

Acta Beregsasiensis

A II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola
tudományos évkönyve

Науковий вісник
Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці II

A Scholarly Annual of Ferenc Rákóczi II.
Hungarian College of Transcarpathia

2009
VIII. évfolyam, 2. kötet
Том VIII, № 2
Volume VIII, № 2

Acta Beregsasiensis

A II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola
tudományos évkönyve

Науковий вісник
Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці ІІ

2009/2
VIII. évfolyam, 2. kötet / Том VIII, № 2

SZERKESZTŐBIZOTTSÁG: Soós Kálmán, Orosz Ildikó, Csernicskó István, Barkáts Jenő
A KÖTETET SZERKESZTETTE: Penckófer János, Kohut Attila

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ: Шовш К., Орос І., Черничко С., Боркач Є.
ЗА РЕДАКЦІЮ: Пенцкофер І., Когут А.

KORREKTÚRA: G. Varcaba Ildikó / Коректура: Г. Варцаба І.
TÖRDELÉS: Garanyi Béla / Верстка: Гороній А.

A kiadvány megjelenését a



támogatta

A kiadásért felel: Orosz Ildikó és Soós Kálmán / Відповідальні за випуск: Орос І., Шовш К.

ISBN: 978-966-7966-78-2

Készült: PoliPrint Kft. Ungvár, Turgenyev u. 2. Felelős vezető: Kovács Dezső

Tartalom

Történelem

ORBÁN LÁSZLÓ: Nemzet- és nacionalizmuselméletek	7
BOCSKOR MEDVE CZ ANDREA: Nacionalizmus és történetírás. Az ukrán történelemformálás hatása a nemzeté válás folyamatában	17
LUKÁCS ATTILA: Kárpátalja magyar–magyar kapcsolatainak alakulása. 1989–1994	35
SZAKÁL IMRE: Magyar ellenzéki ség Podkarpatszka Ruszban 1919 és 1938 között. Pártprogramok és érdekérvényesítés	49
MOLNÁR FERENC: A máramarosi határvidék hadászati problémái az 1849. évben	61
SZÉKELY GUSZTÁV: Ugocsa vármegye kialakulása az új kutatások tükrében	73
HOMOKI DIANNA: Rákóczi hadseregének társadalmi helyzete	91

Pedagógia

ЧЕРНИЧКО СТЕПАН: Напрямки мовної освіти України і угорськомовна освіта на Закарпатті	97
BERECZKY GYÖRGY: A nemzetiségek helye és szerepe a szovjet iskolai történelemoktatásban a <i>Szovjetunió története</i> című tankönyvek alapján	107
HEVESI TIBOR: Dinamikus geometriai szerkesztések mértanórán	115
LECHNER ILONA: <i>Altersspezifische Merkmale des Fremdsprachenerwerbs und Fremdsprachunterrichts</i>	125
ÁDÁM ERZSÉBET: A zenei nevelés helye és szerepe a pedagógusi munkában	137

Nyelvészet. Irodalom. Művelődés

MÁRKU ANITA: Nyelvválasztási stratégiák a kétnyelvű kárpátaljai fiatalok körében	145
SZILÁGYI LÁSZLÓ: Language Learning Strategies used by Monolingual and Bilingual Students in Transcarpathian Secondary Schools	163
DR. ILONA HUSZTI: How can a language learner be successful in second or third language acquisition?	177
AGNES G. HAVRIL: The past and present periods of English for Special Purposes teaching and testing in Hungary	187
GAZDAG VILMOS: Nyelvi attitűdök és az interferencia kérdései Vadastanya ukrán/ruszin nyelvű lakossága körében	199
BÁRÁNY BÉLA: Традиции «Войны и мира» А. Н. Толстого в романе В. Гроссмана «Жизнь и судьба»	215
CSEH GIZELLA: A magyar népszínmű XIX. századi művelődéstörténetének vázlata	229

Egyház(történet)

ORBÁN MARIANNA: Ébredési mozgalom a Kárpátaljai Református Egyházban (1936–1947)	239
GERENDELY BÉLA: Egyházi felekezetek Tiszakeresztúrtban	245

Epidémia. Vízvizsgálat. Régészet. Logisztika

DANCS GYÖRGY: Az 1831-es kolerajárvány és Perényi szerepe az ellene folyó harcban	253
CSOMA ZOLTÁN–HADNAGY ISTVÁN: A felszíni és a felszín alatti vizek nitráttérhelése Makkosjánosi községben és környékén	265
РАЦ А.Й.: Закарпатські обсидіани: міфи та реальність	273
PATAKI GÁBOR: Kárpátalja logisztikai szerepköre és fejlődési stratégiái	279

<i>Eseménynaptár</i>	300
-----------------------------------	-----

PATAKI GÁBOR*

Kárpátalja logisztikai szerepköre és fejlődési stratégiái

Rezümé A tanulmányom témája Kárpátalja logisztikai szerepköre és fejlődési stratégiái. A célkitűzésem az volt, hogy a szülőhelyem makrológisztikai pozícióját bemutassam, összpontosítva a megye határ menti térségére, majd a helyzetfeltárást követően, a célkitűzések által irányt, a stratégiaalkotás által pedig változási módszereket mutassak be. Az elemzések és az értékelés döntő részének megírása 2008 tavaszán valósult meg. Jelen kiadásban az előzőekben leírtakat – a magas fajtsúlyú gazdasági változások tükrében – felülbíráltam, valamint új információkkal egészítettem ki. A vizsgálatomat a szakirodalmi alapok lefektetésével kezdtem, amit két fő részben tárgyaltam: (1) Bemutattam, milyen okai és motivációs alapjai vannak a logisztikai központok elterjedésének. Ezen belül először definiáltam azokat a szakmai terminusokat, amelyek a témával szoros kapcsolatban vannak, majd a kiváltó okokat ismerttettem és végül a gyakorlati elemzésnél használt modellt, a logisztikai térszerkezet-vizsgálat elméleti alapjait fektettem le. Ezt követően (2) bemutattam a nemzetközi logisztikai tendenciákat, ezeknek a befolyásoló tényezőit. Az elemzés, a tanulmányom jelenlegi szűkített változatában Csap és térsége pozíciójára terjed ki. Ennek az elemzésnek négy összetevője van: a terület közlekedéslógisztikai infrastruktúrájának a jellemzése, a logisztikai szolgáltatások iránti igény és kínálat felmérése, valamint a logisztikai térség külső környezetének bemutatása. A külső környezet strukturált jellemzésére több módszert is használtam. A vállalatok által nem kontrollálható (tehát külső adottságként fellépő) környezeti sajátosságokat vettem sorra, amit kiegészítettem a PESTEL-elemzés néhány elemével (politikai, gazdasági, szociális, technológiai, jogi sajátosságok). Az utolsó egységben a tanulmány rendszerbe foglalásaként kijelöltem a problémás területeket (problémafa) és hozzá rendeltem a lehetséges megoldási irányokat (célfa). A vizsgálatom során sok mindenre kitértem, viszont a téma nagysága, súlya megkívánja, hogy további kutatások, elemzések segítségével továbbfejlesztésre kerüljön Kárpátalja gazdaságának a logisztikai szerepköre. Több tekintetben is bizonytalan statisztikákra, néha hipotetikus feltevésekre kellett alapoznom. Célravezető lenne további empirikus elemzéseket végezni (kérdőíves felmérések, részletesebb információfeldolgozás stb.). Igen kevés gazdasági kutatás volt a múltban, főleg a magyarság oldaláról nézve alacsony a tudományos megalapozottság. Fontosnak látom a jövőben több tanulmány megjelentetését a témában.

Резюме Темою дослідження було «Логістична роль і стратегія розвитку Закарпаття». Тема цієї роботи: представити макрологістичну позицію рідного села, звернувши важливу увагу на прикордонські території, а також визначити напрям та методи змінів стратегій. Значна частина аналізу та оцінювання була написана навесні 2008 року. У даному виданні я тільки переробив нариснич на основі помітних економічних змін, а також доповнив новими інформаціями. Дослідження складалося із двох розділів. У першому представив причини і основу мотивації розповсюдження логістичних центрів, а саме, визначив терміни, які тісно пов'язані з темою. Потім написав про причини і, на решті модель, яка використовувалась у практичному аналізі, а також теоритичні основи логістичного матеріально-тезнічного дослідження. А також представлення міжнародні логістичні тенденції та вплив цих факторів. У донаму виданні дослідження розширювалось тільки на позиції міста Чопа та його колишніх територій. Цей аналіз складався з чотирьох компонентів: характеристика тратспортно-логістичної інфраструктури території, дослідження попиту і пропозиції логістичних послуг, а також представлено зовнішнє середовище логістичних просторів. При характеристиці зовнішнього середовища використані різні методи. Переглянув екологічних особливостей, які підприємства не можуть контролювати, а також ці дані доповнені з елементами аналізу PESTEL (структура проблеми) та їх можливих наслідків розв'язку (структура мети). При даній прці я дослідживав багато факторів, але розмір і значення теми вимагають подальшого дослідження, за допомогою аналізів дослідити економію та логістичну роль Закарпаття. У багатьох випадках були використані визначні статистики, а іноді й гіротези. Було б корисним виконувати подальші емпіричні аналізи (опитування, детальне оцінювання інформації). До цих пір було дуже мало економічних досліджень, особливо низькі наукові основи про угорське становище. На мою думку важливе те, щоб було б видано більше наукових прць по даній темі.

