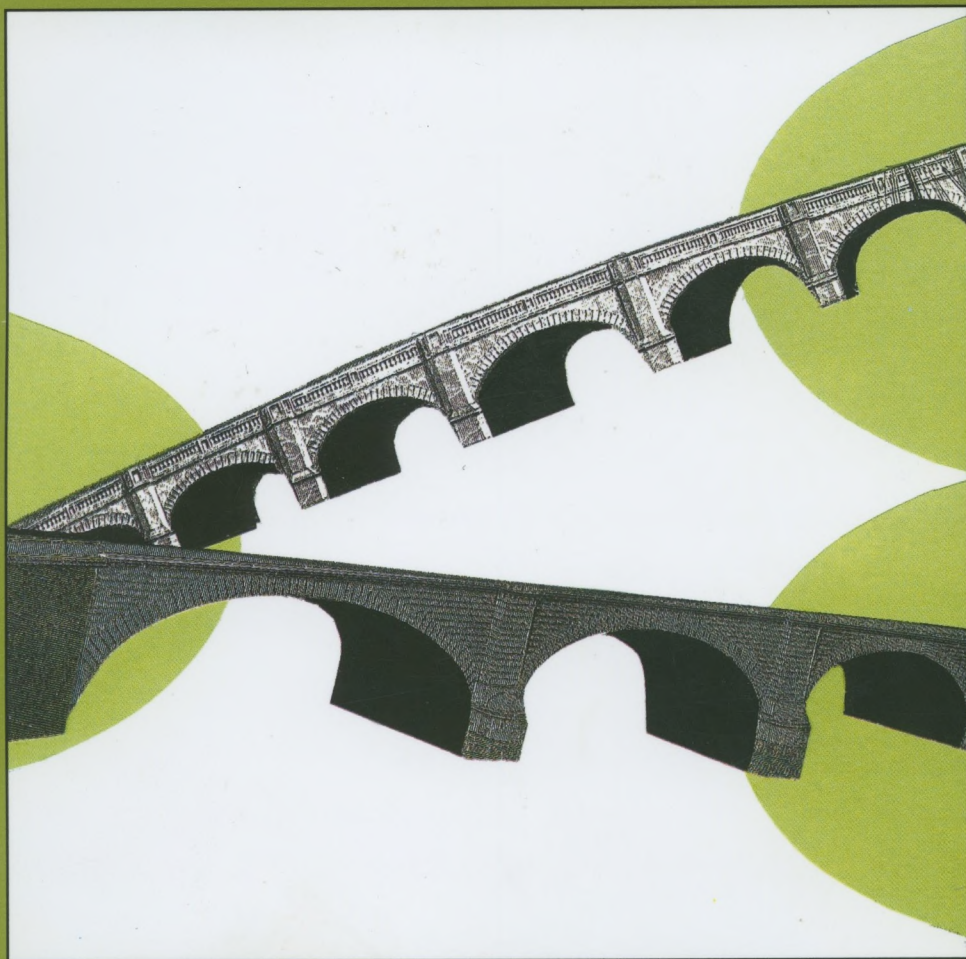


# LEHET-E HÁROM ARCA E TÁJNAK?



MTA RKK

# **LEHET-E HÁROM ARCA E TÁJNAK?**

TANULMÁNYOK A DÉLKELETI HATÁRRÉGIÓ  
ÚJRASZERVEZŐDŐ KAPCSOLATAIRÓL

*Szerkesztő*

Nagy Imre  
Kugler József

*Lektor*

Rechnitzer János

MTA Regionális Kutatások Központja  
Békéscsaba–Pécs, 2004

A kiadásért felel: Dr. Horváth Gyula  
Nyomdai munkálatok: Gyomapress Nyomda, Gyomaendrőd  
ISBN 963 216 278 1

*Technikai szerkesztő*  
Vámosné Zöld Márta

*Ábrák*  
Bencsikné Szőke Margit

*Fordítás*  
Bakti Mária  
Baukó Tamás  
Kása Zsolt  
Nagy Imre

*Borítóterv*  
Zoltán Sándor

© Balcsók István, Balogh Imre, Baranyi Béla, Besenyi Sándor, Csókási Eszter, Dejan Đorđević, Jasmina Đorđević, Kobolka István, Sacha Koppert, Kugler József, Nagy Imre, Jovan Romelič, Simona Pascariu, Szilágyi György, Szónokyné Ancsin Gabriella, Tanács István

# Tartalom

RECHNITZER JÁNOS Előszó.....	7
NAGY IMRE – KUGLER JÓZSEF Lehet-e három arca e tájnak?.....	11
KUGLER JÓZSEF – JOVAN ROMELIČ – SZILÁGYI GYÖRGYI Egymástól elzárva: – települések (Kübekháza, Óbéb, Oroszlámos) a hármás határ mentén.....	19
SACHA KOPPERT A politikai kapcsolatok javulásának logikus következménye-e a határ menti együttműködés erősödése?.....	55
BARANYI BÉLA – BALCSÓK ISTVÁN Munkaerőpiac a Dél-Alföld határ menti területein.....	77
KOBOLKA ISTVÁN Biztonság és átjárhatóság Magyarország délkeleti határánál.....	105
SZÓNOKYNE ANCSIN GABRIELLA Jugoszláv vállalkozások a Dél-Alföldön.....	125
BESENYI SÁNDOR Civilek a magyar–román–szerb határ mentén.....	143
CSÓKÁSI ESZTER – NAGY IMRE A DKMT Eurorégió szerepe a magyar– román–szerb-montenegrói hármás határ menti együttműködésben.....	159
SIMONA PASCARIU A román–magyar határ menti együttműködés.....	177
JASMINA ĐORĐEVIĆ – DEJAN ĐORĐEVIĆ A vajdasági (szerbiai) és dél-magyarországi határregió fejlesztésének várható irányzatai.....	195
BALOGH IMRE A Duna–Körös–Maros–Tisza Regionális Együttműködés térségének közlekedési helyzete.....	215

TANÁCS ISTVÁN

A tömegkommunikáció lehetőségei a Duna–Körös–Maros–Tisza eurorégiós együttműködés elmélyítésében .....235

Angol nyelvű összefoglalók .....253

Román nyelvű összefoglalók .....264

Szerb nyelvű összefoglalók .....275

# ELŐSZÓ

## A feltáratlan periféria, adalékok a jövőhöz

Napjainkra egyre világosabbá válik, hogy a területi folyamatok nem állnak meg az országhatároknál. A gazdaság átlépi az egyre könnyedebbé váló határokat, vagy éppen megáll az elzártságot hirtelen erősítő nemzeti intézkedések következtében, aztán ismét lendületre kap. A társadalmak, a helyi és a térségi közösségek leküzdik az erős központosítás ígáit, s rájönnek, hogy a szomszédban, a másik országban is kínálnak sajátos szolgáltatásokat, vagy az emberek hasonlóan gondolkodnak, akarják a kapcsolatokat, a közös akciókat. A környezet szerepének felértékelődése már évtizedek óta tart, s éppen az elzártság teremtett számos esetben kedvező alkalmat a környezeti állapot megóvására, amit aztán napjaink mohó igényei lerombolni kívánnak.

A határok szabta történelmi, földrajzi régiókban tehát elindult valami érzékelhető változás a kilencvenes évek elejétől. Ennek a folyamatnak az erőssége, intenzitása más és más az ország különböző vidékein. A nyugati végeken gyorsabb, sokszínűbb, s egyben a területi folyamatokat határozottabban befolyásoló fejlesztések indultak meg, s zajlanak még napjainkban is. Nemcsak a gazdasági lehetőségek által kedvezően formált tér jellemezte Nyugat-Pannóniát, hanem az is, hogy itt nem sújtott mélyen a történelem, nem konzerválták annak vélt vagy valós hatásait újonnan formált államok, helyüket kereső friss nemzeti identitások. S hozzájárult a lüktetőbb együttműködéshez, hogy az elmúlt évtized közepén európai uniós források jelentkeztek, a gazdasági szereplők pedig jobban követték az új kihívásokat, megtanultak alkalmazkodni, az intézményrendszert formálók személyes élménnyel rendelkeztek a nyugati világról, s nem utolsósorban nyitottabb volt a hatalmi elit az együttműködésekre.

Nem maradtak, nem maradhattak követés nélkül az osztrák–magyar határ menti kapcsolatok. A kialakult intézményi modellek szinte az ország egész határszakaszán valamilyen formában adaptálásra kerültek. Valami elkezdődött. Csikorogva, lassan, óvatosan vagy nagy lendülettel, fantasztikus elképzelésekkel, illúziókat kergető aktivitások mellett megszámlálhatatlan módon és formában kezdetét vette a korábbi zárt, szabályozott határok felbontása, fellazítása. Ezeket a többségében még sikertelen kezdeményezéseket tényezők sokasága motiválta. Csak felsorolászerűen: a magyar nemzeti tudat újraépítése, a munkavállalás, a gazdasági tér kiterjesztése, menekülés a háború, az értelmetlen etnikai konfliktusok elől vagy egyszerűen csak az érdeklődés, a másik megismerése, a demokrácia szabadsága láza, de hatottak rá a versenytársak megismerése, a kedvezőbb pozíciók kiépítése, a jobb helyzetben lévők gondoskodása, s nem

elhanyagolható a helyi, térségi hatalmi elit szerepkeresése, befolyásainak újabb irányokba történő kiterjesztése.

A kilencvenes évek elejétől napjainkig tehát a térfolyamatokban új jelenséggel, a határ menti együttműködésekkel gazdag, bizton állíthatjuk, kimeríthetetlen tárházával szembesültünk. A regionális tudomány hamar felismerte az új jelenséget, hiszen már az elmúlt évtized elejére, közepére feldolgozta az osztrák–magyar határszakaszon zajló folyamatokat, sőt képes volt lehetséges szervezeti és fejlesztési modelleket is ajánlani. Ezek egy része megvalósult, más része a kutatók álmaiban él tovább, s talán a megváltozott viszonyok között vagy új, még nyitottabb szerepelői körrel ismét átgondolhatóvá válik.

További, országhatár menti kapcsolatok tudományos feldolgozása is elkezdődött. A munkák eltérő intenzitással folynak. Ennek számos oka van. Így például a tudományos partnerek hiánya, az esetek többségében ugyanis a szomszédos országokban nincsenek vagy nehezen elérhetők a téma iránt érdeklődő kutatók, elemzők; továbbá a finanszírozás elégtelen és egyenetlen volta (a hazai kutatási pályázatoknál még elérhető bizonyos támogatás, de a szomszédban már nem). Így aztán féloldalasak maradnak az elemzések, amihez még a politikai érdekek, ösztönzők változó, többségében elutasító formái (idegenkedve, mondhatni ellenségesen szemlélik vagy akadályozzák bizonyos országokban a tudományos elemzéseket), s végül az eltérő információs források (nehezen megszerezhető, valóságtartalmat sokszor nem kellően tükröző adatok), az összevethetőség hiánya is hozzájárulnak. A körülmények nem kedveznek tehát a határ mentiség sajátosságait elemezni és feldolgozni kívánó tudományos kutatásnak.

A fenti a szempontok miatt is hasznos, mondhatni hiánypótló olvasmány a tanulmánykötet. Hiszen elsőként tesz kísérletet, hogy a román és szerb relációban áttekintést adjon a határ menti együttműködésekről. A 11 dolgozat 16 szerző munkája, akik között hárman a szerb, ketten pedig a román oldalt képviselik. A szerkesztők érdeme, hogy nem egy magyar „ön- és határképzet” tárnak elénk, hanem a másik oldalak tükréibe is betekínthetünk, s ezzel a bemutatást színesítették, illetve jelezték a kutatási témában rejlő, még igencsak kihasználatlan lehetőségeket.

A tanulmányok a határ menti együttműködésekkel dolgozzák fel, s nem a határ menti régiók sajátosságait, azok fejlődési pályáit. Kialakulóban van a térségben egy hálózat, amelyben kitüntetett helyet kapnak még az intézményi és az azokat megtestesítő tervezési, fejlesztési kooperációs elképzelések. Az euroregionális intézményrendszer formálódik a román–magyar, szerb–montenegrói–magyar hármasság határregióiban, azokhoz lassan, óvatosan kapcsolódnak európai uniós fejlesztési programok, miközben egyre sűrűbb szövetté állnak össze a médiától az illegális határforgalmon át egészen a civil szféráig a társadalmi terek. A tanulmányok következő csokra a gazdasági és munkaerő-kapcsolatokba enged betekinteni, eltérő súlyponttal, hiszen a működőtőke-export és -import ellent-

mondásain túl bepillantást nyerünk a térségek sajátos munkaerő-piaci viszonyaiba, vagy éppen a vagyonát átmentők lokális beilleszkedésének sajátosságaiba. S végül, egy tanulmány azt villantja fel, hogy három, korábban összetartozó falú sorsa miként forgácsolódott szét a hármashatár megvonásával, s az ott élők miként integrálódtak az adott ország társadalmába és kultúrájába.

A kötettel csak elkezdődött a román–magyar, szerb–montenegrói–magyar határ régió feldolgozása. Nem fejeződött be, nem is fejeződhet be a munka, mert még megszámlálhatatlan ismeretlen kérdés maradt rejtve.

Tudatosan fel kell építenünk a határkutatást, mivel ez nemcsak a regionális tudomány számára nyújt új dimenziókat, hanem a területi politikának is. Holnap s holnapután még látványosabban lazulni fognak Közép-Európában is a nemzeti határok. Gyorsabban bomlanak le, mint az évtizedes kulturális és politikai beidégződések, s akkor további információk kellenek, adatok, elemzések arról, hogy mi van a másik oldalon, hogyan működik a gazdaság, a társadalom, a közigazgatás és a fejlesztés intézményrendszere, s persze a fejlesztési elképzelések tömege, hogy merre menjenek, mit és milyen sorrendben alakítsanak a helyi és a regionális szereplők.

A munka elkezdődött, a tanulmánykötet egy mérföldkő, s egyben ösztönző arra, hogy folytatást nyerjen a kutatómunka. S ezen keresztül is az ország még feltáratlan határtérségeiben (szlovák–magyar, horvát–magyar) elkezdődjenek a regionális tudományi feltárások, azok közreadása. S egyszer talán éppen ezen vizsgálatok is hozzájárulnak a Kárpát-medence országainak, régióinak integrációjához.

2003. karácsony

Rechnitzer János

# LEHET-E HÁROM ARCA E TÁJNAK?

NAGY IMRE – KUGLER JÓZSEF

A határokon átívelő együttműködés lehetőségei  
a magyar–román–szerb–montenegrói hármás határ térségében

Lehet-e három arca e tájnak? – tesszük fel a kérdést kötetünk előszavában, amelynek megválaszolásához elegendő talán mindössze egy rövid (egy-két napos) utazásra vállalkoznunk Nagyváradról elindulva Nagyszalontán át Gyuláig, majd innen folytatva szemlénket Békéscsabán keresztül Battonyáig, Aradot érintve Temesvárig, majd Zombolya irányába fordulva, Nagykikinda meglátogatása után rövid zentai kitérővel, Szabadkán megpihelve, és Zombor nevezetességeinek megismerését követően végül Horgoson át Szegeden fejezve be „körutunkat”. Természetesen más útvonalat is bejárhatunk, vagy akár összerakhatjuk a néhány évvel korábbi utazásaink során szerzett tapasztalatinkat, az emlékezetünkben megőrzött „mozaikképeinket” is. Érzékeljük-e a természeti táj szembeötlő változásait a határok átlépésekor, találunk-e lényeges eltérést vagy éppen még több hasonlóságot az ember alkotta építmények, létesítmények megjelenési formái között? Egyáltalán, érezzük-e a határ átlépésekor, most egy „a mienkétől más világba” érkezünk? A feltett kérdésre adott válasznál is fontosabb azonban, hogy Magyarország többi határszakaszához hasonlóan, a „délkeleti végeken” van-e esély és vannak-e már most érzékelhető jelei annak, hogy az ezredfordulón az e vidéken élők közötti együttműködés új irányt vesz, az évtizedekig tartó bezártság után érezhető-e a határ elválasztó funkciójának visszaszorulása.

A több mint nyolc évtized óta fennálló magyar–román–jugoszláv (szerb–montenegrói) hármás határ az Alföld számos természeti kis- és középtáját osztja fel a szomszédos államok között. A Biharkeresztéstől Hercegszántóig húzódó, mintegy 400 km hosszúságú határszakasz tehát még az ezredfordulón is választóvonalaként vonul végig a Partiumtól a Bánságon át Bácskájig. A folyók által feltöltött síkságok, a hegyvidékhez simuló dombhátak, lösz- és homokhátságok teszik változatossá a tájat. A főtakról letérve itt-ott még izelítőt kaphat az utazó az „őstájból”: a szikes legelőkből és löszpusztákból vagy folyami árterekből is. E vidék döntő többségére is azonban már az évszázados (évezredes) emberi tevékenység nyomta rá bélyegét: végeláthatatlan szántóföldek, többnyire kis parcellákra osztva, dúsan termő szőlő- és gyümölcsültetvények vagy éppen a rendkívül elhanyagolt, évek óta megműveletlen táblák keltik fel figyelmünket. Egy dologra azonban mindenképpen emlékezhetünk, ez pedig a környezet siralmas

állapota. A káros anyagokkal túlterhelt folyók, a bűzölgő, fedetlen szennyvíz-csatornák és más egyéb vízfolyások, leginkább pedig a nagy mennyiségű kezeletlen szemét, az út menti, a lakosok által önkényesen kijelölt alkalmi „hulladéklakók” mind-mind határ menti (kelet-közép-európai) jelenségek is. Lehet nemzeti elfogultság is, a magyar utazók többsége azonban mégis úgy érzi, hogy ezen a téren mi egy kis lépéssel megelőztük délkeleti szomszédainkat. Még mielőtt messzemenő következtetést vonnánk le, azt mindenképpen le kell szögezni, hogy a környezetvédelmi problémák megoldásáért, az uniós normák meghonosításáért Magyarországnak is még igen sok tennivalója akad, ugyanakkor a román és a szerb-montenegrói területeken is találunk már számos jó példát.

E vidékek, pontosabban az itt élők (a Kárpát-medence más térségeihez hasonlóan) az elmúlt évszázadok során számos alkalommal voltak történelmi események szenvedő alanyai. A XVI–XVII. században éppen a tiszántúli megyéken (Bihar, Arad, Zaránd stb.) keresztül húzódott a Török Birodalom, Erdély és a Magyar Királyság határa, igazodva a mindenkori hatalmi és hadi helyzethez. A Partiumnak nevezett „Részek” fontos szerepet tölthettek be a magyar és kisebb mértékben a román történelemben is. Elegendő csak Nagyváradra, Nagyszalontára és Gyulára gondolnunk, vagy történelmi nagyjaink hosszú sorából Szent Lászlót, Pázmány Pétert, Arany Jánost, Erkel Ferencet és Ady Endrét említenünk. A történelmi Magyarország románságának kulturális fejlődésében, dualizmus kori politikai-szervezeti életének kiépítésében pedig Nagyvárad, Arad és Temesvár egyaránt meghatározó tényezővé vált. A Bánság központja, Temesvár fejlődését legalább négy etnikum (magyar, német, román és szerb) békés versenye és együttműködése alapozta meg. A bácskai városokban, falvakban pedig főként magyar, szerb, német és más délszláv közösségek találtak otthonra. Az, hogy Szeged az elmúlt századok során a magyar kultúra egyik meghatározó centrumává vált, többé-kevésbé közismert, ugyanúgy mint Kosztolányi és Szabadka vagy Bartók és Nagyszentmiklós kapcsolata. Zombor és Temesvár közel hasonló szerepéről a szerbség történetében azonban a magyar olvasó természetesen már kevesebb információval rendelkezik. Számos mai magyarországi település pedig a szomszédos országbeli nagyváros (Arad, Szabadka stb.) gazdasági vonzáskörzetébe tartozott az első világháború végéig.

Ugyancsak szomorú egybeesése e határ menti területek történelmi múltjának a népesség nagymértékű pusztulása a törökellenes háborúk időszakában. Inkább csak a Tiszántúl mocsaras, nehezen megközelíthető vidékein élte túl nagyobb számban a középkori magyar lakosság a harcokat. A térség (főként a Dél-Tiszántúl, a Bánság és Bácska) újjáéledése, az elvadult táj újbóli termővé tétele a XVIII. század első évtizedeitől indult meg. Ebben a folyamatban szervezőként-irányítóként a bécsi udvar mellett jelentős munkát végeztek a különböző nemesi családok (Harruckern, Wenckheim, Károlyi) is. Ennek a tevékenységnek máig fennmaradt és szemmel látható „dokumentumai” a telepített sakkasztalserű fal-

vak, kisvárosok mindhárom országban. A mérnöki tervek alapján kijelölt utcák, a főutcán, a település központjában álló a XVIII. vagy XIX. században épült római katolikus, esetleg református és/vagy ortodox templom, a dualizmus évtizedeiben emelt impozáns község- vagy városháza, a régebbi építésű lakóházak beosztása, külső megjelenési formái mind-mind a hasonlóságot, a táj, a vidék „egységét” hangsúlyozzák. A népesebb városok (Nagyvárad, Arad, Szeged, Szabadka, Temesvár) egyes részei, az eklektikus vagy szecessziós utcaképek, a hasonló stílusú középületek (pályaudvarok, színházak, iskolák, városházák), sőt még a régi ipari negyedek tradicionális épületei is ugyanazt a hangulatot árasztják. Bizonyítva egyúttal azt is, hogy ez az Alföld-permvidéki rész a XIX. század utolsó harmadától a Kárpát-medencei fejlődés első vonalába küzdötte fel magát (Borovszky 1909; 1911, Beluszky 2001).

Akkor hát mi az, ami változott? A húszas–harmicas évektől emelt középületek, az új családi házak, az elmúlt évtizedek lakótelepei hasonlóságuk ellenére már számos eltérő vonást is magukon viselnek, mivel más-más „építészeti stílus” vagy még inkább épületkivitelezési forma honosodott meg az egyes országokban. Változott természetesen a településképet befolyásoló számos egyéb elem is. Így szobrok, szoborcsoportok tűntek el a városok, fálvak köztereiről. Ez a folyamat Magyarországon is végbement az 1945-öt követő fordulat után. Romániában és Jugoszláviában azonban „nemzeti felbuzdulásból” az államhatalom már az első világháború utáni években megkezdte (részben a tömeghangulattól is támogatva) „az oda nem illő” emlékművek eltávolítása (Aradi vértanúk szoborcsoportja, ómoraviczai Kossuth-szobor). Átalakult az évtizedek során az ott élők mentalitása, a több nyelvet beszélő, több kultúrához kötődő polgárok számának erőteljes csökkenése következett be – főként a népesebb városokban –, jóllehet a történelmi traumák ellenére számos helyen, ha megfogyatkozva is, „átmentődtek” ilyen „békebeli” harmonikus többetnikumú és többvallású kisközösségek. Változtak az utcai feliratok is, amelyek egyhangúbbá váltak, jobbára csak az államnyelven jelenítve meg hivatalokat, üzleteket, noha az utóbbi esztendőekben a városokban már az „anglománia” meggyökeresedése is tetten érhető. Az államnyelven írt feliratok mellé vagy helyébe ugyanis egyre több angol nyelvű cégtábla került (sok esetben rossz helyesírással).

De találkozunk új jelenségekkel is. A kilencvenes évektől egyre erőteljesebb lett az átjárás egyik országból a másikba. A határátkelés feltételein ugyan még itt-ott akad javítani való, mindenesetre a magyar utazó azt tapasztalhatja, hogy a román és a szerb határőrök már többnyire udvariasabbak, és már nem rökönnyödnék meg a magyar szó hallatán a váradi, az aradi vagy a szabadkai és a zombori üzletekben. Szegeden már másfél-két évtizede egyre több szerbiai rendszámú gépkocsival találkozhatunk. Békéscsabán, ahol korábban alig éltek románok, éppen a határon túli bevásárlóturizmusra alapozva jelentek meg az üzleteken a román feliratok, igaz egyelőre még csak a piaci elárúsító helyeken.

és nem is a legelegánsabb kivitelben. Románul és szerbül tudó bolti eladókat keresnek egyre gyakrabban az apróhirdetésekből. Nem elhanyagolható tényező, hogy ezekben a „sorsfordító” években milyen közvetlen tapasztalatokat szerzünk egymás országról, milyen vélemény alakul ki egy-egy szegedi bevásárlás alkalmával a szerb, vagy békéscsabai útjuk során a román turistákban.

Ugyan még csak szigetszerűen, de már egyre karakteresebben bontakozik ki a modernizáció és a kontinens nyugati feléhez történő felzárkózás igénye a határ román és szerb-montenegrói oldalán is. Az új, korszerű technológiára alapozott ipari üzemek, ipari parkok megjelenése, a történelmi városok korhű felújítása, az infrastruktúra fejlesztése mind ennek az új gondolkodásmódnak a kifejeződései. A szomszédos államok szakemberei, politikusai (nemzetiségi különbség nélkül) egyre inkább nyitottak a különböző szintű, főként az uniós forrásokat megcélzó együttműködésre, hiszen az ő álmaik is a mielőbbi uniós csatlakozás. Az optimista kilátások mellett azonban a nemzeti szenvedélyek, a magyar fél iránti bizalmatlanság, a történelmi múlt eltérő szemléletéből adódó gyanakvás, az irredentizmus elleni permanens küzdelem alkalmanként még fel-felüti fejét.

Erről az átalakuló-formálódó sokszínű határ menti világról szeretne számot adni a kötet.

A magyarországi határ menti területek vizsgálata mintegy másfél évtizedes múltra tekinthet vissza, ám európai uniós csatlakozásunkkal a határokon átívelő együttműködések kutatása is felértékelődött. A regionális kutatások keretében a határrégió problematikájával foglalkozó első jelentősebb konferenciát 1988-ban tartották, melynek tudományos beszámolóit a határterületek kutatásában mér-földkövet jelentettek, mivel azok számos utalást tartalmaznak a határ menti együttműködés fontosságát illetően is. Az 1996-ban, 1999-ben, majd 2002-ben Szegeden rendezett *“Határon innen – határon túl”* illetve, *“Határok – régiók”* és a *„Határok és az Európai Unió”* c. tudományos tanácskozások, valamint a Pécsen, Békéscsabán és Debrecenben megtartott regionális konferenciák, (2003-ban a BRIT VI nemzetközi konferencia<sup>1</sup>) már az EU kiszélesedésének szemszögéből elemezték a kelet-közép-európai határ menti régiókat.

A Dél-Alföld határterületeinek vizsgálatakor a három állam hasonló helyzetű területeinek egymás felé történő nyitásával a közösen fejleszthető irányokat kíséreljük meg feltárni, annak ellenére, hogy Jugoszlávia (később Szerbia-Montenegró) és Románia határszakaszai mintegy kivetítik országaik belső társadalmi-politikai, gazdasági (területfejlesztési) – korántsem azonos és zökkenőmentes átalakulásának – problémáit.

A szerbiai tudományos intézetek, – ahol már a nyolcvanas évek végétől kiemelten kezelték a határvidék problematikáját, – számos olyan tanulmányt je-

<sup>1</sup> Border Regions in Transition International Conference, Pécs–Békéscsaba–Debrecen 2003.

lentettek meg, amelyek kimondottan a határterületek földrajzára s nem pedig a határokon átívelő kapcsolatokra fektetették a fő hangsúlyt. (Bugarski 1987; Lukić 1995; Đurđev-Krajkó-Vert 1996; Ocokoljić 1996; Mirmics 1996). A Belgrádi Egyetem Földrajzi Karán az elmúlt években számos más rendezvény mellett négy tudományos összefüggést is tartottak a határmentiség témakörében. Ennek (mármint a határokon átívelő kutatások hiányának) okait a kilencvenes évek polgárháborúiban, illetve azt követően az ország kényszerű elszigetelődésében kell keresnünk, amikor is Jugoszlávia eltávolodott az EU-s integráció folyamatától, és az egyetemek, kutatóintézetek közötti nemzetközi kapcsolatok csupán „takaréklángon” működtek. Így az elmúlt évtizedben mindössze a „Bá-nát” c. közös kutatás fejeződhetett be a temesvári, a szegedi, az újvidéki és a tübingeni egyetemek közreműködésével.

A magyar–román kapcsolatok javulását és intenzívebbé válását a két ország gyakorlatilag azonos időben elkezdődött demokratizálódása tette lehetővé. A rendszerváltást követő magyar segítségnyújtások, a kereskedelmi és egyelőre még kezdeti fázisában lévő (határ menti) gazdasági kapcsolatok együttműködésre fejlődtek, amelynek kiteljesedése azonban még várat magára. A diktatúra éveit felváltó nyitás gyors előrehaladást eredményezett a kulturális és a tudományos kooperáció terén, de a határ menti napi kapcsolatok elmélyítésének igénye szorosabbra fűzte a határ két oldalán élőket is. E térség mozgásainak tudományos értékelését számos geográfus, szociológus és közgazdász munkája támasztja alá. A vizsgált magyar–román határterület magyar oldalát Baranyi 1999, 2003; Baukó-Gurzó 1996; Lengyel 1996; Pál-Nagy 1999; Timár 1999; Nagy G.–Nagy I. 2002 kutatták, míg a román oldalra vonatkozó legfontosabb tanulmányok, Olariu 1999; Popa 1999; Dobraca 1999; Munteanu 1999 és Pascariu 2000 nevéhez fűződnek.

A közelmúltban a hármás határ menti együttműködés további elmélyítésére az EU szervei újabb lépéseket tettek. 2004-től ugyanis a magyar–román PHARE CBC-támogatásokat kísérleti jelleggel a magyar–szerb-montenegrói határtérségekre is kiterjesztették, és elkészült az INTERREG IIIA támogatások projektje is, amely szintén a hármás határtól távolabbi határtérségek fejlesztését célozza meg.

A határtérség, a határmentiség kutatásának egyik fontos kérdése, hogy milyen területekre, milyen távolságra terjesszük ki vizsgálatainkat, pontosabban, csak a közvetlen határhoz közeli települések, kistérségek, esetleg a megyék, a régiók is szerepeljenek-e az elemzendő térségek között. Már az eddigi eredmények is igazolják, hogy a határszéli községek, városok megismerésén túl elengedhetetlen annak feltárása, hogy a tágabb környezet (településcsoportok, kistérségek, nagyobb közigazgatási egységek), sőt maga az állam, a törvényhozás, a hivatalos területfejlesztési politika miként viszonyul a határ menti együttműködés kérdés-

hez. A kötetben szereplő tanulmányok is igyekeznek ezt a folyamatot sokoldalún megvilágítani, vagyis az állami döntéshozataltól egészen a települési szintig.

A szerkesztőket nem kis feladat elé állította, hogy a szerzők eltérő nézőpontból ugyan, de hasonló problémafelvetést (eurorégiós együttműködés, gazdaság, infrastruktúra stb.) tartottak fontosnak, ezért az egyes tanulmányok áttekinthetősége érdekében elkerülhetetlenné vált néhány kisebb átfedés. Így egyebek mellett több értekezés is foglalkozik a Szeged–Nagykikinda–Temesvár vasútvonal felújításának kérdésével vagy a határon átnyúló környezetvédelmi problémák közös megoldási lehetőségeivel. A kötetben a kutatók mellett helyet kaptak azok a gyakorlati szakemberek is, akik a határokon átívelő sikeres együttműködés érdekében már hosszú évek óta munkálkodnak.

