

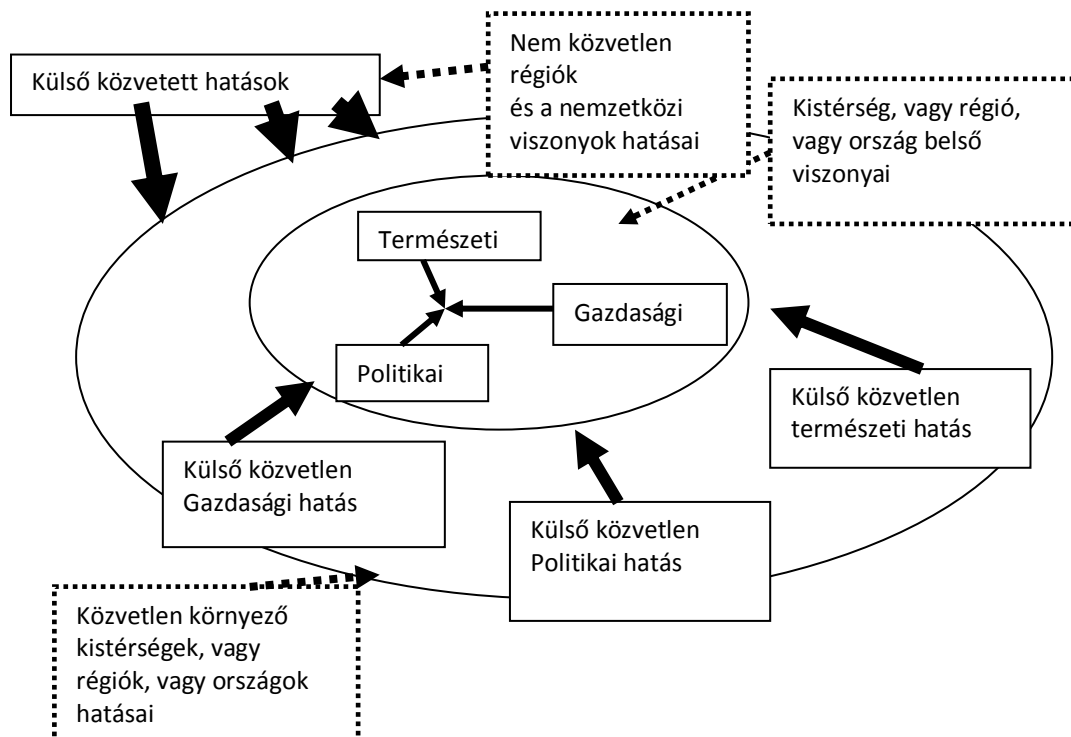
Az Európai Unió keleti országainak vezetése lázasan keresi az új – Oroszországot kikerülő – vasúti és egyéb szállítási összeköttetéseket Ázsiával. Magyarország a meglévő és az újonnan kialakuló szállítási vonalban meghatározó szerepet kíván betölteni. Sőt a különböző kormányok az elmúlt 25 évben arról beszéltek, hogy Magyarország lehet Európa meghatározó logisztikai központja. A program megvalósítása nem tűnik egyszerűnek.

Alapvető kérdések:

1. A Közép-európai országok milyen módon kívánják érvényesíteni érdekeiket?
2. Ki lehet-e kerülni Oroszországot, van-e erre reális lehetőség?
3. 5-10 éven belül van-e realitása az un. déli elkerülő útvonalnak?
4. Alkalmas-e Magyarország egy európai vagy Közép-európai közlekedési központ szerepére?

A Közép-európai országok érdekérvényesítése

Egy adott ország bármilyen fejlesztésben gondolkodik is, minden esetben meg kell, hogy vizsgálja a fejlesztés közvetlen környezetének és a fejlesztés megvalósulásában érintett távolabbi térségek gazdasági – természeti – politikai érdekeinek hatásait. Ezek a hatások felerősíthetik, de akár lehetetlenné is tehetik a fejlesztés eredményes megvalósítását. (1. ábra)



1. ábra. Egy adott térség belső és külső viszonyai Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor 2008.
Forrás: Georges Benko Regionális tudomány Dialóg Campus 1999. Pécs - Budapest

Magyarország Közép-európai közlekedési pozícióját Ausztria, Szlovákia, Ukrajna, Románia, Szerbia, Horvátország és Szlovénia érdekei közvetlenül befolyásolják. Németország, Lengyelország, Oroszország, Közép-Ázsia, Törökország érdekei közvetve befolyásolják. Bizonyos feltételeket