А tanulmány központi témája **Kárpátalja logisztikai szerepkörének meghatározása** és a **térség fejlődési stratégiáinak kijelölése**. Mivel egy térszerkezetvizsgálat kellő kifejtettséggel – még ha speciálisan csak a logisztika területéről van is megközelítve – igen bő alapanyagot biztosítana, így ezt a munkát fókuszáltam

* A II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola Történelem és Társadalomtudományi Tanszékének tanára, közgazdász.

a **Csapi Logisztikai Központ** vizsgálatára. A kiemelését több szempontból is célszerűnek tartottam:

Kárpátalja logisztikai potenciálja ezen a területen a legkézenfekvőbb.

Egy összetett, mélyreható elemzést akkor lehet jól megvalósítani, ha szűkítem a vizsgált terület terjedelmét és párhuzamosan mélyítem annak kifejtettségét.

A határ menti zóna abból a szempontból is kiemelten fontos volt a számomra, hogy Kárpátaljának erre a térségére jellemző leginkább a magyar nemzetiségűek magas aránya.

A témaválasztás aktualitását egyrészt az előzőekben kifejtett térszerkezeti sajátosságok generálják (logisztikai szerepkör). Továbbá fontosnak tartom azt is, hogy előhozzuk minél több fórumon, publikációban és előadásanyagban a perifériára szorult régióknak a társadalmi-gazdasági problematikáját. Erről azért célszerű beszélnünk, mert ezáltal mód nyílhat arra, hogy kijelöljünk fejlődési utakat. Meglátásom az, hogy a nemzeti megmaradásunk legfontosabb lehetősége a gazdasági önállóságban és -fejlődésben gyökeredzik. Ezért kell tudatosan fejleszteni azokat a helyi lehetőségeket, amelyek kiemelkedésünket biztosíthatják.

A geológiai adottságaink (vasúti nyomtáv váltás, több országgal való határzóna, „nyugat-kelet kapuja” pozíció, V. számú közlekedési folyosó) determinálják a logisztikai szolgáltatások kibontakozását és ezeket a szolgáltatásokat követő termelési szektor fellendülését.

A témafeldolgozás *adatgyűjtési módszere* két fő részből állt. *Egyrészt* szakirodalmi kutatást végeztem a téma szakmai ismeretanyagának bemutatása céljából. *Másrészt* különböző források felhasználásával (hivatalok, logisztikai szolgáltató cégek felkutatása és személyes megkeresése, internetes források használata) gyűjtöttem az adatokat. Itt emelem ki, hogy a PACOBO Ltd. logisztikai szolgáltató vállalat vezérigazgatójával, Palkó Lászlóval készítettem egy mélyinterjút.

1. Logisztikai szolgáltatások meghatározása

Mielőtt rátérnék a logisztikai központ definiálására, nézzük meg, hogy maga a logisztika kifejezés mit is takar.

A **logisztika**: energia, információ, személy és különösen anyag (nyers, félkész-, késztermék) egyes rendszereken belüli és rendszerek közötti áramlásának tervezése, szabályozása, megvalósítása és kontrollja, amelynek célja az áramlási folyamatokhoz járuló optimális összköltség és a legmagasabb szolgáltatási minőség elérése.

Fontos szerep jut az időnek, ugyanis a termékeknek, szolgáltatásoknak és információknak a megfelelő időben kell rendelkezésre állni, a megfelelő helyen, a szükségleteknek megfelelő mennyiségi és minőségi paraméterek betartásával.

Érzékelhető a megfogalmazásból is, hogy a logisztikai tevékenység igen sokrétű; kialakulását, a gazdasági életben való előretörését nagyban elősegítette az információs technológia forradalma, ugyanis a modern telekommunikációs eszközök (internet, vonalkódrendszerek, műholdas helymeghatározás stb.) megjelenésével igen erős támogatással bírt a hatékony logisztika megvalósulása.

Jelen tanulmány gyakorlati középpontjában a Csapi Logisztikai Központ áll. Épp ezért, most bemutatom a kérdéskör elméleti megalapozását és a vizsgálat körülményeit.

Logisztikai központok és szolgáltatások jellemzése

A logisztikai központok típus, jellemző szerinti definiálását Halászné (1998) alapján dolgoztam fel. Ennek megfelelően a logisztikai központoknak két altípusa létezik:

- áruforgalmi központok
- logisztikai szolgáltató központ.

„Az áruforgalmi központ speciális, csomópont-orientált logisztikai üzemek: olyan logisztikai csatlakozóközpontok, ahol az áruáramláshoz kapcsolódó logisztikai funkciók ellátására megtalálható a funkcióvégző vállalkozók legtöbbszörje.” (Halászné 1998, 138. o.) A kulcsszó a szolgáltatások koncentrálása, ami által az innováció a minőségben ölthet testet. A minőségi többletet az adja, hogy a különböző vállalatok, intézmények együttműködése intenzívebb, s ezáltal differenciált szolgáltatásokat biztosító létesítményeket kötnek össze (pl. logisztikai vállalkozók raktárai, jelentősebb fuvarozók központi raktárai, elosztó és átrakó raktárak a gyűjtő forgalomban, kombinált forgalom kezelése, járműpark, egyéb speciális szolgáltatások).

Miben jelentenek mást a logisztikai szolgáltató központok? Jelentőségük a minőségi többletben van, azaz ugyanazok a funkciói, mint az áruforgalmi központoknak, azonban a „logisztikai szolgáltató központoknál nem az átrakás funkció dominál, hanem az, hogy a központ a régió gazdaságának integráns része” (Halászné 1998 143. o.).

Sok esetben azonban nehéz különválasztani a két funkciót. Az átrakóközpont szolgáltatásainak bővülése azt eredményezi, hogy jellemzően inkább logisztikai szolgáltató centrumnak minősíthető.

Mindkét típusú egységben alapszolgáltatási tevékenységnek minősülnek a szállítmányozás, árufogadás, kommissiózás, kiszállítás, kombinált forgalom szolgáltatásai, illetve raktározás (az itt felsoroltak az árutulajdonosok számára végzett szolgáltatásoknak minősülnek), továbbá a szolgáltatást végzőknek nyújtott szolgáltatások közé tartoznak az általános, azaz szuprastrukturális szolgáltatások (ilyenek az őrzés, üzemeltetés, hulladékszállítás, biztosítás, szociális létesítmények stb.). A harmadik csoport a nemzetközi áruáramlás szempontjait vizsgálja, s ezek alapján beszélhetünk a nemzetközi konténerforgalomban a konténerkezelés, kooperációs, együttműködő tevékenységek, menedzselés a nemzetközi partnerekkel, illetve a nemzetközi kombinált forgalom alaptevékenységeiről (átrakási, fel- és leadási feladatok stb.).

Ezeket a szolgáltatásokat megtartva, a logisztikai szolgáltató központoknak további funkciói vannak:

Vegyes ágazati struktúrából ide vonzza a vállalatokat, vállalkozásokat. Jellemző, hogy a kis, tökeszegény vállalkozások is megjelenhetnek kihasználva a centrum infrastruktúrális, szolgáltatási adottságait. Legfőbb jellemző, hogy a legtöbb gazdasági ágból megjelennek a képviselők, jobb esetben ágazaton belüli versenyt generálva.

A logisztikai szolgáltató komplexum lehetőséget nyújt *multifunkcionális tevékenységek* végzésére (nincs elzárva, mint egy átrakó telephely, a külső gazdasági élettől).

A központ bizonyos *marketing funkciókat is átvállal* (pl. teljes rendeléslebonyolítás, piackutatás, eladásösztönzés), rendelkezésre áll a *centrum informatikai infrastruktúrája*, továbbá jelen vannak különféle *pénzintézetek* is.

A továbbiakban a fogalmi keretek, ismeretek teljesebbé tétele céljából különböző

irodalmak felhasználásával bemutatom azokat a logisztikai szakkifejezéseket, terminusokat, amelyek dolgozatom folyamán az elemző részeiben előfordulnak.

Logisztikai szolgáltatók. A különböző szakirodalmi meghatározásokat szintetizálva (Bokor 2005., 32. o.) a következő definíciót állította össze: „**a logisztikai szolgáltató olyan vállalat, illetve vállalkozás, amely integrált logisztikai szolgáltatásokat nyújt a tőle szervezetileg elkülönülő megbízók részére, akikkel jellemzően kooperatív, hosszabb távra szóló üzleti kapcsolatot épít ki**”.

A 80-as években bontakozott ki, jellemzően a jelentős üzleti pozíciókkal bíró fuvarozó, szállítványozó, raktározó vállalatoknál. A 90-es évek hoztak nagyobb áttörést, amikor olyan piaci szereplők léptek be és váltak logisztikai szolgáltatóká, akik eredetileg nem végeztek „tradicionális” szállítási-logisztikai tevékenységet (információs, pénzügyi, tanácsadási szektorokból érkeztek).

Ugyancsak Bokor (2005) tanulmánya hivatkozik különböző európai felmérésekre, amelyek többek között a logisztikai szolgáltatók legfőbb tevékenységeit csoportosítják megnyilvánulási gyakoriságuk alapján (1. táblázat).

1. táblázat. Európai logisztikai szolgáltatók tevékenységének megoszlása

Logisztikai szolgáltatási tevékenység	Megoszlás, %
Raktározás, készletgazdálkodás	28
Szállítványozás, vámközvetítés	26
Hozzáadott értékű kiegészítő tevékenység	21
Szállításszervezés, szállítás	20
Pénzügyi tevékenység	4
Egyéb tevékenység	1

Forrás: Bokor (2005.)