## Irodalom.

- Baranyi B. (1999) Az államhatárok elválasztó és összekapcsoló szerepe, avagy a határmentiség kérdőjelei az Északkelet-Alföldön. *Határok és régiók*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia. – Szónokyné Anesin G. (szerk.), Szeged, SZTE. 197–205. o.
- Baranyi B. (2003) Schengen árnyékában – Euroregionális szervezetek és a határon átnyúló együttműködés kérdései Magyarország keleti államhatárai mentén. *Határok és határmentiség az átalakuló Közép-Európában*. – Süli-Zakar I. (szerk.), Debrecen, Kosuth Egyetemi Kiadó. 81–91. o.
- Baukó T.–Gurzó I. (1996) Régió-kutatás, fejlesztés egy határ menti kistérség példáján. *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia. – Pál Á., Szónokyné Anesin G. (szerk.), Szeged, JATE. 127–150. o.
- Beluszky P. (2001) *A Nagyalföld történeti földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Borovszky S. (1909) *Bács-Bodrog vármegye* I–II. rész. Budapest, Országos Monográfia Társaság.
- Borovszky S. (1911) *Torontál vármegye*. Budapest, Országos Monográfia Társaság.
- Bugarski, D. (1987) Osnovni demografski problemi pograničnih regija u Banatu. (A határ menti régiók demográfiai problémái Bánátban). – *Zbornik radova Instituta za geografiju* 17. Novi Sad, Prirodno–Matematički Fakultet, Institut Za Geografiju 95–136. pp.
- Djurđjević, B.–Krajkó Gy.–Vert, C. (1996) Population of the Banat Region. *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Konferencia. – Pál Á.–Szónokyné A. G. (szerk.), Szeged, JATE. 427–441. o.
- Dobraea, L. (1999) Population potential – An analysis tool of cross border relations. *Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable Development*. – Gruića, C. et al. (eds.), West University of Timișoara, University of Novi Sad. “József Attila” University of Szeged, University of Tübingen, Timișoara, Novi Sad, Szeged, Tübingen. 295–304. pp.
- Lengyel I. (1996) A magyar–román gazdasági kapcsolatok jellemzői a Dél-Alföldön. *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia. – Pál Á., Szónokyné Anesin G. (szerk.), Szeged, JATE. 151–157. o.

- Lukić, B. (1995) Infrastrukturni sistemi, osnova razvoja pograničnih gradova Srbije. (Az infrastruktúra rendszerei, Szerbia határ menti városai fejlődésének alapja). – *Zbornik Radova Geografski Fakultet Univeziteta u Beogradu*, Beograd.
- Mirmics, K. (1996) *A Kis-Jugoszlávia hozománya*. Budapest, Hatodik Síp Alapítvány.
- Munteanu, R. (1999) Some aspects viewing pollution and environment protection in Timiș county. *Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable Development*. – Gruița, C. et al. (eds.), West University of Timișoara, University of Novi Sad, "József Attila" University of Szeged, University of Tübingen, Timișoara, Novi Sad, Szeged, Tübingen, 39–244. pp.
- Nagy G.-Nagy I. (2002) A Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió jelentősége és lehetőségei a határon átnyúló társadalmi-gazdasági kapcsolatok erősítésében. *Interregionális szervezetek, valamint gazdasági övezetek szerepe és jelentősége az országhatár menti területek felzárkóztatásában, a határon átnyúló gazdasági-társadalmi kapcsolatok erősítésében*. – Baranyi B. (szerk.), Kézirat, Debrecen, MTA RKK ATI.
- Ocokoljjić, M. (1996) The River Tisa –hydrographic and ecological aspects of using her water. *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia. – Pál Á.–Szónokyné A. G. (szerk.), Szeged, JATE. 414–420. o.
- Olaruu, M. (1999) The Development of Tourism in the West Economic Region of Romania. *Border and Regions. (Határok és régiók)*. International Conference on Geography, 29–30 November, 1999. – Mrs. A. G. Szónoky (ed.), Szeged, JATEPRESS. 453–457. pp.
- Pál Á.–Szónokyné A. G. (szerk.) (1996) *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos konferencia, Szeged, JATE.
- Pál, Á.–Nagy, I. (1999) "The Economic Relationship of the Hungarian-Romanian Border Zone". *Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable Development*. – Gruița, C. et al. (eds.), West University of Timișoara, University of Novi Sad, "József Attila" University of Szeged, University of Tübingen, Timișoara, Novi Sad, Szeged, Tübingen, 369–388. pp.
- Pascariu, S. (2000) Project Regions Development of Border Regions in Romania. The Roles of Regions in the EU to Be Enlarged. (A régiók szerepe a bővülő Európai Unióban). Pécs, MTA RKK. 60–71. pp.
- Popa, N (1999) Nation, Region and Transborder Co-operation in South-Eastern Europe. *Border and Regions. (Határok és régiók)*. International Conference on Geography, 29–30 November, 1999. – Mrs. A. G. Szónoky (ed.), JATEPRESS, Szeged. 471–481. pp.
- Szónokyné A. G. (szerk.) (1999) *Határok és régiók*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia, Szeged, JATE.
- Szónokyné A. G. (szerk.) (2002) *Határok és az Európai Unió*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia, Szeged, JATE.
- Timár J. (1996) Hátrányból előnyvé alakítható adottságok? Gondolatok a Sarkad környéki határ menti kistérség humán erőforrás jellemzői kapcsán. *Határon innen – határon túl*. Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia. – Pál Á.–Szónokyné Ancsin G. (szerk.), Szeged, JATE. 141–150. o.

# EGYMÁSTÓL ELZÁRVA: – TELEPÜLÉSEK (KÜBEKHÁZA, ÓBÉB, OROSLÁMOS) A HÁRMAS HATÁR MENTÉN

KUGLER JÓZSEF – JOVAN ROMELIČ  
– SZILÁGYI GYÖRGYI

## 1. A hármás határ kijelölése, a vidék természeti környezete és régmúltja

A Tisza–Maros torkolatától néhány km-re húzódó magyar–román–szerb–montenegrói hármás határ, más Kárpát-medencei térségekhez hasonlóan, több mint 80 éve választja (zárja) el a szomszédos településeket egymástól. A községek közötti korábbi néhány km-es, illetve néhány perces, esetleg negyed–félórás távolság az országhatár kijelölésével 50–100 km-re és akár fél–egynapi járásra növekedett. A tanulmány a térség történeti múltjának felvázolása után arra keres választ, hogy az elmúlt évtizedekben miként alakult az egyes települések *fejldési pályája*, milyen hatással volt a községek életére *a határ közelsége*, illetve *korábbi településkapcsolataik szétzilálódása*, és nem utolsósorban, érzékelhetőek-e napjainkban az „átjárhatóbb” határhoz kapcsolódó pozitív változások. A három közvetlenül szomszédos község (Kübekháza, Óbéb, Rábé) mellett a tanulmány a kis lélekszámú Rábéhoz közvetlenül kapcsolódó, vele szorosan együttműködő további három települést (Oroszlámos, Magyararmajdány, Kissziget) is látókörébe vonja.

A vizsgált határszakasz kijelölésére, végleges rögzítésére csak jóval a trianoni békeszerződés aláírása után kerülhetett sor. Az érintett győztes államok a megalkuló Szerb–Horvát–Szlovén Királyság és a területében jelentősen gyarapodó Románia ugyanis az egykori bánági részek teljes egészére egyaránt igényt tartottak, sőt ezen túlmenően, még akár Szegednek és környékének országukhoz csatolását is kivitelezhetőnek vélték. Ellentét mutatkozott tehát a két kisantant szövetséges között az új államhatárok kérdésében, mivel a közös ellenfél Magyarország mellett egymás rovására is megpróbálták területi nyereséget elérni. Végül a Szegedet megszállva tartó balkáni francia haderő parancsnoka, Franchet d’Espéray közvetítése nyomán vált elkerülhetővé a nyílt szerb–román fegyveres konfliktus.

A bánági területek megközelíthetősége szempontjából döntő fontosságú volt a szegedi vasúti Tisza-híd, amelyen keresztül volt leggyorsabban elérhető Budapest, illetve Bécs és Nyugat-Európa is. Így a háború utolsó hónapjaiban és az

Oroszország elleni intervenció időszakában a francia hadvezetés számára ez jelenthette az egyetlen utánpótlási útvonalat Románia és a Fekete-tenger felé. Tovább növelte az említett műtárgy fontosságát, hogy a Tisza két partját Szegedtől délre ekkor még egyetlenegy vasúti híd kötötte össze, és Belgrádot kivéve lefelé a Dunnán át sem vezetett vasúti összeköttetés, így a Bánságot az említett okok miatt Belgrád felől is nehézkes volt megközelíteni. A Tiszától keletre eső bán-sági területek bekapcsolását Szerbia vérkeringésébe ugyanis csak 1921-től a Zenta és Csóka közötti vasúti híd megépítése tette lehetővé (*Palotás* 1990). 1918 végétől a szegedi hidat a franciák és a szerbek együtt őrizték, míg a mögötte levő területek (Újszeged és Szőreg) kizárólag a szerb csapatok kezén volt. A szerb hadsereg egyébként egészen 1921 augusztusáig tartotta megszállása alatt többek között a jelenleg is Magyarországhoz tartozó, Marostól délre fekvő kilenc torontáli települést. Óbébet pedig csak 1924-ben helyezték román közigazgatás alá. Mindez, vagyis a térség átmeneti stabilitásának biztosítása a háborúban győztes antant államok diplomatái szívós munkájának volt köszönhető. A nyolevan éve fennálló *hármás határ*, amelyeknek mérnöki kijelölése még 1922 májusában megtörtént, *nem természetes képződmények (folyó, tó stb.) mentén halad, hanem többnyire dűlőutak jelzik a választóvonalat az egyes országok között* (*Bacsa* 1998).

A hármás határ 78–88 m közötti tengerszint feletti magasságú jellegzetes síkvidéki tájat oszt fel az érintett államok között. A határvidék földtani szerkezetére (más alföldi térségekhez hasonlóan) az igen jelentős (3000 m) vastagságú pannon üledékek a jellemzőek, ami felett 200–400 m-es pleisztocén és 8–15 m-es holocén üledék helyezkedik el. A felszint pedig részben a Tisza és a Maros egykori ártere, részben pedig az attól néhány m-rel magasabb ármentes peremek foglalják el. A természeti táj átalakításában a XIX. század negyvenes éveitől meginduló *ármentesítő munkálatok* jelentették a legnagyobb fordulatot, amelynek során a folyókhoz kapcsolódó vízjárta területek *szántóföldi gazdálkodásra alkalmas* részekké váltak. A vizsgált községek belterülete általában a folyóktól néhány (8–15) km-re épült fel. A napjainkra már csaknem teljes egészében *kultúrtájja* alakult vidéken a természetes és mesterséges folyómedrek mellett feltöltődött holtágak és morotvaroncok hálózák be a tájat (*Marosi–Somogyi* 1990). A foltokban még itt-ott látható *természetes növénytakaró* (sziki és pusztai tölgyesek, löszpuszták és sziki rétek). A talajféleségek között az alluviumon képződött nehéz agyag, valamint az ennél lazább szerkezetű vályogtalajok mellett néhány helyen igen jó termőképességű löszön keletkezett réti csernozjom is található, illetve itt-ott kisebb szikesek is felfedezhetők. A folyószabályozás és a belvízelvezető-rendszerek kiépítése ellenére az elmúlt évszázad alatt számos alkalommal fenyegette a térséget ár- és belvíz.

A határvidékhez közeli területeken (más alföldi vagy Kárpát-medencei térségekhez hasonlóan) számos régészeti emlék került felszínre az elmúlt évszáz-

zadokból, évezredekéből. A római kori leletek mellett éppen a határ menti községektől néhány km-re, a mai Románia területén fekvő Nagyszentmiklóson bukantak több mint 200 évvel ezelőtt a község nevét viselő világhíressé vált aranykincsre. A 23 darabból álló késő avarkori (Kr. u. VII–VIII. század) edénykészlet egyes művesen megmunkált darabjain rovásírásos, míg másokon görög nyelvű feliratok találhatók. A bizánci források szerint a magyar törzsek már a honfoglalást követő évtizedekben birtokba vették a Tisza–Maros vidékét, ahol Ajtony törzse telepedett le. Szent István uralkodása idején a király hívének számító Csanád vezér Ajtony legyőzése után szerezte meg a Maros folyó alsó szakaszának két partján fekvő szállásterületet, amelyik így a középkori Magyarországra Csanád vármegyeként tagozódott be. *A Maros stratégiai jelentőségét az erdélyi só szállításában elfoglalt kiemelkedő szerepe alapozta meg.* A vármegye központja a XVI. század végéig a folyó bal partjához közel fekvő Marosvár (Csanád vára) volt, ahol Szent Gellért Szent István uralkodása alatt megalapította a tíz korai püspökségünk egyikét. A XIII. századtól a Csanád nemhez tartozó Telegdi és Makófalvi családok voltak a térség legbefolyásosabb birtokosai. A településhálózat a XII. századtól indult fejlődésnek, aminek bizonyítéka, hogy okleveles források az Árpád-kor végéről 144 falut említenek, jöllehet a tatárjárás a Maros mentén is hatalmas pusztítást okozott (Györffy 1987). A települések között egyebek mellett Béb (1247), Oroszlámos (1247) vagy Rábé (1256) létezését is bizonyítják írásos dokumentumok. Oroszlámos monostorát a hagyomány szerint Csanád vezér alapította, aki a marosvári görög apátot tíz szeretésével együtt az új, Szent György tiszteletére emelt építménybe költöztette. A tatárjárás népességvesztéseit részben a kunok betelepítésével pótolták az uralkodók, akiknek léte Bében az 1270-es évektől nyomon követhető. A Hunyadiak korában azonban már a 200-at is felülmúlja a Csanád megyei falvak száma (Csánki 1890). *A török uralom alatti másfél évszázadban a középkori településhálózat és a népesség csaknem teljes egészében megsemmisült,* legfeljebb az adóösszeírások tudósítanak néhány még élő faluról.

## 2. Egy sajátos Kárpát-medencei történeti táj, a Bánság kialakulása és fejlődése 1918-ig

A vizsgált határszakasz az egykori Bánság legészakibb településeit foglalja magában. Az 1683-at követő másfél évtized alatt a széles körű európai összefogásnak és nem utolsósorban a magyar katonák hősiességének köszönhetően az ország területének legnagyobb része felszabadult a török uralom alól. Az 1699-ben megkötött karlócai béke mindössze a Maros vonalától délre elterülő országrészt hagyta még rövidebb időszakra török megszállás alatt. Az 1718-ban aláírt pozsareváci békeszerződés azonban már a történelmi Magyaror-

szág teljes egészének feladására kényszerítette az Oszmán Birodalmat. A XVIII. század elején visszatért magyarországi területeken azonban részben módosult a Habsburgok politikája. A Maros, a Tisza, a Duna és az egykori Erdélyi Fejedelemség (Hunyad megye) által közrefogott közel 30 ezer négyzetkilométernyi Kárpát-medencei térséget nem illesztették vissza az uralkodók a középkori területi keretek közé, hanem közvetlenül Bécsből irányítva, *katonai kormányzást* vezettek be (*Ember–Heckennast* 1989).

A *Temesvár központtal megszerveződő Bánság* kétharmad része alföldi jellegű volt, míg a keleti és déli részén domboság, sőt hegyvidék található. A közvetlen katonai igazgatás 1717-től 1751-ig tartott. Első kormányzója a törökellenes háborúban hírnevet szerzett Mercy tábornok lett, aki 13 kerületre osztotta fel az irányítása alatt álló területet. A Temesi Bánság néven ismertté váló dél-magyarországi térség a XVIII. század elejétől a XX. század elejéig, sőt talán még napjainkig is sajátos fejlődési pályát futott be. Az ismert történelmi okok miatt elvadult, *csaknem teljesen lakatlanná vált vidék másfél-két évszázad alatt a Kárpát-medence legfejlettebb régiói sorába emelkedett*. Ebben a felzárkózásban – különösen az első évszázadban – kiemelkedő szerepet játszott magá az állami adminisztráció, mintegy kísérleti terepévé téve a térséget a felvilágosult abszolutista uralkodók (Mária Terézia, II. József) számára. Ugyancsak egyedi vonása a Bánságnak, hogy a XX. század elejére *etnikai és vallási tekintetben a Kárpát-medence, sőt talán Európa legsokszínűbb területévé vált*, ahol a különböző kultúrák, életmódok szerencsésen kiegészítették egymást, jóllehet alkalmanként (1848/49) nemzetiségi villongásoktól, sőt fegyveres konfliktusoktól sem volt mentes a vidék (*Kósa* 1998).

A falvak, városok többségének utcahálózata szabályos, mérnöki tervek szerint készült (*Kósa–Filep* 1975). A Bánság településhálózata is lényegesen eltér az Alföld más (Tiszántúl, Duna–Tisza köze) részeitől. A Marostól délre ugyanis nem jellemzőek a nagyhatárú mezővárosok a hozzájuk kapcsolódó tanyarendszerrel, hanem jobbra kisebb határú és kisebb (2–5 ezres) népességű középfalvakat hoztak létre legtöbb esetben állami támogatással. A településhálózat elemei még az ezer fő körüli és alatti kistalukok, illetve a tízezer lakos fölötti városok is. Az első világháború előtti években a községek közül Torontál megyében mindössze Nagyszentmiklós és Zombolya népessége haladta meg a tízezeret. Végül, érdekes színfoltnak, sajátos történelmi tájnak tekinthetjük a Bánságot a regionális hagyományok szempontjából is, mivel, Erdélyt nem számítva, lényegében ez az *egyetlen olyan országresznyi terület a történelmi Magyarországon, ahol elsősorban az igazgatásban, területfejlesztésben, telepítéspolitikában a XVIII. és XIX. században a regionális elvek is érvényesültek*, jóllehet ezek a magyar alkotmányjogi hagyományokkal nem voltak mindig összeegyeztethetők.

A bécsi udvar által szervezett és közel száz évig fennálló katonai határőrvidék megszüntetésére csak 1873-ban került sor, amikor is területét a három bánsági

megye között osztották fel. Az 1876. évi megverendezés véglegesen felszámolta a Bánság maradék önállóságát: Torontál, Temes és Krassó-Szörény megyeként illeszkedett be a dualizmus kori magyar közigazgatásba (Borovszky 1911).

A XVIII. század elejére csaknem lakatlanná vált vidék benépesítése közel egy évszázadon keresztül tartott. A felszabadító háborúkat túlélő kis számú magyar család mellett a térségben a szerbség jelent meg elsőként, akik még a török uralom alatti években megtelepedtek, többségük azonban a Balkánról menekülve földművesként, pásztokként és harcosként egyaránt felajánlotta szolgálatait a Habsburgoknak. Katonai szolgáltkért cserében a feudális függés mérséklését vagy elengedését kérték, ami azonban számos nehézséget vetett fel. Mária Terézia végül, méltányolva a szerbek kérését, hozzájárult az ún. Kikindai körzet felállításához. A Bánság és Észak-Torontál (Oroszlámos) szerb közösségeinek többsége is a XVIII. században keletkezett.

A felvilágosult abszolutista uralkodók mintegy kísérleti terepnek tekintették a Bánságot, azt próbálták bizonyítani – és ez többé-kevésbé sikerült is –, hogy az állam hatékony közreműködésével, telepítéspolitikával a gazdasági fejlődés és nem utolsósorban az állami adóbevétel fokozható. A Német-római Birodalom stabilitásában is érdekelt uralkodócsalád az ottani társadalmi és szociális problémák megoldásának lehetőségét is látta az államilag finanszírozott bánsági és részben más magyarországi telepítésekben. Kevésbé ismert, hogy a bécsi udvar éppen a magyarság megtelepedése elé gördítette a legtöbb akadályt a Bánságban. A magyarok inkább csak a XVIII. század utolsó évtizedeitől költözhetek a területre. Az első magyar közösségek Szegedről és környékéről érkeztek. A Kárpát-medence különböző részeiből származó magyarok folyamatos bevándorlása egészen az első világháború végéig tartott, többségre azonban nem sikerült szert tenniük e vidéken.

A Bánság északi részének fejlődésére, gazdasági életére, népességére már csak a földrajzi közelség miatt is jelentős hatást gyakorolt Szeged. A város 1686 októberében szabadult fel a 143 éves török uralom alól. Szabad királyi városi kiváltságát és az ehhez kapcsolódó további jogait (országgyűlési követküldés, vásártartás) számos alkalommal (1712, 1715, 1719, 1720) erősítette meg az uralkodó. Földrajzi értelemben a XVIII. század végén Szegedet gyakorlatilag frontier városnak tekinthetjük, és ezt a státuszát még a későbbi évtizedekben is megtartotta. A város belterülete a Tisza partján épült fel, míg a népességének életteret adó hatalmas kiterjedésű mezőgazdasági legelők, kisebb részben szántók a belsőségtől nyugat-északnyugati irányban területek el. A város az 1700-as évek első évtizedeiben törvényesítette szerzeményeit, foglalta el pusztáit, majd pedig Tápé és Kistelek falvak kerültek Szeged földesúri joghatósága alá.

A város terjeszkedésének másik iránya a Maroson túli (bánsági) területek voltak. A kincstár a határterületen az 1770-es években Szőregen szervezte meg uradalmi központját, amelyhez Gyála, Újszeged, Térvár, Szentiván, Rábé köz-

ségek, illetve puszták tartoztak. Ezt az uradalmat kapta meg 1781-ben Szeged városa zálogként a Magyar Kamarától gyakorlatilag kétszer 25 évre. Újszegedet pedig 1836-ban örökbirtokként szerezte meg. A két település egyesülésére azonban csak 1880-ban került sor. *Az észak-bánsági puszták benépesítésében a kamara mellett Szeged városa is elvülhetetlen érdemeket szerzett (1. táblázat).* Az említett területek hasznosítását részben maga a város vette kezébe, részben pedig bérbe adta vállalkozóknak, és az sem egyedülálló eset, hogy maguk az érintett közösségek (települések) teremtették elő a bérleti díjat a város számára, így kerülvén el egy esetleges bérlő közbejöttét és vele együtt a még súlyosabb terheket.

A XVIII. század második felétől Szeged környékén egyre nagyobb jelentőségre tett szert a *dohánytermesztés*. Az éghajlat mellett a talajadottságok is megfelelték a növény igényeinek. Az elszegényedő, zselléré váló szegedi és környékbeli jobbágyok (életfeltételeik javítása érdekében) *szívesen vállalkoztak e munkaigényes és szakértelmet igénylő növény termesztésére*, a termelési kultúra pedig nemzedékről nemzedékre öröklődött, fejlődött (Takács 1964). Általában a laza szerkezetű talajfélésegeken díszlett igazán a dohány. Torontálban azonban többletmunkával a kötöttebb földeken is meghonosították, és itt is jó termést hozott. A dohánykertészek többnyire azokon a bánsági földeken jelenhettek meg, amelyek nem tartoztak a feudalizmus gazdálkodási rendjében a telki állományhoz. Szőreget, Gyálát és Újszentivánt úrbéres jobbágyok lakták, míg Rábé és Térvár lakói örökbirtokkal rendelkező szerződéses vagy örökös kertészek voltak (Farkas 1985).

A török uralom idején elnéptelenedett Óbéb község területén a XVII. század közepétől szerb (rác) pásztorok éltek, akik azonban valószínűleg tovább vándoroltak, így a község újkori történetét, folyamatos létét 1773-tól számíthatjuk. Ekkor alapított ugyanis két falut a kamara megbízásából a csanádi kincstartó. Kisbében, amelyet később (1890-ben) Kübekházához csatoltak, és ahol római katolikus szegedi dohánykertészek nyertek elhelyezést, míg Óbébre a *Maros távolabbi vidékéről érkeztek görögkeleti vallású román ajkú jobbágyok*, akikhez a későbbiekben további román családok csatlakoztak, ez utóbbiak azonban már többnyire görög katolikusok voltak (Jambor 1997). A napjainkban is álló ortodox templom 1779-ben, más források szerint 1785-ben készült el.

A feudalizmus időszakában a települések között egyfajta hierarchiát jelenthetett, ha egyikük birtokközponttá vált. 1781-től Óbében építette ki (a korábbi kincstári igazgatást átszervezve) gazdasági és igazgatási adminisztrációját a Batthyány család, amely vásárlás útján vált a vidék birtokosává. Az uradalmi központ fennhatósága Oroszlámos és Valkány községek mellett Újhely, Verbovicza, Kiszziget, Magyarkeresztúr, Kisbéb, Majdány és Podlokány pusztákra, illetve az azokon telepített kertészségekre is kiterjedt. A birtokközponttá

1. táblázat  
A mai hármas határ menti települések, illetve elődeik az 1840-es évek elején

korabeli neve	újkori alapítási éve	A település		
		típusa	tulajdonosa	etnikai és vallási összetétele
Oroszlámos (Oroszlános)	1748–1761 Udvári Haditanács (szerb határőrök)	úrbéres község (81 egész telek)	1781-től Batthyány család	szerb és magyar 1600 ortodox, 390 róm. kat.
Kis-Sziget	1785 Batthyány Ignác	puszta (kertészközség)	Batthyány család (Óbébi uradalom része)	80 róm. kat. magyar
Majdán	1773 Kincstári Igazgatóság (szegedi dohánykertészek)	puszta (kertészközség)	Batthyány család (Óbébi uradalom)	684 róm. kat. magyar és 4 zsidó
Rábé	1777 (Kamara) Csanádi Tisztartóság (szegedi dohánykertészek)	puszta (kertészközség)	Királyi Kamara	318 róm. kat. magyar és 4 zsidó
Ó-Béba	1773 (Kamara) Csanádi Tisztartóság (román telepesek)	úrbéres község (66 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> egész telek)	1781-től Batthyány család (uradalmi központ)	román és német 1848 ortodox, 130 róm. kat., 6 evangélikus, 14 zsidó
Kis-Béba (Kübekháza)*	1773. (Kamara) Csanádi Tisztartóság (szegedi dohánykertészek)	puszta (kertészközség)	1781-től Batthyány család (Óbébi uradalom)	92 róm. kat. magyar
Szőreg	1739–1746 (Kamara) Csanádi Tisztartóság (szerb határőrök)	úrbéres község (75 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> telek)	Királyi Kamara (uradalmi központ) Szeged városa 1781-től zálogba kapta	szerb és magyar 1380 ortodox, 1030 róm. kat., 20 zsidó
Térvár	1770-es évek (Kamara) (szegedi dohánykertészek)	puszta (kertészközség)	Királyi Kamara Szőregi uradalom 1781-től Szeged város záloga	174 róm. kat. magyar

\* Kübekháza alapítása 1844-ben történt, a település határában volt az egykori Kisbéba.

Forrás: Fényes 1851, Farkas 1985.

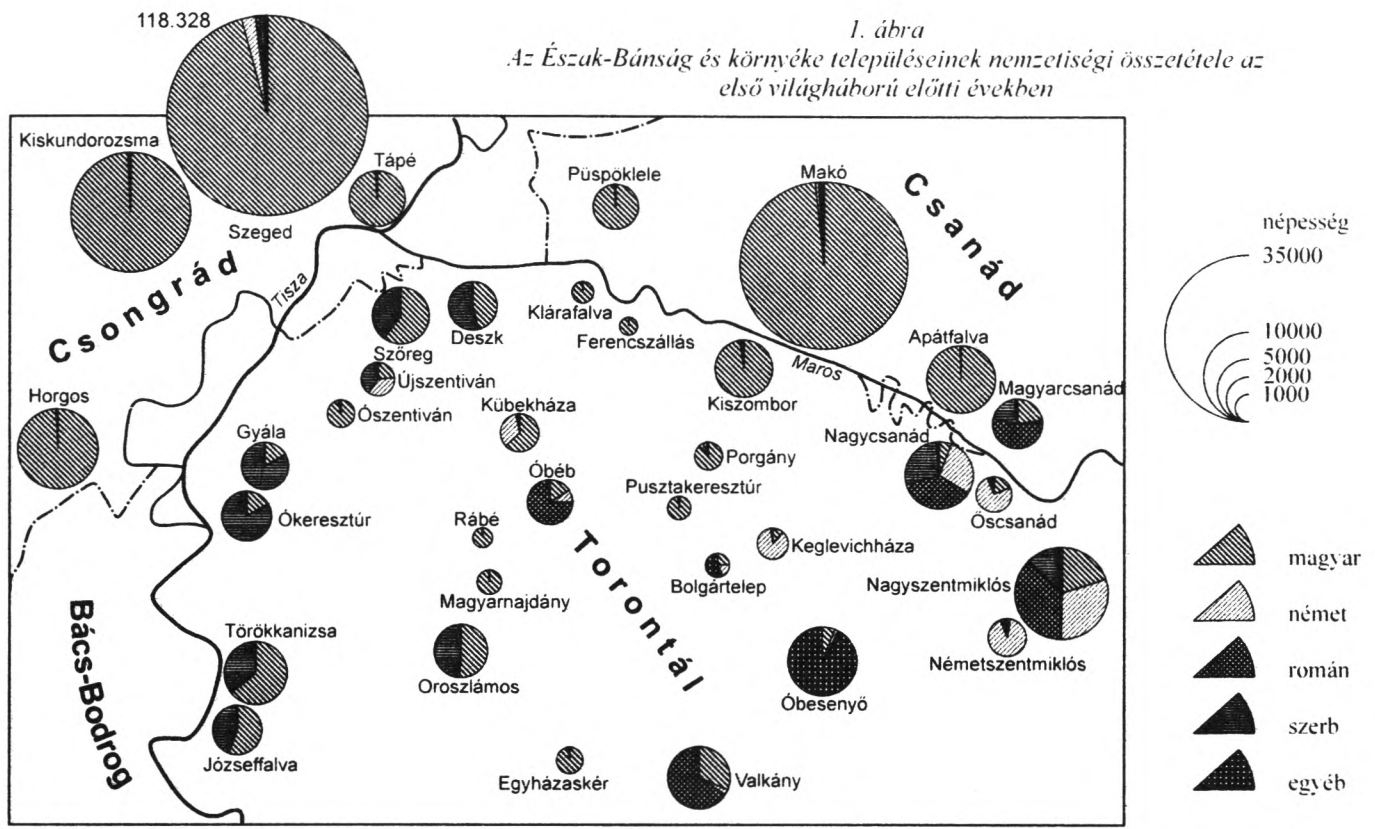
válás, illetve az itteni templomépítés (1802) és a plébániaalapítás (1824) hatásával volt a római katolikus egyházi szervezetre is. Az óbébi plébániához még a XIX. század első felében is számos római katolikus szórványközösség (Kisbéb, Kübekháza, Rábé, Oroszlámos, Majdány) tartozott. Az 1853-ban megszervezett kübekházi plébániának pedig Rábé lett a filiája. Az anyakönyvi iratok beszerzése így a határ megvonása után nehézkessé vált, mivel azokért „külföldre” kellett utazni. Mint közismert, Magyarországon 1896-ban vezették be a polgári anyakönyvezést, vagyis a húszas–harmincas években még a népesség többségének családi vonatkozású adatait a plébániakon, parókiakon őrizték.