⁷⁴ Általános Vállalkozási Főiskola Budapest bajor.tibor@avf.hu

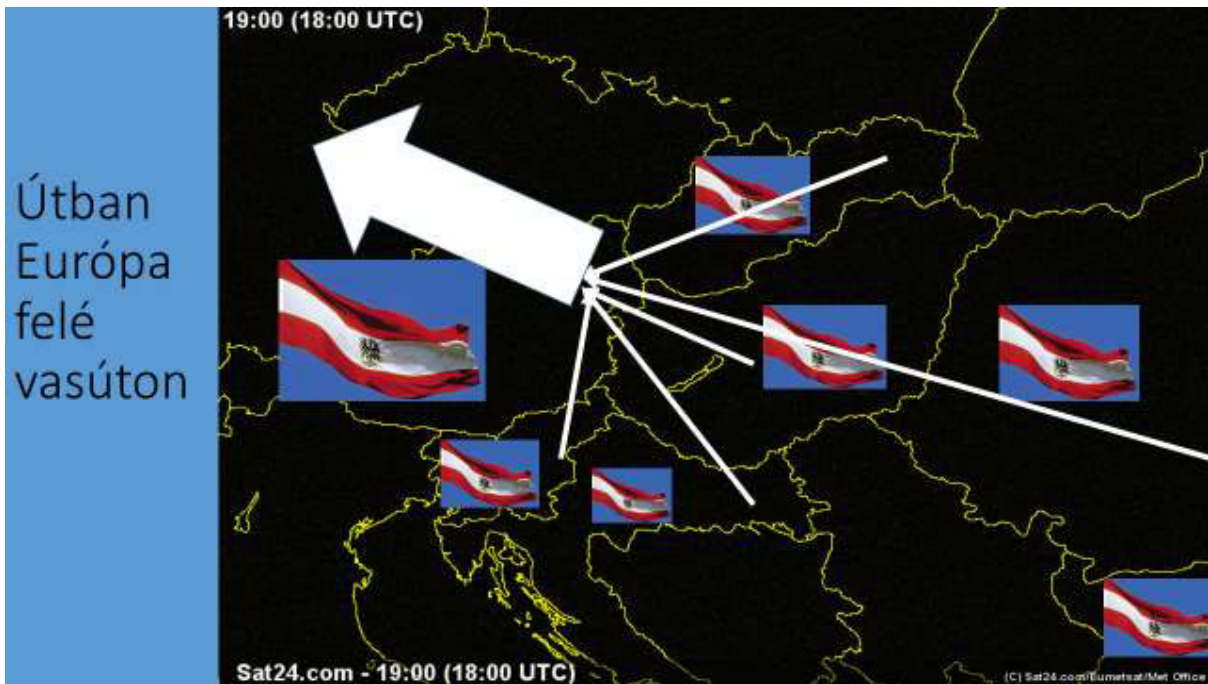
eredményes politikával meglehetősen változtatni, de vannak olyan adottságok, amelyek megváltoztatása számunkra lehetetlen (terepviszonyok, nemzetközi szerződések).

1920-tól a Kárpát – medence Magyarország érintése nélkül körbejárható, vagyis nem szükséges az ország területére belépni a medencén való áthaladáshoz. Az ország kikerülhető. (2. ábra) Azok a törekvések, melyek pozícionálni kívánják – *autópályák építésével* – Magyarország közlekedéslogisztikai szerepét, rendre nem a magyar elképzeléseket erősítik. A TEN hálózat folyamatos kiépítése Közép-Európában és ezen belül Magyarországon, egyrészt Bécs és Pozsony pozícióját erősítik és Európa – Ázsia viszonylatában Lengyelország meghatározó helyzetét garantálják. A „Visegrádi országok” a közlekedés szempontjából versenytársak. Ebben a közlekedési versenyben hatalmas előnnyel vesz részt Ausztria:

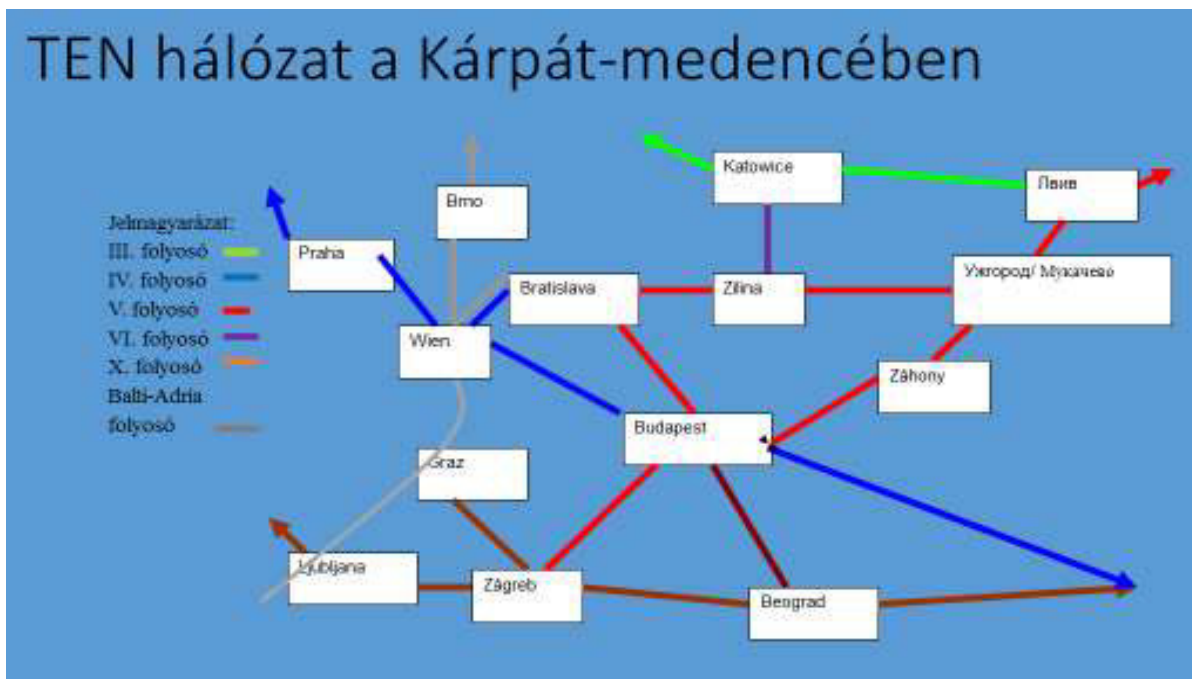
- ✓ A közép-európai vasúti teherszállítások európai szervezési központja Bécs. A magyar, horvát, szlovén, román, bolgár vasúti tranzit teherszállítás az Osztrák Állami Vasúttársaság (ÖBB) kezében van.
- ✓ A többi Közép-európai állam esetében a meghatározó megrendelő az ÖBB (3. ábra).
- ✓ A TEN hálózat Közép-európai útvonalainak döntő többsége áthalad a Bécs-Pozsony térségben (4. ábra)



2. ábra A Kárpát – medence közlekedési körbejárhatósága Szerkesztett: Dr. Bajor Tibor 2014.



3.ábra A közép – európai vasúti szállítások szervezése Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor 2014.



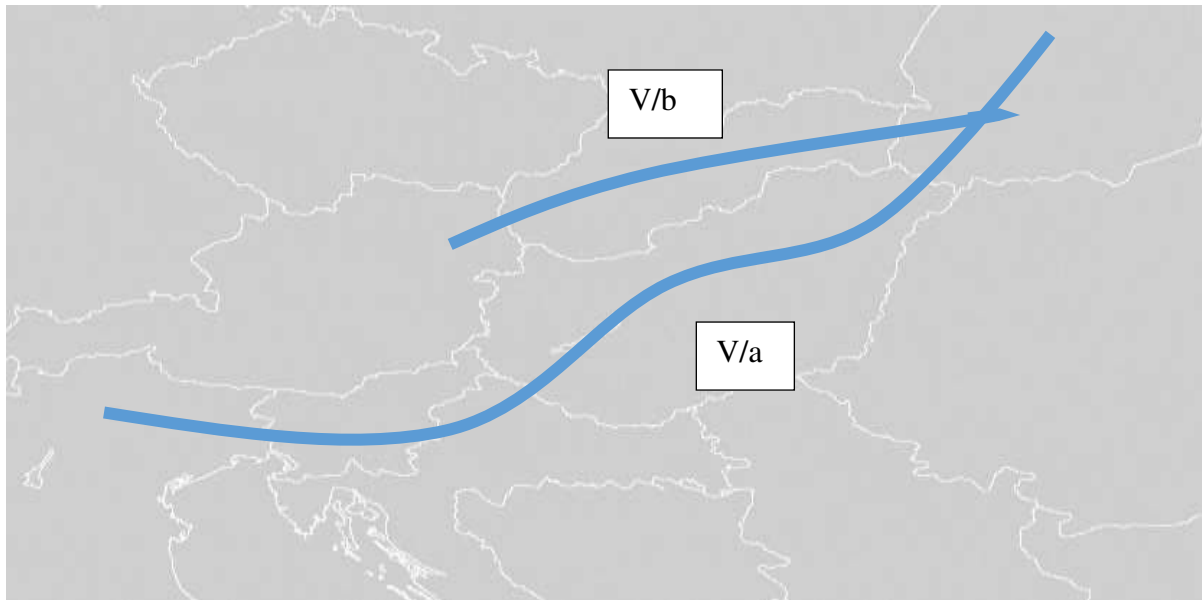
4.ábra A TEN hálózat a Kárpát – medencében Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor 2011.