Látható, hogy bár jelentős részben az alapfunkciók dominálnak (raktározás, szállítványozás 28-26%), de majdnem ilyen hányadban kapnak szerepet pl. a hozzáadott értékű kiegészítő tevékenységek (21%) is.

Szállítványozás, fuvarozás. „**A szállítványozók a szállítványozási szerződés keretében saját nevükben, megbízóik számlájára vállalják, hogy megszervezik a szerződésben lévő utasítás szerint az árueljuttatást, kiválasztják az ahhoz szükséges vállalkozókat (fuvarozó, közbelső speditőr, rakodó stb.), és megkötik a fuvarozási és egyéb szerződéseket, valamint ellátják az árueljuttatáshoz szükséges egyéb teendőket.**” (Halászné 1998, 109. o.). Jellemzően a szállítványozást nagyobb útvonalaknál, főleg nemzetközi kereskedelemben alkalmazzák. A szállítványozó (speditőr) az a szervező, aki menedzseli az árueljuttatási folyamatot. Ezeknek a cégeknek kimagaslóak a fuvarpiaci és árupiaci ismeretei, kapcsolatrendszere, know-how-ja. Feladata, hogy a legmegfelelőbb útvonalat, csomagolási, raktározási módokat, a leginkább költséghatékony technikai megoldásokat, alvállalkozókat vonjon be a szállítványozási folyamatba.

„**A fuvarozók fuvarozási szerződés keretében arra vállalkoznak, hogy az árut meghatározott feladási helyről a meghatározott rendeltetési helyre díj ellenében továbbítsák. A fuvarozó fő tevékenysége a helyváltoztatás.**” (Halászné 1998, 114. o.) A fő tevékenység napjainkban a versenyhelyzeti szorításban természetes módon kiegészül több, az árueljuttatás minőségi szintjét növelő egyéb szolgáltatással: raktározás, okmánykezelés stb.

Bár a szállítmányozás és a fuvarozás sok mindenben átfedi egymást – jellemző, hogy ezeket a kifejezéseket összekeverve helytelenül használják –, mégis a leglényegesebb különbség a két szolgáltatás között a **felelősségvállalás**. „A határidőtúllépésből származó károkért a szállítmányozó ún. vétkes (alanyi) felelősség alapján, az általános szabályok szerint (azaz a teljes kárért, még az elmaradt vagyoni előnyért is) felel, míg a fuvarozói felelősség vétlen (tárgyi), azaz a késedelem tartamához mért, legfeljebb azonban a fuvardíjnak megfelelő összegű kötbért köteles megfizetni.” (Halászné 1998, 115. o.)

Kombinált fuvarozás. Halászné (1998, 120. o.) megfogalmazásában „a kombinált vagy multimodális fuvarozás egy egységes szerződés keretében két vagy több fuvarozási ág fuvareszközeinek igénybevételével megvalósuló fuvarozási folyamatot jelent.”

Az egyik logisztikai portál pedig a következőképpen definiálja ezt a tevékenységet: „az áru a szállítási távolság nagyobb részét környezetbarát vízi vagy vasúti szállítóeszközön teszi meg, az elő- és utófuvarozás rövidebb szakaszai pedig közúti járművel történnek”. (www.logsped.hu)

Ez utóbbi – kiegészítve az előző meghatározást – arra is utal, hogy a kombinált fuvarozásnak *környezetvédelmi aspektusa* is van. Ez abban nyilvánul meg, hogy a közúti fuvareszközöket hajón illetve vasúton szállítják tovább nagyobb távolságok esetében, ezzel csökkentve a közúti forgalom által okozott légszennyezettséget, forgalmi externáliákat.

A közelmúltban – és valószínűleg a jövő tendenciája is az lesz – az Európai Unióban a legnagyobb fejlődést a kombinált szállítási módok érték el. Berényi (www.kti.hu) szerint ennek okát három tényezőre lehet visszavezetni:

- közúti szállítások korlátozására, esetenkénti bizonytalanságára
- a szállítási, átrakási technológiák „fuvaroztató-barátabbá” válására
- az éleződő versenyre.

2. Csap és térsége logisztikai jelentősége

A továbbiakban a Csapi Logisztikai Központ tágan vett környezetét mutatom be (Csap városa illetve a határmenti területek), majd – a szakirodalmi áttekintésben ismertetett *logisztikai térszerkezet-vizsgálat* elméletét átültetve a gyakorlatba – egy több szempontú elemzést végzek.

2.1. A térség bemutatása

Először is definiálnám, hogy a továbbiakban mit értek térség alatt. A tanulmányom fókuszában a **Csapi Logisztikai Központ** áll. Így a legfontosabb összefüggések feltárását Csap városának és vonzáskörzetének szentelem.

Csap városa

Csap (ukránul Чор) Ukrajna legnyugatibb pontjában fekszik, az ukrán-magyar-szlovák hármashatárban, 24 km-re Ungvártól a Latorca és a Tisza között. 1957-től városi rangú, 2003-tól pedig járási jogú város. Területe 6,19 km², 8765 fő él jelenleg a városban (2007), ami azt jelenti, hogy a népsűrűsége 1415,9 fő/km².

Lakossága 2000-ig folyamatosan növekedett, ekkor meghaladta a 10 ezer főt, majd ezt követően csökkenő tendenciát mutat.

A településről az első írásos emlékek a XIII. századból maradtak ránk (nevének említése – Chop – először 1281-ből való; Kiss, 1988). A XVI. századi tatárjárást követően majdnem kihalt a település.

Mindig is jó volt a hely közlekedés-földrajzi pozíciója. Bár beleesett a hegyvidéki és alföldi régió közötti áruforgalmi irányba, a XX. század előtt nem foglalt el csomóponti helyet. A későbbiekben felértékelődött a térség „fok” szerepe: ez alatt azt értjük, hogy „az északnak tartó Tisza viszonylag hirtelen délnek fordul, így tőle északra kényelmes áthaladás kínálkozik (ez lett később a Kassa–Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza–Máramarossziget vasútvonal) és ez a fok-szerepkör értékelte föl először Csap pozícióját.” (Fleisher 1999).

Csapon 1869-ben nyílik meg az első postahivatal, s ezt követően néhány éven belül két irányból is bekerül a vasúti hálózatba (Kassa–Sátoraljaújhely–Csap–Királyháza–Máramarossziget, és a Nyíregyháza–Kisvárdá–(Záhony)–Csap–Ungvár vasútvonalak). Ekkora tehát már fontos csomóponti helyé vált ez a terület. Ez a pozíció – számos elemző szerint – az egyik oka volt annak, hogy Kárpátalját az első világháború után Csehszlovákiához csatolták: szükség volt arra, hogy Románia és Csehszlovákia között közvetlen vasúti összeköttetés legyen (Botlik-Dupka, 1993., 23. o.).

A pozícióváltásban jelentős esemény volt az 1920-at követő határrendezés, amikor is Fleisher (1999, 5. o.) szerint két fő jellemző határozza meg a térség közlekedés-földrajzi pozícióját: egyrészt a politikai határok és adminisztratív beavatkozások változtatják meg a kapcsolatrendszereket, másrészt az építés-technikai lehetőségek fejlődése nyomán a szárazföldi közlekedés függetlenedik a korábban korlátokat állító természeti feltételektől (ugyanis erősen lápos vidéknek számított a csapi terület).

Jelentős változás volt, amikor 1945 után Kárpátalja szovjet uralom alá került és ekkor kezdődött a vasúthálózat átépítése széles nyomtávúra. Ez a nemzetközi áruszállítás szempontjából hibás hadipolitikai döntés végül Csap és Záhony közlekedés-földrajzi pozíciójának megerősödéséhez vezetett.

Csap gazdaságát nyilvánvalóan a logisztikai szerepköre határozza meg leginkább. Ez a gazdasági potenciálja már a jelenlegi helyzetben is magasabb jóléti kategóriába sorolja. Például a 2007-es megyei statisztikák szerint a Csapon dolgozók keresték a legmagasabb átlagjövedelmet Kárpátalján, 35 százalékkal meghaladva a megyei átlagjövedelmet (1540,65 UAH, míg a megyei átlag 1143 UAH).

2.2. Logisztikai térszerkezet-vizsgálat

Az alábbiakban – nagyrészt Keller (2006) tanulmányára alapozva – a logisztikai szolgáltatások kialakításával kapcsolatos módszertani alapokat kívánom felvázolni. Ehhez szükséges a logisztikai térségek többszempontú, ún. multikritériumos értékelése, tipizálása.

A logisztikai térségeket alapvetően négy szempont alapján célszerű vizsgálni (1. ábra):



1. ábra. Logisztikai térségek vizsgálata

Forrás: Önálló szerkesztés, Keller (2006) tanulmány alapján

2.2.1. Közlekedéslogisztikai infrastrukturális ellátottság

Közúti infrastruktúra

Ukrajna és azon belül Kárpátalja közlekedéslogisztikai infrastruktúrája nagy minőségi változékonyságot mutat. Vannak jól kiépített főútvonalak, viszont a terület jelentős részét közepesen rossz, illetve igen hiányos úthálózat borítja.

Országos szinten a fő és regionális úthálózat 16,3 ezer km (ennek a minősége többnyire megfelelő), a helyi, vidéki utak pedig 153,1 ezer km hosszúságú hálózatot ölelnek fel (minőségi szempontból inkább alatta van a kívánatosnak) (Klympush 2006).