*Oroszlámos újratelepítése az 1748 és az 1761 közötti időszakra tehető. Első lakosai szerbek voltak, akiket Perlas gróf temesvári tartományi kormányzó hívott a lakatlanná vált területre. Az ortodox szerb közösség 1825-ben építette fel templomát. A település új földesura, Batthyány Ignác erdélyi püspök négy kertészközösség (Kisszigettelep, Podlokány, Verbovicza-sziget, Újhely) alapításával tette teljessé a környék benépesítését. Ez utóbbi közösségeket többségében Szegedről és környékéről származó római katolikus magyarok alkották. Az 1848/49. évi szabadságharc időszakában a szerb támadás miatt nagy részben elpusztult települések lakossága leginkább Oroszlámoson próbált új életlehetőséget találni, menekülésük egyúttal hozzájárult az egyébként csaknem teljesen szerb község magyar ajkú népességének gyarapodásához. A római katolikus egyházközösség szervezéséhez és a templom építéséhez az anyagi alapokat a Batthyány család biztosította.*

Az 1781-től fél évszázadra Szeged város földesúri joghatósága alá kerülő kincstári uradalom központja Szőregen volt, a községhez tartoztak egyebek mellett Rábé és Tervár örökös kertészközösségek is. Magyarmaidány község 1773. évi létrehozásakor is a dohánytermesztés játszotta a fő szerepet, első lakosai szintén szegedi és a városhoz közeli más településekről érkező kertészek voltak. 1780-as években a környékbeli településekhez hasonlóan Majdány is a Batthyányiak birtokába került.

A XVIII. század második felétől fokozatosan benépesülő Északnyugat-Bánság etnikailag és vallásilag is a régióhoz hasonlóan sokszínűvé vált. A feudalizmus időszakának *településközi (közösségi, családi) kapcsolataira leginkább a népesség nemzetiségi és vallási hovatartozása gyakorolt befolyást (l. ábra). Az oroszlámosi szerbek minden bizonnyal a nagyobb számú szerb lakossággal rendelkező szomszédos települések (Szőreg, Ókeresztúr, Törökkanizsa, Újszentiván) felé közeledtek. Hasonlóképpen erős volt a kapcsolat az északbánsági kis magyar közösségek (Rábé, Magyarmaidány, Kisziget, Kübekháza) között is, mivel római katolikusként többségük vagy elődeik Szegedről vagy környékéről érkezett a Marostól délre fekvő új otthonába, míg a bánati gyökerű kübekházi németek a közeli Keglevichháza, Nagyaszentmiklós, Nagycsanád felé*

1. ábra  
Az Észak-Bánság és környéke településeinek nemzetiségi összetétele az első világháború előtti években



Forrás: Az 1910. évi népszámlálás alapján saját szerkesztés.

orientálódhattak. A nagyobb részben ortodox Óbében élt a Kárpát-medence (földrajzi értelemben vett) legnyugatibb román közössége. A jobbára más ajkú népességgel rendelkező falvakkal határos óbébiek leginkább Valkány, Nagycsanád, Nagyszentmiklós hasonló nyelvű és vallású lakosaival tartottak kapcsolatot.

A trianoni békeszerződés után továbbra is Magyarországhoz tartozó *Kübekházát 1844-ben hívta életre a kincstár*. A korábbi pusztát ugyanis az akkori kamarai igazgató Kübeck Károly Frigyes (1780–1855) számos bánsági pusztához hasonlóan dohánytermesztés céljára igyekezett hasznosítani. (A településnév – az alapítónak emléket állítva – Kübekháza formában él tovább napjainkig.) A község tényleges alapítására 1844 tavaszán került sor. Ekkor jelölték ki az utcák, a főtér, a templom és temető helyét is. Egy-egy család 12 kat. hold szántót, 1,5-1,5 kat. hold kaszálót és legelőt, illetve fél kat. hold pótkertet bérelhetett, és ehhez még közel fél kat. hold beltelek is járult. Minden család köteles volt az 1843 őszen kötött szerződés alapján 3 kat. holdon felesben *dohányt termelni*, a további ingatlanok használatáért pedig bérleti díjat fizettek (*Juhász* 1944). A dohányt a kincstár váltotta be 1850-ig, attól kezdve pedig jövedéki termék lett, és ezt a státuszát 1867 után is megtartotta. *A dohánytermesztés jövedelmezősége azonban az 1850-es évektől fokozatosan csökkent, ezért a kübekháziak is inkább a hagyományos kultúrák (gabona, takarmánynövények) felé fordultak*. A bérlemény tulajdonjogát nem érintette az 1848. évi jobbágyfelszabadítás, illetve a hozzá kapcsolódó végrehajtási törvények, vagyis továbbra sem kaphatták meg azt tulajdonul. Az 1873. évi XXII. tc. végül lehetőséget biztosított a határozatlan ideig és az örök időkre vagy a család kihalásáig átengedett bérelt területek megváltására, aminek eredményeként az első világháború alatti évekre – vagyis *több mint 35 évi törlesztés után* – *a kübekházi családok is megszerezhették a tulajdonjogot* (Gyimesi 1972).

Az alapító családok csaknem kivétel nélkül római katolikusok voltak, többségük Szeged környékéről költözött az akkori pusztára, míg a néhány évvel később érkező német ajkúak a Bánság számos településéről (Csanád, Marienfeld, Nagyszentmiklós) verbuválódtak. Az egyvallású, de két nyelvű lakosság az első világháború végéig viszonylag elkülönülten élt. *A magyar és a német lakosság aránya az alapítást követő években, évtizedekben kétharmad-egyharmad volt*. Ez a negyvenes évek elejére a kis mértékű asszimiláció, valamint a magyarok további beköltözésének hatására háromnegyed/egynegyedre módosult. *A plébánia és az iskola alapítására már 1853-ban sor került*, a mai is álló templomot pedig 1880-ban szentelték fel. 1902-ben az iskola fenntartását az egyházközségtől az állam vállalta át, és ekkortól már a korábbi kettő helyett négy tanító oktatta a gyermekeket. Az 1910-es évekre beépült a mai utcahálózat által kirajzolt belterület legnagyobb része, és téglajárda könnyítette meg a gyalogosok közlekedését. A XX. század elejétől *posta és takarékszövetkezet* állt a helybeliek és a környék-

ken élők rendelkezésére. Ugyancsak ezen időszakra oldották meg a lakosság egészséges ivóvízzel (ártézi kút) történő ellátását.

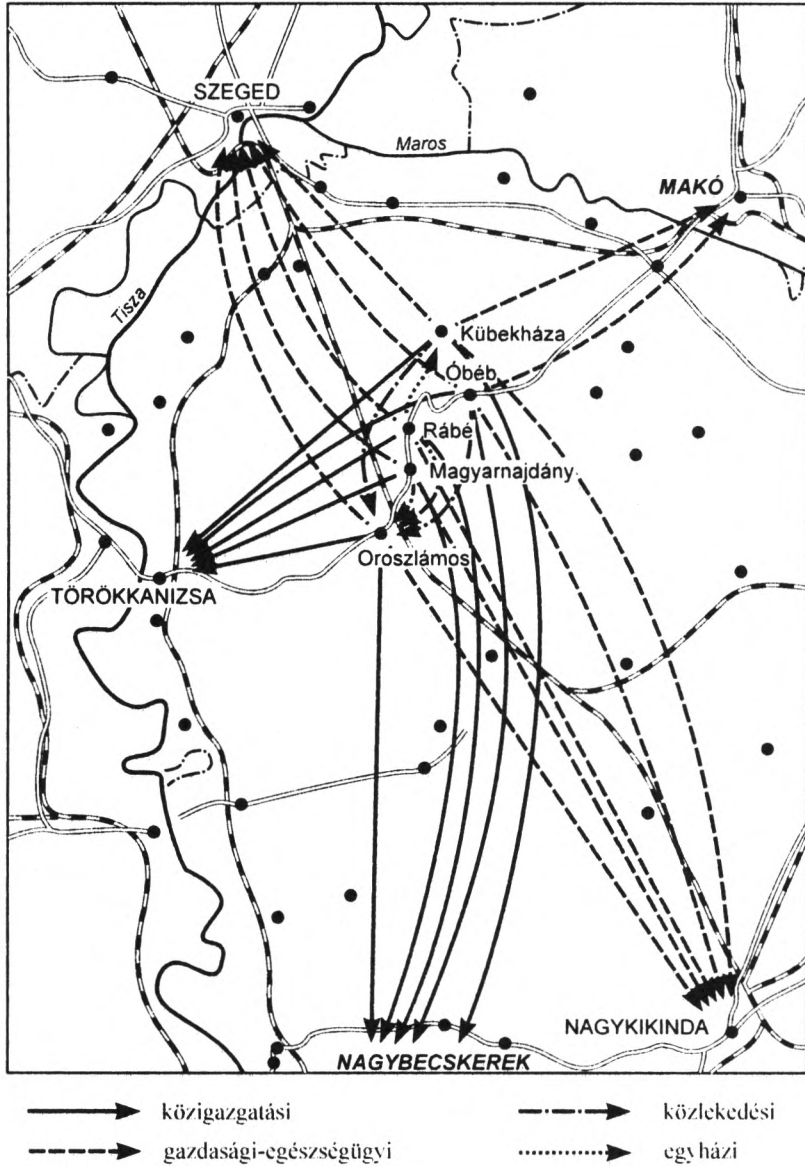
A polgári átalakulás kiteljesedésével 1867. után egyre fontosabbá válik a településeken élők számára, hogy a közigazgatási központokat (megye- és járási székhelyeket), továbbá a városi szolgáltatásokat, magasabb szintű ellátásokat (kisipar, kórház, bank, bolt) és nem utolsósorban a piacokat minél gyorsabban elérjék (2. ábra). Torontál vármegye közigazgatási beosztása a XVIII. és XIX. század folyamán gyakran változott.

A mai határvidék községeinek lakosai ügyes-bajos dolgaik elintézésére hol Nagyszentmiklóst, hol pedig Újszegedet vagy Óbesenyőt voltak kénytelenek felkeresni. 1876 és 1919 között Törökkanizsa szerezte meg a térségben a járási székhelyi címet és azzal együtt járó járásbírói jogot, a hozzákapcsolódó telekkönyvi hivatallal együtt. Kübekháza még a XX. század elején is szorosan kapcsolódott a szomszédos Óbébhez. Itt csatlakozott ugyanis a kübeki bekötőút a *törökkanizsa–kiszombori megyei műúthoz*, továbbá a két településnek egészen a határ meghúzásáig *közös községi orvosa volt, bébai székhellyel*. Ugyancsak gyakran megfordultak a kübekháziak és a környékbeli községek lakosai az óbébi hetipiacon is, amelyet a térségben a legforgalmasabbnak tartottak. A kübekháziak számára 1901-ig, a postahivatal megnyitásáig Óbéb szerepelt utolsó postaként, míg a távírdát és a távbeszélő szolgálatot Oroszlámoson vehették igénybe.

A vidék életében, a településkapcsolatok alakításában a vasút hozott döntő fordulatot. 1854-ben érte el Szegedet Cegléden és Kecskeméten keresztül a Budapestről kiinduló vasúti fővonal, amelyet a szegedi Tisza-híd megépítésével három év múlva Temesvárig meghosszabbítottak, onnan pedig a hetvenes évek végétől már Orsovát is meg lehetett közelíteni vasúton. A helyi gazdasági érdekesoportok a XIX. század utolsó évtizedeiben számos helyen fordították tőkájukat – gyors megtérülés reményében – mellékvonalak kiépítésére. 1881-ben fektették le az Arad–Csanádi Egyesült Vasút (ACSEV) pályáját, amelyik Szőregen, Makón és Mezőhegyesen keresztül kötötte össze Szegedet a szintén vasúti csomóponttá váló Araddal. 1883-tól Nagyikindánál a megyeszékhelyet, Nagybeckerekét hozták közelebb a budapest–temesvári fővonalhoz, majd pedig 1895-ben Szegedről kiindulva a Tisza mentén Szőregen, Törökkanizsán és Csókán át építettek vaspályát Karlováig, illetve Nagyikindáig.

A vasútépítés eredményeként a vizsgált községek közül *Oroszlámos került a legelőnyösebb forgalmi helyzetbe*, mivel vasútállomását a környékbeli falvak lakosai is igénybe vették. A vasúti fővonal megépítésével Szeged, Nagyikinda, Temesvár, sőt Budapest és Bécs is elérhető távolságba került az észak-bánságiak számára is. Az 1879. évi árvízvet követő újjáépítés eredményeként a századfordulóra Szeged az egyik legmodernebb vidéki városunkká vált, jelentős gazda-

2. ábra  
A vizsgált községek településkapcsolatai az első világháború előtti években



Forrás: Borovszky 1911. és egyéb helytörténeti monográfiák alapján saját szerkesztés.

sági szerepet töltve be a Dél-Alföld életében, közigazgatási funkcióval azonban alig rendelkezett. Szabad királyi, majd pedig törvényhatósági jogú városként Csongrád megyéhez „tartozott”, a megye székhelye azonban Szentesen volt. A XIX. század utolsó évtizedében merült fel a város vezetése részéről annak igénye – ami szélesebb körű támogatást is élvezett –, hogy Csongrád déli és főként Torontál északi részéből egy önálló Szeged megyét hozzanak létre, a várost téve meg székhelyének. A „megcsonkításra” ítélt megyék politikai elitjének ellenállása miatt azonban megghiúsult a szegediek erőfeszítése (Gaál 1991).

A közúthálózat fejlesztésére (mintegy évszázados lemaradást pótolva) Torontál északi részében is a XIX. század utolsó harmadában került sor. A mai határvidék települései közül ezekben az években Kiszombor jelentősége növekedett meg, mivel itt találkozott egymással jobbra az egykori postaút nyomvonalát követő Szeged–Temesvár–Szászsebes országút a Makót Araddal összekötő műúttal, illetve innen biztosított az egyik megyei út közvetlen kapcsolatot a 36 km-re levő Tisza-menti Törökkanizsával, jóllehet ennek teljes kiépítése még az első világháború előtti években sem fejeződött be. *A kiszombor-törökkanizsai megyei út mintegy „felfűzte” az egymáshoz közeli vizsgált községeket*, és nem utolsósorban az év minden szakában könnyen elérhetővé tette számukra (lovas kocsin, gyalogosan) a járási székhelyt is (Juhász 1944). A városok közül *az első világháború előtti években az észak-bánsági községekre leginkább Nagyikinia és Szeged gyakorolt vonzást*, míg a megyeszékhellyel. Nagybecskerekkel a távolság miatt kevésbé volt intenzív az észak-torontáli települések kapcsolata.

A vizsgált települések, illetve az azokat közigazgatásilag összefogó Törökkanizsai járás lélekszáma az 1869 és 1910 közötti évtizedekben csak mérésekelt emelkedést mutatott, sőt, előfordult olyan időszak is, amikor éppen népességsökkenés következett be (2. táblázat). Ennek oka mindenekelőtt az elvándorlásban keresendő, igaz, az 1870-es években a kolerajárvány is számos áldozatot követelt – a Kárpát-medence más részeihez hasonlóan – e vidéken is. A Bánságból és így Észak-Torontálból *a migráció két főiránya rajzolódott ki* a kiegyezést követő fél évszázad során: egyrészt *az Amerikába történő kivándorlás*, másrészt pedig *a Budapestre és környékére való költözés*. A bánságiak elvándorlási hajlandósága az említett időszakban annak ellenére maradt magas, hogy a vidék a történelmi Magyarország fejlettebb régió közé zárkózott fel.

A tanulmányban elemzett községek lakosságának megélhetését a XX. század közepéig, sőt, még napjainkban is a mezőgazdaság biztosítja. A földtulajdonviszonyok döntő mértékben megszabták (megszabják) a helyi társadalom mozgásirányát. Óbében és Oroszlámoson a dualizmus időszakában *egymás mellett fejlődött a nagybirtok és a paraszti gazdaság*, míg Rábén, Magyarmajdányban és Kübekházán a sajátos fejlődési út eredményeként (telepítvényes falvak) csak az utóbbi társadalmi réteg volt jelen. A viszonylag szűkhatáru, magas népsűrű

## 2. táblázat

*A hármás határ menti települések lélekszámának alakulása (1869–1910)*

Település	A népesség lélekszáma (fő)			A lélekszám változása 1869–1910 (%)	Terület 1910 (kh)	Népűrűség 1910 (fő/km <sup>2</sup> )
	1869	1890	1910			
Kübekháza (Kisbékkel együtt)	1 705	1 927	1 816	106,5	3 610	87,4
Magyarmajdány	750	715	758	101,1	1 235	106,3
Óbéb	2 872	3 089	2 480	86,4	10 520	41,0
Oroszlámos (Kisszigettel együtt)	2 999	3 071	3 532	117,8	11 472	53,5
Rábé	431	456	478	110,9	476	174,5
A települések összesen	8 757	9 258	9 114	104,1	27 313	58,0
A járás 17 települése összesen	31 500	32 620	38 496	122,2	108 502	61,7
Törökkamizsai járás összesen	40 257	41 878	47 610	118,3	135 815	60,9

*Forrás:* Az 1910. évi népszámlálás (MSK 42. köt.).

séggel rendelkező községekben a birtokszerkezet elaprózott volt, földvásárlásra, terjeszkedésre településen belül nem volt lehetősége a gazdáknak. Ez alól csak a tágasabb határu Kübekháza volt kivétel.

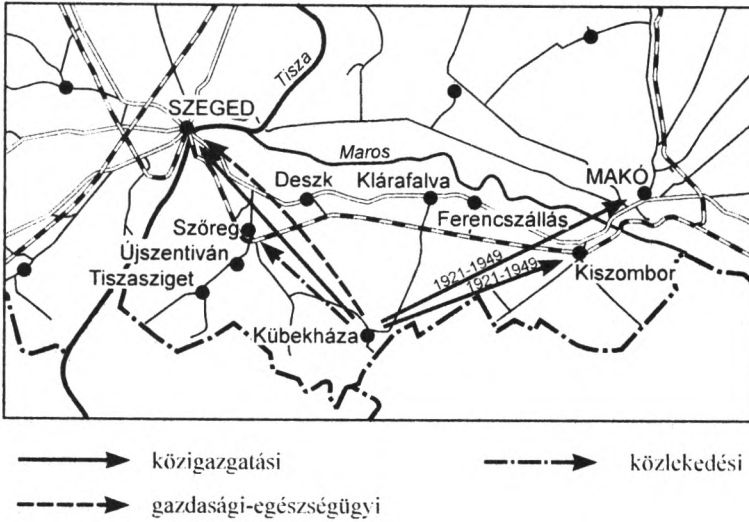
### 3. Országhatárok által egymástól elválasztva

Az első világháborút lezáró békeszerződések, pontosabban a békeszerződésben körvonalazott határok meghúzása után nemcsak különböző államok részei lettek a vizsgált települések, hanem az országaikon belül periférikus helyzetbe is kerültek, és nem utolsósorban korábbi településkapcsolataik átrendezésére, új vonzásközpontok „keresésére” is kényszerültek.

#### 3.1. Magyarország délkeleti peremvidékén

A trianoni békeszerződés eredményeként Torontál megye két járásából (Törökkamizsa, Nagyszentmiklós) mindössze kilenc község maradt Magyarországon. A szerb csapatok kivonulása után még rövid ideig Kiszomborban folytatta munkáját Torontál megye megmaradt tisztkara, később pedig az egykori tisztviselők a Torontáliak Egyesületét létrehozva kívánták ápolni a vármegye hagyományait. 1923-ban a maradék Torontál megyét járássá alakítván, Kiszom-

3a. ábra  
Kübekháza településkapcsolatai az új határok között



Forrás: Kérdőíves felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

bor székhellyel Csanád megyéhez csatolták csakúgy, mint az egykori Arad megye hat magyarországi községét. Csanád-Arad-Torontál közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegye Makó székhellyel több mint negyed századig (1949) képezte részét a magyarországi közigazgatásnak. 1945 és 1949 között változatlan területtel azonban már csak Csanád néven szerepelt az említett megye.

Kübekháza bekapcsolását a trianoni országterület településhálózatába elsősorban útépitéssel igyekeztek elősegíteni. 1926-ban készült el a községet Szőreggel összekötő kövesút, ami lehetővé tette, hogy a harmincas évektől menetrendszerű autóbuszjárat induljon naponta többször is Szegedre és vissza. 1940-ben pedig átadták a forgalomnak a Klárafalva felé vezető bekötőutat. Ezzel a járási székhely Kiszombor és a megyeszékhely Makó megközelítése vált gyorsabbá. Kiszombor azonban csak részben tudott megfelelni közigazgatási szerepkörének (3a. ábra). Az adóügyeket így (egyebek mellett) a kübekházi lakosok Makón, míg a telekkönyvi bejegyzéseket, a peres ügyeket már Szegeden intézhették. Mindkét útépités egyben a vasútállomást (Szőreg, Gizella kitérő) is közelebb hozta a községhez, mivel a korábban kübekiek által használt oroszlámosi állomást elvágta a határ. A klárafalvi út korszerűsítése a postaszolgálat gyorsítását is eredményezte, mivel előtte az újszentiváni állomáson adták fel a küldeményeket, míg 1919 előtt Oroszlámosra szállították azokat.

A község területe a trianoni határok pontos kitűzése után még több mint 700 kat. holddal növekedett, és 4.359 kat. hold (2.500 ha) lett. Elcsatoltak ugyan a

korábbi külterületből 250 kat. holdat, az óbébi határból azonban közel 1000 kat. holddal egészült ki a Kübekházi. A település népessége mintegy négyötödének még a negyvenes évek elején is a mezőgazdaság nyújtott megélhetést. A tulajdonviszonyok az agárgazdaságban viszonylag kiegyensúlyozottak voltak, mivel *a község határából jelentős szeletet (több mint felét) tartottak kezükben a kis- és középparasztok (5–50 kat. hold) és a módosabb gazdák (50–100 kat. hold).* A nagybirtok pedig az ismert történelmi okok miatt hiányzott (3. táblázat). A húszas évek elején végrehajtott Nagyatádi-féle földreform során a szomszédos deszki Gerliczy uradalomból jutottak néhány holdas törpebirtokhoz a szegényebb sorsú kübekháziak. Ugyancsak az említett földreform eredményezte a község belterületének bővülését is, közvetlenül az „Ófalu” mellett 22 kat. holdon 93 házhelyet alakítottak ki, amelyeknek beépítése a harmincas évek elejéig-közepéig meg is történt.

A két világháború közötti években nagykapacitású szövetkezeti malom működött, amelyhez 50 vagon tárolókapacitású közraktár társult. Az oktatás is kisebb fejlődésen ment keresztül; a negyvenes évek elején megszervezték a nyolcosztályos népiskolai oktatást, amelyet hat tanító látott el. Mozgalmas egyesületi élet (KALOT, Gazdakör, Levente, Önkéntes Tűzoltó, Lövészegylet stb.) tette színebbé az itt élők hétköznapjait. A harmincas évek végétől kisebb feszültséget okozott a helyben élők között a helyi németiség egy részének elkülönülése. A település elöljárói a szűkös anyagi viszonyok ellenére is megfogalmazták *fejlesztési elképzeléseiket*. Többek között a községháza bővítése, egy nagyobb számú hallgatószobát befogadó terem kialakítása, a határátkelő kiépítése, a vilányvilágítás bevezetése szerepelt az akkori megvalósítandó tervek között.

A negyvenes évek közepén módosult Kübekháza etnikai összetétele. A német

### 3. táblázat

#### *A földtulajdonviszonyok Kübekházán az 1930-as években*

Birtokcsoport (kat. h.)	száma	aránya (%)	A gazdaságok	
			által elfoglalt terület nagysága (kat. h.)	Aránya (%)
0–1	351	49,7	121	2,8
1–5	195	27,6	452	16,4
5–10	49	6,9	384	8,8
10–20	59	8,4	811	18,6
20–50	35	5,0	1 192	27,3
50–100	15	2,1	1 038	23,8
100 felett	2	0,3	361	8,3
Összesen	706	100,0	4 359	100,0

*Forrás:* Magyarország mezőgazdaságának főbb üzemi adatai az 1935-ben (MSK 105. k.)

lakosság egy része ugyanis elmenekült a közeledő Vörös Hadsereg elől, míg másokat 1946-ban köteleztek az ország elhagyására. Pontos kimutatások nincsenek a változásokról, a becslések mintegy 100–120 német családról (több mint 400 személyről) tesznek említést. Az általuk visszahagyott ingatlanokat (80–100 ház, 1700 kat. hold föld) az 1945. évi földreform keretében a szomszédos romániai és jugoszláviai településekről menekült magyar családok között osztották szét, részben pedig környékbeli földnélküliek vagy törpebirtokosok részesültek juttatásban. A község így csaknem teljesen magyar ajkúvá vált. Napjainkban legfeljebb már csak néhány családnév emlékeztet az alapító német ősökre.

*1949-ben változás történt a község közigazgatási kapcsolataiban is. Az országos megyerendezés eredményeként Csanád településeit Csongrád és Békés megyéhez csatolták. Kükölkháza és az egykori torontáli községek többsége (Szöreg, Ujszentiván, Deszk) a Szegedi járás része lett. Ettől kezdve a kükölkiek élete még szorosabban kapcsolódott Szegedhez, és a nagyvároshoz való kötődése azóta is változatlan.*

A község lélekszámát a háborút követő népességmozgások alig befolyásolták. A fogyás inkább a hatvanas-hetvenes évektől következett be. Kükölkháza ugyanis leginkább a jugoszláv határ közelsége miatt *nem tudta azt a kedvező lehetőséget kihasználni, amit egy szomszédos nagyváros nyújthat.* Egyebek mellett Szöreg lakossága is a beköltözések hatására a hatvanas évektől folyamatosan növekedett. Kükölkházán éppen az említett időszakban alig épült lakás. A házépítések a hetvenes évektől vettek lendületet, amikor is az ún. „belvizés” kölcsön segítségével újult meg a lakásállomány.

Az országban lezajló társadalmi változások a hatvanas évektől a községben is éreztették hatásukat: a politikai nyomásra bekövetkező tsz-szervezés, a szövetkezetek megerősödése, majd pedig összevonása (Szöreg), a háztáji gazdálkodás sikere stb. Ugyancsak jellemző folyamat a hatvanas évektől a társadalmi-foglalkozási átrétegződés erősödése (4. táblázat). A mezőgazdaságból felszabaduló

#### 4. táblázat

*Az aktív keresők ágazati foglalkozási szerkezetének változása Kükölkházán*

Ágazat	1941		1980		2001	
	száma	aránya (%)	száma	aránya (%)	száma	aránya (%)
	A foglalkoztatottak					
Ipar, építőipar	60	5,5	227	31,0	180	32,0
Mezőgazdaság	706	79,8	222	30,3	106	18,9
Szolgáltatás, egyéb	130	14,7	284	38,7	276	49,1
Összesen	886	100,0	733	100,0	562	100,0

*Forrás:* Az 1941. évi népszámlálás (Történeti statisztikai kötetek).

*Az 1980. és az 2001. évi népszámlálás Csongrád megye.*

munkaerő a gazdasági élet más szektoraiban talált megélhetést. A *Szegedre történő ingázások* a hatvanas évektől kezdődnek és a nyolcvanas évekre már a község lakosságának (keresőinek) többsége napi ingázó lett. A fiatalok egy része azonban nem vállalta ezt az életmódot, ezért inkább a szegedi lakótelepeket választotta. A hatvanas évek közepén épült ki a vízvezeték-hálózat, ekkortól kezdték kialakítani a lakásokban a fürdőszobákat is.

Az utóbbi évtizedben (az országos pályázati lehetőségeket kihasználva) az *infrastruktúra további kiépítését* szorgalmazta a mindenkori képviselőtestület, illetve a polgármester, és ezeket a fejlesztési elképzeléseket támogatta a lakosság is. 1996-ban készült el a *község egészét behálózó gázvezeték*, amelyet jelenleg a háztartások több mint kétharmada energiaforrásként igénybe vesz. Ugyancsak a kilencvenes évek közepétől áll a helyben élők rendelkezésére a *távhívásos telefonhálózat* is, a családok közel kétharmadát hozva közelebb a világhoz. (A további bővülésnek a helyiek teherbíró képessége szab határt.) Eredményeket értek el a belterületi utak burkolásban is. Napjainkban a belterületi utak (utcák) egyharmada rendelkezik szilárd burkolattal, további egyharmadának pedig az alapszerkezete készült el. Így tulajdonképpen a megvalósulás félidejénél tart a község. 2000 óta a *szervezett hulladékszállítás* rendszeres összegyűjtése is megtörtént.

Az elmúlt évtizedben a gazdasági élet is jelentősen átalakult, megszűnt a termelőszövetkezet, amelyik közel kétszáz helybelinek adott munkát. Az ezredfordulón összeírt *több mint háromszáz gazdaság legnagyobb része 0,5–5 ha közötti*. Családi gazdaságnak legfeljebb csak 25–30 nevezhető, kiépülésük vontatottan halad. A mezőgazdasági rt. jelenleg 30–40 embernek ad megélhetést. 2001-ben 44 vállalkozást regisztráltak a községben, ebből 3 kft., 6 betéti társaság, a többi pedig egyéni vállalkozás. A népesség lélekszáma 1990 és 2001 között pozitív változást jelzett, jóllehet a természetes fogyás már évtizedek óta jellemző tendencia. Az elmúlt évtizedben azonban közel 200-an költöztek be, illetve vissza a faluba (5. táblázat). Az iskolai oktatás színvonala megfelelő, a

#### 5. táblázat

*A népességlelékszám változásának összetevői Kübekháza (fő)*

Időszak	Lakónépesség	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás/fogyás	Vándorlási különbözet
1970	1 671	-	-	-	-
1970–1979	-	267	193	+74	-128
1980	1 617	-	-	-	-
1980–1989	-	163	241	-78	-84
1990	1 455	-	-	-	-
1990–2001	-	157	271	-114	+194
2001	1 535				

*Forrás:* A 2001. évi népszámlálás Csongrád megye.

gond inkább az, hogy a pedagógusok többsége Szegedről jár ki, akik így érthető okokból nem tudnak részt venni a közéletben és az iskolán kívüli tevékenységben. A település irányítói – és ezzel a lakosság döntő többsége is egyet ért – egyszerűen szeretnék a helyi közösséget megőrizni és a nagyváros nyújtotta előnyöket kihasználni. A foglalkoztatási gondok egy részének megoldásában továbbra is számítanak Szegedre, helyben pedig a kisvállalkozások erősödése eredményezhetne új munkahelyeket. Jelenleg ugyanis még mindig 10% körüli a munkanélküliségi ráta. A határ menti kapcsolatok bővítése (a helybeliek reménye szerint) hozzájárulhat a foglalkoztatási gondok enyhítéséhez is.

### 3.2. Jugoszlávia északkeleti szegletében

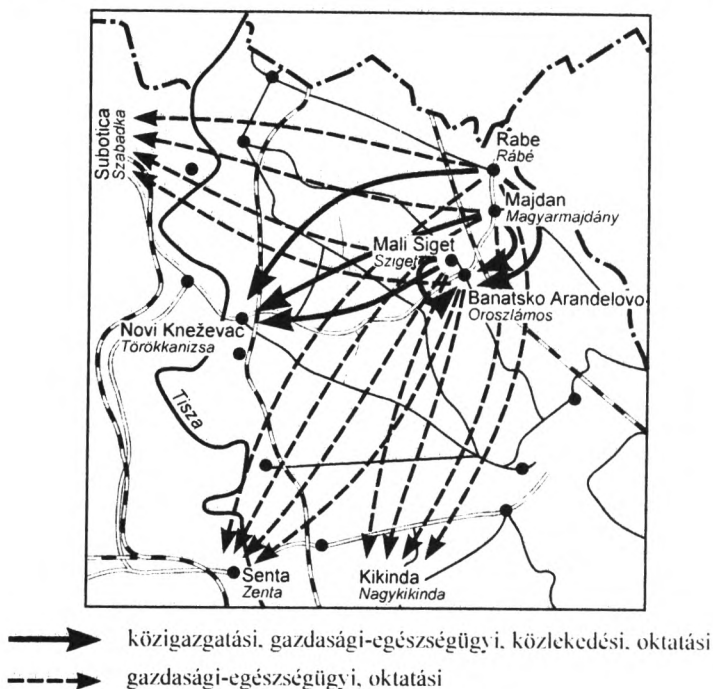
Az első világháború után megalakuló Szerb-Horvát-Szlovén Királyság (mint közsímet) igen eltérő fejlettségű területeket fogott össze. Az északkeleti régiót, a *Bánságot* és így a vizsgált határterületet is mindenképpen a fejlettebb ország-részek közé számíthatjuk. Az országon belüli viszonylag kedvező gazdasági adottságait azonban e térség az 1920-as évektől csak részben tudta megőrizni. Az új államalakulat politikai elitje elsősorban az ország gazdasági és igazgatási központját jelentő Belgrád és környékének fejlesztését szorgalmazta, illetve a korábban más államokhoz tartozó területrészek közötti közlekedési kapcsolat megeremtését tűzte ki célul. Belgrád a hatalmas építkezések eredményeként éppen a húszas-harmincas évektől kezdett világvárosra hasonlítani. A kiterjedésében és népességében jelentősen megnövekedett Szerb Királyság azonban csaknem minden szomszédjával, így egykori háborús szövetségeseivel (Románia, Olaszország) is, területi vitába bonyolódott. Ezért a politikusok és a katonai vezetők az új állam belső kohéziójának megeremtése mellett a határ menti térségek biztosítását, védelmi helyzetének javítását is fontos feladatnak tartották.