- ✓ Az V. korridor közép-európai nyomvonala /a, és /b, nyomvonalon halad. Az ukrán, lengyel, szlovák tájékoztatók a Magyarországon áthaladó „a” nyomvonalat nem jelölik – mintha nem is létezne, valamint nem jelölik a Kárpátalján és Kelet-Szlovákián áthaladó szakaszt sem. Helyette a III. folyosó Lvov – Katowicze, a VI. folyosó Katowicze – Zilina és az V. folyosó Zilina – Bécs nyomvonalat preferálják. Lengyelország közúton is igyekszik kizárni Magyarországot az Európa – Ázsia forgalomból. (5. ábra)

Oroszország gazdaságpolitikai törekvései

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

- ✓ Nem támogatja az orosz vezetés a Moszkva–Breszt és Kijev szállítási útvonalak további déli útvonalakkal való bővítését (ez a napi politikában is tetten érhető). Délkelet- és Kelet-Ukrajna térségének orosz kötődését erősíti (Krím, Donyeck)
- ✓ Az európai gazdaságra való orosz nyomás fokozása érdekében az orosz gazdaságpolitika elkészített egy: Ázsia–Európa–Észak-Amerika szállítási útvonal tervét (6. ábra) Ennek a szállítási vonalnak a kiépítésének (a vonal gyakorlatilag már létezik, csak még nem alkalmas a nagy terhelésre) következménye lehet, hogy jelentős forgalomcsökkenést okoz az európai kikötők forgalmában, valamint a Közép-európai átmenő közúti-vasúti szállításokban is



5.ábra az V. korridor Közép-európai, és a forgalmát befolyásoló TEN hálózat nyomvonalai
Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor 2014.

- ✓ Oroszország szerződést kötött a Balti-tenger és az Arab-öböl közötti vasúti összeköttetés kiépítésére⁷⁵ (orosz – azerbajdzsáni - iráni vasúti nyomvonal). A nyomvonal Szentpétervártól halad Bakun és Teheránon át az Indiai-óceáni kikötőkig. A terv megvalósulása fokozza Oroszország befolyását az ázsiai- európai vasúti szállításokra, mivel kettévágja a Kazahsztán–Törökország–Európa szállítási útvonalat és rövidebb, már ismert útvonalra terelné át a forgalmat.