Ukrajna területén 8 főút halad át. Ezek közül az egyik a *Csap – Kijev vonal*, amely 840,2 km hosszúságú és minőségileg viszonylag jó kategóriába sorolható. A közlekedési infrastruktúra áhított javításának ez az első jelentősebb gyümölcse, amely nagy jelentőségű Kárpátalja közlekedési infrastruktúráját tekintve. Az Európai Fejlesztési Bank (EBRD) által finanszírozott projektnek köszönhetően ma már legalább egy viszonylag jó minőségű gyorsforgalmi út van Kárpátalján (Kárpátalján jelentős területen 2×2 sávú kiépítettség, a hegyvidéken két sávú szűkített vonal a jellemző.)

Ukrajna közlekedéslogisztikai előnye a szomszédos országokhoz képest (mint pl. Magyarország) abban nyilvánul meg, hogy a nyugat-keleti illetve észak-déli kereskedelmi áramlatok az ország területi kiterjedtségéből, földrajzi pozíciójából kifolyólag több helyen is átszelik az országot. Tehát megkerülhetetlen térséggé vált az egyre intenzívebb kereskedelem szempontjából.

A fejlesztési tervek szerint Ukrajnában halad át a III., az V. és a IX. közlekedési folyosó a. és c. vonala.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a Csap–Kijev gyorsforgalmi út minőségi paraméterei megfelelőek Kárpátalja vonatkozásában is. Viszont mi a helyzet a megye többi közúti infrastruktúrájával? A jelenlegi helyzetről megállapítható, hogy a közutak állapota elhanyagolt, különösen rossz a helyzet a periférikus határzónában. Ennek több oka is van:

- forráshiány és a meglévő források aránytalan redisztribúciója (politikai, lobbik)
- a vasúti forgalom csökkenésével a közutat terheli a forgalom jelentős része
- az utak tervezéskori kapacitása nem áll arányban a megnövekedett forgalommal (kapacitásbeli hiányosságok).

Vasúti infrastruktúra

Kárpátalján a vasutak minősége az elmúlt évek során jelentősen romlott. A kiépített vasúti szállítóképesség a mai kihasználtsági szint többszörösére képes.

Jellemző az ukrán vasúttársaságra, mint állami tulajdonban lévő monopóliumra, hogy rendkívül rugalmatlan, a piaci versenyhez alkalmazkodó logisztikai szolgáltató vállalatok nehezen tudnak hatékony partneri kapcsolatot kiépíteni vele. A kapacitások kihasználatlansága abban is megnyilvánul, hogy a tulajdonban lévő eszközök (gépek, berendezések) nagy része kihasználatlanul holt teherként, eszközkötési tényezőként fekszik a vasúttársaság egyes telepein. Viszont más területen (pl. az áru szállításhoz szükséges vagonoknál) jelentős hiányok tapasztalhatóak, aminek következtében sok esetben napokig várakoznak külföldről a csapi állomásra érkező szállítmányok.

Hiába van tehát Kárpátaljának stratégia előnye – földrajzi fekvéséből, több országgal való határhelyzetéből, a nyomtávvtás szükségyszerű árumegállítási kényszerűségéből –, ha ezek az előnyök a közlekedési szektor rugalmatlan, korszerűtlen, rossz menedzsmentstratégiájából kifolyólag elpárolognak.

Vízi közlekedés lehetőségei

Itt szeretném megemlíteni még a multimodális közlekedési lehetőségek egy másik változatát: a *vízi közlekedést*. A térség szempontjából ez a *Tisza*, mint áruszállításból releváns vízi út merülhet fel. Itt azonban sok ellentmondással találkozunk szembe magunkat.

Először is Kárpátalja vonatkozásában, mint megyén belüli szállítási útvonal, nehezen jöhet szóba (a Felső-Tisza-vidéken az erős sodrás, alacsony vízmélység (stb.) miatt). Viszont mivel a magyarországi szakasz után (Vásárosnamény térsége) visszakanyarodik és a Záhony–Csap logisztikai térségen is áthalad, így lehetőséget teremt arra, hogy szállítási kapacitást lehessen rajta megvalósítani. Viszont közlekedéslogisztikai szempontokat vizsgálva több okból kifolyólag is bizonytalan a használata, s ezért üzleti szempontból kockázatos: befolyásolja a Tiszalöki vízlépcső üzemelése, a vízjárás minőségét pedig a Bodrog az alsó szakaszon, a mederszélesedés folytán a vízmélység folyamatosan csökken, nagy a hordalék-lerakódás, rossz jégelvezetési lehetőség.

Határátkelők

A nemzetközi kereskedelem szemszögéből vizsgálva a közlekedéslogisztikai infrastruktúrát, fontos figyelembe venni a határátkelők helyzetét is. Problémát jelent a magyar–ukrán határátkelők szűk keresztmetszete (de a többi határszakaszra is érvényes ez a megállapítás), a logisztikai és egyéb szolgáltatások alacsony színvonala (vasút, kamionterminál), valamint a hosszú várakozási idő.

A híradásokból is folyamatosan értesülhetünk arról, hogy a Záhony–Csap közötti határátkelőnek a kapacitásbeli problémái odáig vezetnek, hogy jobb esetben több órát, sokszor azonban napokat várnak a kamionok a határon való átjutásra.

Magyar–ukrán viszonylatban öt határátkelőhely működik: *Csap–Záhony*, *Harangláb–Lónya*, *Asztély–Beregsurány*, *Kaszony–Barabás*, *Tiszaújlak–Tiszabecs*.

2.2.2. Logisztikai szolgáltatások iránti igény

A logisztikai térszerkezet elemzésének egy másik fontos aspektusa az, hogy megvizsgáljuk, létezik-e a vizsgált térségben a logisztikai szolgáltatások iránt releváns kereslet. E keresletet két irányból definiálok:

Belső kereslet: A logisztikai térség övezetében (Kárpátalja nyugati területe) van-e kellő termelőkapacitás, ami igényt teremthet export-import árumozgásra; milyen termelővállalatok honosodtak meg ebben a térségben; milyen változások, tendenciák várhatóak a belső ipari szerkezetet illetően.

Külső kereslet: Milyen tranzitlehetőségekre nyílik mód a térség potenciálját kihasználva; milyen tendenciák várhatóak ezen a területen.

Logisztikai szolgáltatások belső igényei

A helyzetelemzési részben Kárpátalja gazdasági szerkezetét vizsgálva rámutattam arra, hogy a kívánatos szint alatt van megyénkben az ipar súlya. Viszont ez az általános megállapítás nem egyértelműen igaz a régió egyes területeire. Ugyanis az egykori Különleges Gazdasági Övezet (amelynek körülményeit a következő fejezetben vizsgálom) területe jó befektetői légkört teremtett és több multinacionális cég is beruházásokat eszközölt itt. A következő cégek vannak jelen: a Fischer, a Flextronics, a Henkel, a Jabil, a LEGO, a Leoni, a Yazaki, a Volkswagen (Skoda), az Audi, az Eurocar stb. Erősen jellemző Kárpátalja gazdaságára a *bérmunka konstrukció*. Ez a munkaerő alacsony bérszínvonalából adódik. Többnyire félkész termékek behozatala után továbbmegmunkálásra kerül sor, s ezt a terméket a FÁK piacán értékesítik illetve Nyugat-Európába exportálják (pl. Flextronics, kisebb textilipari vállalkozások stb.).

A termelő vállalatok telephely választási döntésében domináns megfontolás a logisztikailag hatékony hely kijelölése. Így vásárolt 3,5 hektáros telephelyet 2001-ben a Daewoo Tiszasalamon település határában az ukrán–magyar–szlovák határátkelők centrumában, illetve itt alakult ki egy ipari park, amelyben komoly szerepet tölt be az Eurocar Zrt. is.

Jelentős még a logisztikai szolgáltatások iránti igény Ungvár városa és vonzáskörzetében (ukrán–szlovák határ). Ezeken a területeken jelentős fejlődésnek indult az építőipar. Ez is belső igényt támaszt, aminek következtében a fuvarozás, szállítmányozás magas szolgáltatási produktumot ért el.

Viszont e frekvenciált helyeken túl Kárpátalja más vidékein az ipari szint alacsony és így a logisztikai kereslet is csekély. Ennek fő okai az infrastrukturális hiányosságok, a logisztikai kínálat alacsony szintje, a társadalmi és politikai tényezők.

Logisztikai szolgáltatások külső kereslete

Kárpátalja és azon belül a Csapi Logisztikai Központ szempontjából a nemzetközi áruáramlásban betöltött funkció, az ún. „kapu” szerepkör kihasználása és a jövőben a hatékonyabb megvalósítás kínál igazán jelentős fejlődési lehetőségeket.

Természetesen hibás felfogás lenne az, ha csak a tranzitforgalmat kívánánk lefölözni és nem vennénk figyelembe az árumegállításhoz kapcsolódó hozzáadott értékeket. Viszont nem mellékes jövedelemszerző és gazdaságélénkítő hatása lehet a nemzetközi kereskedelem régiókon keresztül történő áramlásának.