A vizsgált bánsági községekkel együtt az egykori *Torontál megye közigazgatási központjai és legjelentősebb városai is a Szerb Állam fennhatósága alá kerültek*, így a korábbi településkapcsolatok is többnyire megmaradhattak. Törökkanizsát, Nagybecskerekét és Nagyikindát ugyanazon államkeretbe integrálták, mint Oroszlámot és környékét. Az évszázadok során kialakult szorosabb településközi viszony csak a szomszédos községekkel (Óbáb, Kűbekháza) lazult, és határ meghúzásának következményeként erősen csökkent Szeged gazdasági kisugárzása az Észak-Bánságra (3b. ábra).

A bánsági (köztük a vizsgált) települések újkori történetében meghatározó szerepet játszott a migráció. Ezt misem bizonyítja jobban mint az a tény, hogy a községek és városok alapításukat és demográfiai fellendülésüket egyaránt az idevándorló különböző ajkú és nemzetiségű népességnek köszönhetik. A XIX. század utolsó harmadától azonban már a migráció ellentétes iránya, az elvándorlás

## 3b. ábra

Oroszlámos és környékének településkapcsolatai az új határok között



*Forrás:* Kérdőív és felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

dorlás érezte kedvezőtlen népesedési hatását. A húszas években az új országhatárok kijelölése után is folytatódott a népesség mozgása. A Szerbiához került bánági és bácskai területeken a földreformot belső telepítéssel kapcsolták össze. A zömében magyar és német nagybirtokosok földjeit kisajátította az állam, és azokat a szerb vagy más délszláv nemzetiségű földművesek között parcellázta fel. Különösen kedvező feltételekkel kaphattak földet az első világháborút végigharcoló önkéntes katonák, a „dobrovoljácok”.

A telepítésekkel részben a szociális feszültséget kívánta mérsékelni a kormányzat, részben pedig védelmi (határőrizeti) szempontokat is igyekeztek figyelembe venni. Oroszlámoson és környékén a húszas évek közepén 738, többségében családos önkéntes kívánt birtokot szerezni és letelepedni. A kérelmezők egy része azonban tovább vándorolt. Végül a hatóságok a jelentkezők felének igényét méltányolták, vagyis 363 család letelepítését hagyták jóvá (Gačesa 1972). A földterület kiosztása mellett gazdasági eszközökről (igavonó állat, eke stb.), lakó- és gazdasági épületekről is gondoskodnia kellett az államnak. A lakó- és gazdasági épületek többségét Oroszlámos határában, a község külterü-

letén emelték. Egyebek mellett így alapítva meg vagy szervezve újjá a ma is létező Szigetet, ahol a XIX. század közepéig magyar dohánykertészek laktak, akik azonban ekkorra már más településekre költöztek. Majdányt és Rábét azonban szűk határuk miatt *nem érintették az említett szerb telepítések*. Ezekbe a kis zárt magyar közösségekbe legfeljebb csak egy-két szerb hivatalnok- vagy határőr-család került.

A telepítések eredményeként elsősorban *a szerb ajkú népesség száma és aránya emelkedett*, és az 1930-as évek elejére a három község lélekszáma elérte az öt és fél ezret. Különösen Oroszlámos adataiban tükröződnek a telepítéspolitika hatásai (6. táblázat). Kevésbé ismert, hogy a második világháború alatti években az egykoron Jugoszláviához tartozó Bánság, vagyis a Tisza, a Duna és a román határ által közrefogott országrészt (tehát a vizsgált határszakasz is) formálisan a területében megcsonkult Szerbia része maradt ugyan, gyakorlatilag azonban *német katonai igazgatás alá került*, ahol az említett időszakban mind a magyarokat, mind pedig a szerbeket háttérbe szorították. A szerb telepesek egy része elmenekült a német hatóságok zaklatása elől, majd pedig *1944 őszén a mintegy kétszáz éve itt élő németek indultak meg a visszavonuló hadsereget követve Németország felé*. A németek által elhagyott ingatlanokat 1945 és 1948 között újabb, *az ország különböző részeiből származó szerb és más délszláv telepes családok* kapták meg tulajdonul. Ez a népességmozgás azonban már nem érintette a tanulmányban szereplő falvakat, mivel német lakosságuk gyakorlatilag alig volt.

A lélekszám visszaesése mindegyik községben a hatvanas évektől követhető nyomon. Ez a folyamat éppúgy jellemző a szerb többségű és népesebb, szűkebb környezetében tulajdonképpen közigazgatási központnak is számító Oroszlámosra, mint a két kis zárt magyar közösségre, és a telepes községként újjáéledő, nagyobb részben szerbek által lakott Szigetre. A jelenséget a csökkenő, illetve már évtizedek óta negatívra forduló természetes szaporodás („természetes fogyás”) és az elvándorlás egyaránt okozza. A kevés földdel rendelkező magyar parasztcsaládokban évtizedek óta kialakult gyakorlattá vált, hogy gyermekeik közül csak egy viszi tovább a gazdaságot, a többiek pedig valamelyik magyar lakosságú városban (Zenta, Szabadka) szakmát tanulnak.

A Bánság északi részét is nemzetiségi különbség nélkül érintette a hetvenes évekbeli külföldi (németországi) munkavállalás, az esetleges kivándorlás vagy a városokba (Szabadka, Újvidék, Zenta) költözés is. Az elmúlt évtizedben pedig a közismert (háborús) okok miatti emigráció, illetve ehhez kapcsolódóan a szerb menekültek megjelenése, letelepedése a legjellemzőbb migrációs forma a határvidéken és más vajdasági településeken is. 1990 és 1996 között összesen 158 menekült próbált új életet kezdeni a vizsgált határszakaszon, közülük csaknem mindegyik Oroszlámot választotta (153 fő). Legtöbben (130-an) 1995-ben érkeztek (Bubalo-Živković 2000). A felnőttek foglalkozásukat tekintve döntő

6. táblázat  
*Oroszlámos és a környező községek népességszámának változása  
a jugoszláviai népszámlálások alapján (1921–1991)*

Település	A népesség lélekszáma (fő)									Az 1991. évi népességszám %-a
	1910*	1921	1931	1948	1953	1961	1971	1981	1991	
Oroszlámos	3 532	3 971	4 766	3 258	3 133	3 189	2 710	2 254	1 912	40,1
Majdán	758	-	769	747	824	717	624	451	387	47,0
Rábé	478	-	417	400	407	390	306	221	195	46,7
Kissziget	-	-	-	522	502	511	434	358	294	56,3
Összesen	4 768	3 971	5 952	4 927	4 866	4 807	4 074	3 284	2 788	46,8

\*Magyarországi népszámlálás (összehasonlítás) 417 A jugoszláviai népszámlálás maximuma

*Forrás:* Savezni zavod za statistiku 1991, Beograd, 1994.

7. táblázat  
*A hármas határ menti jugoszláviai települések lakosságának nemzetiségi összetétele (fő)*

Nemzetiség	Oroszlámos		Kissziget		Magyarnajdány		Rábé	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
Szerb	1166	950	237	205	11	19	-	1
Jugoszláv	121	148	36	16	2	-	4	8
Más délszláv	21	22	6	1	5	4	1	1
Magyar	753	521	79	72	429	353	216	186
Román	2	1	-	-	-	-	-	-
Cigány	160	241	-	-	-	-	-	-
Egyéb	31	29	-	-	4	11	-	-
Összesen	2254	1912	358	294	451	387	221	195

*Forrás:* Savezni zavod za statistiku 1981, 1991. Beograd, 1984, 1994.

számban munkások (47 fő), illetve néhány földműves és tisztviselő (5-5 fő): egy-egy katona és pedagógus is található közöttük. Elhagyott lakóhelye, szülőföldje pedig csaknem mindegyiküknek Horvátország kelet-szlavóniai részén volt. Az elemzett községek etnikai összetétele az elmúlt évtizedekben alig változott. Oroszlámos, bár csökkenő népességgel, megőrizte szerb többségét, míg Magyarmajdány és Rábé szintén fogyatkozó lakossággal napjainkig magyar jellegű maradt (7. táblázat). (Az ezredfordulós etnikai viszonyok felmérésére még nem állnak rendelkezésre megfelelő adatok.)

A térség (a határvidék) életében a mezőgazdaság mindig meghatározó szerepet játszott, és az ágazat nagy hatással volt a helyi társadalom szerkezetére és a jóléti képzetére is. A XX. század elején Oroszlámosra a nagybirtokrendszer volt a jellemző: a község területének mintegy kétharmada a Batthyány család birtokában volt, míg a többi részét parasztgazdaságok foglalták el. A másik két község társadalmát a néhány kat. holdas kisgazdaságok jellemezték.

A helyi agrártársadalom átalakításában a *jugoszláv földreform* hozott döntő változást, aminek hatására a harmincas évekre a községben az 5–100 kat. holddal rendelkező paraszti gazdaságok kerültek túlsúlyba, a mezőgazdasági területek 60%-ával. A már ismertetett telepítések eredményeként a húszas–harmincas évektől a határövezetben, de más területeken is, az őslakos szerbek mellett a királyság, illetve Jugoszlávia más területéről származó szerb és crnogorác földművesek is megjelentek. A több mint két évszázada a síkvidéken (a Bánságban) élő szerb parasztcsaládok a XX. század elejére sikeresen alkalmazkodtak az itteni termelési kultúrához, amit többek között bizonyít az is, hogy az 1895. évi magyarországi agrárstatisztika számos torontáli településen sorol fel szerbeket száz–kétszáz holdas gazdasággal. A két hullámban (a húszas és a negyvenes–ötvenes években) idetelepülő, más környezethez, termelési feltételekhez szokott családok többsége azonban nehezen alkalmazkodott az itteni termelési kultúrához, és nem kevesen közülük, feladva a küzdelmet, hosszabb-rövidebb idő után továbbköltöztek.

A második világháborút követő években az akkori Jugoszlávia agrárgazdasága, illetve annak főleg társadalmi-jogi viszonyai lényegesen különböztek a szomszédos államokétól. Jóllehet a jugoszláv kommunisták is előtérbe helyezték a kollektív gazdálkodást, és a társadalmi tulajdonba kerülő földalapból számos szövetkezetet, állami gazdaságot is szerveztek. A *magán (családi) gazdaságokat* azonban összeegyeztethetőnek tartották ideológiájukkal. 1953-ban 10 ha-ban maximálták az egy-egy személy, pontosabban család tulajdonában levő termőföld nagyságát. Magyarországtól és Romániától eltérően a jugoszláv területeken az ötvenes–hatvanas években, de még a *hetvenes–nyolcvanas években is virágoztak a kisgazdaságok*, sőt, 1974-ben a termőföld nagyságának korlátozását is megszüntették, ami tovább erősítette a parasztság munkakedvét. Az egyéni gazdaságok és a szövetkezetek termelési tevékenységét az ún. mezőgazdasági és

ipari kombinátok igyekeztek – többnyire eredményesen – összehangolni. A vizsgált határ menti települések földműveseit a Milivoje Lazin kombinát fogta össze (Bukurov 1971).

A nyolcvanas évek végétől (a közismert okok miatt) a korábban sikeresen működő jugoszláv „agrár gazdasági modell” válságba került, amit a polgárháború és az országot sújtó embargó még tovább mélyített. Megtörténtek az első lépések a korábbi társadalmi tulajdon átalakítására is. A termőföld és a mezőgazdasági eszközök nagy része is egyéni gazdák, vállalkozók kezébe került. A gazdasági élet általános hanyatlásának részeként visszaesett a mezőgazdasági termelés is, és a lakosság döntő többsége (e vidéken is) jobb híján az önellátásra rendezkedett be. A jelenlegi tulajdonosi szerkezet áttekinthetetlen, a tíz évvel korábbi összeírások azonban a gazdaságok elaprózódását mutatják. Mindössze a gazdaságok ötöde éri el az 5–10 ha-os nagyságot, ami extenzív körülmények között legalább minimális életfeltételeket biztosíthat (8. táblázat). Az egykoron Közép-Európa legfejlettebb vidékének számító országrész, illetve az ehhez kapcsolódó határ menti területek ma lehangoló képet mutatnak. A jó minőségű szántókat nem művelik kellőképpen, és egyre gyakrabban találkozhat az utazó parlagon maradt területekkel is.

Oroszlámason és környékén más bánási térségekhez hasonlóan magas (75% feletti) a szántó aránya. A Vajdaság számos községében azonban még a 90%-ot is felül múlja e művelési ág hányada. A vetésszerkezet alig változott az elmúlt évtizedekben. A gabonafélék (búza, árpa, kukorica), az ipari növények (napraforgó, cukorrépa, citrom) és a takarmánynövények (lucerna, takarmányborsó, silókukorica) foglalják el a legnagyobb területet. A korábbi évtizedekben (főleg a hatvanas–hetvenes években) számottevő volt a konyhakerti növények (hagyma, zöldbab, uborka, paradicsom) termesztése is. A dohány és a gyógynövény napjainkra már hiányzik a termékpalettáról. Az állatállomány (szarvasmarha,

### 8. táblázat

A hármás határ menti jugoszláviai települések háztartásai  
által használt földterület

Földterület	Oroszlámos		Kissziget		Magyarnajdány		Rábé	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
	háztartások száma							
Földnélküli	32	-	-	-	1	-	-	-
0–1 ha	306	173	42	40	63	36	19	15
1–3 ha	180	174	26	26	42	40	18	17
3–5 ha	75	74	5	5	20	20	10	10
5–10 ha	83	80	13	13	25	25	25	25
10 ha felett	8	8	2	2	3	3	2	2
Összesen	684	509	88	86	154	124	74	69

Forrás: Savezni zavod za statistiku 1981, 1991. Beograd, 1984, 1994.

sertés) jelentős mértékű csökkenése is tetten érhető, egyedül a korábban nem túl jelentős juhászat mutat némi fejlődést, illetve a baromfitartási kedv sem csökkent nagyobb mértékben.

A határszéli települések közlekedés-földrajzi helyzete továbbra is kedvezőtlen, az egykoron oly jelentős szeged–temesvári vasútvonal szerbiai szakaszán már csak napi egy vonatpát közlekedik. A *burkolt utak* minősége, pontosabban *elhasnyagoltsága*, a rendszeres autóbuszjáratok hiánya egyre kiszolgáltatottabbá teszi a községeket, jóllehet a magánvállalkozások e terén is éreztetik pozitív hatásukat. Az infrastruktúra további fejlesztése jelenti a legfontosabb feladatot. A vezetékes ivóvíz már évtizedek óta a lakosság rendelkezésére áll, a *szennyvíz-csatorna-hálózat kiépítése* azonban még várat magára.

### 3.3. Románia legnyugatibb pontján

Az I. világháború utáni államhatár kijelölése meghatározta Óbék fejlődésének elmúlt évtizedekbeli politikai kereteit. A román többségű település ekkortól vált Románia részévé. Kétségtelen, hogy az Osztrák–Magyar Monarchiához, illetve ezen belül a Magyarországhoz való tartozás időszakában jelentős fejlődést könyvelhetett el a község, a közigazgatás nyelve ekkor természetesen a magyar volt; mindössze a helyi ortodox egyház iratai készültek a hívek anyanyelvén. Rövid ideig a szerb nyelvet alkalmazták, majd pedig *1924-től folyamatosan románul intézik a hivatalos ügyeket*. Ettől kezdve a településen kisebbségben élő magyarok és németek inkább csak családon belül és a római katolikus egyházi szertartásokon használták (használhatták) anyanyelvüket. Míg korábban a románok számára volt fontos a magyar államnyelv elsajátítása, a húszas évektől a magyaroknak kellett románul megtanulniuk.

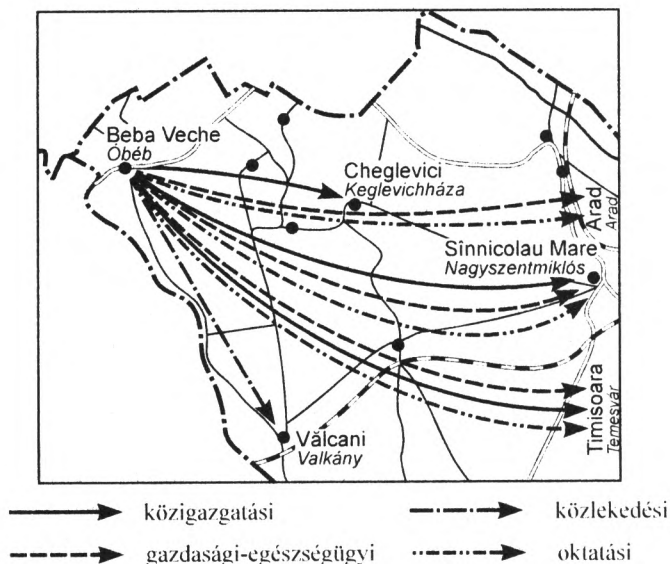
További változást jelentett a község országon belüli elhelyezkedése, *perifériává válása*. Óbék utcahálózata, középületeinek nagyobb része az első világháborúig kiépült. Az 1930. évi összeírás 1.362 házról tesz említést, valószínűleg ez a lakó- és a melléképületek együttes száma. A község közel kilencezer kat. hold területe több mint kétezer-hatszáz személy tulajdona volt. Ebben a számban már benne foglaltatnak a romániai földreform részeként a Batthyány család birtokainak felosztása során keletkezett új tulajdonosok is. A helyi földreform eredményeiről, mértékéről nem rendelkezünk megbízható adatokkal. A harmincas években három román tanító segített megismertetni a betűvetést a helyben élő gyermekekkel és részben a felnőttekkel is, továbbá közkönyvtár biztosított román nyelvű olvasnivalót az érdeklődőknek. Az ipart a háború előtti években egy asztalos műhely és néhány falusi iparos képviselte. Hetente kétszer tartottak piacot és évente háromszor a környékbeli gazdák és iparosok érdeklődését is felkeltő vásárt.

Kübekházához vagy akár a Jugoszláviához került határ menti községekhez hasonlóan Óbéb településkapcsolatai is gyökeresen átalakultak. Az első világháború előtti években a községet átszelő, Törökkanizsát Kiszomborral összekötő, nagyobb részben kiépített megyei út biztosított kedvező közlekedés-földrajzi lehetőséget a bébaiak számára. Az említett úton ugyanis könnyen megközelíthetővé vált – a helyieknek és a környékelieknek egyaránt – a járási székhely és az orozslámosi vasútállomás. Ez utóbbi pedig elérhető távolságra hozta a közeli népesebb városokat (Szeged, Nagykikinda), a megyeszékhelyt, sőt még a magyar fővárost is.

Az új államkeretek között mindenekelőtt *Arad és főként Temesvár vonzása erősödött meg*. A megyeszékhely is Temesvár lett, mivel a Romániához került torontáli részeket Temes megyéhez csatolták. A közelebbi népesebb települések közül leginkább *a járási székhelyhez*, a mintegy 25 km távolságra fekvő községi jogállású *Nagyszentmiklóshoz* kötődött Óbéba. A településkapcsolatok az elmúlt nyolc évtizedben gyakorlatilag alig változtak, ma is az említett központok a meghatározók (3c. ábra).

A húszas–harmincas években a legnagyobb gondot a közigazgatási centrumok megközelítése jelentette a bébaiak számára, mivel a 6 km-re levő orozslámosi állomás már az országhatáron kívülre esett. A legközelebbi vasúti megállót ezért

3c. ábra  
Óbéb településkapcsolatai az új határok között



Forrás: Kérdőíves felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

Valkányban vagy pedig Óbesenyőn találták (találják) meg a község lakói. Mindkettő azonban legalább kétszer olyan messze van Bébától, mint a korábban használt szomszédos oroszlámosi. Tovább nehezítette a vasút elérhetőségét a *szilárd burkolatú út hiánya*, jöllehet a határtérség védelmi szempontjait előtérbe helyezve az útépitést a román állam is szorgalmazta, a megvalósulását azonban a pénzhány erősen korlátozta. Nagy-Románia gazdasági vérkeringésébe tehát a Valkány–Nagyszentmiklós–Perjámos–Arad, illetve a Perjámos–Kisbecskerek–Temesvár vasútvonalon keresztül kapcsolódtak be a torontáli határ menti települések. *Óbéának és környékének közötti megközelítése azonban még napjainkban is körülményes*, mivel az E68-as nemzetközi főút, amelyik Nagylaknál lép Magyarország területére, továbbra is jókora kerülővel csak Aradnál vagy Pécskánál érhető el.

Óbéb lélekszámának alakulása az elmúlt nyolcvan évben változatos képet mutatott. A húszas–harmincas években az emelkedés, azóta azonban a stagnálás és a csökkenés a jellemző. 1930-ban 2605-en, 1940-ben 2450-en éltek a községben, az ezredfordulón azonban már alig haladja meg a lakosok száma az 1800-at, vagyis hetven év alatt a negyedével csökkent a bébai polgárok száma. Ez más (kelet-közép-európai vidéki) térségekhez hasonlóan részben a természetes szaporodás visszaesésének, részben pedig az elvándorlásnak tulajdonítható. Míg a harmincas években öt, az ötvenes években pedig két ezrelék körüli volt a természetes szaporodás a községben, addig ez napjainkra már negatív fordulatot vett. Továbbá kedvezőtlen hatást gyakorolt a népességszám alakulására, hogy *1944/45-ben számos óbébi földművest is Dobrudzsába deportáltak*, akik közül sokan nem tértek vagy haláluk miatt nem térhettek vissza szülőfalujukba.

A község népességének etnikai és vallási összetétele számottevően nem változott az elmúlt évtizedekben. Napjainkra a *román többség erősödött*: jelenleg a népesség aránya 80%, a magyaroké pedig 10% körüli. A németek azonban már hiányoznak, mindössze egy öttagú család él a településen: egy kisebb cigányközösség is jelen van a községben. A felekezeti megoszlásban sem történt lényeges módosulás. Továbbra is az *ortodoxok* vannak legtöbben. A parókia kimutatása szerint jelenleg 761 a hívek száma, akik közül 532 a felnőtt, 229 pedig gyermekkorú. *Római katolikusnak* 341 vallják magukat. Új felekezetek is gyökeret eresztettek, híveket toborzott az elmúlt évtizedekben Bébán, ahol egyebek mellett néhány neoprotesztáns, szombatista és nazarénus család is jelen van.

A korábbi évtizedekhez hasonlóan a lakosság megélhetésében jelenleg is az agrárágazat játssza a főszerepet, jöllehet súlya az elmúlt évtizedekben csökkent. Napjainkban tíz nagyobb gazdasági egység (szövetkezet vagy társas vállalkozás) folytat mezőgazdasági termelést egyenként 500 ha-t meghaladó területen. A családi gazdaságok száma pontosan nem ismert, mintegy *100–120 család próbál szerény jövedelmet szerezni vagy legalább önellátást biztosítani 1–10 ha-os birtokából*. A *további gépesítést indokolja*, hogy jelenleg a magántulajdonban

levő mezőgazdasági gépek száma 63. A bébai lakosok egy része, köztük a cigányok többsége, napszámos munkából igyekszik létét biztosítani.

A növénytermesztésben sem történt lényeges szerkezeti változás. *A búza és a kukorica* mellett viszonylag jelentős területen folyik a *szója termesztése* is. Ugyanakkor az egykoron híres, a temesvári cigarettagyárnak jó minőségű alapanyagot szolgáltató bébai dohány már a múlté. A tenyésztett állatok közül *a sertés, a birka és a bivaly* érdemel említést. A helyben élők számára elsősorban *a közeli Nagyszentmiklós kínált ipari munkahelyeket*. Az 1989-et követő években azonban a szentmiklósi üzemek többsége, köztük a legnagyobb foglalkoztató, a kendergyár megszűnt. Jelenleg a két, olasz tulajdonban levő kábelgyárban mintegy 80 óbébi munkást is alkalmaznak, akiket naponta autóbuszok szállítanak az üzembe és vissza. A község infrastruktúrája még nem épült ki teljesen. Ötszáz ház használja jelenleg az ártézi kutas hidroforos rendszert. *A szennyvízesatorna-hálózat még kiépítésre vár*, ugyanakkor a belterületi csapadékvíz elvezetése már több mint száz éve megoldott. Növekszik a háztartások vezetékes telefonellátottsága is, jelenleg 150 családnak van telefonja. Saját orvossal nem, orvosi rendelővel azonban rendelkezik a község, ezért a betegellátást az orvos hetente háromszori kijárásával oldják meg. A szolgáltatások részben megfelelőek. Malom, pékség, három kocsmá, három vegyesbolt áll a helyiek rendelkezésére, akik leginkább az építőanyag hiányát kifogásolják.

Az ezredfordulón a községben nyolcosztályos általános iskola működik, amihez óvoda is társul. A tanulók száma évenként 200 körüli. Az iskolai oktatás régmúltra tekint vissza, 1912-ig az oktatás nyelve magyar volt, ugyanis ekkor készült el közadakozásból az ortodox egyház védnöksége alatt a román tanítási nyelvű iskola, vagyis az itt élők néhány évig két iskola közül választhattak. A Romániához történő csatolásig a román tanítók fizetésének egy részét is a szülők teremtették elő. 1924-től gyakorlatilag csak román nyelvű oktatás folyik, illetve 1924 és 1948 között egy német nyelvű osztály is a tanulók rendelkezésére állt. Az utóbbi évtizedekben a végzett növendékek egy része a nagyszentmiklósi liceumban vagy kisebb számban *Temesvár és Arad középiskolaiban* folytatja tanulmányait, szerez érettségi vizsgát, szakképesítést. A képzetesebb fiatalok azonban munkalehetőség híján alig térnek vissza szülőfalujukba.

#### 4. A településközi kapcsolatok és a megközelíthetőség alakulása az elmúlt nyolc évtizedben; a további együttműködés a „távolság” legyőzéséért

Az elmúlt nyolcvan év egyes időszakaiban a határ eltérő mértékben zárta el egymástól a szomszédos településeket. A húszas–harmincas, sőt még a második világháború alatti években is létezett az ún. kettős birtoklás intézménye, vagyis

a szomszédos államokban levő földparcelláikat tulajdonosaik szabadon megművelhették. Így a szerb állampolgárok romániai vagy magyarországi, a magyar állampolgárok pedig szerbiai és romániai birtokaikat közelítették meg gyakorlatilag korlátozások nélkül. Hasonló lehetőséget kaptak a Romániában élők is, akik szerb és magyar területre járhattak át. A korabeli források és a visszaemlékezők többsége szerint is elegendő volt a tulajdoni lap másolatának felmutatása a határon, és már át is kelhettek lóval, kocsival és más mezőgazdasági eszközökkel a tulajdonosok. Néhányan valamiféle igazolványra, „papirostra” emlékeznek, amit megnéztek a határőrök, ez azonban valószínűleg nem útlevelel volt. Az adót pedig terményben, többnyire búzában, abban az országban fizették, ahol tulajdonuk volt.

Ugyancsak *virágzott a harmincas években*, sőt még a negyvenes évek elején is elsősorban a szerb–román határszakaszon *a csempészet és a cserékereskedelem*. Román petróleumot, világító olajat és sőt cseréltek Szerbiából származó terményre vagy ruhaneműre, esetleg cukorra, alkoholra. A Magyarországra történő „migrációt”, vagyis az idegenek felbukkanását a faluban a kübekháziak emlékezete szerint a csendőrség mindenkor figyelemmel kísérte. Az egyik államból a másikba történő utazás a húszas–harmincas években ugyan körülményes volt. A szomszédos határközeli településekre azonban a szigorodó határőrizet mellett is legálisan viszonylag kevés utánjárással gyalogosan vagy lovas kocsin rövid időre, általában egy napra évente több alkalommal is át lehetett jutni. *A rokon szálak így nem szakadtak szét*, jóllehet Magyarország és a vele szomszédos államok közötti viszony a két világháború közötti évtizedekben a kisebbségi magyarság egyre rosszabbodó helyzete miatt rendkívül feszült volt.

Az 1944–45-öt követő években, évtizedekben csaknem hermetikusan elzárták egymástól a szomszédos településeket. Közvetlenül a háború után, talán egészen 1948-ig még viszonylag szabadon közlekedhettek egyik országból a másikba, ezután azonban egyre nehezebb lett a rokon kapcsolatok ápolása, a határon túli földek megművelése. *A „belső vasfüggöny” kiépítése már a barátinak nevezett szocialista korszakban következett be, vagyis a negyvenes évek végétől határsáv és több szakaszon hosszú éveken keresztül szögesdrót választotta el egymástól az egyes államok jól őrzött felségterületeit*. Különösen érvényes ez a magyar–jugoszláv határszakaszra az ötvenes években, amikor is Titót, mint az „imperializmus ügynökét”átkozta ki a „béketábor” tagjai sorából. A határ menti települések, illetve az ott élők közötti kapcsolatok ekkortól mintegy két-három évtizedre minimálisra estek vissza.

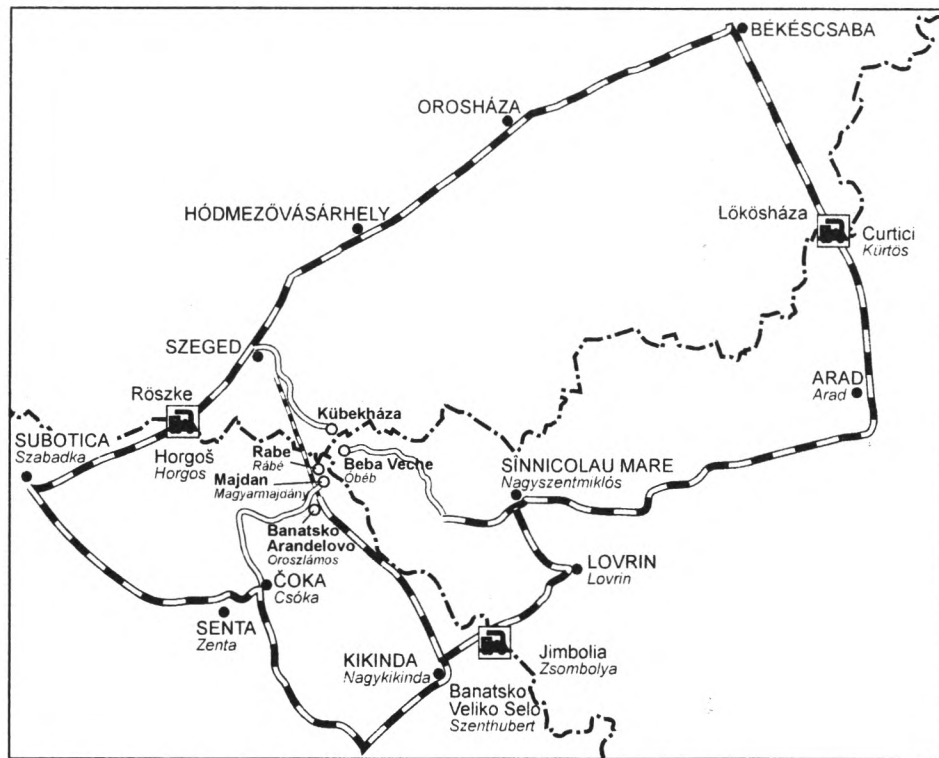
Külön kegynek számított, ha hosszas utánjárás eredményeként az államhatalom alkalmanként útlevelet adott egy-egy polgárának. Így rokonlátogatás céljából vagy valamilyen családi esemény (temetés, esküvő) kapcsán csak ritkán kereshették fel egymást a szomszédos településeken élők. *A hatvanas években ezekre az utazásokra leginkább a vasutat vették (vehették) igénybe*. Mivel a ko-

rábban kiépített vonalakat a határ szétszabdalta, továbbá a határátkelők is meglehetősen nagy távolságra voltak a hármashatártól, ezért egyebek mellett a Kükesháza–Óbéb közötti két-három km-es távolság 150 km-re növekedett, és megsokszorozódott a Rábé–Óbéb és Rábé–Kükesháza közötti utazási idő is (4a. ábra).