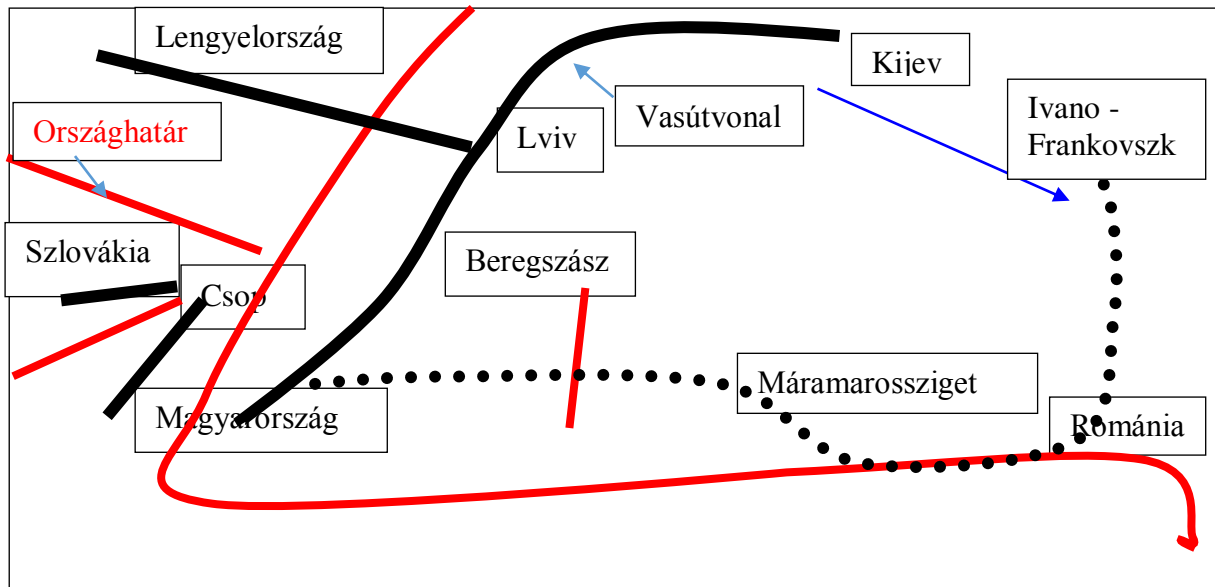
Ukrajna közlekedési helyzete

Európai tervekben szerepel egy új szállítási nyomvonal kialakítása Kazahsztán–Dél-Oroszország–Ukrajnán keresztül. Erre csak akkor volna lehetőség, ha Oroszország saját érdekeit háttérbe szorítja, mert ez a vonal elkerüli a jelenlegi gazdasági központjait, ezzel együtt a Kelet-ukrajnai térség (Harkov, Donyeck) gazdasági érdekei megváltoznak és nem Oroszország, hanem Európa lesz termékeik felvevő piaca. Hazánk és Közép-Európa szempontjából ez a megoldás nem változtat a jelenlegi szállítási helyzeten. Továbbra, is Lviv az elosztó központ, ahol már jelenleg is igen erős a lengyel érdekérvényesítés.⁷⁶ Ukrajnán belül a jelenlegi vasúti viszonyok mellett Lviv vasúti csomópontot elkerülni nem lehet. Romániának, Szlovákiának és Magyarországnak az volna az érdeke, hogy a Cso–Beregszász–Máramarossziget–Ivano Frankovszk – a Párizsi Békeszerződés alapján a határokkal elvágott – vasútvonalat újra aktivizálják és rávegyék Ukrajnát arra, hogy ezt a vonalat nemzetközi forgalomba helyezze. Ez nyilvánvalóan sérti Lviv monopolhelyzetét, így erre igen kicsi az esély. (3. ábra) A vasútvonal Ukrajnán belül menetrendszerinti szállításokat bonyolít, de a Romániához csatolt

⁷⁵ <http://www.oroszvilag.hu/?t1=tortenelem&hid=1688>

⁷⁶ <http://www.fakprojekt.hu/docs/Wisniewski%20-%20Lengyelorszag.pdf>

szakasz miatt a vonal teljes hosszában nem működik. Az Ivano Frankovszk Máramarossziget vasúti pályán nincs ukrán–román vasúti határforgalom.



6. ábra Vasútvonalak Dél-nyugat Ukrajnában Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor forrás: dr. Bajor Tibor és Bolodimir Panaszovics Prihodko Kárpátalja vasúti és közúti közlekedésének fejlődése 2013.

A vasúti közúti forgalom szervezéséhez lényeges szempont, hogy Lengyelország minden eszközzel (gazdasági – politikai nyomás Ukrajnára és Szlovákiára) azt akarja elérni, hogy a kelet–nyugati szállítások területén monopolhelyzetbe, kerüljön. Nem elégszik meg a breszti forgalom adta lehetőségekkel, Lvivnél – új vasúti társaság létrehozásával – a dél felé menő (Magyarország, Szlovákia) forgalmat is igyekszik elterelni és Katowiczén keresztül továbbítani Európa felé. Ezzel jelentős forgalomkiesést és gazdasági kárt okoz más országoknak.

Az úgynevezett déli elkerülő útvonalnak

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

A terv kiindulópontja Kazahsztán

Kazahsztánból északi irányba csak Oroszországon keresztül halad az út. Ez azt jelenti, hogy északi irányban Oroszország nem kerülhető el. Nyugati irányban van ugyan Kazahsztánnak és Azerbajdzsánnak közös határa, de az a Kaszpi-tengeren húzódik és ez csak vasútszállító komp használatával hasznosítható. A tenger déli megkerülése Azerbajdzsán bekapcsolását az útvonalba értelmetlenné teszi (7. ábra).