Minden gazdasági elemző az ázsiai lehetőségek potenciális nagyságát méltatja és Kínán, illetve az egyéb feltörekvő kis-ázsiai országokon kívül – mint mondják – az erősödő orosz gazdaságot is figyelemmel kell kísérni. Bár Észak-Európa irányában a II. számú folyosó elkerülési lehetőséget biztosít Fehéroroszországnál, ill. a III. korridor által is elkerüli a forgalom Kárpátalját (igaz ez utóbbi Ukrajnán halad át, Lemberg-nél lépve át a lengyel–ukrán határt), viszont a Dél-Európába tartó kereskedelmi utak a Csap–Záhony (Magyarország) illetve a Csap–Ágcsernyő (Szlovákia) útvonalon tud végighaladni. Tehát attól függetlenül, hogy Záhonyon keresztül a magyarországi utat választják vagy pedig az V. folyosó szlovákiai ágát, mindkét variáció azt eredményezi, hogy logisztikai szolgáltatás iránti kereslet lép fel a Csapi Logisztikai Központ és logisztikai térség területén.

A következő fejezetben az igények kielégítésére szolgáló kínálati oldalt vizsgálom meg.

2.2.3. Logisztikai szolgáltatások kínálata a térségben

A térség logisztikai szerkezetét vizsgálva az infrastrukturális szempontokon túl az is fontos kérdés, hogy a vállalatszerkezet mint a kínálat megtestesítője, milyen sajátosságokkal bír.

Az alábbiakban röviden ismertetek néhány kárpátaljai logisztikai szolgáltató vállalatot.

PACOBO Kft.

A PACOBO Kft. egy nemzetközi szinten elismert, minőségileg megbízható és pontos logisztikai szolgáltatásokat nyújtó magánvállalat. 1991-ben jött létre, „Ukrajna első magánvállalkozása volt ezen a tevékenységi területen. Az elsődleges feladatunk az volt, hogy az akkoriban alig működő, a volt Szovjetunió vasútjain megszervezzük az áruk szállítását” – mondta el Palkó László igazgató a vele készült mélyinterjúban.

A kezdeti nehézségek után, 1996-ban normalizálódott a cég helyzete, mikor beindították Csap területén az első privát átrakó terminált. A területe ekkor még csak 7 500 m² volt, ami mára 14 hektáros logisztikai központtá nőtte ki magát.

Nagyon kedvező a telephely közlekedés-logisztikai paramétere: a csapi vasúti állomás azon területén található, amely 1 km-re fekszik a magyar (Záhony) és 1,5 km-re a szlovák (Ágcsernyő) határtól, valamint a tervezett V. közlekedési folyosó Záhonyi ága is ezen a térségen halad át.

A logisztikai központ szolgáltatásai:

- **Átrakás:** széles (1 520 mm) nyomtávú vagonokból a normál (1 435 mm) nyomtávú vagonokba, valamint ez a folyamat fordítva; továbbá a szállítás és a szállítóeszköz típusától függően vagonból vagonba, vagonból kamionra, kamionból vagonba történik az átrakás;
- **Folyékonygáz átfejtő terminál**
- **Raktározás:** 3 500 m² területen van vámmentes raktározási terület;
- **Szállítás és fuvarozás;**

- **Vámszolgáltatások;**
- **Csomagolás és árukezelés** (élelmiszeripari termékek esetében fertőtlenítés, csiráztatás);
- **Fuvarlevélváltás:** SzMGSz-CÍM vagy CÍM-SzMGSz;

A vállalat külső cégeket vont be az átrakás *minőségi ellenőrzésére* (SGS, Mertkontrol, Cargobserver).

A logisztikai központ 2003-tól működik. Az 1 435 mm-es nyomtávú vágányok hossza 1 900 m, az 1 520 mm-es vágányoké pedig 2 100 m. A fedett vagonokba rakott árukat 150 m-es fedett rámpán szállítják. Az áruk mozgatása kézi és gépi targoncákkal történik. A pórén szállított áruk átrakása egy 40 t-s vasúti bakdaru és egy 50 t-s autódaru segítségével zajlik. Az ömlesztett áruk (kukorica, búza, maláta) átrakását a cég saját tervezésben és kivitelezésben előállított két speciális elevátor segítségével bonyolítja. Fedett raktárban 68 vagonnyi árut, a külső területen pedig 174 vagonnyi árut tudnak raktározni.

A vállalat képes a multimodalitásra és ebből kifolyólag a kombinált fuvarozás szervezésére.

Azonban *változékony* a vasúti áruszállítás kapacitása. Nagy a megrendelések szórása, ami abból adódik, hogy a vállalat megrendelői között nagy a fluktuáció (alacsony vevői lojalitás a szállítványozó cégek irányába). A szállított mennyiség *11–35 ezer t/hó között mozog*.

A Logisztikai Központ átlagos *napi kapacitása*: 18 fedett vagon, 14 nyitott vagon, 24 vagon ömlesztett áru. Az áru milyenségétől függően a kapacitás változékonyt mutatja az, hogy pl. a 2007-es évben volt olyan időszak, hogy az átrakási teljesítmény, hol 110 t/nap, hol 2 400 t/nap volt.

A **raktárkapacitása** 3 500 m², aminek kihasználtsága igen változó. Ennek nagysága a fentiekben ismertetett megrendelési változékonyt adódik.

A **vámszolgáltatások** terén nehézséget jelent a gazdasági régiók (EU–FÁK) közötti különbség a vámügyintézés vonatkozásában. Nincs egységes vámhid érvényben. Ez megnöveli az adminisztratív költségeket és gátolja a rugalmas áruáramlás folyamatát. Gondot okoz, hogy az ügyfelek vámkódjai nem a megfelelő szabvány szerint sorolják be a termékeket és ez a vámolásnál hátráltató tényező.

TERMINAL-KARPATI Kft.

A logisztikai szolgáltató vállalat székhelye Csap városában van, a logisztikai terminál pedig Bátyúnál található. Az átrakódásra kialakított csarnokot a dupla sínpárnak köszönhetően egyformán megközelíthetik mind a normál, mind a széles nyomtávú szerelvények. A terminál mellett található az irodalétesítmények, valamint egy motel. Az Ukrán Vasút által 10 hónapos rekordidő alatt létesített vasúti terminál a legnagyobb Kárpátalján. A beruházást 2003 őszén adták át. A projektbe összesen 5,560 millió USD tőkét fektettek az alapítók.

Jelentős a létesítmény áteresztőképessége, hiszen egyidejűleg 110 tehervagon be- és kirakására van mód. A terminál kialakítása lehetővé teszi a kombinált átrakódási lehetőségeket is – kamionokról tehervagonokba vagy fordítva. Ugyancsak lehetőség van szállítványok hosszú idejű tárolására a terminál raktárában.

NYUGAT-UKRAJNAI LOGISZTIKAI KÖZPONT

A logisztikai központ 2000-ben alakult három logisztikai szolgáltatásokat végző cég közreműködésével. Ez a csoportosulás nem számít jogi személynek,

hanem egy olyan egyesület, ami a „**határmenti szállítási infrastruktúra és az export, import és tranzit áruk technológiai kezelésének fejlesztése, valamint az 5-ik nemzetközi közlekedési folyosó funkcionálásához szükséges mechanizmusnak bővítése érdekében való közös erőmegfeszítés céljából volt létrehozva**” (A nyugat-ukrán szállítmányozási portál, www.interport.com.ua). A következő cégek a tagjai a logisztikai centrumnak: Zakarpatinterport Zrt., Variant Logistik Kft. és a Magistral LTD. Most nézzük meg a Zakarpatinterport Zrt. és a Variant Logistik Kft. cégeket részletesebben.

Zakarpatinterport Zrt.

A logisztikai szolgáltatásokat végző céget 1996-ben elnöki rendelet alapján létesítették. Az állami vállalat létrehozásának célja a határmenti szállítási infrastruktúra fejlesztése. Társalapítók különféle kereskedelmi és szállítási szervezetek voltak, továbbá Kárpátaljai Megyei Önkormányzat és az Ukrán Állami Vagyon Alap.

A „Zakarpatinterport” Zrt. két terminállal rendelkezik, melyek a következő paraméterekkel rendelkeznek:

terminál: 305 m hosszú fedett raktár, 900 m² közvámraktár (átmeneti raktározás), 3,5 tonna teherbírású targoncák, 6 tonna teherbírású emelődaru, a maximális kapacitása 500 ezer tonna évente.

terminál (tűlméretes áruk kezelésére alkalmas): 480 m hosszú nyitott rakodó, 220 m² közvámraktár, két fedett raktár 504 m² és 672 m², 2,5 tonna teherbírású targonca, két emelődaru, 32,5 és 50 tonna teherbírású, a maximális kapacitása 556 ezer tonna évente.

Variant Logistic Kft.

A céget 2001-ben alapították abból a célból, hogy Záhony–Csap csomóponton átrakodási és raktárszolgáltatásokat bővítse és a szolgáltatás színvonalát emelje. A vállalat anyagi és technikai bázisa, különböző vámrendszerben működő terminálok és raktárak, dolgozói hozzáértés biztosítja a vasúti és intermodális szállítások magas színvonalú értékesítését.

A cég egy terminállal rendelkezik, két kilométerre az ukrán–magyar határtól. A következő kapacitások jellemzik: 103 m rakodó, konténer és különböző áruk átrakására alkalmas terület (max. 32 tonna), elektromechanikus 1435 és 1520 nyomtávú vagonmérleg (max. 120 tonna), 566 m² közvámraktár, 1021 m² átmeneti vámkezelési raktár, 32,5 tonna teherbírású emelődaru, 2,5 tonna teherbírású targonca, ömlesztett áruk részére alkalmas átrakó berendezés (kapacitás 100 tonna/óra).