Változás csak a hetvenes évek elején következett be, ekkortól kaptak ugyanis lehetőséget (államközi megegyezés alapján) a határ menti települések lakói az ún. kishatár-forgalom nyújtotta előnyök kihasználására. Ez leginkább a Jugoszlávia történetét könnyítette meg mindkét országból, illetve a kölcsönösség alapján a jugoszláv állampolgárok beléptetése is egyszerűbbé vált magyar vagy román területre (4b. ábra). Ugyan a magyar–román határ közelében élők számára is egyszerűsödött a „határ átjárása”, azonban a Ceaucescu-korszakban a román határőrök gyakran vették el a Magyarországról érkezők kedvét egy újabb látogatástól.

Leginkább a román állampolgárok (a Bében élők) használhatták ki a határnyitás előnyeit szerény életszínvonaluk emelésére. Az utókor joggal tekinti az el nem kötelezett titói állam fénykorának a hetvenes éveket, sőt talán még a politikus halála utáni néhány esztendőt is. A romániai, gyakorlatilag illegális munkavállalók az akkor – legalábbis kelet-közép-európai viszonylatban – virágzó határ menti bányászati családi gazdaságokban találtak néhány hetes szezonmunkát, megkeresett dinárjukat pedig többnyire levásárolták, és a kívitt áru (ruhanemű, műszaki cikkek) eladásából jutottak lejjé. Magyar–jugoszláv és román–magyar viszonylatban inkább csak az egyre bővülő „kiskereskedelem” volt jellemző. A határhoz közeli bányászati községek gyorsabb megközelítését tette lehetővé az Egyházaskér és Valkány között a hetvenes években megnyitott kishatárátkelő is.

A nyolcvanas–kilencvenes évek fordulóján lezajlott kelet-közép-európai társadalmi-politikai és gazdasági átalakulás a korábbiaknál kedvezőbb lehetőséget teremtett a határokon átívelő kapcsolatok kiépítéséhez, a határátlépés feltételeinek könnyítéséhez, jóllehet az államközi kapcsolatokat még számos megoldandó kérdés terhelte pl. a biztonság, a migráció kezelése. (Mivel Románián és Magyarországon, illetve Jugoszlávián és Magyarországon keresztül bonyolódott le egyebek mellett a Nyugat-Európa felé irányuló kábítószer-csempészet egy része, továbbá az egyre nehezedő életfeltételek és a helyi konfliktusok miatt is tízezrek keltek útra Ázsiából és a Balkánról, hogy az öreg kontinens nyugati felén találjanak menedéket.) A Jugoszlávia felbomlását követő polgárháború is sokakat kényszerített életüket mentvén, szülőföldjük elhagyására. A kisebbségi magyarság sorsa iránt érzett kormányzintű aggodalom Magyarország részéről pedig szinte hisztérikus félelmet keltett a régi-új romániai politikai elitben is. Mindezek ellenére a határok mentén (így a vizsgált hármashatár településein) élők közötti

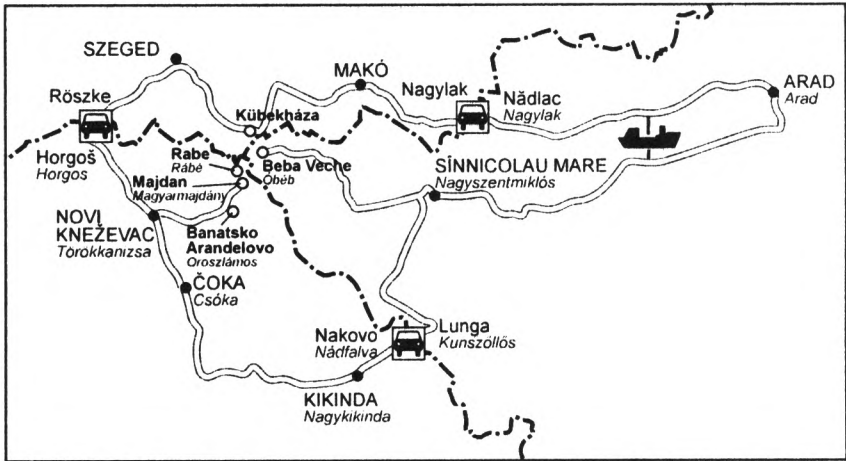


4a. ábra  
A hármas határ községeinek megközelítése vasúton a hatvanas-hetvenes években

Forrás: Kérdőíves felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

4b. ábra

A hármás határ községeinek megközelítése közúton (1960–1970)



nemzetközi közúti  
határátkelő



komp

==== közút

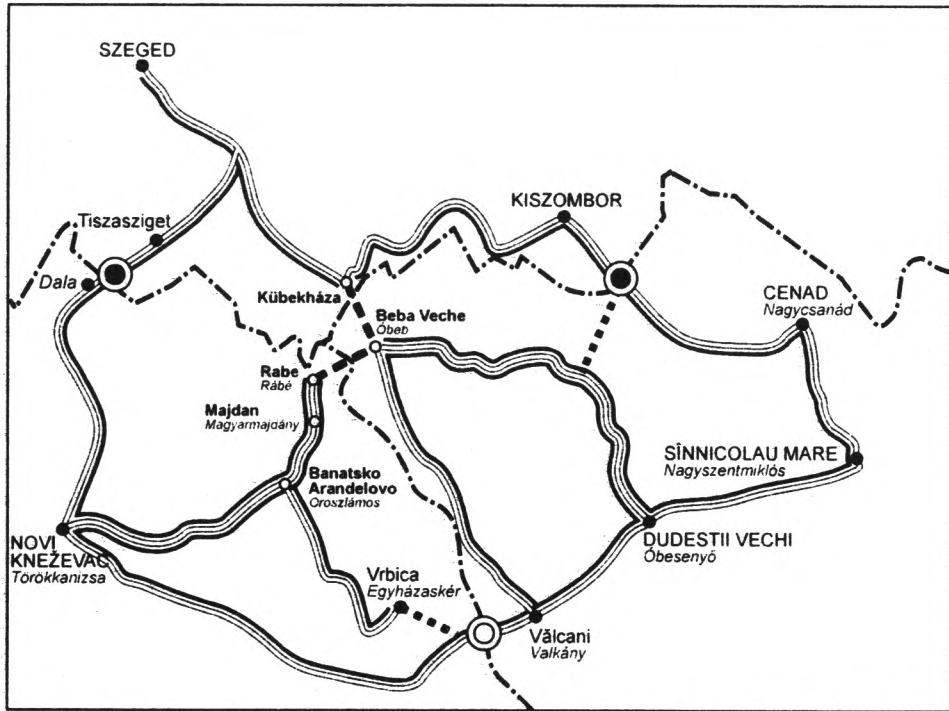
*Forrás:* Kérdőíves felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

kapcsolat az elmúlt évtizedben felélénkült, mivel az emberek gyakorlatilag korlátlan alkalommal léphetnek be a szomszédos országokba, településekre.

Egyebek mellett a határhoz közel lakó, sőt még a távolabb élő román állampolgárok is nemzetiségi különbség nélkül Magyarországon és annak határvidékén vállalnak idénymunkát, keresetük egy részét pedig levásárolva viszik haza. Emellett továbbra is élénk a magyar–román határ menti kereskedelem, saját célra vagy eladásra élelmiszert, vetőmagot esetleg műszaki cikket visznek Romániába, míg onnan üvegárut, edényeket, cipőt kínálnak eladásra a magyarországi vevőknek. Ezeknek a „kereskedelmi láncolatoknak” az elemzése azonban már messze túlmutat a határhoz közeli kis települések lakóinak egymás közötti kapcsolatán. A vajdasági és a magyarországi települések lakói között is élénk a kereskedelmi kapcsolat, az áruk áramlásának iránya azonban ez esetben is megfordult, a hetvenes–nyolcvanas évekkel ellentétben a kilencvenes évek óta már a magyarországi bevásárlás a fő cél.

A határ menti kapcsolatok további erősítését és bővítését, a határ közelsége okozta hátrányos helyzet felszámolását mindhárom ország érintettjei részben a szomszédos településekkel való közvetlen együttműködésben látják, részben pedig fejlődésüket az intenzívebbé váló eurorégiós programok sikeres megvalósu-

4c. ábra  
A hármas határ községeinek megközelítési lehetősége az ezredfordulón



- kishatárforgalmi átkelő
- időszakos határátkelő
- ..... hiányzó közúti szakaszok
- - - - - nem vagy csak alkalmanként használt útszakaszok

Forrás: Kérdőíves felmérés és interjúk alapján saját szerkesztés.

lásától remélik. 1997 óta május utolsó hétvégéjén két napra felnyílnak a határok, a határ menti községből (természetesen útlevéllel) ilyenkor szabad az átjárás, sor kerülhet a rokonok, ismerősök meglátogatására. Ez azért is fontos esemény, mert egymás „évközi” megközelítése a kishatár-átkelők felállításával jelentősen lerövidült ugyan, de a határszéli községek lakóinak még mindig 20–50 km távolságot kell megtenniük a szomszédok felkeresésekor (4c. ábra).

Kübekháza országos ismertségéhez az évenkénti július végi *operettgála* is nagymértékben hozzájárult. Az eurorégiós együttműködés keretében pedig nagy jelentőséget tulajdonítanak a Szeged–Kikinda–Temesvár vasútvonal és ezzel együtt a szegedi Tisza-híd újjáépítéséhez, Szeged esetleges logisztikai központtá válásához. A hármás határ mindhárom országához tartozó községek lakói számára pedig *Szeged a legközelebbi nagyváros*, ahol különböző szolgáltatásokat (egészségügyi, oktatási, kereskedelmi) vehetnének igénybe, vagy akár a munkavállalásban tölthetne be fontos szerepet, esetleg mezőgazdasági termékeik egy részének értékesítése is itt történhetne. Fontos céljuknak tartják a kübekháziak, hogy *a schengeni határok életbelépése esetén se szakadjanak meg az utóbbi években felélénkült kapcsolatok a szomszédos határon túli településekkel*.

## Irodalom

A szerzők köszönetüket fejezik ki Boldog Krisztina polgármesternek (Kübekháza 2002), Dénes Zoltán lelkész-néprajzkutatónak (Uljiráz) és Pál Ágnes főiskolai tanárnak (Szeged), az adatgyűjtésben nyújtott segítségükért.

Baesa G. (1998) *A magyar–jugoszláv (S.H.S.) határ megállapítása és kitűzése*. Budapest, Püski Kiadó.

Bubalo–Živković, M. (2000) *Izbeglice u Banatu*. Novi Sad, Magistarski rad, Prirodno-matematički fakultet, Institut za geografiju, turizam i hotelijerstvo.

Borovszky S. (1911) *Torontál vármegye*. Budapest, Országos Monográfia Társulat.

Bukurov, B. (1971) *Naselja u severnom i srednjem Banatu*. Novi Sad, Zbornik radova Prirodno-matematičkog fakulteta, sv. I.

Csánki D. (1890) *Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában*. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia.

Ember Gy.–Heckennast G. (szerk.) (1989) *Magyarország története 1686–1790*. I. Budapest, Akadémiai Kiadó.

Fényes E. (1851) *Magyarország geographiai szótára I–IV*. Pest, Kozma Vazul Nyomda, reprint kiadás 1984, MKKE–AKV.

Farkas J. (szerk.) (1985) *Szeged története II*. Szeged, Somogyi Könyvtár.

Gaál E. (szerk.) (1991) *Szeged története III*. Szeged, Somogyi Könyvtár.

Gačesa, N. (1972) *Agrarna reforma i kolonizacija u Banatu 1919–1941. godine*. Novi Sad, Matica srpska, Odeljenje za društvene nauke, Monografije, Knjiga 2.

Gyimesi S. (1972) *A telepítvényes falvak felszabadulása. A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914*. – Szabó I. (szerk.), Budapest, Akadémiai Kiadó.

Györfly Gy. (1987) *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. Budapest, Akadémiai Kiadó.

- Jambor, P.(1997) *Reșterea banățeană Beba Veche 750 ani*. Cluj-Napoca, Muzeul național de istorie a Transilvaniei.
- Juhász K. (1944) *A 100 éves Kübekháza 1844–1944*. Szeged, Csanádvármegyei Könyvtár.
- Kósa L (1998) *Paraszti polgárosodás és népi kultúra táji megoszlása Magyarországon 1880–1920*. Budapest, Planétás Kiadó.
- Kósa L.–Filep A.(1975) *A magyar nép táji-történeti tagozódása*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Marosi S–Somogyi S. (szerk.) (1990) *Magyarország kistájainak katasztere I*. Budapest, Földrajztudományi Kutatóintézet.
- Palotás Z. (1990) *A trianoni határok*. Budapest, Interedition.
- Takács L. (1964) *A dohánytermesztés Magyarországon*. Budapest, Akadémiai Kiadó.

# A POLITIKAI KAPCSOLATOK JAVULÁSÁNAK LOGIKUS KÖVETKEZMÉNYE-E A HATÁR MENTI EGYÜTTMŰKÖDÉS ERŐSÖDÉSE? (MAGYAR–ROMÁN ESETTANULMÁNY)

SACHA KOPPERT

A XX. század közepétől Európa nyugati felében fokozatosan jelképpé váltak az országhatárok, míg Kelet-Közép-Európában ugyanezen időszakban csaknem ellentétes tendencia érvényesült, vagyis a határok „szilárd bástyaként” védték az államokat egymástól, jóllehet a szomszédok többsége is ugyanahhoz a katonai és gazdasági szövetséghez (Varsói Szerződés, KGST) tartozott. A határok légisítésének, a szomszédos országok, régiók együttműködésének jó példáját mutatják a Benelux államok. Egy XX. század végén élő holland állampolgár számára ma már természetes, hogy gyakorlatilag az országhatárok „érzékelése nélkül” ugorhat át vásárolni a szomszédos állam közeli városába, vagy pedig juthat el az Alpokba, a Földközi-tenger partvidékére és akár Skandináviába is. Pedig nem volt ez mindig így. Európa szerencsésebb felének népeit is nemzetiségi (vallón–flamand) és vallási (katolikus–protestáns) ellentétek osztották meg, és a két világháborúban az országhatárok itt sem maradtak sértetlenek, mégis viszonylag rövid idő (egy emberöltő) alatt sikerült kölcsönösen legyőzni a másik fél iránti gyanakvást. Talán ezért is mutat érdeklődést, kísérel meg közvetlen tapasztalatokat szerezni egy EU-s polgár arról, hogy a kontinens keleti felében a rendszerváltás utáni időszakban hogyan oldódik a kölcsönös bizalmatlanság, miként gyorsulnak a határon átívelő áramlások, és nem utolsó sorban, milyen nehézségek hátráltatják a meginduló kedvező folyamatokat.

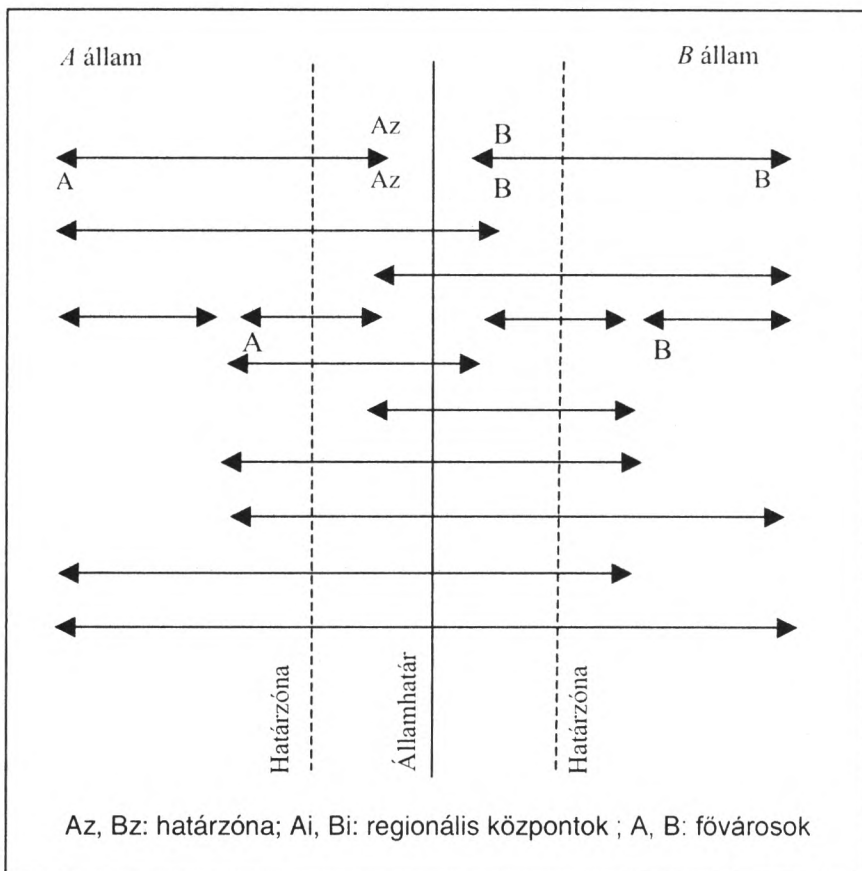
A magyar–román határ jellege az előző évtized során megváltozott, ami az 1980-as évek vége politikai fejleményeinek következménye, amikor is a kommunista rendszer összeomlott, és mindkét ország elindulhatott a demokrácia és a piacgazdaság irányába. A két ország kapcsolatai legfelső szinten kezdődtek, aminek egyik következménye, hogy könnyebbé vált a határátlépés, az átkelések gyakoriságának korlátozása ugyanis (román oldalról) megszűnt. A rendszerváltások széleskörűen lehetővé tették további kereskedelmi kapcsolatok létesítését, valamint az együttműködés megkezdését a helyi és a megyei szintű közigazgatási tényezők között.

Fölmerül a kérdés, hogyan alakultak ezek a határon átívelő kapcsolatok, és mindezek hogyan hatottak a határ két oldalán található területek fejlődésére. House, J. W. (1982) megalkotott egy olyan modellt, amely a határokon átívelő áramlásokat jellemzi az áruk, a munkaerő, a polgárok, a gondolatok és a politika mozgása alapján (*1. ábra*). A figyelembe vett tényezők a határon átívelő folya-

matok a határ menti területek ( $A_i$ - $B_i$ ), a provinciák ( $A_z$ - $B_z$ ) és az államok ( $A$ - $B$ ) között, de pl. egy határtérség és egy állam között is ( $A_i$ - $B$ ). House szerint a modell dinamikáját az a szint határozza meg, amelyen a határ menti és a határral kapcsolatos feszültségek és a konfliktusok léteznek, beleértve a politikai elemet is. Abban az esetben, ha a határ mentén feszültség uralkodik, s maga a határ „nyomás alatt” van – pl. vita tárgya –, House feltételezi, hogy aligha lehetségesek határokat átszelő áramlások alsóbb szinteken ( $A_i$ - $B_i$ ,  $A_z$ - $B_z$ ). Amikor viszont a határral kapcsolatos feszültségek megszűnőben vannak, az alsó szintű kapcsolat erősödik. Harmonikus állapotok esetén mennyiségi szempontból helyi szinten domináns a tranzakciók áramlása.

1. ábra

*Határokon átívelő kapcsolatok modellje House szerint*



*Forrás:* Burnett, Taylor 1991, p. 94.

A magyar–román eset érdekes példát szolgáltat annak tanulmányozására, mi történik, amikor egy korábban többé-kevésbé ellenséges államközi politikai viszony barátságos irányba mozdul el. House hipotézise az, hogy ebben a helyzetben a határokon átívelő áramlások helyi szinten (Az–Bz és Ai–Bi) erősebbekké, egyre dominánsabbakká válnak. A kérdés az, esetünkben igaznak bizonyul-e ez a feltételezés, vagy pedig a javuló politikai helyzet nem az egyetlen magyarázat a határ menti nemzetközi áramlások intenzitásának növekedésére. Jelen tanulmány először a határ menti térségek jellemzőit és magát az államhatárt tekinti át Békés, valamint Arad és Bihar megyék példáján. Ezután azokat az akciókat és intézkedéseket vizsgálja, amelyek célja, hogy ösztönözzék a határokon átívelő áramlásokat és a további integrációt. Végül pedig elemzi a vizsgált térségben ténylegesen megvalósuló, a határokat átszelő tranzakciós folyamatokat.

## 1. Az államhatár és a határ menti területek jellemzői

A trianoni egyezmény előtt (1920) a jelenlegi határtérség integrált egységet képezett, mivel abban az időben a nagyobb városok (Nagyvárad, Arad és Szatmárnémeti) agrárregiók központjaiként funkcionáltak, és vonzásuk a mai határ mindkét oldalára kiterjedt. De még Trianon után is, amikor a mostani határokat megállapították – s ez által Magyarország jelentős területei Romániához kerültek –, ennek a térségnek az egysége bizonyos mértékben megmaradt. Ez ellentmond House elméletének, amely szerint az országok közötti ellenséges viszonyok fennállása esetén a határtérségekben érvényesülő és a regionális központok közötti tranzakciós folyamatoknak meg kell szünniük. Esetünkben viszont a húszas években a román kormány még nem vette a bátorságot, hogy hermetikusan lezárja a határt, jóllehet az teljes hosszában az elcsatolt területek és az anyaország között húzódott. Magyarországnak pedig nem volt érdeke, főként a kisebbségi sorba került magyarság miatt, hogy az új államhatárt átjárhatatlanná alakítsa.

Megváltozott azonban a helyzet a II. világháború alatti és főleg utáni években. Magyarország ugyanis nem volt hajlandó véglegesnek tekinteni a trianoni országhatárt, ezért kihasználva a számára kedvező külpolitikai lehetőséget 1940 őszén (a második bécsi döntés eredményeként) rövid időre visszafoglalta Észak-Erdélyt. Az 1947. évi párizsi békeszerződés azonban már ismét visszaállította a trianoni határokat. Az 1945 és 1948 közötti rövid időszakban még volt halvány remény arra – legalábbis vezető román és magyar politikusok nyilatkozataiból erre lehetett következtetni –, hogy a határváltozás ellenére sem fogják korlátozni az átjárást egyik országból a másikba. 1948/49-től azonban gyökeres fordulat történt, jóllehet ekkorra már mindkét ország irányítása kommunisták kezébe került, a határokat mégis lezárták, a rajtuk való átkelés lehetőségét pedig minimá-

lisra csökkentették. Így a határtérségben fekvő települések egyik pillanatról a másikra periférikus helyzetbe kerültek, a magyarországi oldaliak pedig elvesztették korábbi központjaikat. Később bebizonyosodott, hogy az új központok (Békéscsaba, Gyula) csak részben voltak képesek fölnöni új feladatukhoz, így még ma is vannak települések, amelyek számára körülményes bármelyik központi település megközelítése.

Mindkét ország kommunista rendszerének összeomlása után a megyei szintű kapcsolatok javultak, és a határátlépés is egyszerűsödött. Az államok szintjén a viszonyok azonban még ekkorra sem váltak problémamentessé, mivel a romániai magyar kisebbség jogaival továbbra is kormány szinten foglalkoztak Magyarországon. A nézeteltérések megoldására tett első lépés a romániai magyar konzulátus felállítása volt 1993-ban. Az 1996. évi romániai parlamenti választások után tovább javultak a kapcsolatok a két ország között, és aláírták azt az egyezményt, amelyben Magyarország ismét véglegesnek ismerte el a jelenlegi határt, Románia viszont megígérte: szavatolja a kisebbségi jogokat. Ezt követően több területen megindult az együttműködés.

A határtérségek, amelyek korábban (1920-ig) integrált egységet alkottak, más-más fejlődési utat jártak be, mivel országaik különböző gazdasági és fejlesztési politikát valósítottak meg. Az eredmény: tetemes különbség mutatkozik a határ két oldalán található térségek fejlettsége között. A magyarországi határtérségben például a GDP 1998-ban mintegy 3250 USD volt, a romániaiában pedig 1800 USD körüli (a magyarországinak 55%-a) (*NISR* 2001; *KSH* 2001). A határnyitás idején a különbségek egyértelműen érzékelhetőek voltak, s mindez a szürke- és a feketegazdaság jelentős burjánzását vonta maga után.

A határ mindkét oldalán mezőgazdasági jellegű területek húzódnak. Az ipart itt is, ott is az élelmiszer-feldolgozás, a gépipar és a könnyűipar reprezentálja.

A határ menti tranzakciók egyik előfeltétele a határ fizikai átjárhatóságának biztosítása. A kommunista éra idején a korábbi kapcsolatok a minimálisra estek vissza, ami a II. világháború után kialakult feszült államközi viszony következménye. Ennek eredményeként az 1990-es évek elején a teljes magyar-román határszakaszon mindössze öt közúti és öt vasúti átkelőhelyet tartottak nyilván. A 453 km hosszú határvonalon az átkelők sűrűsége igen alacsony (90 km jut minden átkelőre), különösen, ha figyelembe vesszük, hogy mindössze három átkelő volt alkalmas mind személy-, mind teherforgalom lebonyolítására. Bebizonyosodott, hogy a határállomások kapacitása túlságosan csekély. A forgalom hatalmas fejlődése nemcsak az utazási feltételek egyszerűsödése eredményeként jelentkezett, de a délszláv háború miatt is. Az utasok ugyanis elkerülték Jugoszláviát, így a magyar-román határ tranzitforgalma jelentősen megnőtt.

A nyugati országok komoly nyomást gyakoroltak Magyarországra és Romániára, hogy nyissanak új határállomásokat, s hogy a működők kapacitását növeljék. Ebben az időben a régióban tervek születtek új határátkelők létesítésére

(Méhkerék–Nagyszalonta, Battonya–Tornya) is. A romániai magyarok jogainak problematikája azonban gátolta az együttműködést ezen a téren. Annak ellenére, hogy a két ország vezetői gyakrabban találkoztak, mint korábban, mégis bizonyos fokú kölcsönös bizalmatlanság volt érzékelhető, s mindkét fél a másikat hibáztatta – úgymond – érdektelenség miatt.

Helyi (megyei és települési) viszonylatban azonban nem voltak érezhetőek az állami szintű ellentétek. Lokális szinten az új határátkelők létesítését rendkívül fontosnak tartották, és a határ menti települések polgármesterei komoly lobbitevékenységet folytattak e cél érdekében. Arad és Békés megye elnökei is tárgyaltak ez ügyben, és kapcsolatba léptek saját kormányaikkal a határátkelők szükségességét sürgetendő. A fentebb említett két állomás – néhány éves késéssel – 1995-ben, illetve 1996-ban meg is nyílt. Így most már a teljes határszakaszon hét közúti állomás áll az utazók rendelkezésére. Igaz, még mindig csupán három alkalmas teherforgalom lebonyolítására, a többi csak személyforgalmat fogad.

Ahogy a román–magyar államközi kapcsolatok pozitív irányba mozdultak el az utóbbi időben, további tervek születtek az átkelők számának növelésére és a már meglévő kapacitások bővítésére vonatkozóan. Ez utóbbiak már folyamatban is vannak. Az egyik átkelő teherforgalom lebonyolítására való átépítése hamarosan befejeződik, két másik esetében pedig a bővítés közvetlen megvalósítás előtt áll. Ezen kívül öt időszakos határállomást állandó, nemzetközi átkelővé kívánják fejleszteni. Ezek azonban közép- és hosszú távú elképzelések, amelyek megvalósításához esetenként európai források is rendelkezésre állnak majd. A PHARE CBC-program anyagiakkal már most is hozzájárul bizonyos fejlesztésekhez.

A vasúti átkelők fejlesztésére is léteznek kidolgozott tervek. Kapacitásbővítést terveznek a Kőtegyán–Nagyszalonta vasúti határállomáson, egy másik átkelőt pedig a nemzetközi teherforgalom lebonyolítására is alkalmassá kívánják tenni. Sőt, közép- és hosszú távon további három átkelő megépítése, illetve rekonstrukciója szerepel a tervek között. Küszöbön áll a vasúthálózat, így a Budapest–Lőkősháza vonal korszerűsítése is, amely az EU ISPA programjának segítségével valósul meg (*Terra Studio* 2000; *Nagy* 2001a).

A közúti határátkelők korlátozott száma ellenére az 1990-es évek elején a gépjárművek forgalma jelentősen (az 1985. évi forgalom több mint négyszerezésére) nőtt. A határon átlépő állampolgárok nagyságára vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a magyarországiak száma viszonylag csekély mértékben nőtt, míg a román állampolgárok relatíve jóval többen keltek át a határon. Ez utóbbi jelenség nemcsak azzal magyarázható, hogy végre számukra is lehetővé vált a kiutazás (a kommunista rendszer regnálása idején ugyanis rendkívüli módon korlátozták a román állampolgárok Magyarországra történő utazását), de azzal

is, hogy sokak előtt megnyíltak azok a lehetőségek, amelyeket a szürke- és a fekete gazdaság kínált.

A határon átkelő gépjárművek száma az 1990-es évek közepére az évtized elejének csaknem a felére esett vissza. A magyar–román határszakasz részesevése Magyarország összes határforgalmából – a gépjárművek számát tekintve – 20%-ról mintegy 9%-ra esett vissza, és ez a reláció az utolsó helyen áll. (Figyelembe veendő, hogy a román határszakasz az összes határhossz ötödét teszi ki.)

## 2. Határ menti együttműködés és a határokon átívelő áramlások ösztönzése

### 2.1. Tranzakciós áramlások és területfejlesztés

A határ menti együttműködés és integráció ösztönzése (a határ menti átáramlások növelésével) elősegíti a periférikus elhelyezkedésből adódó hátrányok csökkentését, és ezzel a térségfejlesztést. Számos részvevője van ennek az ösztönzési ténykedésnek. Mindenekelőtt a polgármesterek alakítanak ki határ menti kapcsolatokat helyi szinten abból a célból, hogy föltárják a kooperációs lehetőségeket, és összehozzák a potenciális feleket. Ők, mármint a polgármesterek, az első számú felelősei településeik sorsának alakulásáért, így a kooperáció lehetőségeinek megteremtésével is a fejlődést remélik elősegíteni. Hasonló folyamat tapasztalható megyei szinten is. A gazdasági kooperáció és integráció elősegítésére a kereskedelmi kamarák gyakran lépnek fel kezdeményezéssel. Az utóbbi öt évben az Európai Unió is aktív szerepet vállal a határ menti együttműködés támogatásában pénzalapok létrehozásával (PHARE CBC). A következőkben Békésre, illetve Aradra és Biharra vonatkozóan az ilyen jellegű kooperációkban foganatosított fejlesztések és eredmények felvázolására teszünk kísérletet.

