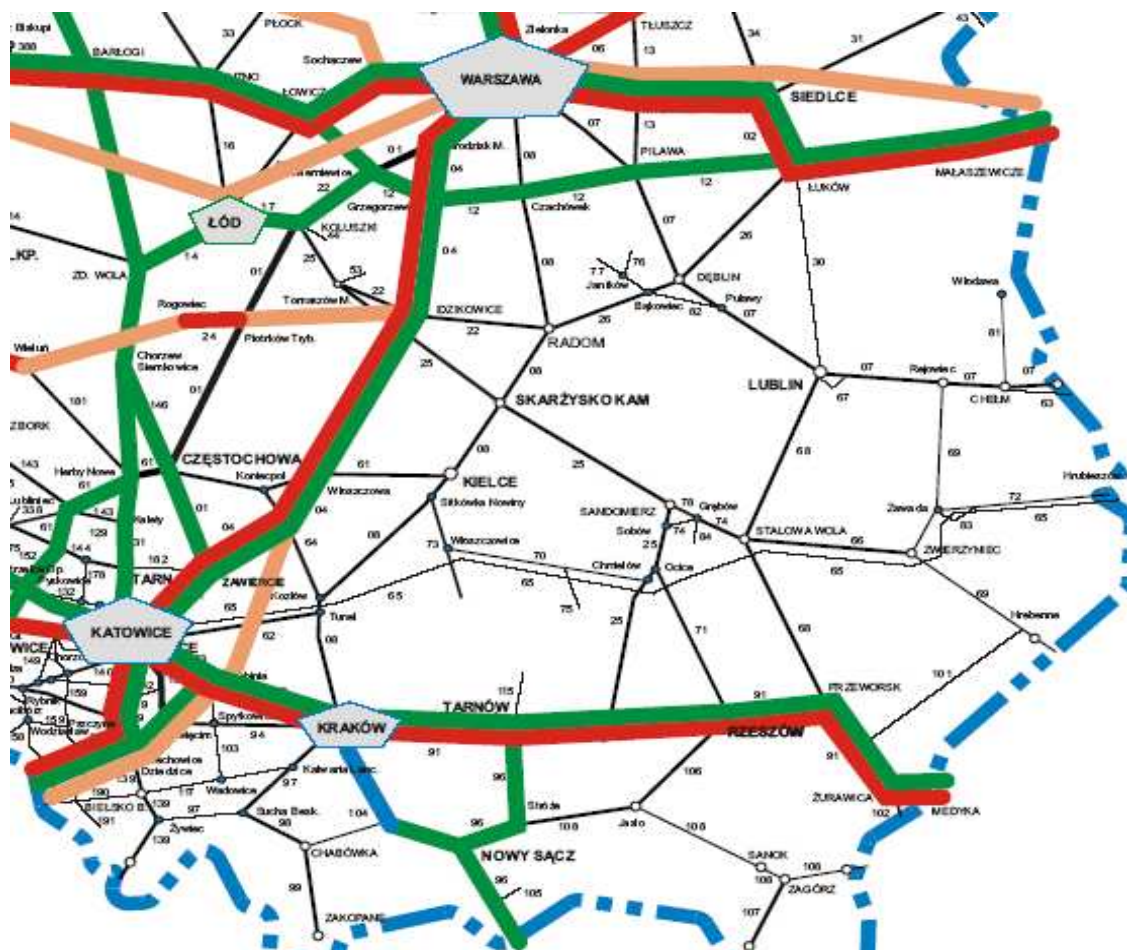
A vasúti társaság állami alapítású és alapításakor a vontatójárművek (mozdonyok), vasúti kocsik, gépek és egyéb berendezések a társaság tulajdonába kerültek apportként. A Társaság önálló Üzletszabályzattal és meghirdetett tarifákkal rendelkezik, működése független a lengyel államvasutak árufuvarozási társaságtól.

Alapvető fuvarozási feladata a kohászati alapanyagok szállítása tartozik a katowicei kohászati művek részére. Ugyan akkor a fejlesztési folyamatokból megállapítható, hogy hosszú távú célja a lengyel – ukrán, és ezzel együtt a nemzetközi szállítások megszerzése. A vállalat megalapítását követően olajlefejtő és gázlefejtő is épült nagymértékben fejlesztették a vasúti pálya terhelhetőségét. (Katowicéből Szlovákián keresztül csatlakoznak a szállítások az 5. számú korridorhoz, kikerülve Belorussziát és Magyarországot. Lengyelország az állami vasút (PKP) strukturális átalakítása során a nagy kiterjedésű széles nyomtávolságú hálózatot és az azon folytatott tevékenységeket, önálló gazdasági társaságba szervezte. A kialakított rendszer teljes egészében EU-konform.

Az összehangolt ukrán–lengyel–szlovák–osztrák közlekedéspolitikát jellemzően bemutatja a Jávorovi Különleges Gazdasági Övezet tájékoztató füzetében közzétett térkép. A nemzetközi szállítási útvonalból Magyarországot teljes egészében kihagyják!

15. térkép

Kelet-Lengyelország vasúti vonalai



Forrás: Dr. Zsákai Tibor 2005.

16. térkép

Nemzetközi szállítási folyosó a Jávorovi Különleges Gazdasági Övezet kiadványában



Forrás: Jávorov Special Economic Area. 1999. 03. 11.

1999. augusztus 1-jén megalapították a PKP Cargo vállalatot. A szállítási piac nem kereskedelmi elven működik, hanem az ügyfelet szolgálja.

A vállalat célkitűzései:

- Az árufuvarozási és rakodási vállalat minden ügyfelet kiszolgál. Az ügyfél szabadon választhatja meg, hogy melyik vállalkozás szolgálja ki
- Marketingigazgatóság – a több piacon működő, stratégiai jellegű ügyfelek kiszolgálása, akik tevékenysége jelentős forgalmat biztosít

- Intermodális szállítások részlege és tranzitszállítások részlegének szolgáltatásai a jelentős ügyfelek részére
- Külföldi képviselőt keresi az állandó szerződéssel nem rendelkező ügyfeleket.
- Megújították a járműparkot és átalakították az irányítási rendszert a versenyfeltételeknek megfelelően
- A vasúti infrastruktúrához való szabad hozzáférés minden az EU. Engedéllyel rendelkezők számára
- A vasúti szállítások regionalizálása a páneurópai közlekedési folyosók és logisztikai központok alapján
- Nemzetközi stratégiai szövetségek alakítása

(Perspektivy razvitiya i strateicheskie resheniya PKP Cargo v svyazi s vstupleniem Pol'shi v Evropejskij Sojuz i globalizaciej mirovoj ekonomiki, Bjulleten' OSZhD 2002/1)

A szolgáltatás bővítése érdekében a PKP foglalkozik:

- az úgy nevezett önbeállós tehervagonok alkalmazásával. Ez a szolgáltatás nem új keletű Európában. Már több évtizede használják a spanyol-francia vasúti határátmenetben. A spanyol vasúti nyomtáv szélesebb, mint az orosz. A szerelvény meghatározott sebességgel érkezik a nyomtáv váltás helyére, ahol a tengely a teleszkóphoz hasonlóan kihúzódik, vagy összehúzódik, az önbeállítás ideje: 3-3,5 másodperc. Az ilyen típusú vagonok alkalmazása csak rövid távolságra elsősorban konténeres, vagy veszélyes áruk fuvarozására alkalmas. A hosszú távú szállítások esetében, az átrakási idő nem jelentős. Az európai kocsi parkot, a hosszú fordulási idő miatt nem szívesen használják az orosz és a távol-keleti forgalomban. Ukrajnában Dnyepropetrovszkban próbálnak ilyen kocsikat gyártani a kelet-nyugati forgalom számára. Ezt a fajta szállítási módot, elsősorban a lengyelek szeretnék megvalósítani, a lengyel-ukrán, valamint a lengyel-belorusz forgalomban.
- Az európai gyorsvasút hálózathoz való csatlakozással: A transzeurópai gyorsforgalmi áruszállítási útvonalak koncepciójának lényege az, hogy az egyes államok vasúti infrastruktúra-menedzserei optimálisan kooperáljanak az egyes nemzetközi vasúti útvonalakon, és közben minden engedélyezett vasútvállalat szabad tisztes és diszkriminációmentes hozzájutást kapjon ehhez az infrastruktúrához. Az áruszállítási útvonalak kialakítása a Bizottság szerint csak az első lépés a vasúti közlekedés revitalizálásához. A nyílt hozzáférés az infrastruktúrához az áruszállítási útvonalakon

minden koncessziós operátor számára, akik ezeken meghatározott szervizt akarnak nyújtani, döntően ki kell bővítsse a vasúti kínálatot az áruszállítási útvonalak teljes hossza mentén. Ugyanakkor az operátorok számára meg kell könnyíteni a nemzetközi vonattransz lefoglalását egy központi, az érintett országokat átfogó áruszállítási útvonalak menedzsmentjének kialakításával. További lépéseket a szerviz minőségének javításában (határtartózkodások, rendszeresség, stb.) maguknak a vasúttársaságoknak kell végrehajtaniuk.

A gyorsforgalmi koncepció beágyazása a közösségi jogba:

1. 440/91. sz. EU-irányelv: a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés joga a Közösségen belül
2. 18/95. sz. EU-irányelv: keretfeltételeket tartalmaz a vasútvállalatok számára adott koncessziók elosztására. Engedélyek érvényessége, kiadása, visszavonása.
3. 19/95. sz. EU-irányelv: A vasutak pályakapacitását igazságosan és diszkriminációmentesen kell szétosztani
4. EK-szerződés 85. cikkely (1) bekezdés versenyhelyzet szabályozása (Hanreich, G.–Meyer, A.: Transeuropäische Güterfreeways, Internationales Verkehrswesen, 1999/1-2)

A vasúti és közúti tranzit útvonalak mellett több exportra termelő szabad gazdasági övezetet (Free Economic Zone) hozott létre a lengyel kormány (Tarnobreg).

Szlovákia

Szlovákia és Ukrajna között két határállomáson keresztül bonyolódik a vasúti forgalom:

1. a Kassa–Matovce közötti csak széles nyomtávolságú forgalom;
2. az 5. számú közlekedési folyosó szlovákiai ágán fekvő Ágcsernyőn (Cierna nad Tisou), széles és normál nyomtávú forgalom.

A normál nyomtávolságú pálya Csop–Halmeu irányába lehetővé teszi Románia felé a forgalmat, és így Magyarország kikerülését.

A Kelet-Szlovákiai Átrakóközvetben Vychodoslovenské Prekladiská (a továbbiakban VSP) hat vasútállomáson teszi lehetővé az áruk átrakását.

A 2005. január 1-jei kormánydöntést követően a Szlovák Vasúttársaságból kivált és megalakult: az áru fuvarozási Cargo Slovakia Vasúti Társaság Rt (Železničná spoločnosť

Cargo Slovakia, a.s.) és az infrastruktúrát kezelő: Szlovák Vasúti Társaság Rt (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. ZSR) vasúti társaság.

17. térkép

Szlovákia vasúti térképe



Forrás: www.slovakia.travel/entitaview.aspx?l=

18. térkép

*Ágcsernyő /Čierna nad Tisou
Kelet-szlovákiai átrakókörzet*



Forrás: Dr. Zsákai Tibor, 2005.

A Szlovák Vasúti Társaság Rt. végzi: A mintegy 100 km széles és a teljes normál nyomtávolságú vasúti pálya, valamint a a Cierna nad Tisou és Matovce határállomások üzemeltetését. A vasúti kocsik tengelyátszerelést Matovce állomáson.