7.ábra A Kaszpi tó térsége forrás:

<https://www.google.hu/search?q=a+kaszpi+tenger+orszagai+terkep&biw>

A „Selyem út” keresése

A „Selyem út” Közép-Ázsián keresztül haladt Európa felé. A Közép-Ázsián keresztül vezető egykori karavánút felélesztése egy új útvonal kialakítását tenné lehetővé Ázsia és Európa között, Oroszország kikerülésével. Az ezeregy éjszaka meséje és a valóság azonban eltér egymástól, hiába hivatkoznak az út tervezői a „Selyem út” hagyományaira. A terv megvalósításának jelenlegi (és hosszú távú) akadálya, hogy ez az útvonal olyan területeken halad át, melyeken komoly gazdasági és politikai feszültségekkel kell számolnunk: Irak, Irán, Törökország kurdok lakta területei. Ebben a térségben – várhatóan még nagyon sok éven át – a szállítás biztonsága nem garantálható. Sőt arra kell felkészülni, hogy a gazdasági–politikai problémák fokozódnak. Ez az Oroszországot elkerülő szállítási útvonal Iránt és Törökországot emeli a kulcspozícióba a Közép-ázsiai térségben nem csak Európa felé, hanem az Arab-öböl felé is. Irán ideológiai–vallási indíttatású világhatalmi törekvései és Törökország európai uniós csatlakozási követelése hasonlóan „kiszolgáltatott” helyzetbe hozhatja az Európai Unió országait, mint az „északi” csatorna jelenlegi problémái.

A szállítási útvonal kialakítása szinte megfizethetetlen összegekbe kerülne:

1. Türkmenisztán és Irán közötti eltérő a vasúti nyomtáv. Ezért Kazahsztántól Türkmenisztánon át Iránig új vasútvonalat kell kiépíteni azonos nyomtávval. Erre van politikai törekvés Kína részéről, de egy új vasútvonal kiépítése Pekingtől Isztambulig horrorisztikus összegbe kerül, és megtérülése beláthatatlan időbe telik. Irán és Türkmenisztán határán a már működő vasúti átrakót bővíteni kell az igényeknek megfelelően. A Közép-ázsiai országok saját gazdasági érdekeik alapján elsősorban tengeri kijáratot keresnek. Iránon, vagy Afganisztánon és Pakisztánon át. Ezt erősíti az orosz–iráni gazdasági és politikai együttműködés.
2. Kazahsztán és Azerbajdzsán bár szomszédos országok, Kazahsztán csak Oroszországon keresztül tudja Afganisztán felé biztonságosan megvalósítani a vasúti szállítást, mert a határ a Kaszpi-tenger. Jelenleg a Kaszpi-tengeren keresztülvezető vasúti kompjárat ugyan működik, de ez nagy forgalmat biztonságosan nem tud lebonyolítani és ez nem teszi olcsóbbá és biztonságosabbá a szállítást.
3. Azerbajdzsánból Oroszország kikerülésével jelenleg csak Iránon keresztül lehet Európa felé eljutni vasúton, de ebben az esetben is probléma a vasúti nyomtáv eltérése. Azerbajdzsán

Örményország felé nem szállít a köztük lévő politikai ellentétek miatt. Ezért Afganisztán csak Grúzián keresztül szállíthat – ha megépül a grúz–török vasútvonal. Amennyiben megépül ez a vasútvonal, a vasúti nyomtáváltatás problémája itt is fenn áll. A Grúziát és Törökországot összekötő vasútvonal kiépítése tervezés alatt áll.

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

A jelenlegi Közép-ázsiai gazdasági– politikai helyzet alapján Úgy gondolom, hogy Magyarország még nem készt el a déli útvonal fogadásának előkészületeivel. Ezen a vonalon még versenyben vagyunk.

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

A Kárpát-medence és térsége az európai szállítások szempontjából kelet-nyugati irányában a Berlin–Varsó–Breszt–Moszkva útvonalon elkerülhető. A Kárpát-medencén belül Magyarország a TEN-hálózat útvonalain elkerülhető (4. ábra, és ez Magyarország szerepét jelentősen csökkenti. A rendkívül agresszív lengyel törekvések a tranzit útvonal monopolizálására Magyarország helyzetét továbbgyengítik. Az 1920. előtt kialakított térségi gazdasági központok jelentős számban határainkon kívülre kerültek (Zsolna, Temesvár, Munkács, Zágráb). Magyarország a TEN-hálózat magyarországi szakaszainak megépítésével éppen ezeket a városokat köti össze. A probléma az, hogy ezzel nem Magyarország, hanem a szomszéd államok pozíciója erősödik. Magyarország 1920. óta semmit sem tett a trianoni szerződésnek a közlekedésre vonatkozó káros hatásainak ellensúlyozására, nem alakította át közlekedési rendszerét és hálózatát a megváltozott feltételekhez.