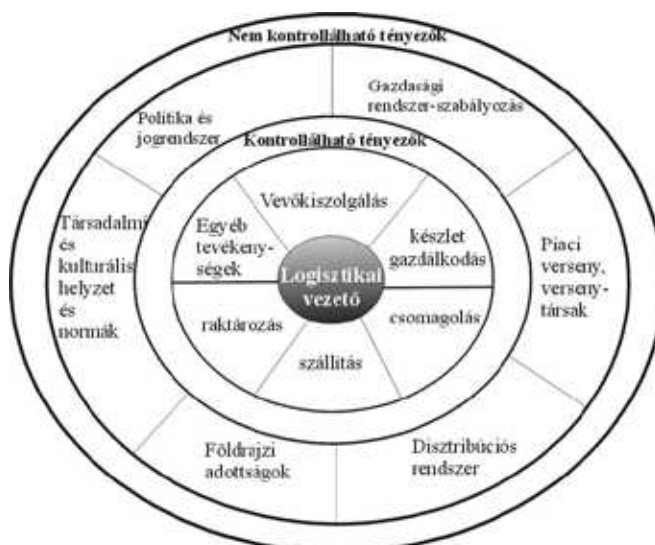
A közelmúltban a tulajdonlás terén változás történt a két vállalat viszonylatában, ugyanis az Állami Vagyonkezelő Alap ötmillió UAH-ért értékesítette a Zakarpatinterport Zrt. 26,79 százalékos részvénycsomagját, mely vagyonrészt a Variant Logisztik Kft. vett meg.

2.2.4. A logisztikai térség külső környezete

Nemzetközi logisztikára ható tényezők

A nemzetközi logisztikát befolyásoló tényezőket természetes módon régiók és országok vizsgálatában kell szemügyre venni. A továbbiakban *Lambert–Stock* (1993), valamint *Halászné* (1998) osztályozási rendszere alapján mutatom be ezeket a tényezőket, hogy ezáltal kiindulópontot adjak a logisztikai tendenciák megértéséhez.

„A logisztikai menedzsmentnek általában ún. kontrollálható és nem kontrollálható külpiaci tényezőkkel kell számolnia. A **nem kontrollálható** tényezők közé sorolhatók: a külföldi piacok politikai és jogi rendszerei, a meglévő gazdasági rendszerek és gazdasági szabályozás, a piaci verseny mértéke és a versenytársak, a hozzáférhető disztribúciós rendszer és technológiája, a földrajzi adottságok, valamint a szociális és kulturális helyzet és normák. (...) A **kontrollálható** elemek közé sorolható a vevőkiszolgálás színvonala, a készletállomány, a csomagolás, a szállítás, a raktározás.” (Halászné 1998, 171. o.). A kontrollálható és nem kontrollálható elemeket az 2. ábra foglalja össze.



2. ábra. A nemzetközi logisztikai folyamatok kontrollálható és nem kontrollálható tényezői

Forrás: Lambert–Stock (1993)

A kontrollálható elemekkel a továbbiakban nem kívánok foglalkozni, mivel dolgozatom témájával nincs szoros összefüggésben. Ezek ugyanis a vállalatok belső logisztikai menedzsmentjének a hatáskörébe tartozó tényezőknek minősülnek, s a makrologisztikai elemzéshez szorosan nem kapcsolódnak.

Viszont nézzük meg, milyen jellemzőkkel bírnak a külső tényezők, a nem kontrollálható hatások, amelyek befolyásolják a vállalkozások gazdálkodását és így a logisztikai rendszert.

A megfelelő elemző, értékelő módszerek segítségével (pl. *SWOT-analízis*, *PESTEL-elemzés*, *iparágelemzés*, *Porter 5 erő*, *valamint Grov 6 erő modelljei*) segítenek a környezet feltérképezésében és a tendenciák kutatásában. Az így gyűjtött ismeretek alapján meg lehet határozni a nemzetközi logisztika alapvető céljait befolyásoló döntéseket.

Ezeket a döntéseket a piac és a kormányzat, a régióra érvényes aktuális feladatmegosztási helyzet alapján hozza meg. Ezentúl a természeti környezet hatásai, a társadalmi normák és szokások is befolyásoló erővel bírnak.

A döntés meghozatalához a megfelelő döntés-előkészítés szükséges. Hogyan alkalmazhatók a gyakorlatban a fent említett elemző módszerek? Tekintsük át a rövidített tanulmányra való tekintettel ezek közül most csak a PESTEL-elemzés módszerét.

PESTEL-elemzés. Ez a formula szintén egy angol mozaikszókból ered és célja a makrokörnyezet megértése. A *politikai (Political)* a kormányzat stabilitását, adózási politikát, kereskedelmi szabályzást (stb.) mérlegeli; a *gazdasági (Economic)* a makroökonomiai tendenciákat vizsgálja (GDP trendje, ciklusok, infláció, munkanélküliség stb.); a *társadalmi-kulturális (Social)* a demográfiai trendeket, szociológiai, pszichológiai helyzetet és változásokat elemzi, a *technológiai (Technological)* a K+F, az innováció és annak rugalmas átvételét vizsgálja, a *jogi (Legal)* a gazdaságot szabályzó jogi hátteret elemzi. Az vizsgálat célja, hogy megértsük a változások főbb hajtóerejét, a makrokörnyezet hatásait iparáganként és vállalatonként, továbbá tudjuk a jövőbeli változtatásokat előre jelezni és ezek együttes hatását feltérképezni.

Ennek a két módszernek a segítségével most nézzük meg Kárpátalja és a Csapi Logisztikai Központ külső környezeti hatásait.

Politikai, jogi rendszer

Nem véletlenül kezdem elemzésemet ezzel a területtel. A térség kockázatát leginkább a politikai bizonytalanság, a jogi rendszer ellentmondásai, a szabályozás átfogó következetességének a hiánya, a bürokrácia elhatalmasodásai és kicsinyes öncélú visszasságai mind-mind negatív hatást gyakorolnak a térség társadalmi-gazdasági megítélésére. Ezek a tényezők rontják a befektetői hajlandóságot, a rugalmas gazdaságszervezést és ebből kifolyólag a magánszféra versenyképes működését.

Tipikus példa erre a **Kárpátaljai Különleges Gazdasági Övezet (KKGÖ)** körül kibontakozott politikai-gazdasági vita.

A törvény, ami szabályozta a vállalkozásbarát, adózási kedvezményeket adó lokális kiterjedésű övezetet 1999 januárjában lépett érvénybe Ukrajnában. A szabályozás azoknak a befektetőknek ajánlott fel 15 éves futamidővel kedvezményeket, akik minimum 250 ezer USD beruházást hajtanak végre Csap térségében, az ungvári vasúti csomóponton, valamint a munkácsi volt hadirepülő körzetében (ez a terület jelenleg igen elavult állapotban van, a rendszerváltás óta parlagon hever, kihasználása máig nem megoldott). Egy másik alternatíva pedig 30 éves futamidejű kedvezményeket ígért azok számára, akik egy millió USD-t fektetnek be. Azonban a 2004-es politikai változások hiteltelenné tették az ilyenfajta beruházás-ösztönzést, ugyanis az új kormány első rendeletei között felfüggesztette az adókedvezmények megadását a KKGÖ-ben. Pedig pont ebben az évben például az országos 176 USD/fő beruházási mutatóhoz képest Kárpátalján 195 USD/fő volt (*Dupka* 2005, 18. o.).

Makrogazdasági környezet

A makrogazdasági környezet is fontos befolyásoló tényező a logisztikai térszerkezet kialakulásában. Jelenleg a leginkább elbizonytalanító erővel a jelentős árszínvonal-emelkedés bír. Az infláció 2007-ben 14,5, 2008-ban pedig 25 százalék volt, az idei előrejelzések pedig – ellentétben a környező országok keresletcsökkenés okozta deflációs tendenciához képest – ugyancsak egy kétszámjegyű

(remélhetőleg 20% alatti) magas fogyasztói árdrágulást jeleznek elő. A vállalkozási környezet nehezen tud alkalmazkodni ilyen mértékű árváltozáshoz, ami további kockázati forrássá válhat (nőnek a hitelkamatok, ami fordított arányban van a beruházási hajlandósággal).

Az adózási rendszer viszonylag pozitívabb mérleget mutat. A vállalatok nyereségadója egykulcsos, az adózás előtti nyereség 25 százalék. A hozzáadottértékadó (ÁFA) 20 százalékos, ugyancsak egykulcsos. Az állami bevételek 30-45 százalékát képezi. A munkaadót terhelő járulékok az alkalmazottak után összesítve 35,2 százalékot tesz ki.

Az államháztartás rendszere pénzügyi válság után viszont katasztrofális helyzetbe került. Az államcsőd fenyegetettsége a legmagasabb a környezetünkben.

Összességében elmondható, hogy az adózási rendszer arányaiban nem terhel meg jelentősen a gazdasági szférát. Ez abból a megfontolásból született, hogy Ukrajnában jelentős hagyományai vannak az adómegkerülésnek, és így a magasabb adóterhek tovább növelték volna fekete- és szürkegazdaság súlyát. Viszont a gazdaság egyéb területei kilátástalan helyzetbe kerültek, s nem kizárt, hogy az adósságteher ledolgozását a vállalkozókon és a lakosságon keresztül kívánják megvalósítani, amire a gazdasági válság időszakában igen kevés esély kínálkozik.

Piaci verseny

Egy további külső tényező a piaci verseny és a versenytársak helyzete. Abban az esetben van kis befolyása egy adott vállalatnak, ha jelentős a verseny az adott iparágban. Jelen esetben – mivel a vizsgált térségben jelentős versenyről nem beszélhetünk – így igazából nem sorolható ez a tényező a nem kontrollálható elemek közé.