A Cargo Slovakia feladata:

Az átrakóköri összes többi állomásán az áruk ki-, be-, és átrakása (Vojany, Hatalov, Trebisov, Haniska p.K. Cierna n/T, Matovce) A Cargo tulajdonában lévő átrakási kapacitás 4 állomáson max. 54 100t/nap valamennyi áruféleségre vonatkozóan, azaz az átrakóköri összes átrakási kapacitásának mintegy 58 %-a.

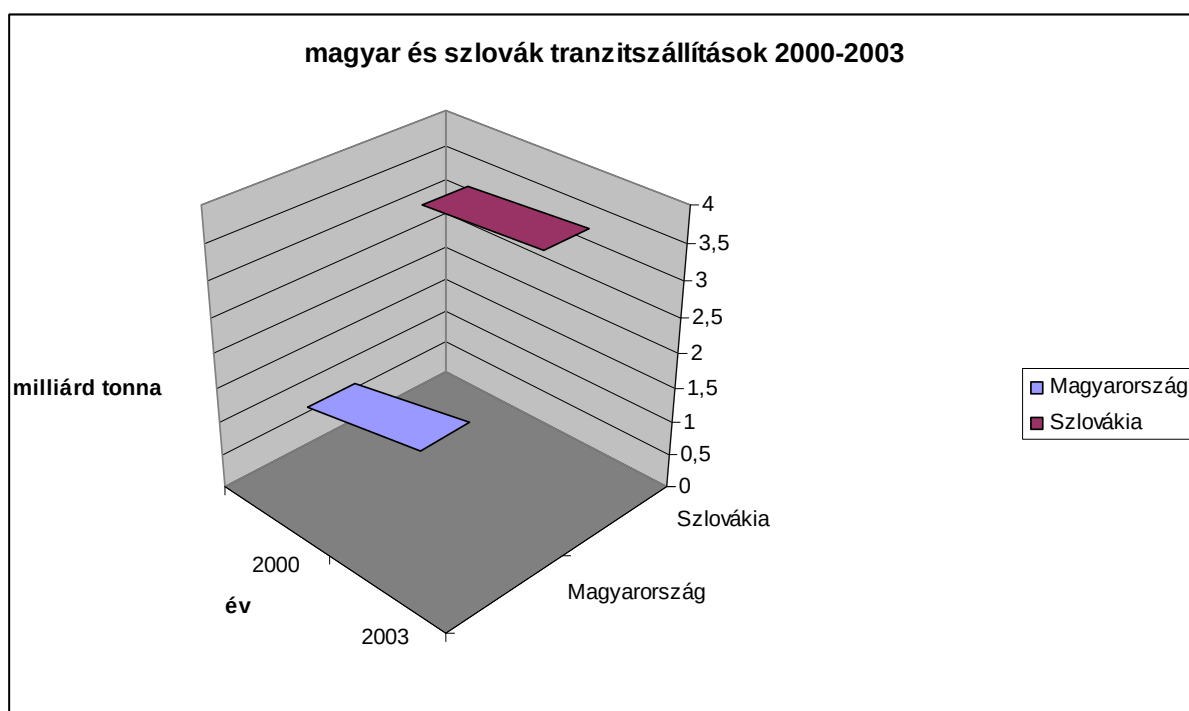
23. táblázat

Ágcsernyő és Záhony átrakóállomások összehasonlítása

Megnevezés	Ágcsernyő	Záhony
Átrakás (millió t)	6	6
Konténerátrakás (db/nap)	120	60
Forgóvázcsere (db/nap)	120	60
Fedett vámraktár (m ²)	560	750
Nyitott vámraktár (m ²)	4180	12 200

Forrás: Kozák, é. n.

13. grafikon



Forrás: ECMT: Annual Bulletin of Transport Statistics Paris 2004.

Olaszországból Oroszország felé történő szállítások költségeinek összehasonlítása a magyar és a szlovák szakaszon megerősíti, hogy Szlovákia tényleges fenyegetést jelent Magyarország számára az európai tranzit forgalomban.

- A. útvonal: Ausztria-Szlovákia-Ukrajna-Oroszország
- B. útvonal: Ausztria-Magyarország (Sopron-Záhony)-Ukrajna-Oroszország
- C. útvonal: Ausztria-Magyarország (Hegyeshalom-Záhony)-Ukrajna-Oroszország
- D. útvonal: Ausztria-Magyarország (Szentgotthárd-Záhony)-Ukrajna-Oroszország

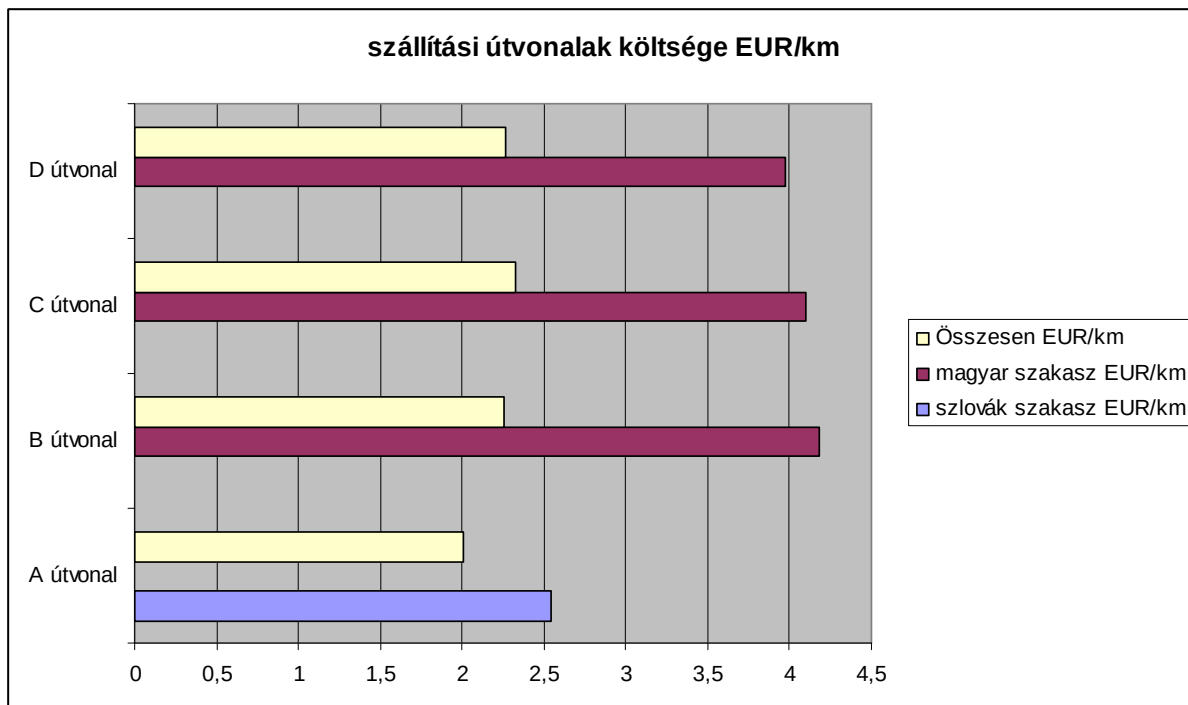
24. táblázat

A tranzitdíjakról

	Szlovák szakasz, EUR/km	Magyar szakasz, EUR/km	Összesen, EUR/km
A útvonal	2,54		2,01
B útvonal		4,18	2,26
C útvonal		4,1	2,33
D útvonal		3,97	2,27

Forrás: Sabolchiy Viktoriya: A magyar Vasút szerepe a kelet-nyugat irányú tranzitforgalomban Budapesti Gazdasági Főiskola, Budapest, 2006.

14. grafikon



Forrás: Sabolchiy Viktoriya: A magyar Vasút szerepe a kelet-nyugat irányú tranzitforgalomban Budapesti Gazdasági Főiskola, Budapest, 2006.

Záhony nem versenyképes áraival, szolgáltatásával, átrakási technikájával. Az átrakó nagysága is a szlovákoknak kedvez Záhony hátrányára:

A szlovák átrakó gyakorlatilag a határ közelében néhány állomásra korlátozódik, vagyis viszonylag kis területre korlátozódik, ezért a vagonmozgatás és átrakás kevesebb időt igényel, mint a záhonyi közel 100 km²-en. A kocsforduló (vagon belépés – átrakás – kocsi kilépés) az idő függvényében kevesebb költséggel is jár. (Ágcsernyő 24 óra, Záhony 72 óra. Forrás: Rail Cargo Hungaria)

Meg kell jegyezni, hogy Kassa mellett 2009-ben megnyitották az orosz konténer állomást. (eredetileg Záhonyba tervezték létesíteni) Az állomásra elsősorban vasúton érkezik a konténer. A koperi kikötőbe hajon érkező konténereket Horvátországon és Ausztrián át, szállítják a konténer állomásra. A szlovák teherszállításban jelentős, csaknem 80%-os a tranzit aránya.(Dr. Zsákai 2005.)

Az ÖBB-vel (Osztrák Állam Vasutak nagyon szoros együttműködést alakított ki. Szlovákia és Ukrajna között egyre növekszik a gazdasági együttműködés. (mindkét nyelv ősláv, ezért nincsenek nyelvi nehézségek.)

Ausztria

A Távol-Kelet és az Európai Unió országai között a vasúti teherszállítás túlnyomórészt Belorusszián és Lengyelországon keresztül történik. Magyarország és Szlovákia versenyez egymással, a forgalomban való részesedés növeléséért. Ebben a versenyben a biztos győztes a harmadik fél Ausztria, mert a két versenyző országból Ausztrián keresztül halad az útvonal Európa felé. Az osztrák állami vasút (ÖBB) Welsben kiépítette Közép-Európa legnagyobb és legmodernebb vasúti logisztikai központját. Az ÖBB rendkívül szoros kapcsolatot alakított ki a szlovák cargo vállalattal, a szlovén vasutakkal és privatizáció során megszerezte a MÁV Cargo vállalatot. Az osztrák törekvések azt erősítik, hogy Ausztria a Wels-i központra építve Közép-Európa kikerülhetetlen logisztikai központja legyen. Ezt a törekvést csak Magyarország (Záhony) kárára valósíthatja meg!

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

Az ÖBB árufuvarozási üzletága fontosabb tevékenységei:

- Termékfuvarozás (18 saját logisztikai központ)
- Kombinált fuvarozás (13 terminál)
- Express Cargo logisztika (Bécs-Poszony-Budapest-Zágráb közötti logisztikai szervezés és szolgáltatás)

(Rail Cargo Austria Deine Bahn 2001/12)

5. Záhony helyzete 2009-ben

Záhony számára 2002-ben ismételten lehetőség mutatkozott helyzete pozitív változtatására. Az országgyűlési választásokat követően Magyarország Moszkvában bemutatkozó kiállítást tartott (2002. szeptember 17–20.), majd december végén Magyarország miniszterelnöke Moszkvába utazott a magyar–orosz gazdasági kapcsolatok javítása érdekében kétoldali tárgyalásokra. A tárgyalásokat követően 2002. december 23-án Dr. Nagy Sándor MeH politikai államtitkár munkaköri kötelességévé tette a Rákóczi-pince bérletbe vételét Magyarország számára (Sztrelai kastély, a „nyári palota” az épület, múzeum és egyben a mindenkori orosz elnök szentpétervári rezidenciája), valamint a Záhony–Moszkva szállítás-logisztikai híd megszervezését. A terv szerint Magyarország Moszkvában építene több ezer m²-en raktárbázist (elsősorban mezőgazdasági termékek számára), míg Záhonyban (ukrán együttműködéssel) a csapi fejlesztésekkel részben közösen, részben párhuzamosan nemzetközi – orosz és nyugat-európai tőkeberuházásokra alapozva – ipar-logisztikai és szállítás-raktározás logisztikai központ valósulna meg.¹⁰⁵

2002. november 15-én intézkedési tervet fogadott el a Magyar–Orosz Kereskedelmi-gazdasági Együttműködési Kormányközi Bizottság magyar tagozata. Ennek 1/c pontja arra utal, hogy konkretizálni kell a moszkvai vagy Moszkva környéki magyar kezelésű vámraktár létrehozásának feltételeit, az érdekeltek köréből megalakítani a project megvalósítását végző vállalkozói szervezet; A 8/a pont szerint fokozni kell az orosz féllel egyeztetett áruforgalom-növelő intézkedések kidolgozását az V. európai közlekedési folyosó – ezen belül a Záhonyi átrakókörszet – kiépítésével és fejlesztésével létrejövő kapacitások érdekében.