### 2.2. Települési együttműködések

Az 1990-es évek elején számos magyarországi határ menti település tartott kapcsolatot valamelyik romániai várossal, községgel. Igaz, az esetek többségében ez erdélyi településeket érintett, nem pedig határ mentieket; közvetlen határ menti kapcsolattartó településpár csak néhány létezett. A magyarországi községi-városi előljárók gyakran nem látták a közvetlenül határ menti települések közötti kooperáció szükségességét. A romániai oldalon azonban inkább mutatnak érdeklődést a szomszédos magyarországi településekkel kialakítandó együttműködésre, mert ettől pozitív hatást vártak saját közösségük fejlődésével kapcsolatban is.

A hajlandóság hiánya mellett az ezredfordulón azonban néhány még meglévő korlátozó tényező akadályozza az együttműködést. Romániai oldalon a kooperációk finanszírozását illetően komoly akadályt jelentett a forráshiány. Még a kilencvenes évek közepén is Románia közigazgatási rendszerét rendkívüli centralizáció jellemezte. Így a kormány nem is különített el pénzeszközöket ilyen célokra. Egy másik jelentős gond az időhiány volt. A településeknek ugyanis számos egyéb égető problémát is meg kellett oldaniuk, ami minden figyelmüket lekötötte, s így alig maradt idejük a határ menti kooperációval foglalkozni. Az együttműködést gátolja még az infrastruktúra közismert állapota is. A csekély számú határátkelő miatt nem egy esetben hatalmas távolságot kell megtenni a közvetlen határon túli szomszédtelepülés eléréséhez.

Az említett akadályok ellenére a határ két oldalán mégis található néhány pozitív példa az elmozdulásra. A vizsgált határtérségben pl. Méhkerék, egy csaknem színromán magyarországi település hivatalos kapcsolatot létesített Nagyváraddal és Nagyszalontával. Ez utóbbival a kooperáció alapját elsősorban az új határállomás terve adta. Hasonló háttérű a hivatalos kooperáció Sarkad és Nagyszalonta, valamint – kevésbé hivatalos formában – Dombegyház és Kisiratos között. Az egyéb kooperációs megállapodások elsősorban kulturális és oktatási cserékre terjednek ki. Ezek gyakran olyan polgármesterek kezdeményezésére alakulnak ki, akik ismerik egymást, és szorgalmazzák is az együttműködést.

Mind a mai napig azonban alacsony az együttműködő települések száma. Azok, amelyek kooperálnak, többnyire írásos egyezmény alapján teszik, és a polgármesterek felelnek a kapcsolatok menedzseléséért. A kooperációk még ma is főként kulturális jellegűek (kölcsonös nyaraltatás, iskolai programok, sport, oktatási együttműködés, rendezvények, fesztiválok stb). Néhány esetben azonban már gazdasági együttműködés is előfordul.

A nagyobb városok polgármesterei is felvették a kapcsolatot egymással. Kooperálásuk olyan területekre terjed ki, mint a határbiztonság, az illegális bevándorlás és a helyi fejlesztések. Dolgoznak a tranzakciós áramlások továbbfejlesztésének ösztönzésén is: találkozókat szerveznek vállalkozások részére, továbbá segítik az intézmények különböző jellegű együttműködésének erősítését.

### 2.3. Kistérségi együttműködések

Magyarországon településszövetségek, kistérségek (kistérségi társulások) szerveződtek, amelyek feladata a kisebb régiók és azok települései érdekeinek képviselete a területfejlesztés és a gazdaságfejlesztés gyakorlatában. A közös projektekben való részvétel olyan fejlesztéseket segít, amelynek települési szinten nem valósíthatók meg.

Az érintett magyarországi megyék összes kistérségeinek több mint fele rendelkezik valamilyen romániai kapcsolattal. Mivel a kistérségek célja a terület-

fejlesztés, a magyar–román kooperáció is a gazdaság- és területfejlesztésre koncentrálna. A kistérségek elsősorban saját forrásaikból támogatják az ilyen jellegű együttműködést.

*A kistérségi együttműködés formái:*

- tapasztalatsere és tanácskozások,
- infrastrukturális fejlesztések (határátkelők),
- tervezési és fejlesztési egyeztetés,
- kiállítások, vásárok, vállalkozói találkozók,
- kulturális események,
- oktatás, képzés-továbbképzés,
- környezetvédelem.

A kooperáció vázolt formáját azonban korlátozza, hogy Romániában a kistérségek kialakítása éppen csak elkezdődött, és a szervezési elvek is másak, mint Magyarországon. A romániai kistérségek az egyes települések és polgármesterek már elkezdett együttműködése alapján jöttek létre. Minden akcióhoz az összes érintett település egyetértése szükséges. A magyarországi kistérségek jogi értelemben erősebbek, szervezettebbek. Ez azt eredményezi, hogy a magyarországi kistérségek esetenként a kistérséginél magasabb vagy alacsonyabb szintű romániai közigazgatási egységekkel – megyékkel vagy településekkel – működnek együtt. Ennek ellenkezőjére példa a Sarkadi és a Nagyszalontai kistérség között már működő kooperáció.

Az együttműködés egy másik formája Békés és Arad megyei települések csoportjai között valósul meg. 1995 óta 11 békési és 12 aradi település képviselői tartanak éves találkozót (Nagy 2000). Ezeken az összejöveteleken közös fejlesztésekről tanácskoznak, és projekteket fogalmaznak meg. Már elkészültek közös pályázatok, mint pl. a Budapest–Békéscsaba–Arad vasúti fővonal korszerűsítése Aradig, illetve új határátkelők létesítése.

A Sarkadi és a Nagyszalontai kistérség közötti együttműködés hivatalosan 1998-ban kezdődött, és legfőbb célként közös fejlesztési források szerzését jelölték meg. Mindkét kistérség agrár jellegű, és a magyarországinak különösen az északi része rendkívül periférikus helyzetű. Ezért a résztvevők azt várják, hogy a kooperáció mindkét oldalon elősegíti majd a térségfejlesztést, és csökkenti az elzárt helyzetet.

Az együttműködés szükségességének további okai történelmi gyökerűek, mivel a határ két oldala valamikor integrált egészet alkotott, s ma is élnek a rokoni és családi kapcsolatok, aminek fontosságát különösen a határ túloldalán élő magyarok érzik.

Sarkad és Nagyszalonta városok között az együttműködés már az 1990-es évek elején elkezdődött, és akkor elsősorban egy új határátkelő megvalósítására

irányult, továbbá kulturális és gazdasági kooperációt is eltervezett. A határállomás (Méhkerék–Nagyszalonta) hamarosan megnyílt.

Az együttműködés további fejleményeket indukált, s ebből a szempontból a Sarkadi kistérség mintaként szolgált a romániai fél számára. A városok közötti kooperálás startjával egyidejűleg kezdődött meg a Sarkad környéki települések együttműködő kistérséggé történő szerveződése. A két város közötti intenzív kapcsolatnak köszönhetően a romániai oldalon is ismeretesebbek voltak azok a sikerek, amelyeket a Sarkadi kistérség a pályázatok elkészítése és a fejlesztések megvalósítása terén elért. Így 1996-ban a Nagyszalonta környéki települések hasonló szerveződés létrehozását határozták el. Ez kilenc település együttműködését jelenti, és ez Romániában az elsőként megalakult ilyen típusú összefogás.

Nagyszalonta polgármesterének véleménye szerint a kistérség működése igen eredményes, hiszen sikerült megvalósítani néhány nagyobb beruházást. Emellett követendő mintaként szolgált Romániában további kistérségek létrehozásához is.

A kooperáció menedzseléséért Sarkad és Nagyszalonta polgármesterei a felelősök. A vezetésben mindkét oldal részéről négy-négy polgármester vesz részt. Évente egyszer az összes polgármester részvételével rendeznek tanácskozást, amelyen döntenek az éves tervről: a célkitűzésekről és az akciókról.

Mindmáig azonban az együttműködésnek még kevés látható eredménye van, mivel az idő nagyobb részét a kölcsönös megismerésre és a kooperáció további szélesítésére fordították. A megvalósított akciók között szerepelt egy konferencia, amely segítette a vállalkozók kölcsönös megismerkedését és a gazdasági kooperációs lehetőségek feltárását. A többi közös fellépés elsősorban a kulturális cserék, a sport, a tanácskozások és az oktatási együttműködés területén történt. Mindkét kistérség polgármesterei – akiknek erre szükségük volt – részt vehettek egy rövid nyelvi kurzuson a kommunikációs szint magasabbra emelése céljából.

Az elkövetkező évekre konkrétabb, kézzel fogható projekteket terveznek. A közeljövő együttműködésében jelentős szerepet kell kapnia a közös természetvédelmi tevékenységnek és a vízrendszerek fejlesztésének. Hasonlóképpen nagy figyelem összpontosul a határátelőkire. A kistérségek lobbitevékenységet folytatnak a Méhkerék–Nagyszalonta átkelő bővítése, teherforgalom lebonyolítására is alkalmassá tétele érdekében, illetve Körösnagyharsánynál új közúti határátelőkő létesítéséért. Ezzel párhuzamosan a magyarországi kistérség az EU PHARE alapjából remélt támogatással fel kívánja újítani a Sarkad–Méhkerék útszakaszt a határforgalom feltételeinek javítása céljából. Közös érdek a vasúti átkelő fejlesztése, amelynek nyomán a teherforgalom is lehetővé válna.

A kistérségek együttműködésében azonban előfordulnak még bizonyos komplikációk. Elsőként a megfelelő szervezeti rendszer hiányát kell említeni a romániai kistérséget illetően. Mivel az egy laza településszövetség, minden

döntéshez szükséges az összes település egyetértése és anyagi hozzájárulása. Ez – különösen a pénzügyi helyzet miatt – nem mindig egyszerű. A magyarországi kistérség számára létezik egy alapítvány, amelynek büdzséjéhez a régió minden települése hozzájárul. Magyarországon a kistérségi ügyek intézését külön iroda végzi, míg a határ túloldalán főként a nagyszalontai Polgármesteri Hivatal látja el a menedzselési feladatokat.

## 2.4. Megyei szintű együttműködések

Az 1990-es évek elején alig léteztek határ menti kapcsolatok a megyék szintjén. Békés és Arad között voltak ugyan bizonyos megbeszélések új határátkelők tárgyában, de Békés és Bihar megyék között egyáltalán nem alakultak ki politikai kontaktusok. A kapcsolatok mindössze a kulturális cserékre terjedtek ki. A fő akadály a romániai közigazgatás rendkívül központosított voltában keresendő, ami azt eredményezte, hogy a megyéknek lényegében nem nyílt lehetőségük önálló külkapcsolatok létesítésére.

A megyék közötti kooperáció a közelmúltban indult fejlődésnek. Az 1990-es évek közepén írták alá az első ilyen irányú egyezményeket. A megyék azóta igyekeznek megteremteni a határ menti tranzakciós áramlások feltételeit. A közös tevékenység a gazdasági, a műszaki, a tudományos, a kulturális, az oktatási, az egészségügyi, a turisztikai és a területfejlesztési együttműködés ösztönzésére terjed ki. A felsőoktatás területén például ma már számos egyezmény létezik. Ezek keretében diákcseré, „know how”-átadás, közös kutatási projektek, kölcsönös publikálások, konferenciák valósulnak meg.

A gazdasági kapcsolatokat különösen a határ menti megyék kereskedelmi kamarái szorgalmazzák. A kamarák nem sokkal a politikai változások után jöttek létre, amikor is a gazdaság kikerült az állam kizárólagos irányítása alól. A kamarák tehát az első kooperáló intézmények között voltak. Már 1991-ben szerveztek szakember-találkozókat és vásárokat a vállalkozók közötti kapcsolatok ösztönzése céljából. A személyes kapcsolatokat a gazdasági kooperációk létesítése fontos előfeltételének tekintik. Eurorégiós keretek között (PHARE CBC) a kereskedelmi kamarák 1998-ban írták alá megállapodásukat, amit közös gazdaságfejlesztési terv kidolgozása követett (Nagy, 2000). A kooperációs munka végrehajtása érdekében bizottságokat alakítottak.

Az utóbbi időben a kamarák aktív tevékenységet fejtenek ki, ami az évi néhány vásár megszervezésén túl folyamatos információcserét is jelent a (változó) befektetési szabályozásról, a gazdasági fejlesztésekről és azoknak a vállalkozóknak a lehetőségeiről, akik a határ túloldalán szándékoznak beruházni. Segítséget nyújtanak továbbá az adminisztrációs munkában, a vállalkozás beindításában, felkarolják a kiállításokon és vásárokon való részvételt a partnerországban (Nagy, 2001a). A kamarák kétnyelvű információval is ellátják az érintett web-

portálokat. A Békés Megyei Kereskedelmi és Iparkamara fontosnak tartja, hogy naprakész, pontos információval rendelkezzen a romániai fejleményekről, ezért Románia-szakértőt is alkalmaz.

## 2.5. PHARE CBC

A határon átívelő áramlások és a további integrálódás ösztönzésének új impulzust adott az a tény, hogy a magyar–román határtérséget kísérleti térségnek jelölték ki, amely így hozzájuthat a PHARE Cross Border Cooperation (PHARE CBC – határon átívelő együttműködés) program 1996-ban létesített alapjához (Pascariu 2002). A CBC az Európai Unió egyik olyan programja, amely a határ menti nemzetközi kooperáció elősegítését szolgálja. Jóllehet, ez a program működött már EU-tagállam és unión kívüli ország között húzódó határ esetében is, ám most fordult elő először, hogy CBC-forrás álljon rendelkezésre két csatlakozás előtt álló ország határ menti együttműködése számára.

Az első, kísérleti évben a PHARE CBC-program keretében a vízgazdálkodás, az infrastruktúra és a humán erőforrás fejlesztése került előtérbe. Függetlenül attól, hogy az 1996. évi program teljesítése sikeres volt, a következő években nem álltak rendelkezésre források PHARE CBC-büdzséből. 1997-ben a program folyamatossága úgy volt részben biztosítható, hogy a magyar oldalon az általános PHARE-ből csoportosítottak át pénzüsségeket. 1998-ban viszont már a határ egyik oldalán sem tudtak valamilyen forráshoz hozzájutni. A rendszeres program csak 1999-ben indult be.

A PHARE CBC-program megvalósításához alapot nyújt az a kooperációs program, amely egyike volt az 1996-ban megvalósított projekteknek. Ebben a határtérség jellemzői kerültek elemzésre. A kívánalmakat és a szűk keresztmetszeteket szem előtt tartva a program a következő prioritásokat fogalmazta meg:

- infrastruktúra- és határátkelő-fejlesztés,
- gazdaságfejlesztés,
- vízügyi és környezetfejlesztés,
- humán erőforrás-fejlesztés és kulturális együttműködés,
- intézményfejlesztés és intézményi együttműködés (Terra Studio 2000; Pascariu 2002).

Az elmúlt években támogatott projektek főként az elsőként felsorolt prioritáshoz kapcsolódnak (útépítés, határátkelők fejlesztése). A vízgazdálkodás szintén fontos téma, amely felöleli az árvízvédelmet szolgáló tevékenységeket és a vízügyi monitoringot. Ennek gazdasági jelentősége is van, mivel, ha elmaradnak az árvizek, a károk helyreállítására elkülönített tartalékokat másra lehet fölhasználni. Az ún. kisprojektek szintén fontos szerepet tölthetnek be. Ezek 1996-ban és 1997-ben valósultak meg, majd 2000 óta ismét folytatódnak, és a legkülönbözőbb csoportok számára kerülnek kiírásra (VÁTI 1999). Így többek között kon-

ferenciák, szakember-találkozók, képzés-továbbképzések és kulturális rendezvények szervezése, megvalósítása a leggyakoribb. A kisprojektek igen népszerűek: a megpályázott pénzüsszeg több mint nyolcszorosa a rendelkezésre állónak.

A többi prioritás (gazdaságfejlesztés, intézményfejlesztés, humán erőforrás) kisebb érdeklődést vált ki. Ezekben a témakörökben a viszonylag kevés számú projekt többnyire különböző csoportok (kereskedelmi kamarák, egyetemek stb.) találkozóit, konzultációit, tisztségviselők közös tanfolyamainak, továbbképzésének szervezését célozza meg.

A PHARE CBC-program megvalósítása más és más módon történik a határ két oldalán. Magyar oldalon regionális iroda menedzseli a programot, míg Romániában mindez központositottan, kormány szinten valósul meg. Ezzel nehezebbé válik a kooperáció, mivel a román kormánynak – már csak a távolság miatt is – nem lehet megfelelő rálátása az érintett régió igényeire.

A pályázatok előzetes értékelését egy vegyes munkacsoport végzi, amely az érintett határ menti megyék képviselőiből verbuválódik. A CBC-program úntükörprojekteket támogat. Ez megköveteli, hogy az érintett megyéknek egyforma projekteket kell választaniuk a határ két oldalán. Emiatt a tüköprojekkel kapcsolatos tárgyalások nem mindig problémamentesek. Mivel a támogatási források korlátozottak, így csak nem nagy számú projekt kerülhet elfogadásra. Természetes tehát, hogy nehezen alakul ki az egyezség a projektpályázatok prioritási sorrendjének meghatározásakor.

### 3. Tranzakciós áramlások

#### 3.1. Kereskedelem

A határtérségek fejlődésében a gazdasági tranzakciós áramlások (mint közismeret) rendkívül fontos szerepet játszanak, és ezért az érintett felek is a határ mindkét oldalán komoly erőfeszítéseket tesznek, hogy a gazdasági együttműködést szilárd alapra helyezték.

A Magyarország és Románia közötti kereskedelem a politikai változásokat követően összeomlott, de 1994 után a külkereskedelmi forgalom emelkedést jelzett (2. ábra). Románia export-import adatai mutatják, hogy a magyarországi behozatal gyorsabban nőtt, mint az oda irányuló kivitel. Magyarország részesedése is bővült a román külkereskedelemben: az exportban a magyar részesedés az 1992. évi 1,9%-ról 2000-re 3,4%-ra, az importban ugyanezen időszakban 2,1%-ról 3,9%-ra nőtt.

Románia CEFTA-tagsága (CEFTA – a Közép-európai Szabadkereskedelmi Téréség angol rövidítése) 1997-ben azt eredményezte, hogy az ország importja

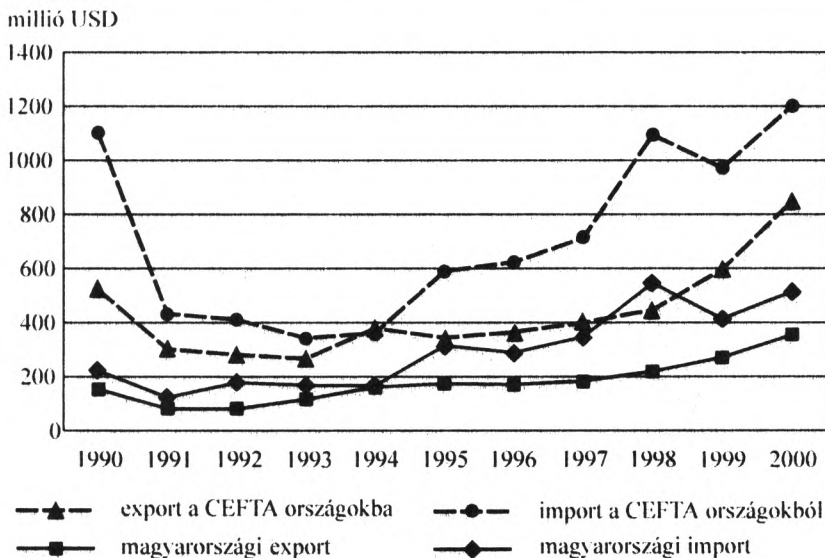
jelentős mértékben megnőtt. A behozatali adatok lényegében hasonlóak maradtak az azt következő években is. A CEFTA-országok részesedése a teljes külkereskedelemben 2000-ben 10%-ot ért el. Románia és a térség teljes külkereskedelmében Magyarország magas részarányal, az utóbbi években 40-50%-kal részesedik.

Románia deficitet mutat mind Magyarország, mind a CEFTA-országok viszonylatában (2. ábra). Az ország teljes külkereskedelmi mérlege is negatív. Ez a román gazdaság aggasztó jelensége, ami az ipari szektor összeomlásának, illetve elöregedésének következménye. Ez utóbbi miatt a termelési költségek magasak, a termelés szintje pedig alacsony.

A megyei szintű gazdasági kapcsolatokban a kereskedelem dominál. A magyarországi cégek saját termékeiket és kereskedelem útján beszerzett cikkeket exportálnak a határon túlra. Az import mértéke kisebb, s a behozott árut részben feldolgozzák, részben értékesítik, vagy egyben vagy pedig a kiskereskedelem számára. A magyar export elsősorban élelmiszerből, építőipari és gépipari termékekből, többnyire élelmiszer-feldolgozó és csomagolóipari gépekből és berendezésekből áll.

2. ábra

Románia exportja és importja Magyarország és a CEFTA-országok viszonylatában



A magyar élelmiszeripar modernizációs folyamaton ment át az 1990-es évek közepén. Ez külkereskedelmet indukált, mivel bizonyos mezőgazdasági eredetű alapanyagokat Romániából importáltak. Romániai vállalatok egyéb nyersanyagokat (fát, cementet, betonvasat, építési köanyagot) is exportálnak Magyarországra. Kiviteli cikk továbbá a só, a színesfémek, a műtrágya, a mezőgazdasági-gép- és egyéb alkatrészek, adapterek stb. is. Annak ellenére, hogy a határ régiókban mindkét országban a legfontosabb ágazat az élelmiszer-feldolgozás és a mezőgazdaság, Románia jelentős mennyiségben importál élelmiszeripari termékeket a határon túlról. A magyar áruk olcsóbbak, minőségük pedig gyakran magasabb, mint a hazaiaké. Ez annak a következménye, hogy a magyar élelmiszeripart modernizálták, míg a román nem rendelkezett beruházási tőkével, így előregedett és drágán termel.

### 3.2. Beruházások

Magyarország a Romániában befektető országok listáján a hetedik helyen áll a befektető cégek száma, és tizenharmadik az investált tőke alapján. Ezek mögött a pozíciót jelző számok mögött azonban szerényebb szerep rejlik: a hetedik hely mindössze 4,3%, a tizenharmadik pedig 2,3% részesedést jelent az összes külföldi befektetésekben (*Terra Studio* 2000).

Kezdetben elsősorban kisvállalkozások ruháztak be Romániában, napjainkban viszont túlnyomórészt a tőkeerős nagyobb termelővállalatok investálnak be. A befektetők valamivel több mint 40%-a Bukarestet részesíti előnyben, s 33% ruház be közvetlen a határon túl. A tőke mennyiségét tekintve azonban Bukarest messze a legfontosabb térség, itt a beruházások átlagos értéke jóval magasabb, mint a határ régióban. Jellemző, hogy 1998-ban a Romániában befektetett összes magyar tőkének mindössze 11%-a került a határ menti megyékbe (*1. táblázat*).

Kevesebb romániai befektető választja a magyarországi határ régiót, mint magyar a románait. A román cégek első helyen Budapestet választják (57%), a határ menti megyékben mindössze 9%-uk ruház be. A határ menti megyékben megvalósuló beruházások volumenei közötti különbségek egyik magyarázata a piaci feltételekben keresendő. A magyarországi határmegyék az ország legszegényebbjai között vannak, így a piaci lehetőségek itt jóval kedvezőlenebbek, mint Budapesten. A romániai határ menti megyék esetében ugyanis más a helyzet: ezek a leggazdagabbak (a legkevésbé szegények) között vannak országukban, ezért itt viszonylag kedvezőek a piaci viszonyok. A magyar cégek határon túl történő befektetéseinek másik magyarázata az lehet, hogy haszonra tesznek szert, amikor olcsóbb munkaerőt alkalmaznak Romániában. Ezen belül a szállítási költségek miatt kifizetődőbb, ha közvetlenül a magyar határ mentét választják beruházásaik színteréül, mint például Bukarestet.

## 1. táblázat

Magyarországi és román befektetések a szomszédos határ menti megyékben

Magyarországi befektetések a romániai határ menti megyékben 1998-ban			
	A magyarországi vállalkozások száma	A befektetett magyarországi tőke, millió USD	Az átlagos befektetett tőke, ezer USD
Arad	164	1,42	8,6
Bihar/Bihar	492	5,29	10,8
Satu Mare/Szatmár	147	1,13	7,7
Timis/Temes	91	1,56	17,2
4 megye együtt	894	9,4	
<i>Részesedés a romániai összeshől, %</i>	33	11	
Románia összesen	2712	84,5	31,1
Romániai befektetések a magyarországi határ menti megyékben 1999-ben			
	A romániai befektetések száma		
Békés	33		
Csongrád	69		
Hajdú-Bihar	55		
Szabolcs-Szatmár-Bereg	23		
A határ menti megyék összesen	180		
<i>Részesedés a magyarországi összeshől, %</i>	9		
Magyarország összesen	1954		

*Forrás:* ITDH report 1999, in Terra p. 33–34.

Már az 1990-es évek elején több magyarországi beruházás realizálódott a romániai határ menti térségben. Arad megyében például a kereskedelmi kamara 1993-ban 66 olyan vállalkozást tartott nyilván, amelyben magyar részesedés is volt. A vállalkozások magas száma azonban nem lehet mérvadó. A kis számú mintán végzett felmérés eredménye ugyanis azt mutatta, hogy ezeknek a bejegyzett cégeknek egy része vagy meg sem kezdte tevékenységét, vagy rövid idő alatt csődbe jutott. A működő vállalkozások kisvállalkozások voltak, amelyek többnyire a túlélésért küzdöttek (*Van der Boom–Koppert* 1994).

Abban az időben a vállalkozók véleménye szerint számos probléma akadályozta egyes vállalkozások alapítását. Romániában elsősként kell említeni a pénzhányt, különösen a konvertibilis valuta hiányát. Mintegy három hónap alatt tudtak a vállalkozások valutához jutni. Ez nemcsak azt jelentette, hogy a partne-

reknek várniuk kellett a kifizetésre, s ezáltal elveszett a bizalom a romániai társal szemben, de a romániai partner számára pénzvesztéssel is járt a lej magas inflálódási mértéke miatt. Több esetben ez azt eredményezte, hogy a romániai kereskedelmi partner sem a realizálás idejét, sem értékét tekintve nem teljesítette a vállalt kifizetési kötelezettségeket.

Az infrastruktúra komoly akadályt gördített a határ menti üzleti kapcsolatok fejlődése elé. A kommunikációs infrastruktúra elavult volt, és pl. órákat kellett várni telefonösszeköttetésre a két határ menti térség között. Gátló tényezőként szerepelt még a határátkelők hiánya, illetve csekély kapacitása is. Nemcsak az utazási távolság volt esetenként jelentős, de maga a határátkelés is sok időt vett igénybe. Ez különösen az 1990-es évek elejére volt jellemző, amikor a túlsúfolt átkelők előtt hosszas várakozásra kényszerültek az utasok, mivel a bürokrácia is akadályozta a gördülékeny átjutást. A kereskedelmi kamarák kísérletet tettek ezen probléma megoldására: speciális kártyát juttattak a vállalkozóknak a gyorsabb határátkelést elősegítendő. Ugyanakkor, az utak annyira keskenyek voltak, hogy útakadályok esetén a vállalkozók mozgása fizikai képtelenség volt.

Mostanra ezeknek a hátráltató tényezőknek csak egy része szűnt meg. A határátkelés csekély mértékű javítása ellenére a vállalkozók az átkelés körülményit elégtelennek, a gazdasági integráció kiterjesztését gátló tényezőnek tartják. A mindkét oldali kamarai információ ellenére a vállalkozók a tájékoztatás hiányát mint akadályozó faktort említik.

A legkomolyabb nehézséget a befektetések előtt a romániai piaci lehetőségek, a csekély kereslet képezik. További probléma, hogy a vállalkozók bizalma a román bankokban és a partnerekben megrendült, és hogy a romániai termékek minőségét túlságosan gyengének tartják.

Tekintettel arra, hogy Romániában a piaci lehetőségek jelentik a legjelentősebb korlátot a magyar befektetők előtt, nem egyszerű dolog a beruházások ösztönzése. Természetesen, a kereskedelmi kamarák bizonyos akadályokat elháríthatnak információ biztosításával és stabil szabályozásért való lobbizással, mindez azonban nem szünteti meg a jelentős gazdasági különbségekből adódó gondokat.

A határ menti kooperáció leggyorsabban a szürke- és feketegazdaságban alakult ki. Már az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején a határrégióba idénymunkások és a magyarországi határtérségek piacain viszonylag olcsó árut kínáló eladók jártak. A román gazdaság alacsonyabb szintje, a magasabb munkanélküliség és az alacsonyabb jövedelmek miatt hatalmas számban jöttek magyarországi munkára román állampolgárok, akik főként mezőgazdasági és építőipari munkát tudtak vállalni.

A két ország jelentős fejlettségi különbségei tették lehetővé, hogy romániai árusok áradata lepte el a magyarországi piacokat. Az 1990-es évek elején a romániai árszínvonal még sokkal alacsonyabb volt, mint a magyarországi. Ennek

következtében nagy mennyiségű olcsó áru került a magyarországi piacokra. Annak ellenére, hogy a romániai kereskedők nyereséget akartak realizálni, a magyar piacon az árak alacsonyabbak lehettek, mint a hazai termékeké. Viszont a romániai árusok nemcsak közvetlen profitot termeltek, de magyar forinthez is hozzájutottak, amely sokkal kevésbé inflatörikus, mint a román lej.

A vámhatóságok becslése szerint az 1990-es évek elején a határon átkelőknak mintegy fele állt kapcsolatban piaci tevékenységgel. A piaci árusok legtöbbször a határ menti térségekből, főleg a nagyobb romániai városokból érkezett. A Békéscsabán árusítók között lebonyolított felmérés (*Van der Boom–Koppert* 1994) azt mutatta, hogy ez a tevékenység gyakran a romániai állampolgárok legfontosabb bevételi forrása volt. Noha kétharmaduk azt nyilatkozta, hogy van állandó munkahelye, többségük bevételében azonban a határon túli kereskedelem a jövedelmük több mint felét tette ki. A munkanélküliek között a kereskedelem legtöbbször a jövedelemszerzés egyetlen vagy fő forrása volt.

Annak ellenére, hogy ez a piaci tevékenység illegális volt, a helyi önkormányzatoknak nem volt lehetőségük – és elhatározásuk sem –, hogy azt megállítsák. Úgy gondolták, hogy a tiltásnál jobb, ha legalább ellenőrzés alatt tarthatják a piacot. Másrészt, a helyi hatóságok tekintettel voltak a lakosság egy bizonyos rétegének az igényeire, mivel ez a kereskedelem az alacsonyabb jövedelmű rétegek keresletének a kielégítését szolgálta.

A kereskedelem más gazdasági tevékenységeket is indukált a határtérségben. Gyula közvetlen közelében törvényes kisvállalkozások létesültek, amelyek a romániai árusok áruit tárolták. Ezt az tette lehetővé, hogy korlátozták a Romániába bevihető áruk mennyiségét. A határ menti raktárak létesítése révén a szállítási távolságok csökkentek, a Magyarországra történő behozatal egyszerűbbé vált.