A szerződés következménye a magyarországi sugaras közlekedési hálózat Budapest központtal. Az ország gazdasági és földrajzi helyzeténél fogva nem célország, ezért, a szállítások vagy elkerülik az országot, vagy megállás nélkül keresztülhaladnak rajta. A szomszédos országok megerősítették a határ menti nagyvárosok logisztikai funkcióját, és jelentős logisztikai/áruforgalmi beruházásokat valósítottak meg. Az utód országok törvényi eszközökkel segítették az európai és az ázsiai befektetéseket.

Ausztria a Kárpát-medence térségében és a medence külső határai mellett elterülő országokban erősíti pozícióját a vasúti teherszállítások területén és az EU-feladat felvállalásával – a közép-európai vasúti szállítások irányító központja Bécs – adminisztratív és gazdasági hatalommá vált. Vagy tulajdonosa, vagy jelentős pozíciót szerzett meg a Közép-európai vasúti teherszállító vállalatokban. Ma Magyarország területén – Budapesten kívül – az egyetlen város, ahol rendelkezésre állnak a feltételek egy nemzetközi áruforgalmi/logisztikai központ folyamatos nyereséges üzemeltetéséhez, Záhony, de a város és térsége politikai és megyei gazdasági okok miatt 1990-től folyamatos leépítést kénytelen elszenvedni.

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

- Az „északi” folyosó esetében jelentős áldozatokat kell hozni és kemény nemzetközi küzdelmet kell vívni Lengyelország drasztikus közlekedést kisajátító törekvései ellen.
- A „déli” folyosó esetében Magyarország nem az EU határállama, és ezért pozíciói sokkal gyengébbek, mint a másik út esetében.

Summary

Economic experts plan the development of a second transit route between Europe and Asia. Central - and East - European countries compete with each other for the role of the transport logistics center. I analyze my thesis that Hungary occupies what position in this race. My conclusion is that we are at a disadvantage against Poland and Austria.

Felhasznált irodalom:

- Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary) by Tibor BAJOR – Ferenc ERDŐSI Series editor Gábor Lux, Institute For Regional Studies Centre For Economic And Regional Studies Hungarian Academy Of Sciences DISCUSSION PAPERS 92 Pécs 2013 ISSN 0238-2008, ISBN 978 963 9899 66 7, 978 963 9899 67 4 (PDF)
- A MAGYAR BÉKETÁRGYALÁSOK. Jelentés; A magyar békeküldöttség működéséről Neuilly ^S/S.-ben 1920. januárus – március havában. II. kötet Kiadja a M. Kir. Külügyminisztérium. Budapest M. KIR. Tudományegyetemi Nyomda 1921. XXII. jegyzék. Magyarország hatáiról. Neuilly, 1920. évi februárus hó 12.-én
- A magyar–orosz gazdasági kapcsolatok helyzete és perspektívája, különös tekintettel Magyarország Közelgő Európai Unió Tagságára I.I.H.H. Consulting Kft. 2004.
- 146/2002. (VI. 29.) Korm. rendelet az ENSZ Transz-Európai Vasúti Együttműködési Alapítványi Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás 2001-2005 közötti időszakra történő meghosszabbításáról, valamint a Megállapodás, melléklete és függelékei egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.
- 1998. évi LV. Törvény a Magyar köztársaság és Ukrajna között a magyar-ukrán államhatár rendjéről, a határkérdésekben való együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló, Kijevben, 1995. május 19.-én aláírt Szerződés kihirdetéséről.
- A XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítása. BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004.
- A magyar–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. Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja? Magyar Logisztikai Évkönyv 2012. Magyar Logisztikai Egyesület 2011. december 14. ISSN 1218-3849 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 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 - Prykhodko Volodymyr KÁRPÁTALJA KÖZLEKEDÉSLOGISZTIKAI HELYZETE Közép-Európai Közlemények 2014. megjelenés alatt.
- 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.
- Benko, Georges 1992: *Technológiai parkok és technopoliszok földrajza*. Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja.
- Bizottsági jegyzőkönyv. 1998-2002. Országgyűlés Gazdasági Bizottság Magyar–Ukrán Gazdasági Vegyes Bizottság Magyar Albizottsága. Budapest, Országgyűlés. 2002.
- 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.
- 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 Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajzi Tanszék. 225–238. o.