¹⁰⁵ Feljegyzés Medgyessy Péter miniszterelnök, Kiss Elemér miniszter és Draskovics Tibor kabinetfőnök részére. MeH Területfejlesztési Államtitkárság. 2002. december 2. Dr Nagy Sándor. Tájékoztató Kontra Ferenc nagykövet részére. A Magyar Köztársaság Nagykövetsége, Moszkva, 2003. január 24.

Az intézkedési tervben a két program megvalósításáért kormányzatilag kijelölt MeH Területfejlesztési Államtitkárság meg sincs említve. Így kettős ügyintézés alakult ki, amit a MeH Államtitkársága jogszabályként vagy döntésként, esetleg konkrét lépésként előkészített vagy javasolt, azt a GKM elutasította, de konkrét javaslatot nem nyújtott be.

A moszkvai raktárbázis előkészítésére az EXIMBANK tárgyalást hívott össze (2003. március 11.). Az értekezleten egyértelművé vált, hogy a jelenleg orosz piacon értékesítő nagyvállalatok ellenzik a moszkvai raktárbázis megvalósítását. „Az import termékek piaca az elmúlt években fokozatosan megnyugodott, a „rendszer” működik. Új konstrukció – főleg állami háttérrel – megbolygatná a működő rendszert. Félő, hogy több kár származna a működő rendszerbe nem illő megoldás alkalmazásánál... kisebb élelmiszeripari gyártók inkább érdekeltek egy raktárbázis létrehozásában.”¹⁰⁶

A Rákóczi-pince névadó ünnepe fontos szerepet kaphatott volna a magyar–orosz gazdasági kapcsolatokban. (2003-ban a találkozó és a névadó ünnepség megszervezését a Miniszterelnöki Hivatal végezte.) Putyin orosz elnök három javaslattal érkezett az ünnepségre:

1. Magyarország, a nyugat-európai országokhoz hasonlóan vállaljon gyorsított vízum-ügyintézt;
2. Oroszország, Magyarországon keresztül bonyolítaná a kereskedelmét és a szállítást Nyugat-Európa felé;
3. Oroszország Záhonyban valósítaná meg a kereskedelmi, szállítás-logisztikai központját Európában.

Magyarország miniszterelnöke egyetértett a javaslatokkal, egyenértékű, Magyarország számára nyújtott ellenszolgáltatások mellett. (Oroszország keresi a kaput Európa felé Lengyelország kikerülésével. Ezt a keresést az ukrán politikai események csak felgyorsították – narancsos forradalom.)

Orosz javaslatra (Moszkva helyett Jekatyerinburg) a Záhony–Jekatyerinburg szállítási-kereskedelmi kapcsolat előkészítése 2003-ban lezárult.¹⁰⁷ A Záhony és Térsége Fejlesztési Kft., valamint a Szverdlovszk megyei vezetés által megbízott helyi szervezet közös vállalatot hozott létre a program megvalósítására. Kölcsönösségi alapon a két ország biztosítja a

¹⁰⁶ EXIMBANK, Budapest 2003-03-21.

¹⁰⁷ Dr. Nagy Sándor MeH államtitkár levele J. V. Osincev úr, Szverdlovszk régió Kormányának elnökhelyettese, Szverdlovszk régió nemzetközi kapcsolatok és külkereskedelmi miniszterének (2003. június 4.) Memorandum az Oroszországi Föderáció és a Magyar Köztársaság területfejlesztési együttműködéséről Gostroj és a Miniszterelnöki Hivatal (2004. október 14.).

beruházáshoz szüksége területeteket és az eredményes működéshez szükséges egyéb feltételeket (jogszabályok, kedvezmények, marketing). 2006-ban az orosz fél több javaslattal állt elő az együttműködéssel kapcsolatban. „A miniszterhelyettes kifejtette, hogy a régió jelenleg a 2. nemzetközi logisztikai folyosó Jekatyerinburgig történő hivatalos meghosszabbításának ügyét kezeli prioritásként az 5. folyosóval szemben, mivel az Európai Unió és Oroszország közötti tárgyalások ebben a témában előrébb járnak. Az orosz tárgyaló fél kifejtette, hogy a Záhony–Jekatyerinbug vasúti szállítmányozási út kihasználtsága növelésének, valamint a két logisztikai terminál fejlesztésébe történő vállalkozói tőke bevonásának lehetősége abban az esetben növekedhet, ha az Európai Unió hivatalosan jóvá hagyja az 5. nemzetközi logisztikai folyosó meghosszabbítását Záhonytól Jekatyerinburgig. Emellett nagyban segítené a záhonyi terminál kihasználtságának növelését, ha széles körben informálnák az érdeklődő vállalatokat a terminál nyújtotta szolgáltatásokról, valamint azon keresztül az európai országokba történő áruszállítási lehetőségekről.¹⁰⁸ Az orosz fél javasolta, hogy Magyarország kérje az orosz–kínai vasúti szállításokról szóló egyezményhez való csatlakozási szándékát, Németországhoz hasonlóan. Magyarország a javaslatokra nem válaszolt.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium új javaslattal állt elő 2007-ben Záhonnyal kapcsolatban¹⁰⁹ a záhonyi térség különleges gazdasági övezetének komplex gazdaságfejlesztési programjával.

2006 augusztusában a Magyar Köztársaság Kormánya 2141/2006. számú határozatában döntést hozott a Záhony és térsége átfogó gazdaságfejlesztési munkaprogramja kidolgozásának szükségességéről, amely nyomán egy átfogó megvalósíthatósági tanulmány előkészítő dokumentuma elkészült. Alapvető probléma, hogy a különleges gazdasági övezet fogalma nem szerepel sem a magyar, sem az európai jogban. 1991 és 1994 közötti szakmai vitában tisztázódott, hogy az Európai Unió előírásainak a „vállalkozási övezet” elnevezés felel meg mind tartalmilag, mind formailag.

A záhonyi adottságokra épülő – közel hasonló – kezdeményezés először a VÁTI-nál jelentkezett 1975-ben, majd 1991-ben Záhony polgármestere hirdette meg a vállalkozási övezet programot. 2002 és 2006 között a Miniszterelnöki Hivatal Államtitkárságán külön előadó foglalkozott a Záhonyi programmal. Ennek köszönhetően került újra Oroszország

¹⁰⁸ JELENTÉS: A Záhony–Jekatyerinburg logisztikai híd megvalósításának lehetőségei. Jekatyerinburg, 2006. március 21. Reppa Gábor irodavezető, Magyar Köztársaság Nagykövetség Kereskedelmi Képviselőte, Jekatyerinburgi Iroda.

¹⁰⁹ 6/2007. I. 18. Korm. határozat, 2247/2007 (XII. 23.) Korm. határozat, 6/2009 I. 30. Korm. határozat.

érdeklődésébe Záhony és a Záhonyban orosz beruházás során létesítendő logisztikai centrum és termelő beruházások, valamint a Záhony–Jekatyerinburg logisztikai híd megvalósítása.

Ez az előterjesztés nem veszi figyelembe az 1991-től folyamatosan elkészült hazai és nemzetközi tanulmányokat, javaslatokat, amelyek a záhonyi vállalkozási övezetre készültek. Azt a megtevesztő álláspontot erősíti, hogy itt egy új programról van szó. Nem rendelkezik az eddigi folyamatok lezárásáról, folytatásáról, módosításáról. Jelenleg a kormány a záhonyi program irányítását megkettőzi úgy, hogy nem rendelkezik a korábban kormányutasításra létrehozott Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. sorsáról. Így van egy 1995-ben a záhonyi térség fejlesztésére alapított, az RFH Zrt. felügyelete alatt tevékenykedő Kft. és van egy 2007-ben, a záhonyi térség fejlesztésére létrehozott miniszterelnöki biztos, szintén az RFH Zrt. koordinációjában. A rendelet alapján miniszterelnöki megbízottá nevezték ki azt a Kálnoki Kis Sándort, aki a meg nem valósult, 1975-ös Záhony–Kisvárdai térsége fejlesztési terv elkészítését irányította, majd helyettes államtitkárként gazdaságilag nem tartotta indokoltnak az M3-as autópálya Záhony felé vitelét.

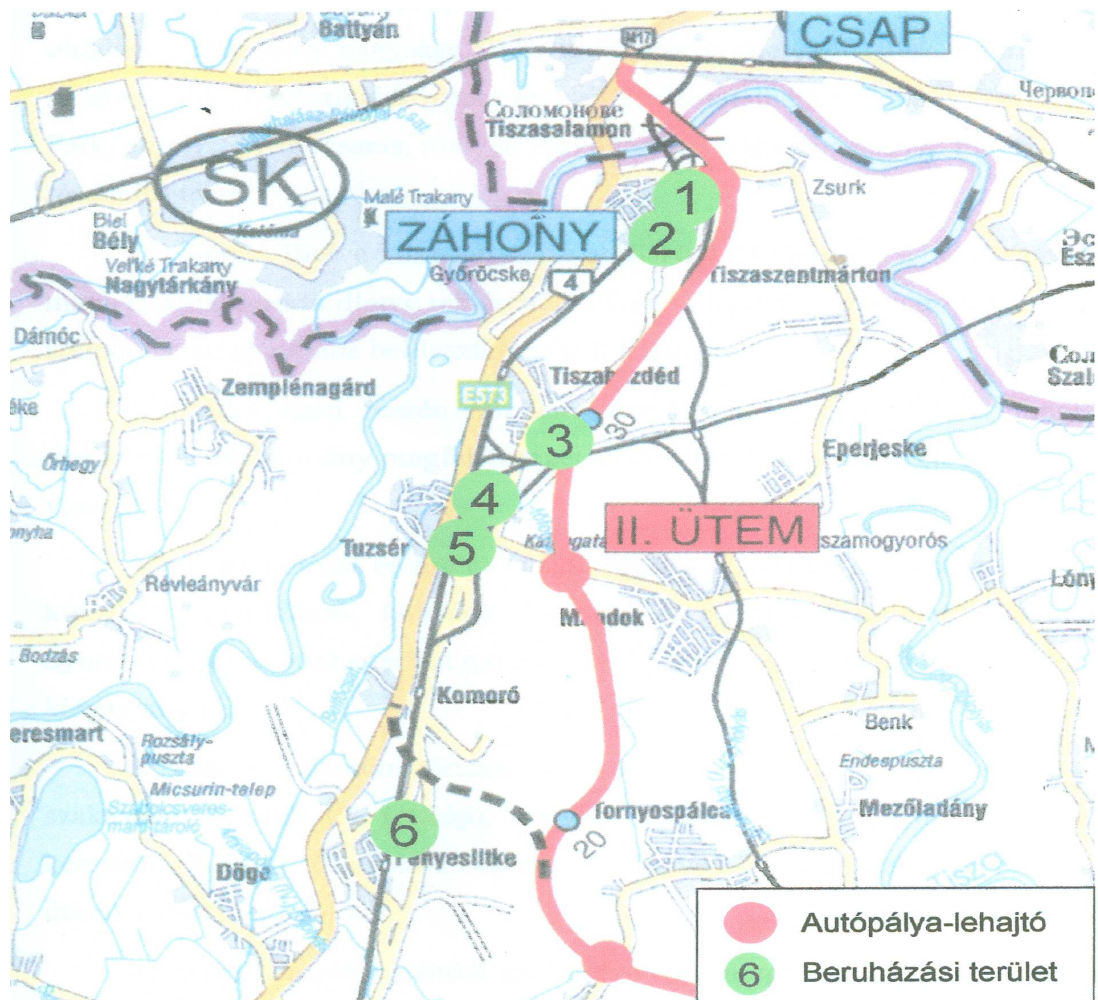
Szintén a fenti rendeletben döntöttek a fényeslitkei ipari park létrehozásáról. (A tervek szerint az ukrán tulajdonú hengermű alapítását 2006 februárjában a gazdasági és közlekedési, valamint a pénzügyminiszter közösen jelentette be – a beruházás nem történt meg.) Az ipari park területét a MÁV-tól és a helyi tulajdonosoktól vásárolja fel az RFT Rt. a kormány megbízásából.