Az 1990-es évek közepére ez a kereskedelmi tevékenység megszakadt, mivel a tendencia ellentétes irányt vett. Az árak ekkorra Romániában lettek magasabbak, mivel az országban számos termék gyártása szűnt meg az ipari üzemek összeomlása következtében. Emellett a technológiai elmaradottság miatt a termelési költségek igen magasak lettek. Sokan tehát vásárlókként jelennek meg a piacon még 2003/2004. fordulóján is. Nagy mennyiségben vásárolnak árut a magyarországi piacon, amelyet aztán otthon továbbértékesítenek. A vezető termékek az élelmiszer és a műszaki árucikkek. Ez a kereskedelem természetesen nem csak a romániai állampolgárok számára előnyös. A magyarországi piacon, csarnokokban sok üzlet jelentős mértékben a romániai vevőktől függ. Egyes esetekben a forgalom 90%-a román viszonylatban realizálódik.

## 4. Víz és környezet

A vízgazdálkodás terén a határon átvélő áramlások az információ cseréjében és az integrált rendszerek fejlesztésében nyilvánulnak meg. Már közvetlenül a magyar–román határ megvonása után volt bizonyos információcsere. Mivel a hegvidékek igen közel esnek a magyar határhoz, rendkívül fontos, mi várható a csapadék mennyiségét és az árvízveszélyt illetően. Ezért a trianoni szerződéssel párhuzamosan egy egyezményt írtak alá, amelyben Románia kötelezettséget vállal, hogy folyamatosan tájékoztatja Magyarországot a vízállásokról. Meghatározták azokat a közös érdekerőleleteket is, amelyek víz- és gátrendszerébe a magyar félnek beleszólása volt.

E témában és a környezetvédelemben az együttműködést állami szintű és nemzetközi szabályozások is segítették. Az 1990-es évek kezdetétől fejlődésnek indultak a vízügyi kapcsolatok. Miniszteri szintű határ menti vízügyi irányítási egyezményt írtak alá Bukarestben 1996-ban. A környezetvédelmi kooperációt egy másik bilaterális egyezményben 1997-ben rögzítették.

Az együttműködés terén különösen az utóbbi években mutathatók föl eredmények. Közös fejlesztették ki a figyelő és előrejelző rendszert. Közös árvíz-megelőzési intézkedések, a vízgyűjtő terület közös figyelése valósul meg a közeljövőben. Az alapkoncepció már elfogadásra került. Jelentősebbé válik az együttműködés a vízvédelem, az árvízi biztonság és a csatornázás területén is.

A környezet- és természetvédelem területén is megkezdődött a határ menti területek közös gondozása. Az információcserén túl a határ két oldalán működő intézmények azon dolgoznak, hogy létrehozzanak és működtessenek egy egységes rendszert a védett területeket és az ökológiai folyosókat illetően (Biharugra–Cséffa, Maros-völgy). Mindkét határtérség területét érintő naturpark fejlesztése is elkezdődött (Békéscsaba–Belényes), s a környezetvédelmi felügyelőségek (Mo.) és környezetvédelmi igazgatóságok (Ro.) együttműködése közös adatbázisok publikálása, valamint a szennyezőforrások kataszterének készítése is folyamatban van (Nagy 2001b).

## 5. Csatlakozás az Európai Unióhoz

Mind Magyarország, mind Románia uniós csatlakozás előtt áll. Igaz, a csatlakozás nem egyidejűleg történik majd: Magyarország várható tagsága 2004 tavaszán realizálódhat, míg Románia esetében nincs egyértelmű elképzelés, jöllehet e téren a 2007. évet tartják valószínűnek. Ez azt eredményezi, hogy a magyar–román határ egy ideig EU külső, ún. „schengeni” határa lesz, ami magával hoz bizonyos változtatásokat a határellenőrzés és a kereskedelmi egyezmények vonatkozásában.

A „schengeni” határ következménye elsősorban a szürke- és a feketegazdaságban jelentkezik majd. A szigorodó vámellenőrzés miatt ilyen keretek között nem lesz egyszerű nagy mennyiségű árut áthozni a határon, a kereskedelemnek ez a formája nehezebbé válik majd. A „schengeni” határ azonban a hivatalos kereskedelemben is éreztetni fogja hatását. Magyarország csatlakozása után a CEFTA-tagság s ezzel együtt a vámkedvezmény is megszűnik. Így visszaeshet a külkereskedelem Magyarország és Románia között. (Igaz, a CEFTA-tagságot nem szabad túlértékelni, mivel a kölcsönös kereskedelem korábban is nőtt, és a csúcspont után, attól az évtől kezdve, amikor Románia csatlakozott az egyezményhez, a növekedés ugyanolyan ütemben folytatódott, mint korábban.)

Magyarország EU-csatlakozásával kapcsolatban romániai viszonylatban felmerült a vízumkötelezettség problémája, ami kényes kérdés a Romániában élő magyarok miatt. A vízumkötelezettség azonban megszűnt azzal, hogy Románia tagjelöltté vált. Ezzel a határ menti együttműködés elől komoly akadály hárult el.

## 6. Összegzés

A magyar–román határ esete mutatja, hogy az államok közötti kapcsolatok javulása és a határral kapcsolatos problémamentes helyzet kialakítása nem feltétlenül vezet a határon átívelő áramlások intenzív növekedéséhez sem a határ menti térségek, sem pedig az érintett megyék viszonylatában. Természetesen, az 1980-as évek végén bekövetkezett változások eredményeként a határok nyitottabbakká, könnyebben átjárhatóvá váltak. Ez bizonyos mértékben elősegítette az áramlások növekedését, de a határnyitás nem hozott azonnali javulást a hálózatok és a kooperáció fejlesztése terén. A tranzakciós áramlások növekednek, de az interakciók intenzitása még mindig nem túl magas.

Mindez azt jelenti, hogy House hipotézise, miszerint a harmonikus helyzet beállta pillanatában az alsó szintű tranzakciós áramlatok dominánsakká válnak, csak részben igazolható. Igaz, a határral kapcsolatos feszültség vagy harmonia fontos tényező. A magyar–román eset azt mutatja, hogy a feszült légkör, amely a II. világháború után alakult ki, alig átjárható határt eredményezett, és a határ menti kapcsolatok csaknem megszűntek. Abban az időben a feszültség határozta meg a határtérségek közötti tranzakciós kapcsolatok intenzitását. Ezzel együtt a határnyitás és az ösztönzés nem az egyedüli meghatározó tényezők a határon átívelő áramlások intenzitását illetően. Megállapítható, hogy más összetevők is befolyásolják a kölcsönkapcsolatok adott szintjének kialakulását.

Egy régióban az együttműködés csak akkor fejlődik, ha a térség részei kiegészítik egymást, és ennek következményeként van mit felajánlaniuk egymás részére: Az interakció akkor működik, ha a résztvevők azt remélik, hogy ennek ré-

vén valamit nyernek. A határon átívelő áramlások lehetőségére magától értetődő példa a romániai oldalon fekvő nagyobb városok léte: ezek (bevásárló) központként léphetnek föl a határ túloldalán található térségek részére. Bár, a gazdasági fejlettségbeli különbség akadályozza még az ilyen jellegű tranzakciós áramlásokat, mivel a romániai városok jelenleg még nem túl vonzóak a magyarországi vásárlók számára.

A határon átívelő áramlások akadályoztatása részben a két ország gazdasági fejlődésének eltérő voltában gyökerezik. A demokrácia és a piacgazdaság kiépítése Romániában lassúbban folyik, mint Magyarországon. A gyakran változó jogi szabályozás és a szilárd bankrendszer lassú kialakítása korlátozza a tranzakciókat, különösen a gazdasági szférában. Ezek a hátráltató tényezők a megyék, illetve a térségek fejlettségével, a kooperációhoz szükséges attraktivitásával függnek össze. Ezeket a tényezőket a határpolitika nem befolyásolhatja.

Az interakciók további akadálya a határ menti együttműködések előfeltételeinek a hiánya, mint például a határátkelők korlátozott száma. A fentebb említett akadályozó tényezőkkel szemben ez az a terület, ahol a határátkeléssel, illetve a határátlépéssel kapcsolatos kormánypolitikáknak befolyásoló lehetőségük van. Jelenleg ezen a téren a tendencia egyértelműen javuló, – tervezés alatt áll új határállomások létesítése, illetve a meglévők korszerűsítése. Szélesítik továbbá a kölcsönös információáramlást a gazdasági és a jogi szabályozásokkal kapcsolatosan. Mindezzel együtt, annak ellenére, hogy a fentebb említett politikák, intézkedések és fejlesztések rendkívül fontos előfeltételei a tranzakciós áramlásoknak, a határ menti kapcsolatok intenzitását végeredményben döntő mértékben a két ország, ezen belül a határ menti térségek gazdasági fejlettsége határozza meg.

## Irodalom

- Boom, E.–Koppert, S. (1994) *Gaps and bridges in a border region, a regional geography of a Hungarian–Romanian area*. Manuscript. Utreweht, Utrecht University.
- Burnett, A. D.–Taylor P. J. eds. (1991) *Political studies from spatial perspectives*. Chichester. John Wiley & Sons Ltd.
- House, J. W. (1982) *Frontier on the Rio Grande: a political geography of developments and social deprivation*. Oxford, Clarendon Press.
- KSH (2001) *Összefoglaló adatok*. Budapest, KSH.
- Nagy, I. et al. (2000) Hungary's Seven Border Regions. – *Journal of Borderland Studies*. Spring. San Diego, San Diego State University Press. 221–244. pp.
- Nagy, I. (2001a) Cross border co-operation in the border region of the Southern Great Plain of Hungary. – *Discussions Papers* 36 Pécs, Centre for Regional Studies.
- Nagy, I., (2001b) Environmental Problems of the Seven Hungarian Border Regions. *Cooperation, Environment, and Sustainability in Border Regions* – P. Ganster (ed.), San Diego, San Diego State University Press. 203–222. pp.
- NISR (2001) *Romanian statistical yearbook*. Bucharest, National Institute of Statistics.

- Pascariu, S. (2002) *Six years of evolution and perspectives of a pilot program "Phare CBC Romania-Hungary" and opportunities for promoting CBC in the region with FYR*. Manuscript.
- Terra Studio (2000) *Development concept and programme for the Hungarian-Romanian border region*. Manuscript. Budapest.
- VÁTI (1999) *Hungarian-Romanian Phare CBC Programme*. VÁTI, Budapest.

# MUNKAERŐPIAC A DÉL-ALFÖLD HATÁR MENTI TERÜLETEIN\*

BARANYI BÉLA – BALCSÓK ISTVÁN

## I. Bevezetés

Jelenlegi helyzetét és jövőbeni fejlődési lehetőségeit tekintve Magyarország keleti határrégiója meglehetősen ellentmondásos helyzetben van, és ezért nehéz megjósolni, milyen pályát jár majd be az elkövetkező években, évtizedekben ez a sok vihart megélt terület. Földrajzi elhelyezkedéséből adódóan ugyanis a román és az ukrán határ menti térségek az európai uniós csatlakozás után *hídszerpet tölthetnek be a kelet-nyugati kapcsolatokban*. Annál is inkább, mert a keleti határvidék leginkább éppen a fekvése miatt *vált* egyértelműen *a rendszerváltás vesztesévé*, s a hagyományosan elmaradott térség kimaradt a nyugatról érkező működő tőke célterületei közül is. Így esély sem adódott a felzárkózásra. *A kedvezőtlen tőkevonzó képesség* alapvetően két okra vezethető vissza. Egyrészt az infrastrukturális hálózatoknak mind a kiépítettsége, mind pedig a színvonala jelentős kívánnivalókat hagy maga után, másfelől a szomszédos államok határrégiói elmaradott perifériaterületek, amelyek sem potenciális piacként, sem befektetési célterületként nem vehetők számításba rövid távon. Mindez a jövőbeni fejlődés lehetőségeit is alapvetően behatárolja.

Kelet-Magyarország határ menti térségeiben, ahol túlnyomórészt perifériák találkoznak perifériákkal, a rendszerváltás óta permanens és súlyos gazdasági-társadalmi gond az akut munkanélküliség, amelynek háttérében az összességében szerény iparosodottság, a mezőgazdaság tartósan alacsony jövedelmezősége, illetve az elmaradott területeknek az országnál magasabb aránya kerecsendő. A megállapítás igazságtartalma kiterjeszthető természetesen a Dél-Alföld határ menti térségeinek munkaerőpiacára is, ahol *a határtérség relatív helyzete* az utóbbi években *sem javult lényegesen*, jóllehet a problémák valamelyest erőteljesebben jelentkeznek az államhatárok túloldali, Romániához tartozó területein. Az egyébként is meglévő problémákat még inkább felszínre hozta és felerősítette a hosszabb ideje tartó *elszegényedés*, illetve az egyes rétegek közötti *gvors polarizálódás*. Ezekben a folyamatokban különösen nagy szerepe volt a rendszerváltással megjelenő *tömeges munkanélküliségnek*, amely a statisztikák szerint jelentősen csökkent ugyan, de a látens (sehol sem regisztrált) munkanél-

---

\* A tanulmány az OTKA T 031943. sz. kutatási program támogatásával készült.

külieket és az állástalanság elől az inaktivitásba menekülőket beszámítva még mindig kezelhetetlenül magas szinten áll egész Magyarország déli részén is.

Mindaddig nem lehet tényleges felzárkózásról beszélni a Dél-Alföld határ menti régióban sem, amíg a nagy tömegű munkanélküli jelentős részének nem sikerül a határ régióban munkát biztosítani s a hosszan tartó foglalkoztatási válságot enyhíteni. A megoldás azonban nagyon nehéz, mert ahhoz a jelenlegi helyzetet kiváltó tényezőket kellene megszüntetni, amelyek viszont annyira sokrétűek, hogy a helyi törekvéseket felkaroló külső segítség nélkül mindez aligha sikerülhet.

## 2. Elég híd van-e a „mesterséges folyón”? – átjutási lehetőségek a magyar–román államhatáron

A határ menti kapcsolatok alakulását alapvetően befolyásolja, hogy *mennyire átjárhatók a két ország közötti államhatárok, az összekötő vagy az elválasztó funkció* érvényesül-e erősebben? Korábbi kutatásaink során hazánk északkeleti határtérségéről adtunk közre átfogó elemzést, készítettük részletes feltárást (*Baranyi–Balsók–Dancs–Mező* 1999; *Baranyi* 2001a, 2001b). A szóban forgó két ország esetében eleddig az utóbbi volt az erőteljesebb, és a kapcsolatok intenzitása az évek folyamán eléggé széles amplitúdóval váltakozott. A közelmúltban egyszerűsödött a határon való átjutás, ám a tervezett „schengeni” határokra vonatkozó elképzelések erőteljes politikai viták kíséretében máris új kérdéseket vetnek fel a jövőre nézve (pl. a státustörvény végrehajtása körüli viták). Már pusztán ezért sem mellékes az, hogy milyenek a mai viszonyok, *mennyire nyitott napjaink magyar–román határa.*

A magyar–román határszakasz hossza 448 km, vagyis az államhatárok hosszát tekintve a 679 km-es szlovák–magyar határ mellett a második leghosszabb. Romániának viszont ez a legrövidebb külső határa. *A határ túlsó oldalán található (Szatmár, Bihar, Arad és Temes) megyék földrajzi elhelyezkedésének külön érdekessége, hogy saját fővárosuktól kétszer olyan messze vannak, mint Budapesttől, s ez máris olyan tényező, amely indokolja a határ menti együttműködést.* Ugyancsak ebbe az irányba hat az a természeti adottság, hogy a román oldal vízfolyásokban gazdag, és a természetes lejtésviszonyoknak megfelelően ezek magyar területen érik el gyűjtőfolyójukat, a Tiszát. Ennek megfelelően már hosszú évek óta a határ mindkét oldalán kiemelt figyelmet fordítanak – erre sajnos szükség is van (árvizek, sorozatos folyószennyezések) – a határt átszelő vízfolyások közös menedzselésére.

A magyar szempontból tekintélyes hosszúságú magyar–román határszélre az ország összes közúti határátkelője közül, amelyek tudvaleg a határon való legális átjutás egyetlen lehetőségei – mintegy hidak a határ két oldala között –,

mindössze 13 jut erre a határszakaszra. Az egyes átkelők közötti átlagos távolság 34 kilométer, és ennél csak a horvát határ esetében kedvezőtlenebb a megoszlás. (A magyar–horvát határszakaszon ugyanakkor a Dráva szinte a határ teljes hosszán természetes akadályt képez, míg a magyar–román határ esetében mindössze 32 km a vízi szakasz hossza.) Még rosszabb a helyzet, ha az évente egy-két napra megnyitott ideiglenes határátkelőket nem vesszük figyelembe. Ebben az esetben ugyanis az átkelősréség már 56 km/átkelő, vagyis a 8 állandó átkelő (valamennyi 24 órában üzemel, és nemzetközi forgalmat bonyolít) átlagos távolsága is természetesen megnövekszik. A határátkelőhelyek számát, jellegét és kapacitását tekintve azonban Kelet-Magyarország magyar–ukrán és magyar–román államhatárainak egészét tekintve legkedvezőbb a helyzet éppen a Dél-Alföldre eső magyar–román határok Békés és Csongrád megyét övező szakaszai mentén, különösen ami a nagy, nemzetközi forgalmat bonyolító határállomások meglétét illeti. A *nemzetközi áru- és személyforgalmat lebonyolító átkelők* többsége a magyar–román határszakasz Békés és Csongrád megyék határolta déli felére esik (1. ábra).

Mivel a határok által létrehozott fizikai korlátok leküzdése nélkül a két ország közötti mindennemű együttműködés legfeljebb csak korlátozottan lehet sikeres, ezért a határ átjárhatóságának növelése a határ menti kapcsolatok minden vonatkozásában kiemelt fontosságú. A határátkelőknél – csakúgy, mint a folyókon átívelő hidaknál – nemcsak a megfelelő sűrűségnek, hanem az igényekhez igazított áteresztőképességnek is óriási a jelentősége. Ugyanez mondható el az egyes átkelők elérhetőségéről, az oda vezető utak minőségéről és teherbíró képességéről. Ezek a szempontok különösen egy nagy kapacitású, nemzetközi személy- és teherforgalmat egyaránt lebonyolító határátkelőhely esetében válnak kulcsfontosságúvá, a forgalmat jelentősen befolyásoló tényezővé. Ráadásul a szóban forgó határszakasz helyzete egészen sajátos, mivel a trianoni döntések szervesen egymásra épülő gazdasági, közlekedési és egyéb infrastrukturális egységeket szabdaltak szét. Ezért az átkelők fejlesztését hozzá lehet és kell igazítani azokhoz a törekvésekhez, amelyek arra irányulnak, hogy újra összekössék, és ezzel működőképessé tegyék a korábban jól működő rendszereket.

Abban minden érdekelt egyetért, hogy a magyar–román államhatár mentén jelenleg üzemelő nyolc állandó és öt ideiglenesen megnyitott közúti, valamint öt vasúti átkelő a határ hosszához képest nagyon kevés, átjárhatósága messze elmarad a magyarországi átlagtól. A teljes magyar–román határszakaszt tekintve tehát *az ország Románia felé irányuló forgalma a legkoncentráltabb*, ez pedig gátat emelhet a fejlődő gazdasági kapcsolatok elé, mivel a gazdasági együttműködés egyik meghatározó eleme a közlekedési lehetőségek minősége, illetve a határok minél gyorsabb átjárhatósága. Ám a dél-alföldi határszakasz pozíciója eleve kedvezőbb, hiszen a nyolc nemzetközi közúti átkelőből – Ártánddal

1. ábra. Határátelők a magyar–ukrán és a magyar–román határszakaszon (2003)



1: vasúti határátelkő. 2: nemzetközi közúti határátelkő. 3: ideiglenes közúti határátelkő. 4: korlátozott forgalmú közúti határátelkő

Forrás: Magyarország autóatlasza alapján saját szerkesztés.

együtt – öt, az ugyancsak öt-öt vasúti és ideiglenesen megnyitott határátkelők közül három-három tulajdonképpen a déli részen, az Orosházi Határőr Igazgatóság működési területén helyezkedik el.

A magyar–román határszakasz két határőr-igazgatóság, a nyírbátori és az orosházi között oszlik meg. A jugoszláv–magyar–román hármashatártól a Berettyóig, egészen pontosan a folyótól északra még 2500 méterig, még valahol Hajdú-Bihar megye kellős közepén húzódik az Orosházi Határőr Igazgatósághoz tartozó 288 506 méteres szakasz, a maradék 159 295 méter pedig a nyírbátori felügyelete alatt áll. Fontos megjegyezni, hogy a határőr-igazgatóságok nem feltétlenül követik szorosan az országhatárok változásait (a Nyírbátori Határőr Igazgatóságnak egyaránt jut a szlovák, az ukrán és a román határszakaszból is). A két illetékes igazgatóság adatai szerint a magyar–román határszakasz forgalma az elmúlt évtizedben nagy vonalakban igazodott az országos trendekhez, bár jellemző sajátosságokkal ugyancsak rendelkezett. A rendszerváltás egyúttal a határok teljes (egyesek szerint túlzott és túl gyors) megnyitását is magával hozta, és ez robbanásszerű növekedést eredményezett valamennyi határszakasz forgalmában, amely fokozatos növekedés után 1995-ben érte el a csúcspontját (ekkor 115 millió 138 ezer fő határátlépését regisztrálták). Azóta viszont fokozatos csökkenés figyelhető meg. A csökkenés egy természetes kiegyenlítődési folyamat eredménye, és szakértők szerint középtávon nagyjából a jelenlegi 80–90 millió közötti szinten állandósul majd a forgalom.

Az országos trendek követése mellett megfigyelhető legfontosabb sajátosság, hogy a magyar–román határszakasz a romániai belpolitikai események miatt 1990-ben volt a legforgalmasabb, nem pedig öt évvel később (hasonló a helyzet a horvát és a jugoszláv szakaszon, ahol a balkáni háborúk hasonló mértékben befolyásolták a forgalmat). A napi átlagos járműforgalmat tekintve a határszakasz az országos átlag 8–10 százalékát adta az elmúlt években, azonban ez az arány 1990-ben a menekültek nagy száma miatt 19,5%-ra emelkedett. A következő öt évben viszont folyamatosan csökkent a forgalom, és csaknem a felére esett vissza. Azóta kisebb-nagyobb ingadozások mellett nagy vonalakban stabilizálódott a forgalom nagysága, tehát amennyiben nem következnek be előre nem látható politikai események vagy gazdasági okok, úgy az elkövetkező években hasonló forgalomra lehet számítani. Hosszabb távon azonban, ha a magyar gazdaság tartósan és ekkora ütemben fejlődik, mindenképpen nőni fog a forgalom, mert akkor a nyugati határokon megfigyelhető mostani állapotok tevődnek majd át ide, s ebben az esetben „mi válhatunk Ausztriává” a román munkavállalók szemében (*1. táblázat*).

A határátlépések számának erőteljes növekedésére tehát már nem számíthatunk, arra viszont igen, hogy a határátkelőhelyek közötti munkamegosztás, azaz az összforgalomból való részesedésük átalakul. A forgalom ugyanis egy-egy

*1. táblázat*  
*A határátkelők forgalma a Dél-Alföld magyar–román határszakasza mentén 2001-ben*

Kirendeltség	Magyar		Román		Összesen	
	2001. év	Eltérés 2000-hez viszonyítva (%)	2001. év	Eltérés 2000-hez viszonyítva (%)	2001. év	eltérés 2000-hez viszonyítva (%)
Kiszombor	21 161	-	125 594	-	208 130	-
Nagylak	287 610	-6,81	1 961 748	1,7	3 116 817	0,64
Battonya	240 325	-11,69	520 207	2,14	840 097	-6,40
Lökősháza	32 578	4,19	430 638	9,28	642 698	4,99
Gyula	239 278	-45,93	401 501	-35,45	836 346	-33,88
Méhkerék	348 550	-30,22	294 952	15,50	654 963	-13,72
Kötegyán	5 676	-22,72	23 469	1,19	31 962	-6,00
Biharkeresztes közút	749 115	-14,85	2 144 112	-5,69	3 369 439	-6,44
Biharkeresztes vasút	48 988	44,9	103 679	36,86	188 887	36,93
Igazgatóság*	1.974.185	-20,46	6.007.040	-1,62	9.891.417	-5,26

\* Az ideiglenes átkelőhelyek forgalmát is tartalmazza.

*Forrás:* Saját szerkesztés a HÖP Orosházi Határoi Igazgatóság adatai alapján.

új határátkelő működésbe állításával jelentősen átrendeződhet, ahogyan azt az 1995-ben megnyitott battonyai és az 1996-ban átadott méhkeréki határátkelő példája jelzi. Az előbbi Nagylaktól, az utóbbi pedig Gyulától vett át viszonylag jelentős forgalmat, és amennyiben a 3,5 tonnás tehergépjárművek számára is megnyitják őket, további átrendeződés várható. Ezért alaposan meg kell fontolni a határátkelők fejlesztését, mivel a forgalom átcsoportosulásával egy korábban jelentős átkelő szerepe is lényegesen csökkenhet. A határforgalmi adatokat részletesebben megvizsgálva kijelenthetjük, hogy az átrendeződések ellenére a *legnagyobb forgalmat évek óta a biharkeresztes-ártándi, a nagylaki és a csengersimai átkelő bonyolítja le.*

Az Orosházi Határőr Igazgatóság legújabb forgalmi adatai szerint a legfontosabb változás, hogy a magyar–román határszakasz déli részének forgalma 2001-ben mintegy 5%-os csökkenést mutatott az előző esztendőhöz képest. Ráadásul ebben az évben több olyan, a határforgalmat érintő jogszabályváltozás is bekövetkezett, amelyek a 2001-es forgalmat még nem befolyásolták, a következő években viszont mindenképpen érezhetővé válik a hatályba lépésük.

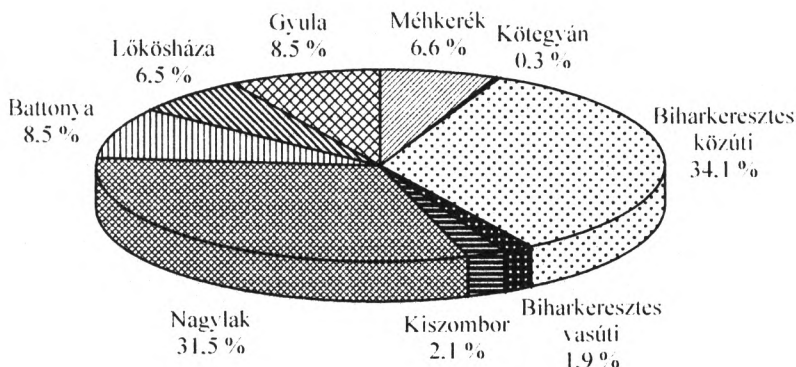
A *jogszabályváltozások közül legfontosabbak* a szomszédos államokban élő magyarokról szóló 2001. évi *LXII. törvény* (közismert nevén a *Státustörvény*), illetve a külföldiek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2001. évi *XXXIX. törvény*. A törvények és a hozzájuk kapcsolódó végrehajtási rendeletek ugyanis nemcsak a határforgalom-ellenőrzés feltételeit változtatták meg, hanem a beuta-

zási szabályok módosításával közvetlenül a forgalmat is befolyásolják. A jogszabályi háttér mindamellett csak a törvények gyakorlati alkalmazását követően, vagyis 2002. január 1-től kezdődően módosult, ugyanakkor a 2001-es forgalomra már jelentős hatást gyakorolt a 2000. december 8-án elfogadott *203/2000. kormányrendelet*, amely jelentősen korlátozta az üzemanyag vámmentes behozatalának lehetőségeit. Bár az előzőekkel szemben csak időszakos jelleggel vették be őket, de mind a személy-, mind pedig a járműforgalmat igen kedvezőtlenül befolyásolták a száj- és körömfájás járvánnyal kapcsolatos szigorú román intézkedések is. Szintén komoly, az összesített adatokban is érzékelhető forgalomcsökkenést okoztak a gyulai közötti határátkelőhely átépítésével kapcsolatos munkálatok, mivel ezek miatt itt harmadával esett vissza az egyébként 1 millió főt bőven meghaladó határátlépések száma.

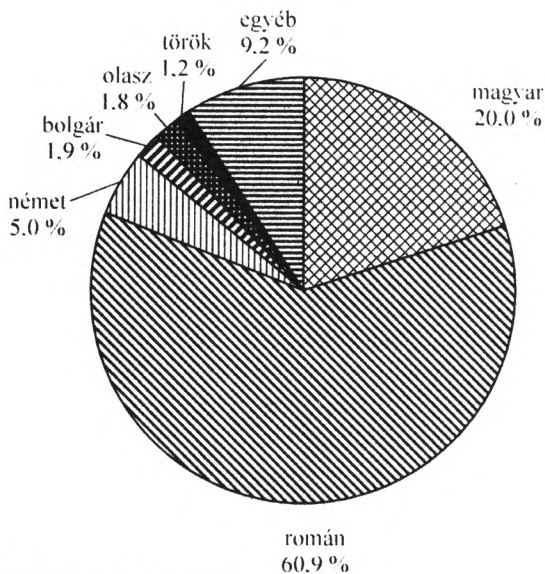
Az Orosházi Határőr Igazgatóság felügyelete alá tartozó határállomásokon 2001-ben közel tízmillió határátlépést regisztráltak, és a forgalom zömét továbbra is a biharkeresztes-ártándi, a nagylaki, a gyulai és a battonyai átkelők bonyolították le. A kishatárátkelők – bár lokálisan és az ünnepek alkalmával nagy a jelentőségük – a korábbi évekhez hasonlóan 2001-ben sem produkáltak jelentős forgalmat. Az év folyamán mindössze kétezer körüli átlépőt regisztráltak, akiknek valamivel több, mint fele volt román állampolgár. Ezt a ki-beutazási lehetőséget természetesen szinte kizárólag a határtérségben élők használták. Az összeforgalom túlnyomó többségét a román és jóval kisebb arányban a magyar állampolgárok be- és kilépései tették ki, a többi nemzetiség részesedése együttesen sem éri el a 20%-ot (2., 3. és 4. ábra, vö. 1. táblázat).

2. ábra

*Az egyes határátkelők részesedése az összeforgalomból 2001-ben*

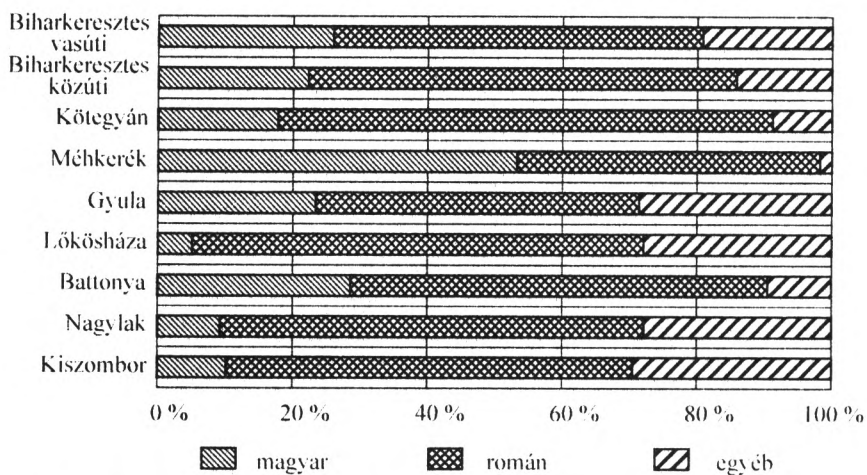


3. ábra  
Az egyes nemzetiségek aránya az Orosházi Határőr Igazgatóság  
2001. évi összforgalmából



Forrás: HÖP Orosházi Határőr Igazgatóság.