Jelenleg oligopolista helyzetről beszélhetünk, néhány vállalkozás van jelen a logisztikai szolgáltató piacon, akik között jellemző az árverseny. Azonban kicsi a valószínűsége annak, hogy új versenytársak lépjenek be a szektorba. *Belépési korlátok* lehetnek: a meglévő vállalatok földrajzi pozíciói, szakmai tapasztalat, disztribúciós csatornák lefedettsége.

Társadalmi normák

A külső, nem kontrollálható tényezők között szerepel a társadalmi-szociális helyzet, a kulturális normák is. Az elmúlt évtizedek ideológiája a közép-kelet európai társadalmak emberéből nagymértékben kiirtotta az önálló, felelősségteljes kezdeményezőkézséget, ami az alacsony vállalkozói hajlandóságban ölt testet. További negatív norma a korrupció olyan szintű köztudatban való meghonosodása, ami azt eredményezi, hogy a társadalomban elfogadott szükséges rosszként tartják számon. Viszont pozitív jellemző, hogy az emberek nincsenek elkényelmesedve, ami kitartásukban és a célok elérésére törekvő elszántságban nyilvánul meg.

Technológiai, innovációs hatások

Egy régió, ország, gazdasági térség fejlődésének nagyon fontos mozgatórugója a technológiai változások és az innováció. *Samuelson-Nordhaus* (2000, 510–511 o.) a technológiai változásokat mint egyfajta gazdasági kibocsátást említi. Rávilágít az endogén technológiai változás elméletére, ami azt hivatott feltérképezni, hogy „*a technológiai változások különböző irányai a magánszektor piaci erőfeszítéseivel, az állami politikai döntésekkel és a nonprofit intézmények tevékenységeivel*” milyen összefüggésben vannak.

3. Logisztikai fejlődési lehetőségek Kárpátalja határ menti övezetében

Probléma- és célmeghatározás, illetve megoldási stratégiák kijelölése

A probléma- és célmeghatározást két ábra segítségével rendszerezetten mutatom be. A 3. ábra Kárpátalja és a logisztikai térség problémás területeit csoportosítja. Az elemzés végső kimenete az, hogy jelen pillanatban (2008) a gazdaság korszerűtlen szerkezetű és alacsony a jövedelmezőségi szintje. Ennek okát három fő problémakörbe rendeztem: *infrastrukturális hiányosságok, rossz gazdaságpolitika és jogi szabályozási rendszer, illetve a foglalkoztatási szerkezetben lévő anomáliák.*

Az **infrastrukturális hiányosságok**at két fő részre osztottam: (1) közlekedés-logisztikai hiányosságok és (2) alacsony a térségben a (belső) beruházási aktivitás.

A közlekedéslogisztikánál olyan problémák vannak, mint a közúti és a vasúti technológia elavultsága, a határátkelők alacsony kapacitása és a fejletlen településszerkezet.

Az *belső gazdaság alacsony beruházási aktivitása* mögött egyrészt a helyi lakosság, a vállalkozások alacsony jövedelmei/jövedelmezősége húzódik (ebből következően csekély a megtakarítási hajlandóság). Gyenge a térségben a *vállalkozói hajlam*, ami összefüggésben van a gyenge iparszerkezettel. Alig beszélhetünk önálló kutató, fejlesztő tevékenységről, ami nem segíti elő a térség innovációs kiugrását. Jellemző probléma az is, hogy nagy területen, a népesség jelentős része foglalkozik *korszerűtlen, elaprózott mezőgazdasági tevékenységgel.*

A *gazdasági szabályzással* a problémák a kiszámíthatatlan törvényhozás és politikai rendszer, a gazdaság instabilitása (pl. vágtató infláció), valamint a jogi szabályozatlanság és ebből fakadóan a bürokrácia útvesztői jelentősen hátráltatják a gazdaság vérkeringését.

A *foglalkoztatási szerkezettel* is gondok vannak. Az iparszerkezet nem szinkronizál az oktatással. Ez legfőbbképpen abban nyilvánul meg, hogy a vállalkozásoknak nincs munkahelyteremtő képessége. A másik oldalról viszont a humán erőforrás képzése is sok kívánnivalót hagy maga után: nem kellően van jelen a szakképzés, valamint a felsőfokú képzettségűek aránya is csekély; továbbá az idegen nyelv (a magyarok esetében az államnyelv) ismerete is gyenge.

Miután meghatároztuk a problémás területeket, most jelöljük ki a **kívánatos célt**, amit a fejlődés érdekében el szeretnénk érni (4. ábra).

Kárpátaljára összpontosítva a legfontosabb célként a **gazdaság teljesítőképességének a növelését** jelöltem meg. A problémákhoz idomulva ezt is három területen lehet vizsgálni: (1) **infrastruktúrafejlesztés**, (2) **humán erőforrás hatékonyságának a növelése**, (3) **makrogazdasági stabil környezet megteremtése**.

Az *infrastruktúra* és általában a *technológia fejlődése* olyan gazdasági körülmények között, ahol alacsony a lakosság jövedelme, megtakarításai, valamint csekély a K+F nagysága, itt a *külföldi tőke beáramlása* – véleményem szerint – rendkívül fontos. Meglátásom az, hogy a kormánynak vissza kell állítania a *szabad gazdasági övezet* és ezáltal *adókedvezményekben* részesíteni a nagy tőkét befektető, magas foglalkoztatást biztosító vállalkozásokat. Valamint le kell építeni a *protekcionista gazdaságpolitikát* (vámmentes övezetek visszaállítása, csökkenteni a vámterheket és behozatali korlátozásokat). Azonban a pénzügyi válság okozta források beszűkülése növelte a problémát és a cél elérése az eddigőtől is

bizonytalanabbá vált. Nem szabad mégsem elfeledkeznünk arról, hogy a nemzetközi beruházásokat megvalósító vállalatok a válság következtében az eddiginél még több figyelmet fordítanak a költséghatékony termelésre. Tehát, ha a fogyasztás újra elindul a világban és ezután a termelés is felfut, akkor ezt a lehetőséget megragadva a régióknak ide kell vonzania a külföldi beruházásokat.

Fontos cél a *vállalkozások megerősítése*. Akkor van esélyünk a logisztika területén a hozzáadott érték megteremtésére, ha kellően szervezett, versenyképes vállalkozó szerkezet alakul ki. 2009-ben a megyénk egyik legnagyobb gazdasági problematikája az, hogy a termelés és a szolgáltatások jóformán lenullázták magukat. Ez abból következett, hogy az utóbbi időben a kereskedelmi és termelési potenciálunk jóformán csak a külföldi beruházások bérmunka kihasználásán alapultak. Tehát nincs saját iparunk, a helyi piac, valamint az állam által megvalósított beruházásaink, s ez teljesen kiszolgáltatottá tett minket a külső kereslettől, aminek a beszükülése a jelenlegi igen súlyos krízishez vezetett (lásd a salamoni Eurocar, illetve más hasonló külföldi illetékességű termelő vállalatok esetét).

Mindehhez viszont a vállalkozó kedv megerősödésére van szükség. Azonban ennek érdekében szükség van a bürokrácia elhatalmasodásának megfékezésére, valamint következetes gazdaságsszabályzásra, a politikai korrupció csökkentésére. Ez utóbbi tényező rövidtávon való változására igen kevés az esély. Egy egészséges generációváltásra lenne szükség, ami a múlt rendszer és az átmeneti időszak káros beidegződéseit felszámolná. Azonban mindenképpen segítene a mostani helyzeten a szakmai hozzáértés magas szintre hozása, ami a hatékonyabb oktatásszervezéssel megvalósítható. Fontos lenne az elhivatást érző helyi diákok nagyobb számú külföldi képzése (pl. cserediák-programok), ami segítene a nyugati helyes minták importálásában.

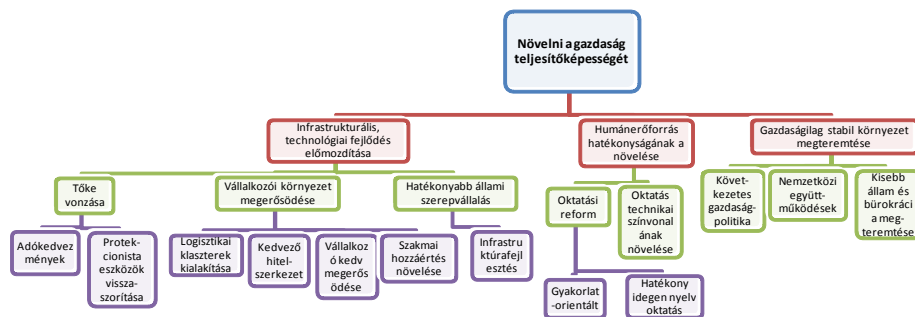
A vállalkozások megerősödésének egy másik stratégiai lehetőségeként érdeemes lehet a *klaszterekben* való gondolkodás.

A klaszter nem más, mint egy iparághoz tartozó független vállalatok, valamint a hozzájuk kapcsolódó gazdasági szektorok és intézmények olyan halmaza, amelyek relatíve nagy arányban használják egymás termékeit és szolgáltatásait, hasonló vagy ugyanazon tudásbázisra és infrastruktúrára támaszkodnak, valamint hasonló innovációkat tudnak hasznosítani (Dankó, 2004.).