A terület kiválasztása és felvásárlása ellentmondásos. A Miniszterelnöki Hivatal megrendelésére 2004-ben a záhonyi térségre tanulmányterv készült egy európai szintű, a XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítására.¹¹⁰ A tanulmányterv 6 lehetséges területet vizsgált meg, ipari park céljára. Alkalmassági szempontból a fényeslitkei terület kapta a legrosszabb minősítést (megközelíthetőség, infrastruktúra-ellátás, fejlesztések bekerülési összege).

¹¹⁰ BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. február 28.

19. térkép

Záhonyi kistérség térképe



forrás: BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft

ÖSSZESÍTŐ TÁBLÁZAT

terület	méret [ha]	bővíthetőség	beépítettség	közművek	vasút bevezetésén ek költsége [millió forint]	4. Számú főúttól való távolság [km]	közüti beruházási költségek [millió forint]	tervezett autópálya- lehajtó távolsága [km]	Út és vasút kiépítés összesen [millió forint]
1.	40	-	részleges	van	100	3,8	30-40	1	130-140
2.	27	jelentős	részleges, de bontandó	van	0	6	140-160	3	140-160
3.	30	jelentős	-	500 méteres körzetben	150	4	200-250	6-8	350-400
4.	28	mérsékelt	-	szomszédos telkeken	150	1,4	140-180	4-6	290-330
5.	30	mérsékelt	-	szomszédos telkeken	?	1	90-100	4-6	100-?
6.	35-40	-	-	MÁV területről	600	2,3	130-150	8-10	730-750

Forrás: BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

A MÁV által nem hasznosított kincstári tulajdonú földterületek átadásáról a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. javára a 2261/2003. (X. 27.) kormányhatározat alapján az illetékes szervek 2003. november 13-án megállapodtak a végrehajtásról.¹¹¹ A nem állami tulajdonú földterületek vásárlásáról a 2138/2004. (VI. 8.) kormányhatározat rendelkezik.

A kormány a 2035/2006. (III. 7.) határozatával a fenti két határozatot hatálytalanította.

A MÁV CARGO osztrák kézbe kerülésének szintén jelentős hatással lehet a záhonyi térségre. A MÁV egyetlen, igazán nyereséges tevékenységét, a záhonyi átrakást osztrák érdekeltség alá helyezték. (MÁV CARGO privatizálása 2008-ban volt.) Az átrakó állomások jelentős számában több-kevesebb MÁV CARGO tulajdon van, így az ukrán–magyar közvetlen vasúti kapcsolat jövője most osztrák kézben van.

Az Osztrák-Magyar Monarchia Közép-Európa politikai-katonai és gazdasági vezető hatalma volt a 20. század elejéig. Sok jel mutat arra, hogy Ausztria jelenleg a gazdasági hatalma növelésére törekszik. A korábbi császári előzményekre alapozva ma Ausztriának kézenfekvő megoldás volna a kelet-közép-európai szálláslogisztikai rendszer felújítása, és ezzel együtt a gazdasági hatalmának újbóli kiépítése és megerősítése. Az utóbbi időben tapasztalható osztrák törekvések, a Bécs és Wells között kiépíthető, európai mértékkel is igen nagy logisztikai szolgáltató térség a kelet-közép-európai logisztikai központokat gya-

¹¹¹ Emlékeztető: MeH Területfejlesztési Államtitkár Szakmai Titkársága XVIII/269/5/2003, Gy. 16-313/2004 MÁV Vezérigazgatóság Befektetési Osztály, 2004. április 19.

korlatilag súlytalanná teheti. (A kelet-közép-európai Ro-La szállítmányok végállomása a wellsi vasúti csomópont.) A magyar vasúti kereskedelem már osztrák kézben van. A Szlovákián keresztül megépíthető széles nyomtávú vasútvonal folytatása Kassától Ausztriáig (osztrák vezetéssel, tervezése folyamatban) a szlovák vasúti kereskedelmet is osztrák felügyelet alá helyezheti. (Ágcsernyő elveszti funkcióját.) A nyomtáv váltás az ukrán–szlovák és az ukrán–magyar határról közel félezer km-rel távolabb, Ausztria belterületén megoldható. Így Ukrajna, Szlovákia és Magyarország a nemzetközi vasúti tranzitszállításoktól, és az ahhoz kapcsolódó igen tekintélyes vámbevételektől eleshet, és mindezt Ausztria szerezheti meg. Az osztrák politika megvalósítását megkönnyíti az a tény, hogy az osztrák vasút állami kézben van. Ez a folyamat a tapasztalatok alapján osztrák oldalról elindult. Hatásai és következményei elől csak úgy térhet ki a hátrányba kerülő három ország, ha a vasúti átrakók térségében azonnal valóságos, világszínvonalú ipari-gazdasági térségfejlesztésbe kezd. Ezek nem állami beruházások (a szocializmus elmúltával ezek ideje lejárt), hanem az államok törvényileg biztosított beruházást elősegítő eljárási kedvezményei. Az osztrák állami vasút a tranzitszállítások és az azokhoz kapcsolódó hasznok jelentős részét valószínűleg Magyarországról és Szlovákiából végérvényesen elvitte. De elviheti Ukrajnából is.

Magyarországnak sürgősen nagyon komoly lépéseket kell tennie Ukrajna megnyerésére az európai tranzitútvonalak megtartásához. Például a Lviv melletti Javorovi különleges gazdasági övezetről kiadott tájékoztatóban az Európa felé vezető tranzitútvonal a Kijev–Krakkó–Pozsony–Bécs útvonalon keresztül vezet.

Záhony–Csap mint katonailag fontos határpont meg sem közelítette Breszt jelentőségét. A szovjet csapatok kivonulásáig volt ugyan szovjet katonai parancsnokság Záhonyban, de a békeszerződést követően a parancsnokság feladata a tavaszi és őszi állománycsere előkészítése és lebonyolítása volt. A MÁV tevékenységébe közvetlen beleszólási lehetősége nincs, partnere a Magyar Honvédség Záhonyi Szállítási Parancsnoksága. A szovjet katonai családok teljesen beilleszkedtek Záhony civil életébe. (Természetesen amennyire egy katonai külszolgálatban be tud illeszkedni.) Az orosz katonai parancsnokság utolsó parancsnok-helyettese, ma az orosz vasút ügyeiért felelős miniszter Oroszországban. A MÁV Záhony igazgatóságának az állománycsere mellett, a napi átrakást is el kellett végeznie. A záhonyi szovjet–magyar viszonyra jellemző, hogy a kivonuló szovjet csapatok ásták ki az akkor épülő görög katolikus templom alapját. A kivonulás befejező momentuma Záhonyban magyar részről nem sikerült zökkenőmentesre. A magyar vezetés elkésett és mire megérkeztek, a szovjet katonai vezetők már Csapra voltak. Budapesten és Moszkván keresztül kel-

lett intézkedni, hogy a nemzetközi sajtó előtt megtörténjen a „búcsú”. A szovjet vezetés visszajött a magyar határig, de az ünnepségen és a sajtótájékoztatón nem vett részt. (A dokumentumfilmen látható tábornoki kivonulás a Tisza-hídon a megismételt távozás – *Takács*, 2001).

6. Mi lesz Záhony jövője?

Amikor Záhony jövőjéről van szó minden esetben, felmerül a kérdés, hogy:

- a város
- az átrakó
- a vasút

jövőbeni lehetőségeiről beszélünk? Álláspontom szerint a válaszban meghatározó, hogy:

- Záhony, mint határmenti település, amely közigazgatási, közszolgáltatási szolgáltatást nyújt az átrakó részére
- Záhony az átrakó, amely lehetőséget biztosít – sajátos tevékenységével – Európa keleti és nyugati területei között a szállítások megvalósítására

1980 óta szerves egységet alkot, a két alkotórészt nem lehet szétválasztani Záhony lényegének sérülése nélkül. Még akkor sem, ha mára átrakás Záhony településen gyakorlatilag nem történik

Záhonnyal kapcsolatos minden fajta, tervezésnek a mai tényleges lehetőségekből és nem az elképzelt „dicsőséges” múlt megszépített emlékeiből kell kiindulnia. A XXI század adottságai a térségben a következők:

1. Közel 100 km²-en kiépített vasúti és közúti átrakó (a két közlekedési eszköz logisztikai szolgáltatási lehetőségeket nyújt)

A nemzetközi szállításokban és raktározásokban résztvevők által kialakított Záhony térségi logisztikai klaszter kft. elsősorban – ki nem mondva – védelmi funkciót lát el. A térségben már megtelepült vállalkozók védelmét. Ez a látens funkció egyben akadályozza is a térségi logisztikai tevékenységek bővítését. A Záhonyi térség fejlődése addig kizárt, míg nem lesz lehetséges a nagy nemzetközi logisztikai vállalatoknak (orosz, ukrán, kínai, európai uniós) saját raktárbázis és átrakó állomás kialakí-

tására. Ilyen jellegű fejlesztések a rivális átrakóállomásokon nem történtek eddig jelentős mértékben.

2. Kiépített vasúti-vontatási hálózat (lehetőség van szerelvényrendezésre és a különböző átrakó helyek vasúti kiszolgálására)

A Záhony „zászlóshajó” program (2090/2007. (V.23.) Kormányhatározat) elfogadását követő közel 40 milliárdos fejlesztési támogatás felhasználása kifejezetten szerencsétlenül sikerült. A vasúti, közúti ráfordítások nem bővítették a lehetséges térségi beruházási területeket. Új iparvágány, új bekötő/üzemi út, amelyek alkalmassá tettek volna jelenlegi mezőgazdasági területeket, vagy elhagyott volt átrakó területeket beruházási célra nem épült. Amennyiben Magyarország Európa egyik logisztikai központjává kíván válni, akkor kormányzati politikával (telephelyekre alkalmas területek kialakítása és kedvezményes használatba/tulajdonba adása jogszabályok, marketing) Záhony nemzetközi logisztikai szerepét meg kell erősíteni.