- Erdősi Ferenc 1998: A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. – Tér és Társada–lom. 3. 27–50. o.
- Erdősi Ferenc Kelet-Európa közlekedése Dialóg Campus Kiadó Budapest Pécs 2009.
- Erdősi Ferenc A Visegrádi országok vasúti közlekedése MÁV Zrt. Budapest 2010.
- Horváth G. – Probáld F. – Szabó Pál (szerk.) (2008): Ázsia regionális földrajza. (P. F. az Ázsia társadalomföldrajza - bevezető áttekintés, Délnyugat-Ázsia országai, Kazahsztán, Fülöp-szigetek, Kína és A két Korea c. fejezetek szerzője). 618 p., ELTE Eötvös Kiadó, Bp.
- Fleischer Tamás 2008: Logisztika – trendek és mítoszok. In: Szegedi Zoltán (szerk.): *Logisztikai Évkönyv*. Budapest: Magyar Logisztikai Egyesület. 55-61. o.
- 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, Istitute 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.
- Győri Róbert–Hajdú Zoltán (szerk.) 2006: *Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Pécs–Budapest, MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó.
- Information Memorandum The Hungarian Southern Motorway Project. Déli Autópálya Rt. 1994.
- Kiss Szilvia KÖZÉP-ÁZSIA GAZDASÁGAI ÉS A VILÁGGAZDASÁGI VÁLÁSÁG Kelet-Európai tanulmányok 2011. VIII. sz. 166- 209. p
- Kiss I., Senkyr M. Kassai Biztonságmenedzsment Főiskola: Logisztikai fejlesztési tendenciák a kassai régióban. Logisztikai klaszterek szerepe az innovációban. Konferencia. 2009. november 06. Miskolc Egyetem
- Kozák Tamás é.n.: A MÁV Cargo szerepe és jelentősége a záhonyi térség fejlesztésében. www.integratorforum.hu.
- <http://www.magyarkozlekedes.hu/hir/5418-az-europa-azsia-kozotti-vasuti>
- <http://iho.hu/hir/letrejott-az-első-kazah-turkmen-vasuti-kapcsolat-130528>
- http://mle.hu/images/upload/MLE%20XIX_%20Konf_%20besz%C3%A1mol%C3%B3.pdf
- http://www.zahony-port.hu/prospektus/zp_2011_hu.pdf
- <http://iho.hu/hir/ui-vasutvonalat-epitene-uzbegisztan-130217>
- <http://mapyourinfo.com/wiki/hu.wikipedia.org/T%C3%BCrkmeniszt%C3%A1n%20vas%C3%BAti%20k%C3%B6zleked%C3%A9se/>
- <http://www.turkmenistan.it/ferroviegb.html>
- <http://iho.hu/hir/kozep-keleti-egyuttmukodes-120326>
- <http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=1164&title=az-irani-islam-koztarsasag-es-a-f%EF%BF%BDk-orszagok-kapcsolata>
- <http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/infrastrukturaert-elelos-allamtitkarsag/hirek/budapest-en-ulesezik-a-transzsziberiai-szallitasok-koordinacios-tanacsra>
- <http://www.mav.hu/hirek/hir.php?mid=15286236fcc0ad>
- http://binx.ktenet.hu/rendezvenyek/tagozati/2014-02-07_VT_transzkont-aruszallitas/SomodiKalman.pdf
- <http://edok.lib.uni-corvinus.hu/109/1/Gelei-Hal%C3%A1szn%C3%A971.pdf>
- http://m.napi.hu/nemzetkozi_gazdasag/igy_jarhatjak_meg_az_orszok_mutatjuk_kik_lehetnek_a_ny_ertesek.578326.html
- <http://posztinfo.hu/kulvilag/kezdodik-a-deli-vasuti-folyoso-gruz-torok-szakaszanak-epitese/>
- http://www.orszvilag.hu/?t1=elemzesek_interjuk&hid=2515
- <http://hungarian.cri.cn/1368/2014/04/08/2s171668.htm>
- <http://www.asiaport.hu/index.php/gazdasag/del-azsia/1320-tesztelik-afganisztan-els-vasutvonalat>