A klaszterekre az „*együttműködő verseny*” jellemző (*cooperative competition*). A klaszterek fontos célja, hogy a lokális területen működő vállalatoknak előnye származzon az együttműködésből. Két fő részre bonthatjuk az előnyszerzést: a *vállalatok működési hatékonyságát növeli*, valamint *stratégiai versenyelőny megszerzésére* ösztönzi a hozzá tartozó vállalatokat. A működési hatékonyságnövekedés a tevékenység-kihelyezésből (outsourcing) fakad a méretgazdaságosság előnyeit kihasználva. Továbbá a beszállítók versenye alacsonyabb inputköltségeket generál, a kiegészítő termékek előállítói a közös tevékenységeiket megoszthatják, továbbá közös K+F tevékenységet végezhetnek (stb.).

Véleményem szerint a csapi logisztikai térség vállalatainak megerősödéséhez fontos lépés lehetne a klaszterekben való gondolkodás. A célterületek második csoportja a *humán erőforrás hatékonyságának a serkentése*. Ezen a területen – meglátásom szerint – gyakorlatorientált oktatási reformra, az idegen nyelvek ismeretének növelésére lenne szükség, mellőzve a ma tapasztalható diszkriminatív változásokat (pl. a magyarság oktatásában). Továbbá az oktatás infrastruktúrafejlesztése is célszerű lenne.

A harmadik célterület a *stabil gazdasági környezet megteremtése*. Ez a terület azonban túlmutat az általam vizsgált térség hatóterén, hiszen először is itt az ország makrogazdasági mutatóit kellene egyensúlyba hozni (infláció, GDP-növekedés). Mégis jelentős szerepe lehet a térségünk vezetésének a helyi bürokrácia és korrupció visszaszorításában, a helyi gazdaságpolitika következetes megvalósításában.



4. ábra. Célfa

Forrás: Saját szerkesztés

4. Következtetések és javaslatok

Mivel a tanulmányomban az adott helyeken folyamatosan vontam le következtetéseket, megállapításokat, így most röviden, a legfontosabb gondolatokat szeretném ismertetni.

A tanulmányt Kárpátalja bemutatásával kezdtem. A megyéről alkotott kép igen változatos. Több tekintetben igen jók az adottságai (földrajzi fekvés, logisztikai potenciál, olcsó munkaerő stb.), viszont jó néhány olyan stratégiai hiányosság is megtalálható, ami a lehetőségek optimális kihasználását nagymértékben szűkítik.

Viszonylag sűrűn lakott területről beszélünk, ami a történelem folyamán mesterséges szétválasztásból következően erősen tagolt területet alkot. Nemzeti-ségi kérdésként merül fel, hogy jóformán csak az igen fejletlen falusi területeken élnek jelentősebb arányban magyarok és a fejlettebb városi térségben (Ungvár, Munkács) csak csekély számban vannak. Ez a politikai és gazdasági döntéshozatalból történő kiszorulást eredményez(het)i.

A humán erőforrás képzettsége sem mondható jónak. Szignifikánsan eltér (magasabb) azoknak az aránya, akik csupán középfokú végzettséggel rendelkeznek (kevesen szereznek szakközépiskolai végzettséget). Meglátásom szerint gyakorlat-orientált oktatási rendszerre lenne szükség. Fejlesztve a képzés eszköz-elátottságát olyan humán kibocsátást kell elérni, amelyből merítve a vállalatoknak nem kell alulról építkezve a munkaerő képzettségi színvonalát minőségessé tenni, hanem a kezdő munkavállalók is magas szakmai felkészültséggel már munkába állásuk idejékor is hatékony erőforrások lehetnek a cégeknek.

További negatívum, hogy igen alacsonyak a jövedelmek. Ebből az is következik, hogy gyenge a megtakarítási hajlandóság és így a belső gazdaság dinamizálásának fejlesztési feltételei igen elenyészőek. Ezért szerintem ösztönözni kell a térségbe beáramló külföldi működő tőkét, amihez jó alapot szolgáltatna, ha visszaállítanák a Különleges Gazdasági Övezet intézményét.

Több strukturális gondja is van a gazdaságnak, ami hátráltatja a regionális fejlődést is (magas árszínvonal-emelkedés, instabil gazdaságpolitika, nagy kockázat miatt magasak a hitelek stb.).

Csap térsége valamivel jobb helyzetet mutat, mint a megyei átlag (magasabbak a jövedelmek, több vállalkozás, nagyobb iparszerkezet van jelen). Sajnos, ez csak Ungvár és Csap, valamint Munkács körzetére igaz és többi határzóna alacsony infrastrukturális fejlettsége, periférikus helyzete igen rossz szintet produkál.

Azonban ez a pozitív különbségtétel igen instabil lábakon áll. Ugyanis ez a régió a bérmunkán és a külkereskedelmi kapacitáson alapszik. Viszont, a válságban tapasztalni lehet, hogy a külső kereslet erőteljes visszaesése leginkább ezt a régiót sújtotta (autógyárak, egyéb ipari egységek bezárása, a munkanélküliség magas szintű megnövekedése). Tehát ami egy oldalról előny, az egy másik gazdasági szituációban jelentős hátrányt okozhat.

A logisztikai szolgáltatások kínálata a Csapi Logisztikai Központnál viszonylag jónak mondhatók. Az oligopolisztikus verseny a vállalatokból folyamatos fejlődést, racionalizálást, minőségi javulást kényszerít ki, ami pozitív hatással van a társág gazdaságára is. Azonban igen alacsony a termelői szféra alvállalkozó szerkezete és így a helyi hozzáadott érték megteremtése komoly nehézségekbe ütközik. A fentiekben említettem, hogy a klaszterek meghonosítása a térségben elősegíthetné a vállalkozások megerősödését, az ellátáslánc szakadások és szűk keresztmetszetek nélküli megvalósítását.

Összefoglalva: Kárpátalja gazdasági fejlettsége jelenleg csekély, de a logisztikai szerepkörét kihasználva jó lehetőségei vannak a fejlődésre. Ha a fentiekben felvázolt szűk keresztmetszeteket sikerülne kivédeni, akkor a logisztika mint kitérési lehetőség fontos bázisává válhat régióink felemelkedésének.

IRODALOM

- A nyugat-ukrán szállítmányozási portál (2008): *Bemutakozás*. <http://www.interport.com.ua/russ/about%20us/hu.html>, <http://www.interport.com.ua/russ/mownostj/hu.html>, a letöltés dátuma: 2008.04.15.
- Botlik József-Dupka György (1991): *Ez hát a hon... Tények, adatok, dokumentumok a kárpátaljai magyarság életéből 1918–1991*. Mandátum–Univerzum, Budapest–Szeged, 23. o.
- Chikán Attila (2002.): *Vállalatgazdaságtan*, Aula Kiadó, Budapest.
- Cserenyák Ildikó (2007): *Kinek éri meg a logisztikai központ?* Gazdasági Tükör, http://www.mavcargo.hu/hu/altalanos_hirek/erositeni_kelet_kapuja.html, Megjelent: 2007.06.18.; a letöltés dátuma: 2008.02.25.
- Dr. Berényi János: Az áruszállítás regionális változásai. <http://www.kti.hu/downloads/trendek/arusz.pdf>, a letöltés dátuma: 2008.02.26
- Dr. Bokor Zoltán (2005): *Az intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése, fejlesztési lehetőségeinek feltárása*. BME OMIKK Logisztika, 10. k. 3. sz. 2005. május–június. 32–35. o.

- Dr. Dankó László (2004): *Kárpátok Beszállítói Klaszter. Beszállítói hálózat (klaszter) kialakítása a hármashatármenti térségben*. ME Nemzetközi Marketing Tanszék, Sátoraljaújhely.
- Dupka György (2005): *Kárpátaljai magyarlakta települések gazdaságfejlesztési koncepciója*. Kárpátaljai Vállalkozásfejlesztési Központ, Ungvár.
- Fleischer Tamás (1999): *A Záhonyi Régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével*. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest.
- Halászné Sipos Erzsébet (1998): *Logisztika. Szolgáltatások, versenyképesség*. Logisztikai Fejlesztési Központ, Magyar Világ Kiadó, Budapest; 109., 114-115., 120., 138., 143., 171., 191. o.
- Keller Gábor (2006): Logisztikai szolgáltatások térszerkezetének kategorizálása, http://www.logisztika-portal.hu/hirek_logisztikai_szolgáltatások_terszerkezetének_kategorizalasa.html; a letöltés dátuma: 2008.02.21.
- Kiss Lajos (1988): *Földrajzi nevek etimológiai szótára*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Klympush, M. (2006): *Az ukrán közúthálózat fejlesztése, kapcsolódása az V. és V.a. korridorokhoz; Közlekedéslogisztikai fejlesztés Záhony–Csap térségében konferencia, 2006. március 2-3.*; http://www.kiut.hu/konf2006030203/nap1_15.htm; letöltés dátuma: 2008.04.11.
- Kombinált fuvarozás, www.logsped.hu/kombi, a letöltés dátuma: 2008.02.25.
- Lambert, D.M. – Stock, J.R. (1993): *Strategic Logistics Management*. Richard Irwin Inc.
- Samuelson, P.A. – Nordhaus, W.D. (2000): *Közgazdaságtan*, KJK-Kerszöv, 50., 503. 510-511. old.
- Süli-Zakar István (1999): *Adalékok Északkelet-Magyarország változó regionális állapotához*. Regionális fejlesztés a jövő szolgálatában, Miskolc.