3. Adott a térségben korlátozott mértékben a folyami szállítás a Tiszán

A tiszai vízi szállítás mindig jelen volt a térségben a Tisza menti víztározó megépítéséig. A rendszerváltás előtt és után készült tanulmányok, valamint a vízügy szervek (FETIKÖVIZIG) egyet értenek abban, hogy a Tisza:

- Az év nagy részében csak duzzasztással hajózható Komoróig
- Alsóbb szakaszokon mederszűkítés és medermélyítés szükséges
- A Szolnok térségében kialakuló homokpad állandó kotrása szükséges
- A folyó teljes szakaszán kikötők építése szükséges
- A Duna – Tisza csatorna megépítése nélkül csak Szerbián keresztül köthető be a nemzetközi vízi szállításokba
- Speciális a tiszai adottságokra épülő uszálypark kialakítása szükséges

Magyarország, Németországból és Oroszországból is kapott már ajánlatokat a tiszai hajózásra, de döntés még nem született. Nemzetközi logisztikai központ szempontjából nagyban erősítené a térség fontosságát

4. Adott a térségben egy kiemelten fejlett települési infrastruktúra

Ez a kijelentés csak Záhonyra igaz. A fejlődés érdekében elkerülhetetlen a Záhonyt körülvevő települések (Zsurk, Tiszaszentmárton, Tiszabездé, Győröcske) infrastruktúra szempontjából való azonos szintre emelése. A települések önállóságának esetleges csökkentése árán is. A záhonyi térség legnagyobb települése 2010-ben

már Mándok. A település mezővárosi jellegű falusias. Modern urbanizációs településsé való kialakítása nagyságrendekkel többbe kerül, mint Záhony és az övező települések további összehangolt fejlesztése.

5. Adott a nemzetközi szállítások lebonyolítására szakképzett munkaerő (átrakás, adminisztráció, vám, informatika, vasút, közút, határszolgálat)

A munkaerő részben időlegesen elvándorolt. Ez a nagy gyakorlattal és tapasztalattal rendelkező szakember gárda az ország különböző területein talált magának munkát, de lakását nem tudta értékesíteni, azt jelenleg is fenntartja Záhonyban. Munkalehetőség esetén hazatér.

6. Adott a Záhony Logisztikai Körzet (Az Országos Területfejlesztési koncepcióban Záhony-Nyíregyháza Logisztikai Körzet meghatározás található.)

A koncepció eredeti tervezetében Nyíregyháza nem szerepelt, csak a nyíregyházi és néhány megyei országgyűlési képviselő – Nyíregyháza polgármestere – követelésére, a nyíregyházi repülőtérre, való hivatkozásra módosították a körzet határát. A nyíregyházi repülőtér vám szolgálatát szükség esetén a záhonyi vámhivatal látta volna el.

A záhonyi logisztikai körzet határait vissza kell állítani az átrakó körzet térségére. A záhonyi térség és a nyíregyházi repülőtér között mintegy 60 km távolság van.

7. A záhonyi átrakóba érkező nyersanyagok feldolgozását az ország – gazdaságilag fejlettebb – térségeiben végzik. Vagyis a nyersanyagok feldolgozásából és a késztermékek értékesítéséből származó haszon nem Záhonyban jelentkezik. Tipikus XVIII. századi modell, a nyersanyag biztosítása a gyarmaton – keleten – a feldolgozás és értékesítés az anyaországban – nyugaton. Ez ellen a modell ellen lázad Záhony az 1970-es évektől.

Az 1975-ben elkészített tervekben már rögzítették Záhony és térsége fejlődésének kulcsa az átrakó lehetőségére épülő ipar megtelepítése. Ezzel minden esetben egyetértettek a döntéshozók, csak a telepítés konkrét helyének kijelölésében nem. Az 1975-ös kisvárdai telepítési terv el sem kezdődött, a nyíregyházi iparfejlesztés és Záhony között összefüggés nem mutatható ki. (a nyíregyházi Taurus gyárat előbb létesítették, mint a komorói korom átféjtőt) A fényeslitkei ipari park létesítése elhibázott döntés. Szerencsétlen a hely kiválasztása közlekedési, szállítási, munkaerő és a beruházás költségei szempontjából. A lehetséges további ipari beruházá-

sok ésszerű helyszíne a feldolgozásra kerülő alapanyagok átrakására alkalmas átrakó pályaudvar közvetlen környezete. Záhony, Eperjeske, Mándok, Tiszabezdéd, Tuzsér, Komoró települések területe. Az a koncepció, hogy Záhonyban átrakás-raktározás és a megye nagyvárosainak térségében a záhonyi szolgáltatásokra épülő ipartelepítés, nem életképes. Nem lehet mivel megindokolni egy beruházónak, hogy miért kell a termelés helyszínétől 50-100 km-re tárolni a feldolgozásra kerülő alapanyagokat és raktározni a készterméket, mikor egymás mellé is építhetné az egységeket. Záhony logisztikai körzet és a záhonyi vállalkozási övezet, csak együtt életképes. A logisztikai körzet és a vállalkozási övezet eszköz az ország gazdasági és a záhonyi térség fejlesztési céljainak megvalósításához.

„A záhonyi különleges vállalkozási övezet kialakítását illetően ugyancsak markáns nézetek fogalmazódtak meg. A nemzetközi gazdasági kapcsolatok elmélyítését és a térség gazdasági fejlesztését mindenki kiemelt célnak tekinti, ezen túlmenően a kormányprogram ennek eléréseként fogalmazza meg a nemzetközi áruszállítás, mindenekelőtt a kelet-nyugati tranzit fellendítését. Megfontolandó azonban az a máshol felbukkanó megjegyzés, miszerint a térség fejlesztéséhez többre van szükség, mint a kereskedelmi átbocsátás növelésére és a foglalkoztatás szintjének fenntartására a gazdasági aktivitás érdekében.”¹¹²

„A MÁV a kialakult logisztikai létesítmények hasznosítását tekinti egyaránt vasúti és nemzetgazdasági érdeknek. A MÁV Műszaki Tanácsának 1997. májusi döntése alapján Sopron, Budapest és Záhony intermodális logisztikai központokká fejlesztését tekinti prioritásnak. Számára éppen a spontán települő logisztikai szolgáltatások jelentik a kihívást, a konkurenciát.”¹¹³

Az elmúlt 60 év alatt gyakran határozták meg a záhonyi átrakókörzetet úgy, hogy Európa legnagyobb szárazföldi kikötője. Komolyan kellene venni a jelmondatot és a vasútnak kikötői szolgáltatásokat, kell biztosítani a térségben! Az átrakás nem a vasút feladata. (az átrakó létesítésekor nem is volt!) A vasút feladata az, hogy kiszolgálja a különböző tematikájú és tulajdonú átrakó és raktározó bázisokat. A vállalkozási övezetnek, pedig az, hogy európai kedvezményrendszerrel elősegítse a térségben az ipari termelés meghonosítását. (Az európai kedvezményrendszer alapvetően információs, adminisztrációs és szolgáltatási

¹¹² Fleischer Tamás: A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 1999. június 15. 22. old.

¹¹³ Fleischer Tamás: A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 1999. június 15. 25. old.

kedvezményeket biztosít. Az adókedvezmény csak már működő és nyereséges beruházások esetén vonzó)

Sopron (GYSEV), és a záhonyi átrakás a MÁV CARGO privatizálásával osztrák kézbe került, és így már az osztrák többségi tulajdonos elvárásainak kell megfelelnie a záhonyi tevékenységnek is. A fejlesztés lehetősége ezért részben már az osztrák állam döntéseitől is függ. Azonban, ha a Rail Cargo Hungaria a saját bázisán, a saját maga által szállított árukat, saját maga rakja át és továbbítja, akkor Magyarországot választja a tranzitszállításokhoz. Az igaz, hogy a MÁV elesik az egyre csökkenő átrakási bevételektől, de az ország megszerzi az Európai Unió vám bevételeinek jelentős részét. (az Európai Unióban elsősorban ott kell vámolni, ahol az áru átlépi az unió határát) Ezt a szolgáltatást szükséges biztosítani az összes Európában bejegyzett vasúti teherszállító vállalkozás számára.

26. táblázat

Az EU Vámcodex alapján az alábbi termelési lehetőségek vannak jelenleg is Záhonyban

Vámraktár	Aktív feldolgozás	Vámfelügyelet melletti feldolgozás
Megyeszékhely Fővámhivatal engedélyezi	Megyeszékhely Fővámhivatal engedélyezi	Megyeszékhely Fővámhivatal engedélyezi
Telephelyengedély	Telephelyengedély	Telephelyengedély
Írásbeli kérelem formanyomtatványon 2454/93/EGK Biz. r. 67. mell., indoklás	Írásbeli kérelem formanyomtatványon 2454/93/EGK Biz. r. 67. mell., indoklás	Írásbeli kérelem formanyomtatványon 2454/93/EGK Biz. r. 67. mell., indoklás
Közösség területén letelepedett személy	Közösség területén letelepedett személy	Közösség területén letelepedett személy
Vámbiztosíték	Felfüggesztő aktív feldolgozás esetén vámbiztosíték	Vámbiztosíték
Megbízható vámadós	Megbízható vámadós	Megbízható vámadós
Raktárhasználat jogosultsága		
Helyszínrajz	Helyszínrajz	helyszínrajz
Nyilvántartás hitelesítése	Nyilvántartás hitelesítése	Nyilvántartás hitelesítése
	Az áru azonosítható a végtermékben	Az áru azonosítható a végtermékben
	Nem lehet káros az EU-s termelőknek	Nem lehet káros, az EU-s termelőknek
	(Gazdasági indokoltság)	(Gazdasági indokoltság)
	2454/93/EGK Biz. r. 70. és 73. sz. mell.	2454/93/EGK Biz. r. 76. sz. mell.
	<u>Nem EU-s termék EU-n belülre felfüggesztő aktív feldolgozás esetén kiegyenlítő kamattal</u>	Nem esik korlátozás, vagy tilalom alá
	Nem EU-s termék EU-n kívülre vám felfüggesztéssel vagy vám visszatérítéssel	Nem EU-s alapanyagok felhasználása

A táblázat a következő oldalon folytatódik.

Vámraktár	Aktív feldolgozás	Vámfelügyelet melletti feldolgozás
	Feldolgozás: összeállítás, javítás, árumegmunkálás, szerelés, helyreállítás, beszállítás, segédanyagok felhasználása Vám visszatérítési eljárás Vám felfüggesztő eljárás	A késztermékből az eredeti alapanyag nem állítható vissza Alacsonyabb a végtermék vámtétele, mint az import áru vámtétele. Szabad forgalomba bocsátás a végtermék vámtételével, de a végtermék teljes értéke alapján.
Vámraktárban is lehet aktív és vámfelügyelet melletti feldolgozás, de túlsúlyba nem kerülhet a raktározással szemben, + szokásos kezelési módok a 2454/93/EGK Biz. r. 72. sz. mell. szerint (pl.: csomagolás)		

Szerkesztette: Bajor Tibor, 2008. Forrás: Közösségi Vámkódex és a Közösségi Vámkódex kihirdetéséről szóló 2913/92/EGK Tanácsi rendelet.

Záhony mind a Európai Unióba, mind az Unióból kifelé termelő és kereskedő vállalatok számára biztosít lehetőséget. Az általam ismertetett lehetőséggel az európai unió több országa is él, és alkalmazza a lehetőségeket évek óta. Záhony a szállítás – logisztikai és termelési lehetőségeket komplex formában tudja biztosítani minden beruházás számára.

„Záhony és térsége lehetséges jövőjének feltételeit foglalja össze a Gazdaságkutató Rt. 2004. évi tanulmánya: „A jövő húzóágazatai a térségben a logisztika és a szállítást kiegészítő ágazatok, a feldolgozóipar és a mezőgazdaság lehetnek. A térség versenyképességének javítására irányuló törekvéseknek ezen ágazatok fejlesztésére kell irányulniuk. A rendszerváltás óta eltelt évek során mélyreható átalakulás folyamatai bontakoztak ki és érvényesültek a társadalomban és a gazdaságban. Ezek hatása sok vonatkozásban negatívan befolyásolja a településrendszert, a települések helyzetét, fejlődésük feltételeit, a népesség települési viszonyait. Új funkciók megjelenésének ösztönzése a cél főként a települések központi területe.

IX. VÁLASZOK A HIPOTÉZISEKRE

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 vasútállomásról, 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 Császárság 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 Távol-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, előbb, mint a magyar – szovjet jóvátételi szerződésben rögzített szállítások ideiglenes átadóhelye, később, mint nemzetközi vasúti fővonali határállomás és a nyomtávvaltás 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, míg a szállítmányok átrakását, zömmel helyi lakosok végezték. Az nem bizonyítható egyértelműen, hogy a záhonyi átrakó állomás állami 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 politikailag 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 kocs. 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 kapcsolatainak növekedésének köszönhetően. Ma-

gyarország 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 „dokkokat”. 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 szervezetenként 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 utód-szervezetei 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.

7. Záhony tevékenysége, feladatainak végzése az egész országra, de a magyar–ukrán–szlovák–osztrák viszonyra is hatással van, sőt Európa–Ázsia gazdasági viszonyaira is kihat. 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 megoldható! 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.

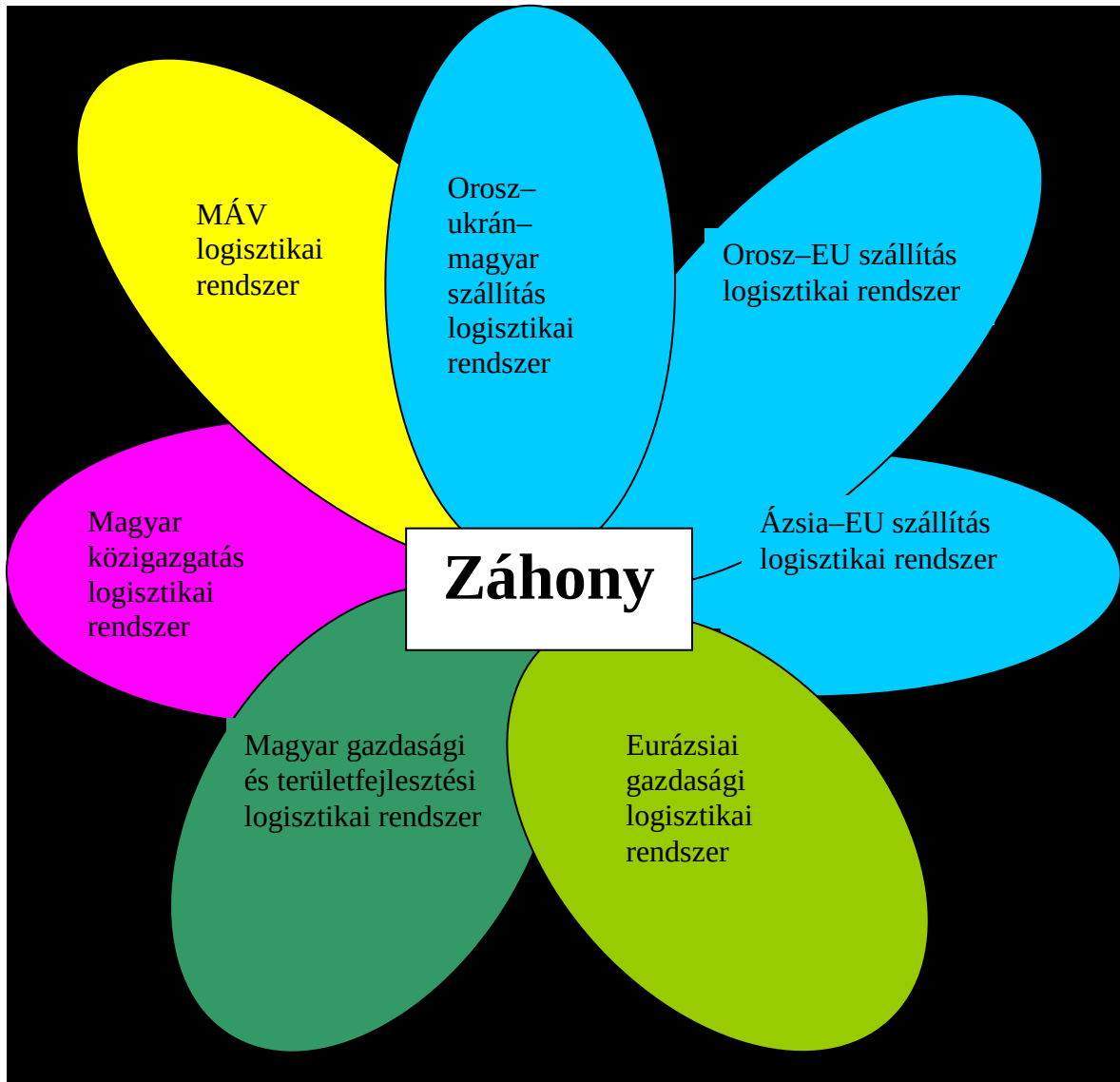
Záhonyt három közlekedési ág (vasúti, közúti, folyami szállítások) fogadását és szervezését ellátó nemzetközi közlekedés-logisztikai központ szerepére alkalmassá kell tenni. A közúti forgalom fogadása részben jelenleg is biztosított. A folyami szállítás megvalósítása a Duna – Tisza csatorna függvénye.

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 egy olyan „alulról kezdeményezett” területfejlesztési 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 fejt 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.

10. ábra

A záhonyi fejlesztési rendszer feltételei



Szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

X. AZ EREDMÉNYEK HASZNOSÍTÁSÁNAK LEHETSÉGES 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 automatikusan általánosítani, még azonos határ mentén elhelyezkedő szomszédos kistérségek esetében sem.
- Az értekezés bemutatja, hogy Magyarország, az országos fejlesztési tervekben szereplő és kiemelt gazdasági programként meghatározott európai logisztikai központ szerepet csak akkor valósíthatja meg, ha ezt Oroszországgal és az Európai Unióval közösen létesíti. Ehhez a programhoz nélkülözhetetlen a Záhony és térségének, az európai előírásoknak is megfelelő fejlesztése. Ez a fejlesztési program, azonban már nem alapozódhat csak egyetlen közlekedési eszköz használatára!
- 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 bekövetkező változások hogyan tehetnek lehetetlenné egy magyarországi területfejlesztési programot, egyben felhívja a figyelmet a határon átnyúló fejlesztési programok esetében a nemzetközi folyamatok folyamatos elemzésére és a kellő időben való tervszerű beavatkozás szükségességére.

IRODALOM

- 124/2004. (IV. 29.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között határforgalom ellenőrző helyek létesítéséről és a határforgalom ellenőrzésében való együttműködésről szóló, Bécsben 2004. április 29.-én aláírt megállapodás kihirdetéséről.
- 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.
- 195/1996 (XII.19.) Korm. rendelet a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet kijelöléséről.
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-ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója. Excellence Rt. 2002.
- Apáti Ferenc 2008: Kárpátalja bekapcsolódásának segítése az Észak-alföldi régió gazdasági életébe. Debrecen, Debreceni Egyetem Agrár- és Műszaki Tudományok Centruma. Kézirat.
- Autópálya vonalvezetési lehetőség Záhony térségében (előtanulmány) Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. Budapest, 2000.
- Bajor Tibor 1993: Miért nem működik a Kárpátok Eurorégió. Budapest, Századvég Politikai Iskola. Szakdolgozat.
- Bajor Tibor 1998a: Záhony logisztikai központ. In: Vértés Edit–Knoll Imre (szerk.): *Logisztikai Évkönyv 1998*. Budapest, Magyar Logisztikai Egyesület. 13–14. o.
- Bajor, Tibor 1998b: Zahony Free Enterprise Zone. In: Bolin, Richard L. (ed.): *World Export Processing Zone Association Conference Wien 1996*. April. 14–16. The Flagstaff Institute. 21–28 o.
- Bajor Tibor 2001: Vállalkozási övezetek. – *Ma & Holnap*. 5. 36–37 o.
- Bajor Tibor 2006: Logisztika és területfejlesztés Magyarországon. – *Ma & Holnap*. 3. 2006. 22–23. o.
- Bajor Tibor 2007a: Az ipari parkok tapasztalatai Magyarországon. In: Lácza Magdolna (szerk.): *Magyar Tudomány Napja tudományos konferencia, 2007. november 2*. Nyíregyházi Főiskola, Gazdasági és Társadalomtudományi Kar. 23–32. o.
- Bajor Tibor 2007b: Kistérségek és önkormányzatok támogatásának problémái. – *Ma & Holnap*. 3. 54–57. o.
- Bajor Tibor 2008a: 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 2008b: 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–Nyerus, Alekszandr 1997: Tisza nemzetközi gazdasági szabadkereskedelmi övezet. Záhony–Krasznoperekopszk. Kézirat.
- Balcsók István 2000: Hátrányos helyzetű társadalmi rétegek az Észak-alföld határ menti térségeinek munkaerőpiacán. – *Tér és Társadalom*. 2–3. 285–294. o.
- Balcsók István–Baranyi Béla–Dancs László 2005: A magyar-román és a magyar-ukrán határ régiók háttértanulmánya. In: Baranyi Béla (szerk.): *Az Európai Unió külső határán: Együttműködés Magyarország keleti államhatárai mentén*. Debrecen, MTA Regionális Kutatások Központja Debreceni Osztály. 19–70 o.
- Balcsók István–Dancs László 2002: Munkaerő-piaci kapcsolatok az Északkelet-Alföldön, különös tekintettel a magyar–ukrán határ mentére. In: *Alföldi tanulmányok* 19. 51–65. o.
- Baranyi Béla (szerk.) 2001: *A határmentiség kérdőjelei az Északkelet-Alföldön*. Debrecen, MTA Regionális Kutatások Központja.
- 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.
- Baranyi Béla 2009: *Kárpátalja*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó. A Kárpát-medence régiói, 11.
- Baráth Magdolna 2006: Magyar–szovjet kapcsolatok 1944–1953 között. In: Szvák Gyula (szerk.): *A magyar–oroszk kapcsolatok tizenkét évszázada*. Budapest, ELTE Russzisztikai Intézete. 67–72. o.
- Bartke István 1995: *Területfejlesztés*. Budapest, Eötvös Kiadó.
- Befektetői kézikönyv kis- és középvállalkozók részére. Ukrajna. Gazdaságjogi környezet. Beregszász, Négyhatár Vállalkozók Szövetsége 2002.
- Benko, Georges 1997: A regionális fejlődés útjai: Globálistól a lokális. – *Tér és Társadalom* 2. 1–16 o.
- Benko, Georges 1992: *Technológiai parkok és technopoliszok földrajza*. Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja.
- Benyó Balázs, Bíró Péter, Csibi Ferenc et al. 2004: Ipari park a Záhonyi Vállalkozási Övezetben. Világgazdaság, GKI Gazdaságkutató Rt.
- Bizottsági jegyzőkönyv. 1998–2002. Országgyűlés Gazdasági Bizottság Magyar–Ukrán Gazdasági Vegyes Bizottság Magyar Albizottsága. Budapest, Országgyűlés. 2002.
- Borhi László 2003: A magyar–szovjet viszony. – *História*. 3. [HTTP://WWW.RW.BY/INDEX.php/.111....0.0.0.html](http://www.rw.by/index.php/.111....0.0.0.html)
- Borsos János 2002: Az Észak-alföldi régió fejlesztésének lehetőségei. – *Magyar Tudomány*. 11. 1493–1497 o.
- Cselényi József–Lehoczky László–Kovács László 1997: A Záhonyi Ipari Park megvalósíthatósági tanulmánya.
- Csernok Attila 2008: *A komáromi pontonhíd*. Budapest. A szerző kiadása.
- Czére Béla 1997: *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)*. Budapest, MÁV Rt.
- Czére Béla 2000: *Magyarország közlekedése a 20. században*. I. köt. Budapest, MÁV Rt.

- Dancs László 2005: Magyar–román és magyar–ukrán határon átnyúló együttműködések. In: Baranyi Béla (szerk.): *Az Európai Unió külső határán: Együttműködés Magyarország keleti államhatárai mentén*. Debrecen, MTA Regionális Kutatások Központja Debreceni Osztály 2005. 71–91. o.
- Dancs László 2000: Keleti kapu és elszigeteltség. Az elzártság kérdése a határon átnyúló kapcsolatok esélyei az északkelet-alföldi határ mentén. – *Tér és Társadalom*. 2–3. 275–284. o.
- Dienes István (szerk.) 1939: Szabolcs és Ung k.e.e. vármegyék. Budapest, Merkantil Nyomda.
- Dupka György 2001: A Kárpátalja szabad gazdasági övezet. – *Napi Jogász*. 7. 36–38 o.
- Duty-free territory at Csap technical-economy study Kiev, Scientific Research Institute in Economocs of the Ukrainian Monostroy of Economy 1992.
- Egeresi Zsigmond 1979: Záhonyi hétköznapiak 1944–1979. A záhonyi vasúti csomópont története. Kézirat.
- Előterjesztés a vállalkozási övezetek létrehozására és működésére. Budapest, Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter. 1996.
- Enyedi György 1978: *Kelet-Közép-Európa földrajza*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyv-kiadó.
- Enyedi György 1989: Településformáló folyamatok és településpolitika Magyarországon. – *Valóság*. 8. 62–72. o.
- Enyedi György 1989: Településpolitika Kelet-Közép-Európában. – *Társadalmi Szemle*. 10. 20–31. o.
- Enyedi György 1990: A kelet-közép-európai régiók. – *Magyar Tudomány*. 6. 393–401. o.
- 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. o.
- Erdősi Ferenc 2009: *Kelet-Európa közlekedése*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Az Észak-alföldi régió agrárstruktúra- és vidékfejlesztési programja. Debrecen UNIVERSITAS Kft. 2001. november
- Az Észak-alföldi régió helyzetelemzési programja. Debrecen Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács 2000.
- Az Észak-alföldi régió környezetvédelmi programja. M+D Hungary Kft 2003.
- Az Észak-alföldi régió regionális innovációs stratégiája. Debreceni UNIVERSITAS Kht. 2003.
- Észak-alföldi régió terület- és vidékfejlesztési intézményfejlesztési operatív program. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területfejlesztési Tanács Ügynöksége Szolnok, 2000.
- Az Észak-alföldi régió területfejlesztési koncepciója és a területfejlesztési stratégiai programja és operatív programja. Excellence Rt. 2002.
- Az Északkelet-Magyarországi vállalkozási övezetek összefogásán alapuló egységes megjelenési program befektetések ösztönzése céljából. Terra Studio Kft. 2002.
- Faragó László 1987: A területfejlesztés fogalmáról. – *Tér és Társadalom*. 1. 1–15 o.

- Faragó László 1994: Adalékok a területfejlesztéssel kapcsolatos fogalmak vitájához. – *Tér és Társadalom*. 3–4. 23–39 o.
- Farkas Beáta. 1997: Az EU regionális politikája a gyakorlatban. – *Tér és Társadalom*. 2. 55–66. o.
- Felső-Szabolcsi Térségi Fejlesztési Társulás komplex kistérségi fejlesztési programja. BELMONT-B Tanácsadó Bt. és LANDMARK Tanácsadó Bt. 1996.
- Felső-Tisza vidék hullámterének tájhasznosítási programja. (Tiszabecs–Záhony közötti szakasz.) Pilisi Parkerdő Rt. Natourplan Zöldövezet Tervező Iroda 1994.
- FERREEXPORT/VORSKLASTEEL vállalat beruházásához kapcsolódó ipari terület kialakításának koncepciója. Készítette: Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. 2006.
- Finnish Railway Statistics*. Helsinki, Finnish Rail Administration. 2009.
- Filep Tibor 1995: A vasútert mindhalálíg. Debrecen. K.n.
- Filepné Nagy Éva – Gazda László 2004: Magyar–román–ukrán interregió társadalmi-gazdasági helyzetelemzése és fejlesztési célrendszere. – *Comitatus*. 1–2. 2004. 95–114. o.
- Filepné Nagy Éva 1998: *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kézikönyve*. Miskolc, CEBA Kiadó 26–42. o.
- Fleischer Tamás 1999: A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével. Budapest, MTA VKI. Kézirat.
- Fleischer Tamás 2008: Logisztika – trendek és mítoszok. In: Szegedi Zoltán (szerk.): *Logisztikai Évkönyv*. Budapest: Magyar Logisztikai Egyesület. 55–61. o.
- Fleischer Tamás 2009: A közlekedés szerepe a policentrikus városhálózat fejlesztésében. – *Tér és Társadalom*. 1. 19–42. o.
- Forman Balázs 2000: *Regionális politika az Európai Unióban*. Budapest, VÁTI.
- Fóti, Gábor–Ludvig, Zsuzsa (eds.) 2005: Eurointegration challenges in Hungarian – Ukrainian economic relations: a conference volume: Budapest, 26–27 May 2005. Institute for World Economics HAS (Hungary) and Institute for Economic Forecasting NASU (Ukraine) Budapest Hungarian Academy of Sciences, Institute for World Economic.
- Freight Transport and Logistics in Russia and the CIS the Baltics and Eastern Europe 31 march and 1 april 1998 Domumentation The Adam Smith Institute 1998.
- Frisnyák Sándor 1988: Szabolcs-Szatmár megye gazdaságilag elmaradott területei. In: *A sajátos helyzetű térségek terület-és településfejlesztési problémái*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja és a Ts-2/2 Program Iroda. 119–128. o.
- Frisnyák Sándor (szerk.) 1998: *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye monográfiája 2. Társadalom és gazdaság*. Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat.
- Frisnyák Sándor (szerk.) 2002: *A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, Nyíregyházi Főiskola Földrajzi Tanszék.
- 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.
- Gálócsy Zoltán 2000: *Ung vármegye főispánjai és tisztviselői a legrégebbi kortól 1867-ig*. Budapest–Beregszász, Mandátum Kiadó.

- Gazdasági feltételrendszer teljes elemzése, valamint részletes piacanalízis elkészítése a Záhonyi térségben létrehozandó logisztikai raktárbázisra vonatkozóan. A létrehozandó logisztikai raktárbázis gazdasági hatása a térségre. I.I.H.H. Consulting 2004.
- A gazdaságpolitika mozgástere, lehetőségei és kényszerpályái. Vitaanyag. – *Társadalmi Szemle*. 1995. 8–9.
- Gonda Tibor 1987: A munkaerő-struktúra és a mobilitás az üzemigazgatóság területén. Győr, Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola. Szakdolgozat. 2 1
- Grasselli Gábor 1995: Az ipari park, mint az Észak-alföldi régió fejlesztésének lehetséges alternatívája. – *Gazdaság és Társadalom*. 3-4. 66–100 o.
- Grasselli Norbert 2006: A regionális innováció hálózata – észak-alföldi helyzetkép. – *Területi Statisztika*. 3. 264–273. o.
- Győri Róbert–Hajdú Zoltán (szerk.) 2006: *Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Pécs–Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó.
- Hagymási Tünde 1994: Távol-Kelet? Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdasági elmáradottságát elmélyítő és felzárkózását indukáló tényezők. Nyíregyháza. Kandidátusi értekezés.
- Hajdú Zoltán 1996: A közigazgatási térfelosztás változásai Magyarországon. – *Tér és Társadalom*. 15–21 o.
- Hajnal Béla 2003: Szabolcs-Szatmár-Bereg: Egy megye szélmalom harca. – *Területi Statisztika*. 5. 429–448. o.
- Halas Béla–Szilágyi Éva 2000: A Tisza folyó és a Tisza tó fejlesztési programja az Észak-alföldi régióban. Szolnok. Kézirat.
- Halász Imre 1911: *Egy letűnt nemzedék. Emlékezések a magyar állam kialakulásának újabb korszakából*. 1–3. kötet. Budapest, Nyugat.
- Heller, Michail–Nyekrics, Alekszandr 2003: *Orosz történelem*. II. kötet: *A Szovjetunió története*. Budapest, Osiris.
- Heurteaux, Claude 1992: *Les Zones D'enterprise*. Budapest. Kézirat.
- Horváth Ferenc 2000: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony, Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás.
- Horváth Gyula 1989: *A regionális gazdaságszervezés fejlődése és intézményei*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Horváth Gyula (szerk) 2008: *Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja
- Horváth Gyula–Illés Iván 1997a: Előnyök és hátrányok a regionális politikában. – *Európai Tükör*. 4. 21–40 o.
- Horváth Gyula–Illés Iván 1997b: *Regionális fejlődés és politika*. Európai Tükör Műhelytanulmányok 16.
- Hörcher Ferencné 1998: *Területfejlesztés Magyarországon*. Budapest, Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium
- Illés Iván 1992: A területfejlesztés irányításának kérdései. – *Tér és Társadalom*. 1–2. 57–68. o.
- Illés Iván 1993: A Kárpátok Eurorégió. – *Valóság*. 6. 12–19 o.

- Illés Iván 1997: A regionális együttműködés feltételei Közép- és Kelet-Európában. – *Tér és Társadalom*. 2. 17–28. o.
- Information Memorandum The Hungarian Southern Motorway Project. Déli Autópálya Rt. 1994.
- Infrastruktúra a Kárpátok Eurorégióban. KSH, 2000
- Ipari park fejlesztés tapasztalatai, lehetőségei. Terra Stúdió Kft. Budapest 2000.
- Javaslat a záhonyi vállalkozói övezet kommunikációs tevékenységére. Press&Inform Public Relations 1998.
- Kis Éva 2001: A hazai ipari parkok néhány jellemző vonása. – *Falu, Város, Régió*. 9. 17–22 o.
- Knoll Imre 2002: *Logisztika – gazdaság – társadalom*. Budapest, Kovásznai Kiadó.
- Koncz Gábor 2004: A régió gazdasága. In: Csiszér Zoltán–Gyalus Márta (szerk.): *Észak-alföldi régió*. Debrecen, Csiszér Kiadó. 317–398 o. Magyarország Régiói 6.
- Kormány Gyula 2000: *A Rétköz földrajza*. Nyíregyháza, Nyíregyházi Főiskola Földrajzi Tanszék.
- Kovács István 2006: József Pilsudski és a lengyel állam újjászületése. – *Kortárs*. 6. 46–76. o.
- Kovács Teréz 2003: *Vidékfejlesztési politika*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Kozák Tamás é.n.: A MÁV Cargo szerepe és jelentősége a záhonyi térség fejlesztésében. www.integratorforum.hu.
- Közigazgatás-politikai vitairat II, feljegyzés a kistérségek továbbfejlesztésének lehetséges irányairól MeH. Közigazgatás és Területpolitikai Államtitkárság Budapest. 2001.
- Közlekedésfejlesztési és logisztikai program a Záhony és térsége vállalkozási övezetben. Budapest, Excellence Rt. 2001.
- Kusner, Alekszej–Litvenko, Natalja 2004: *Baranovicsszkoje otgyelenije Belarusszkoj zseleznoj dorogi*. Baranovicsi, Gorodszkoje upravlenyje transzporta.
- Különleges gazdasági térség project Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. Megvalósíthatósági tanulmány a magyar kormány részére. International Project Counsellors Limited, 1994.
- Lácacséke–Dámóc térségében ipari és kereskedelmi parkként működő vámszabadterület létesítési körülményeinek vizsgálata AGORA Kft. 1994.
- Láczay Magdolna–Egri Imre (szerk.) 2008: *Határon átvívelő együttműködés perspektívái – gazdasági és kulturális szakmai együttműködés a V. korridor nyomvonalán*. Nyíregyháza, Nyíregyházi Főiskola Gazdasági és Társadalomtudományi Kar.
- Laki László–Békés Zoltán 2002: *Választások Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében*. In: Böhm Antal–Gázsó Ferenc–Stumpf István–Szoboszlai György (szerk.): *Parlamenti választások 2002*. Budapest, MTA Politikai Tudományok Intézete, Századvég Kiadó. 503–520. o.
- Logisztikai közreműködés a területfejlesztésben Magyar Logisztikai Egyesület. 2002.
- M3 autópálya Vásárosnamény–Záhony közötti nyomvonalának megvalósíthatósági tanulmánya Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft 2001.
- Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt.: Záhony vállalkozási övezet üzleti koncepciója. 1995.
- A Magyar Északkeleti Vasút építésének története. Budapest, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtára. 1984.

- A magyar–oroszc gazdasági kapcsolatok helyzete és perspektívája, különös tekintettel Magyarországon Közelgő Európai Unió Tagságára I.I.H.H. Consulting Kft. 2004.
- Majdán János 2002: A vasút polgárosító hatása. In: Tóth G. Péter (szerk.): *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában*. Veszprém, Laczkó D. M. 303–324. o.
- Majdán János 2001: A vasút szerepe a trianoni határmegállapításokban. – *Rubicon*. 8–9. 63–67. o.
- Malakucziné Póka Mária 1998: A területfejlesztési és a területi kiegyenlítést szolgáló pénzeszközök felhasználásának jellemzői az Észak-alföldön. – *Területi Statisztika*. 5. 475–482. o.
- Mannerheim, Gustav von 1997: *A téli háború (1939–1940)*. Budapest, Püski Kiadó.
- MÁV F. 2. sz. Forgalmi Utasítás. Kiadja a MÁV ZRt. Pályavasúti Üzletág Forgalmi Főosztály, 2007.
- Miklovda, Vaszilij P.–Galó Miklós 2008: *A vállalkozásfejlesztés regionális stratégiája Ukrajnában*. Nyíregyháza, Krúdy Könyvkiadó.
- Nemes Nagy József 1991: Regionális politika új feltételek között. – *Tér és Társadalom*. 1. 89–103. o.
- Niederhauser Emil–Szvák Gyula 1997: *Oroszország története*. Budapest, Maecenas.
- Nikodémus Antal 2002: A regionális gazdaságfejlesztés logisztikai koncepciója: – *Külgazdaság*. 10. 39–53. o.
- Az Országgyűlés 35/1998. (III.20) határozatának háttéranyaga. 1997.
- Az Országgyűlés 35/1998. (III.20) O.GY. határozata az Országos Területfejlesztési Koncepcióról.
- Pálné Kovács Ilona 1995: A megyereformok ellentmondásai. – *Társadalmi Szemle*. 1 1995. 41–50. o.
- Pálné Kovács Ilona 1997: Lokális és regionális politika. – *Politikatudományi Szemle*. 2. 47–69. o.
- Pálné Kovács Ilona 2001: *Regionális politika és közigazgatás*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Parragh Dénes–Soltész József–Törköly Tamás 1996: Záhony és térsége vállalkozási övezet szilárd kommunális hulladékgazdálkodási tanulmánya. Kézirat.
- Pók Judit 2002: Ung megye leírása (1782–1784). Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár Kiadványai II. Közlemények 27.
- Prezenszki József (szerk.) 2006: *Logisztika*. Budapest, Műegyetem. Tizenhatodik kiadás.
- Rainer M. János 2006: Magyarország és a Szovjetunió kapcsolatainak történetéhez (1953–1956). In: Szvák Gyula (szerk.): *A magyar–oroszc kapcsolatok tizenkét évszázada*. Budapest, ELTE Russzisztikai Intézete. 73–80. o.
- Régiók Magyarországon MeH. Közigazgatás és Területpolitikai Államtitkárság Budapest 2001.
- Regionális együttműködés és gazdasági fejlődés Közép-Európában System International Foundation. Budapest–Uzsgorod 1993.
- Romsics Ignác (szerk.) 2007: *Magyarország története*. Budapest, Akadémiai Kiadó.

- 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.
- Ruttkay Éva 1994: Gazdasági zónák. mítosz vagy tényleges lehetőség a területfejlesztésben? – *Comitatus*. 7. 18–29. o.
- Ruttkay Éva 1995: Határok, határmentiség, regionális politika. – *Comitatus*. 12. 23–35. o.
- Simon György 2004: Az ukrán gazdaság problémái. – *Külgazdaság*. 1. 42–68. o.
- Statement of Qualifications. The Services Group USA. 1995.
- Sub-Committee on Integration, Sub-Committee on Enterprising *Regional Development: Partnership and Co-Operation* Bajor Tibor Sofia, Bulgaria, 15–16. May 2000. National Assembly of Bulgaria. East-West Parliamentary Practice Project. 2000. 49–51 o.
- Süli-Zakar István 2001: A határmentiség az euroatlanti folyamatok tükrében, különös tekintettel a Kárpátok Eurorégió működési területére. In: Baranyi Béla (szerk.): *A határmentiség kérdőjelei az Északkelet-Alföldön* (szerk.). Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja. 26–54. o.
- Szegedi Zoltán–Prezenszki József 2005: *Logisztika – Menedzsment*. Budapest, Kossuth Kiadó.
- Szentgotthárdi logisztikai bázis. Megvalósíthatósági tanulmány. Magyar Logisztikai Egyesület, Invorg Rt. 1999.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdaságfejlesztési és szerkezetátalakítási stratégiai programja. MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda. 2003.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye innovációs stratégiai programja. MEGAKOM Kft. 2003.
- A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Munkaerő-hivatal 1990–1995. évi jelentései.
- Szabó Sándorné 1998: Záhony és térsége vállalkozási övezetben zajló beruházások. *Hajdú-Bihar Megyei Statisztikai Tájékoztató* 2. 63–67. o.
- Szücs László 1996: A szovjet–magyar jóvátételi egyezmény. – *Külpolitika*. 2. 93–119. o.
- Tabiczky Zoltánné 1987: *Közlekedéstörténet*. Budapest, Tankönyvkiadó.
- Tájékoztató a vállalkozói övezetek jelenlegi helyzetéről és problémáiról Magyar Országgyűlés Területfejlesztési Bizottsága Vállalkozási Övezetek Munkacsoport, 2000.
- Takács István 2001: *Egy történelmi pillanat margójára*. Budapest, Zrínyi Kiadó.
- Tanulmány a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. bővítésére. I.V.E. Befektetési, Képviseleti, Szervező Kft. Nyíregyháza, 1997.
- Tanulmány a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. Tuzséri ipari park területére bevezethető normál nyomtávolságú iparvágányra. Záhony TISZA-TRADE-Z Kft., 2002.
- Tanulmány a Záhony vállalkozási övezet létesítésének gazdasági vonzatairól. Budapest, Műhely Kft. 1995.
- Technical Assistance to the Co-ordination Committee for the Proposed Záhony Enterprise Zone. Scottish Development Overseas. 1995.
- Technical Assistance to the Co-ordination Committee for the proposed Záhony Enterprise Zone Hungary. Lancashire Enterprises. 1995.
- Téralkalmasság-vizsgálat – Záhony Vállalkozási Övezet. EUROPROJECTS B Befektető és Tanácsadó KFT. 1994.

- A területfejlesztés kiemelt térségeinek áttekintő vizsgálata a 6. altéma zárójelentés MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézete Kecskemét Nemzeti parkok és vállalkozási övezetek helye és szerepe a területfejlesztésben 2002.
- Területfejlesztési alapkutatások az Észak-alföldi régióban. (Az Észak-alföldi régió helyzet-elemző programja. MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézete Békéscsaba, 2000. július
- Tuzsér nagyközség településrendezési terve. T-4 TERV Tiszántúli Területtervező Iroda 1998.
- Tuzséri Ipari Park fejlesztési terve. (megvalósíthatósági tanulmány) Bio-genezis Környezetvédelmi Kft. 2002. március
- Új Záhony-Csapi Koncepció (különleges gazdasági övezetek szervezése). – Világgazdaság 1997. 11. 26.
- Útjelentés a kínai különleges gazdasági övezetekben tett látogatásról X. EURÓPA Rt. 1999.
- A vállalkozási övezetek és innovációs centrumok kialakításának, helykijelölésének, működtetésének metodikája. Terra Stúdió Kft. 1998.
- Vállalkozási övezetek Magyarországon. Sátoraljaújhely, MEGAKOM Kft. 1999.
- A vállalkozási övezetek szerepe a területfejlesztésben. Terra Stúdió Kft. 2000.
- Volter Edina 2000: Vámszabad területek és térszervező szerepük Magyarországon. – *Tér és Társadalom*. 2–3. 99–108. o.
- Volter Edina 2001: A területfejlesztés néhány eszközének alkalmazása Magyarország keleti és nyugati határ menti kistérségeiben. – *Területi Statisztika*. 3. 282–300. o.
- Záhony a „Kelet Kapuja”. Különleges gazdasági övezet létesítése Magyarországon. Nemzetközi konferencia Záhony 1993. június 1-3. szerkesztette: a Szabolcs- Szatmár-Bereg Megyei Fejlesztési Alapítvány. Nyíregyháza. 1993.
- Záhony és térsége – ipari parkok kialakítását is figyelembe vevő – logisztikai hálózatának fejlesztése. Miskolci Egyetem Anyagmozgatási és Logisztikai Tanszék. 1998.
- Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. Budapest, VÁTI. 1975.
- Záhony és térsége vállalkozási övezet főbb társadalmi és gazdasági jellemzői és szerepe a területfejlesztésben. KSH Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei igazgatóság. 2000.
- Záhony és térsége vállalkozási övezet középtávú fejlesztési stratégiája MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda. 2004.
- Záhony és térségének átfogó logisztikai fejlesztési programját megalapozó megvalósíthatósági tanulmány előkészítése. Nyíregyháza, Budapest, Nyíregyházi Főiskola, MEGAKOM Kft., Investment Zrt. 2006.
- Záhony Special Economic Zone Záhony, Hungary Submitted Jointly by Shannon Development, Ireland and Fere Consultants. Paris, 1996.
- Záhony térség logisztikai központ létesítés előzetes előkészítő tanulmánya (rövidített munkaközi anyag). Budapest, Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. 1996.
- A Záhonyban létesítendő logisztikai és raktárbázis megvalósíthatósági tanulmánya. Budapest, BHZ Baumeister Kft. I.I.H.H. Consulting Kft. 2004.

- A Záhonyi logisztikai szolgáltató központ, Euro Kapu Kft. területén történő megvalósítási koncepciójának kidolgozása. Budapest, Közlekedéstudományi Intézet Rt., Közlekedés-szervezési Fejlesztési és Logisztikai Tagozat. 2002.
- A záhonyi átrakókörszet üzemeltetésének és fejlesztésének megvalósíthatósági tanulmánya. I–III. kötet. Budapest, MÁVTI. 1995.
- A záhonyi átrakókörszetben logisztikai központ létesítésére kialakított MÁV stratégiai koncepció. Előterjesztés Sípos István vezérigazgató részére, 1997.

Budapest, 2010. április 18.

Bajor Tibor