4. ábra  
Az átlépők nemzetiségi megoszlása a 2001. évi összforgalomból  
határátkelőnként



Forrás: HÖP Orosházi Határőr Igazgatóság.

Törvényszerűen a nagy, nemzetközi forgalmat bonyolító átkelők esetében megnő az egyéb nemzetekhez tartozók aránya, így ott több évre visszamenően általában alacsonyabb a két szomszédos ország állampolgárainak részaránya. Ugyanez érvényes abban a tekintetben is, hogy az átlépők hány százaléka érkezik a közvetlen határtérségből. A becslések szerinti legkisebb arány 10% körül alakul, a legmagasabbat pedig 80% körülre teszik mind a magyar, mind a román oldalról (a magasabb értékek a kisebb forgalom esetén jellemzőek, és sok függ attól is, hogy van-e közeli város a túloldalon).

Az elmúlt évekhez hasonlóan a határforgalom jelentős részének tehát továbbra is a két szomszédos ország közötti áraránykülönbség volt a mozgatója. A magyarok részére még mindig az olcsó romániai üzemanyag jelenti a fő vonzerőt, és a határ mentén élők, illetve az erre szakosodott ún. „benzinturisták” különösen az évek első felében bonyolítanak jelentős forgalmat. A román állampolgárok változatlanul a különböző élelmiszerek, műszaki és élvezeti cikkek beszerzésének céljából kelnek át a határon, emiatt az egyes leértékelési akciók jelentősen befolyásolhatják a számukat.

Az utóbbi években azonban az árszínvonalat tekintve fokozatos kiegyenlítődés figyelhető meg a határ két oldalán, és bár a „megrögzött” piacok továbbra is rendszeresen átjárnak a szomszédos országba, az ilyen jellegű átlépések aránya fokozatosan csökken. A közvetlen határtérségben élők még mindig a bevásárlóturizmus keretében járnak a másik országba, de az árak közti különbségek csökkenése miatt egyre kisebb hányadát teszik ki az összforgalomnak. A 2001-es adatok alapján a magyar határtérségből átlépők aránya mindössze 1–2% között mozgott határforgalmi kirendeltségenként, és ez az érték román részről sem haladta meg a 10–15%-ot. Márciustól októberig, vagyis a mezőgazdasági, élelmiszer- és építőipari idénymunkák és az idegenforgalmi főszezon időszakában még mindig jelentősen megnő a Magyarország területére munkavállalási szándékkal érkező román állampolgárok száma. Az érintettek általában hosszabb időtávra érkeznek, mivel napi rendszerességű átjárás esetén nagyon könnyű lenne őket lefűlelni, és a nyilvánvaló munkavállalási szándékkal érkezőket egyébként is visszafordítják.

A román állampolgárok vízumkényszerének eltörlése után új jelenségként egyre több román turistabusz jelentkezik belépésre a határon, úticélként valamilyen európai uniós országot megjelölve – de ebben az esetben az esetleges munkavállalási szándékot illetően természetesen nem állnak rendelkezésre információk.

A feketemunkán kívül a bűncselekmények egyéb formái közül az átkelők környékén lakók életét leginkább a prostitúció keseríti meg, azonban az illegális pénzszerzés némely formája (engedély nélküli pénzváltás, üzemanyag-csempészet) jónéhány embernek jelent megélhetést a magas munkanélküliséggel sújtott térségben. A szervezett bűnözés szemmel látható formában nincs jelen a köz-

vetlen határtérségben, mert a komolyabb szervezetségű külföldi csoportok leginkább a fővárosba teszik székhelyüket (oda viszik például a bérkoldusokat és a prostituáltak nagyobb részét is). Tevékenységük azonban közvetve érzékelhető ebben a térségben is – elég csak a nagylaki kábítószer-fogásokra vagy az egyre kevésbé jellemző embercsempészetre utalni. A szigorú román törvény intézkedései miatt az átlagosnál kevésbé aktív a zöldhatár, mert az ott elkövetett bűncselekményeket Romániában jóval szigorúbban büntetik, mint Magyarországon. Ezért a bűnesetek csaknem 90%-a a határátkelőkre koncentrálódik, és így eredményesebb lehet a felderítés.

A határon való átjutást leginkább a *román oldalon alkalmazott hivatalos és kevésbé hivatalos intézkedések* – útagó, környezetvédelmi és hétvégi-éjszakai illeték, a kint tartózkodáshoz szükséges anyagi fedezet megfizetése: illetve baksis, üdítő- és szeszes ital, kávé, cigaretta, csokoládé és 200–500 forint nagyságrendű összeg „elvárása” a rendszeresen utazóktól, akik leginkább tankolni mennek a másik oldalra – nehezíthetik meg. Ehhez azonban gyakorlatilag már mindkét oldalon hozzászórtak az utazók és a hivatalos szervek is – a román határőrökről nálunk is köztudott, hogy nincsenek túlfizetve. Magyar részről a korrupciót nem fogadják el semmilyen szinten és formában, és a ritkán előforduló esetek (pl. autócsempészési ügy) alkalmával az állományból eltávolították az érintetteket.

A korábban megszokott eszközök mellett az utóbbi időben *román részről újabb módszerekkel nehezítették meg a határátlépést*. A kisebb gondot a román határőrizeti szervek által saját állampolgáraik gépjárművein meghatározatlan és rendszertelen időszakonként végzett *műszaki ellenőrzések* jelentik, bár időszakonként ezek is igen jelentős torlódást okoznak, és sok járművet fordítanak vissza a határról. Sokkal nagyobb problémát jelent az utazni szándékozó román állampolgárok számára a 2001. december 1-jén életbe lépő *kiutazási szigorítás*, amely igen jelentős összegben határozta meg a határátlépéshez szükséges anyagi fedezetet. Ez az intézkedés sokak számára komolyan megnehezíti a bevasárlóturizmus további fenntartását, vagy éppen a státustörvény által biztosított kedvezmények igénybe vételét, és a jövőben még inkább csökkentheti a közvetlen határtérségből átlépő román állampolgárok számát és arányát.

A távolabbi jövőre nézve szintén kedvezőtlen irányba befolyásolja a határtérségek közötti rendszeres kapcsolattartást, hogy a *schengeni előírások* a külső határok esetében *nem engedélyezik a kishatár-átkelők fenntartását*, így ezeket fel kell majd számolni. A román határszakaszon ugyanakkor (szemben az ukránnal) nem fog külön gondokat okozni a vízumkényszer, és ez jelentősen leegyszerűsíti a Magyarországra történő beutazást. Az alaposabb ellenőrzés és a beutazási feltételek szigorítása okozhat ugyan fennakadásokat, de a – remélhetően átmeneti – külső határ nem funkcionál majd átjárhatatlan vasfüggönyként.

*A határforgalom intenzitásában rövid távú, többé-kevésbé szabályszerű ingadozások tapasztalhatók.* Az egyes napokat tekintve magyar oldalon a kora reggeli és reggeli órákban jelentkezik az első forgalmi csúcs (leginkább a belépések száma magas), a második pedig késő délután, amikor a kilépések száma nő meg. Az egy héten belüli forgalom kiegyensúlyozott – a gyulai és a békéscsabai piacnapok ugyan befolyásolják –, a szombati nap kiemelkedik a többi közül, ekkor jelentősen megnő a hétvégi bevásárlások miatt belépő román állampolgárok száma. Éves szinten a téli hónapok (főként a január és február) a legnyugodtabbak, míg – nagyrészt a feketemunka következményeként – a július-augusztusi időszak a legforgalmasabb. A szabályos rendbe beilleszkedve *jelentős forgalomnövekedést eredményeznek az egyes ünnepek és hagyományos rendezvények*, de hasonló, a fentebb leírt hullámzásokat megbontó emelkedést vált ki a nagy bevásárlóközpontok egy-egy leértékelési akciója is.

A forgalmat évente rendszeresen megnövelő események közül kiemelkedik a *csiksomlyói búcsú*, a *debreceni virágkarnevál*, az *aradi vértanúk napja*, a *Csaba-Expo*, a *kübekházi Európa-nap* és az *Artándi Ifjúsági Napok*. Nem feledkezhetünk meg a jelentős *egyházi ünnepekről* sem, amelyek közül a *nyugati és az ortodox keresztények* által más-más időpontban ünnepelt *húsvétnek* kereskedelmi jellegű hatása is van az eltérő bolti nyitvatartási rend miatt. Helyi szintű, nem túlságosan nagy volumenű (800–2000 fő közötti) emelkedést idéznek elő a forgalomban *az ideiglenesen megnyitott határátkelők: Kübekházán az Európa-nap*, a búcsú és a karácsony; *Dombegyházán* a búcsú mellett a húsvéti és az *augusztus 20-ai ünnepek* adnak alkalmat a határnyitásra. *Körösszegapátinál és Körösnagyharsánynál a tavaszi, nyári hónapokban tartott kulturális rendezvények* miatt évi egy-két alkalommal nyitják meg a határt, míg a *békéscsabai repülőtér a vadászidényben 6–12 alkalommal bonyolít le kishatárforgalmat*.

A két ország határőrizeti szervei között fennálló viszony magyar oldalról igazán korrekt, a korábbi hangnem sokat változott. A román oldalon meglepően nagy a fogadókészség, a tanulási vágy, és a felzárkózás érdekében szinte minden együttműködésre és fejlesztésre hajlandóak. A két fél között napi munkakapcsolat működik helyi vezetői és végrehajtói szinten, minek segítségével az eseti forgalomnövekedésekre is gyorsan tudnak reagálni. Hivatalosan félévente al egység-parancsnoki, évente pedig igazgatói szinten kerül sor az ún. határmegbízotti találkozóra, ahol a felmerülő problémákat (blokádok, várakozás stb.) próbálják magasabb szinten megoldani, és szintén ezen a fórumon keresztül intézhető el a határsértők jelentős anyagi haszonnal járó azonnali visszadása.

Mindent összevetve tehát az ideérkezők számára viszonylag könnyen átjárható ez a határszakasz, ami jórészt annak köszönhető, hogy az utóbbi években öröndetesen javult a két ország közötti együttműködés. A hivatalos szervek által hozott intézkedés nem, az átkelők hiánya viszont néhány település esetében érez-

hetően megnehezíti az átkelést, vagyis a rokonokkal való kapcsolattartást. Emiatt számos fejlesztési elképzelés merül fel az érintett önkormányzatokban, amelyek fontosak lennének az itt élők számára, azonban többségük megvalósítása anyagi korlátokba ütközik. A határőrizeti szervek megítélése szerint a jelenlegi kapacitás elegendő a forgalmi igények kielégítésére, de az időszakosan megnövekedett teherforgalommal már jelenleg is nehezen bírkóznak meg.

### 3. A Dél-alföldi régió határ menti munkaerő-piaci kapcsolatait befolyásoló tényezők

Az utóbbi időszakban az Európai Unióval folytatott csatlakozási tárgyalásoknak a *szabad munkaerő-áramlást* érintő fejezetével kapcsolatos eltérő álláspontok, illetve az egyes tagországok által kilátásba helyezett átmeneti korlátozások ismét ráirányították a figyelmet a Magyarország és más államok közötti munkaerőpiaci kapcsolatokra és az azokat befolyásoló tényezőkre. Különösen igaz ez a megállapítás a magyar–román határszakaszra, mivel az *EU esetleges külső határán a szigorú schengeni normák* miatt alapvető változások következhetnek be a két ország határtérségeinek kapcsolattartási (ezen belül munkavállalási) lehetőségeiben. A *kedvezménytörvény*, illetve a *magyar–román egyetértési nyilatkozat* éppen ezeket a káros következményeket kívánja mérsékelni, azonban az intézkedések jövőbeni hatásainak kapcsán igen eltérő álláspontok láttak napvilágot.

A *magyar munkaerőpiac tervezett megnyitása a román munkavállalók előtt* sokakban ébresztett félelmet az elvben várható „invázió” miatt, hiszen általános tendencia, hogy míg a magasan kvalifikált szakembereket mindenhol szívesen látják, addig a helyi lakosság védeni szeretné saját munkaerőpiacát a nagy tömegű olcsó munkaerő beáramlásától. Az egyezmény hatásai ma még nem mérhetőek (inkább a nyári hónapok idénymunkái adnak majd biztosabb támpontot), ám a helyi szakemberek véleménye szerint a közvetlen határtérségre semmiképpen sem gyakorol majd komoly befolyást. Az előző fejezetekben már érintett tényezők (tőkeszegénység, kedvezőtlen földrajzi fekvés stb.) mellett ebben igen komoly szerep jut a magyar határtérség munkaerőpiaci adottságainak is. (A romániai munkavállalók száma azonban 2002-ben és 2003-ban sem mutatott számottevő növekedést.)

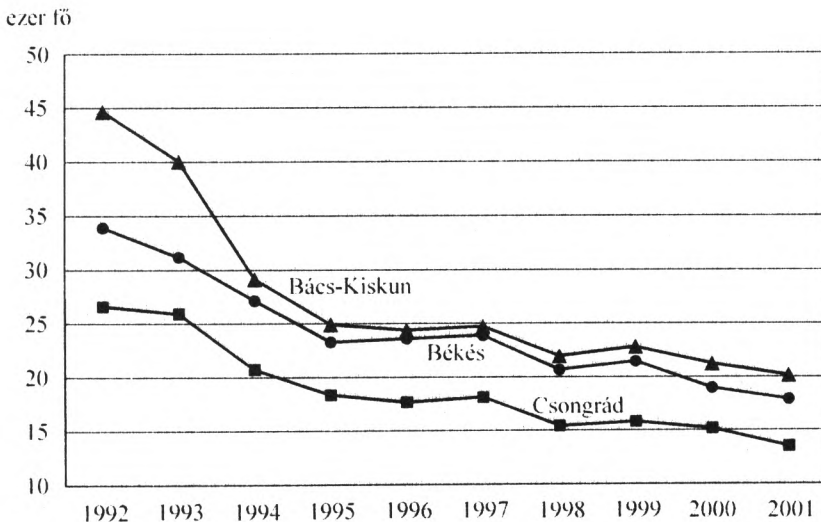
A *Dél-alföldi régió* a munkalehetőséget nem találók szempontjából gyakorlatilag a munkanélküliség megjelenése óta a *közepesen súlyos kategóriába sorolható*. A régió megyéi közül a munkanélküliség megjelenése óta Bács-Kiskun a 8–13. hely között található az országos listán, Békés a 13–15. pozíciót foglalja el, Csongrád pedig végig a rangsor első harmadában (5–7. hely) szerepelt.

A regisztrált munkanélküliek számát, illetve a munkanélküliségi ráta alakulását bemutató grafikonok adataiból kitűnik, hogy az egyes megyék értékeinek alakulása általában megfelelt az országos tendenciáknak, de míg Csongrád végig az országos átlag alatt maradt, és Bács-Kiskun sem sokkal haladta meg azt, addig Békés megyében általában mintegy másfélszer magasabb volt a munkanélküliségi mutató, mint országosan. A markáns területi különbségeket jelzi, hogy miközben Csongrád (Pest megyét leszámítva) a legkedvezőbb munkanélküliségi mutatókkal rendelkezik egész Kelet-Magyarországon, addig Bács-Kiskun már csak az alföldi átlagot éri el, Békés pedig közvetlenül a legrosszabb helyzetben levő észak- és északkelet-magyarországi megyék után következik (5. és 6. ábra).

A régió relatív helyzete tehát közepesnek mondható: az országos átlagnál kissé magasabb munkanélküliségi hányadával köztes helyzetben van a legnagyobb foglalkoztatási gondokkal küzdő Észak-Magyarország, Észak-Alföld és Dél-Dunántúl, illetve a legkedvezőbb mutatókkal rendelkező Közép-Magyarország és Nyugat-Dunántúl között. Az 1998-as esztendő óta azonban lassan romlik a régió relatív helyzete, mivel mind Bács-Kiskunban, mind pedig Csongrádban az országos átlagnál lassabb ütemben csökken a munkanélküliség.

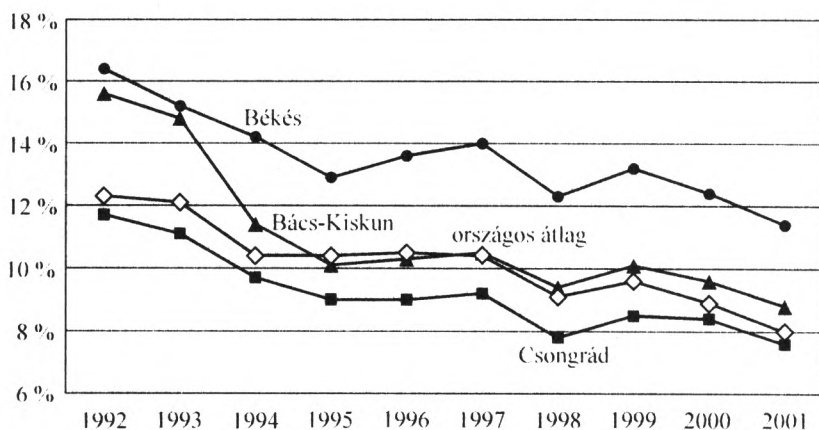
### 5. ábra

*A regisztrált munkanélküliek számának alakulása december hónapban*



*Forrás:* Saját szerkesztés a megyei munkaügyi központok adatbázisai alapján.

6. ábra  
A munkanélküliségi ráta alakulása december hónapban

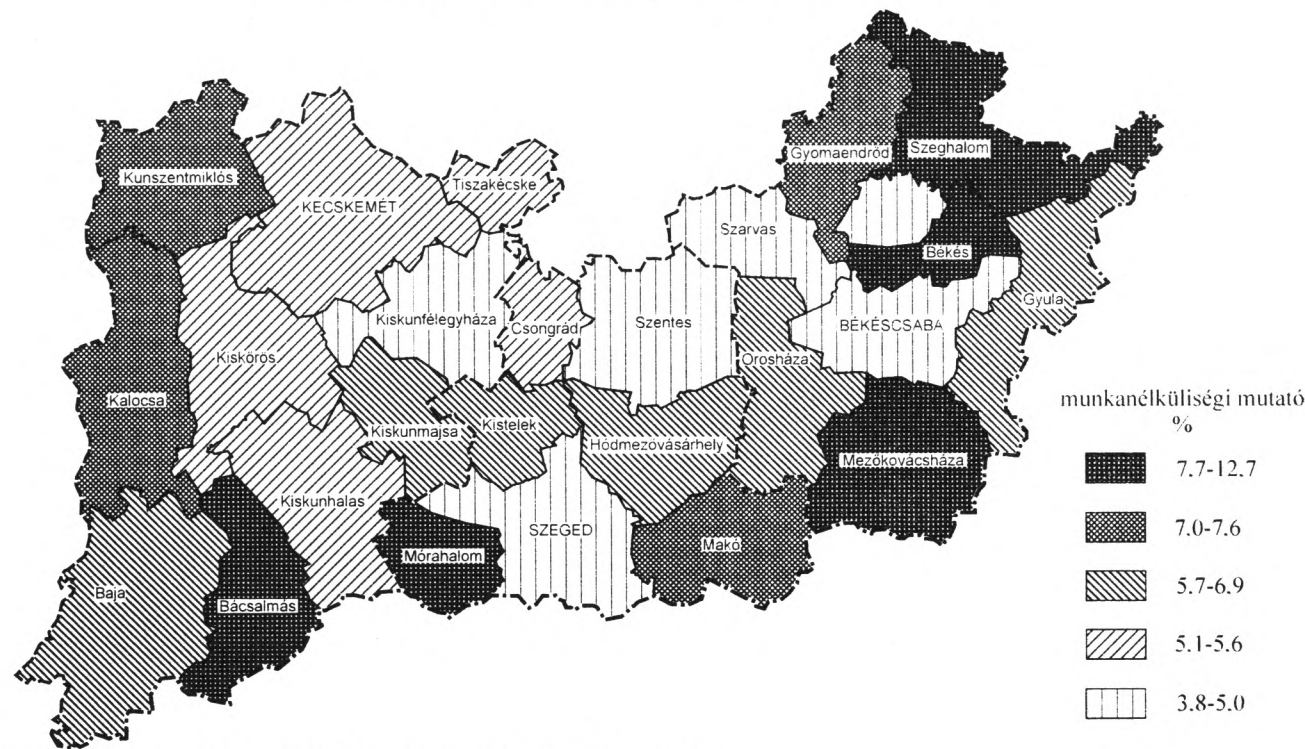


Forrás: Saját szerkesztés a Foglalkoztatási Hivatal adatbázisa alapján.

A 2001. június havi adatok szerint Bács-Kiskunban 20 146, Békésben 17 889, Csongrád megyében pedig 13 494 fő volt a *regisztrált munkanélküliek száma*, tehát a régió egészében 53 903-an kerestek állást maguknak a munkaügyi szervezeten keresztül. A munkanélküliségi mutató (vagyis a *regisztrált munkanélkülieknek az aktív korú népességhez viszonyított aránya*) ennek megfelelően Bács-Kiskunban 5,8%, Békésben 7,1%, Csongrádban pedig 4,9%-os szinten állt. A Dél-alföldi régió átlaga (6,2%) tehát kismértékben meghaladta az országos középértéket (5,8%), és az egyes megyék között megfigyelhető jelentős eltérések ellenére megőrizte a régiók közötti rangsorban a korábbi években elfoglalt pozícióját, továbbra is a negyedik helyen található.

A munkanélküliségi mutató alakulását az egyes munkaügyi kirendeltségek szintjén vizsgálva tovább nőnek a szélsőértékek közötti különbségek. A legkedvezőbb helyzetben Szarvas (3,8%), Szentes (4,3%), Kiskunfélegyháza (4,4%) és Szeged (4,7%) térsége volt, míg a legmagasabb mutatók Mezőkovácsháza, Szeghalom (egyaránt 9,9%), Békés (9,4%), Bácsalmás (8,3%) és Mórahalom (8,2%) körzetét jellemezték. A jelenlegi eltérések több éves időtávlatban sem változtak jelentős mértékben, azaz a területi különbségeket az ország egészéhez hasonlóan ebben a régióban sem sikerült érdemben csökkenteni. Az általános népesedési, gazdasági és infrastrukturális viszonyok hatásaként a legmagasabb munkanélküliséggel sújtott térségeket általában a saját megyéjükön belül periférikus helyzetben lévő, megye- vagy országhatár mentén fekvő területek jelölik ki, és ezt a legtöbb esetben még a megyeszékhelyek viszonylagos közelsége sem tudja ellensúlyozni (7. ábra).

7. ábra  
 A munkanélküliségi mutató alakulása munkaügyi körzetenként (2001. június)



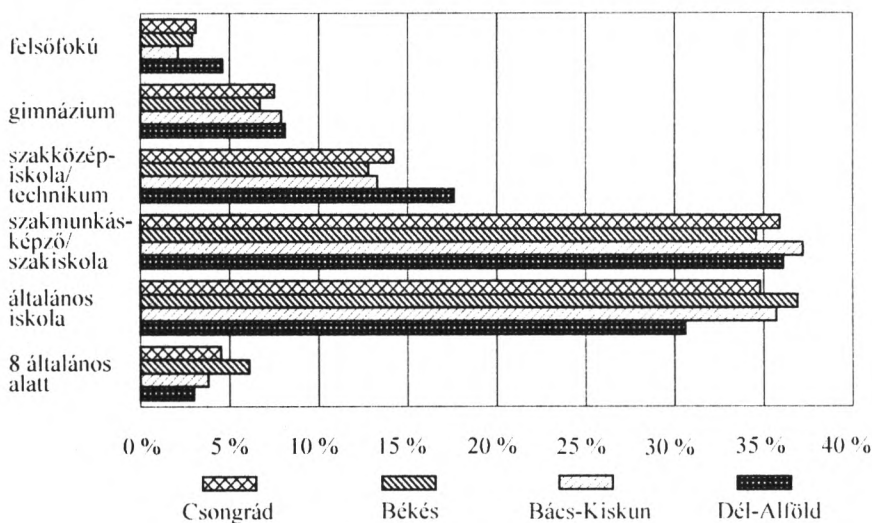
Forrás: A megyei munkaügyi központok adatbázisai alapján saját számítás.

A foglalkoztatási helyzet javításának lehetőségeit alapvetően befolyásolja a rendelkezésre álló munkaerőbázis strukturális összetétele, az iskolai végzettség pedig különösképpen meghatározó szerepet kap az elhelyezkedési esélyek figyelembe vételekor (MRHMT 2000). Jellemző, hogy amíg a nemek egymáshoz viszonyított arányában vagy a korcsoportonkénti megoszlásban alig vannak különbségek az egyes területek között, addig a regisztrált munkanélküliek legmagasabb iskolai végzettségének vizsgálata esetén már komoly eltérések kerülnek felszínre (8. és 9. ábra).

A munkaerőpiac kínálati oldalának összetétele ebből a szempontból Bács-Kiskun megyében a legkedvezőtlenebb, mivel itt a legszámottevőbb az alacsony, legfeljebb általános iskolai végzettségű képzetlen munkanélküliek aránya. A tartósan magas munkanélküliséggel jellemezhető területek többségében (Mezőkovácsháza, Mórahalom, Bácsalmás stb.) ugyanakkor szintén meghaladja a mutató értéke a 42%-os országos átlagot, ami komolyan megnehezíti a strukturális munkanélküliség csökkentését, a gazdasági szerkezet modernizálását. Ráadásul ezekben a térségekben a legalacsonyabb a diplomával rendelkező munkanélküliek aránya (a legmagasabb értékek természetesen a felsőfokú oktatási intézménnyel rendelkező körzetekben jellemzőek), ami elvben kedvezőbb elhelyezkedési esélyekre utal, valójában azonban a felsőfokú vég-

8. ábra

A regisztrált munkanélküliek iskolai végzettsége (2001. június)



Forrás: Saját szerkesztés a Megyei Munkaügyi Központok adatbázisai alapján.

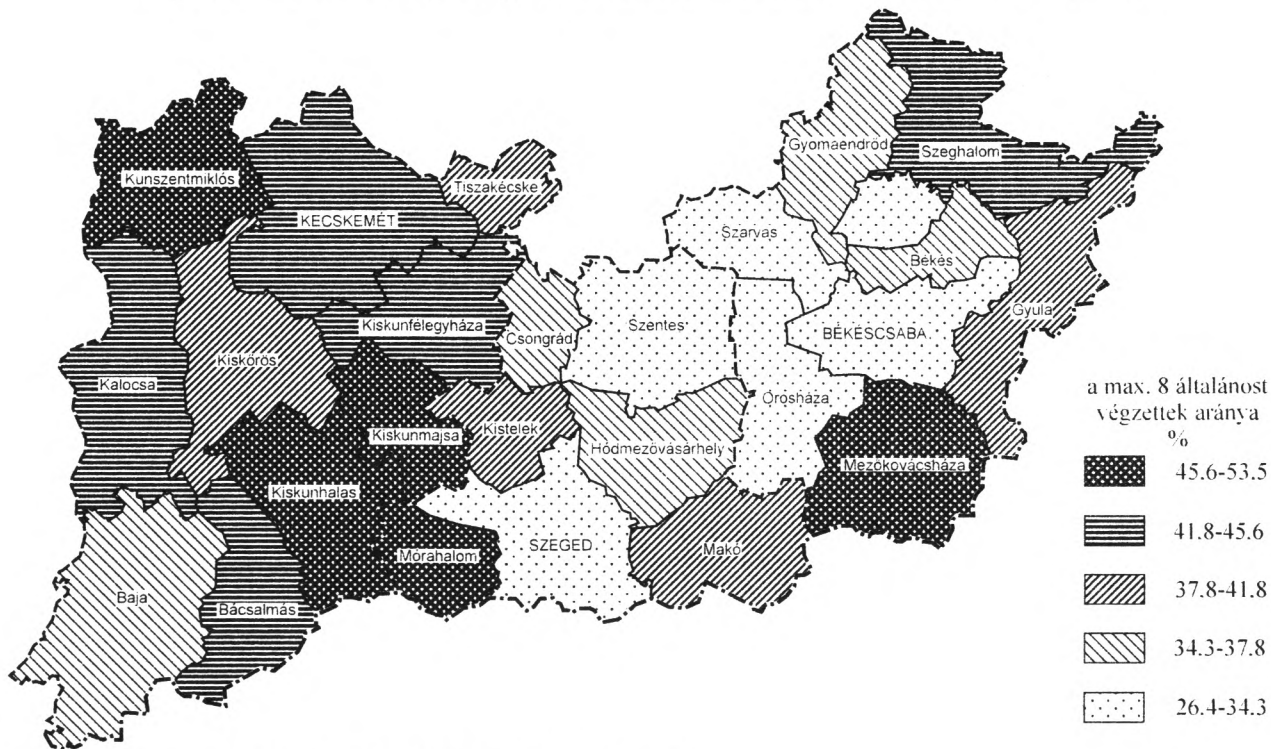
zetséggel rendelkezők eleve kisebb aránya (sok esetben hiánya) áll a számok hátterében.

A rendelkezésre álló betölthető jó álláshelyekre jutó munkanélküliek számát tekintve a dél-alföldi átlag általában megfelel az országos értéknek, azonban a régióon belül ismét nagy különbségeket tapasztalhatunk: Békés átlagos értéke mellett Bács-Kiskunban csaknem kétszer annyi munkanélküli jut egy álláshelyre, miközben Csongrádban az átlag felét sem éri el a mutató. Bár az értékek a szezonális munkaerőigények miatt jelentősen változhatnak, a megye- és országhatár mentén elhelyezkedő térségek kedvezőtlen helyzete ebben az összevetésben is kirajzolódik (10. ábra).

A régóta magas, az országos átlagot folyamatosan meghaladó munkanélküliség következtében Békés megyében a legmagasabb a *tartósan munkanélküliek száma és aránya*. Bár hivatalosan csak a 180 napnál hosszabb ideig folyamatosan regisztrált személyeket tekintik tartósan munkanélkülieknek, ám mivel ezt az állapotot köz- vagy közhasznú munkák is megszakíthatják (és ezek végeztével a munkanélküliek státusza érdemben nem változik), ezért jellemzőbbnek tartottuk az első regisztrációba vétel, illetve az utolsó beadott kérelem időpontjának alapulvételét. Ennek alapján a nyilvántartásban kisebb megszakításokkal legalább két éve szereplő munkanélküliek aránya a megyeszékhely körzetének kivételével Békés megye egész területén meghaladja az összes regisztrált háromnegyedét, és különösen a határ menti területeken jellemző az alacsony munkaerőpiaci mobilitás, a munkanélküliek több száz, esetenként több ezer fős „stabil magjának” kialakulása.

A rendelkezésre álló adatok alapján tehát a Dél-alföldi régió Romániával határos területein a régiós és országos átlagnál magasabb és időtartamát tekintve tartósabb munkanélküliség alakult ki, amely a regisztrált munkanélküliek kedvezőtlen strukturális összetétele mellett a betölthető üres álláshelyek alacsony számával jár együtt. *A permanens foglalkoztatási problémák kedvezőtlen hatással vannak a határokon átnyúló munkavállalási lehetőségekre* és egyáltalán a hajlandóságra is, és a határtérségben hivatalos munkavállalási engedéllyel rendelkező külföldi (döntően román) állampolgárok száma mindössze százas nagyságrendűre tehető évente. Az *alacsony mobilitás* nem csak ezekre a térségekre jellemző, hiszen a magyar–román határszakasz egészén meglehetősen ingatag gazdasági kapcsolatokkal jellemezhető, kevés saját erőforrással rendelkező, alacsony fejlettségű és tökevonzó képességű perifériaterületek találkoznak egymással. Románia határ menti megyéiben ugyan jóval kedvezőbbek a munkanélküliségi mutatók (a munkanélküliségi ráta 10% alatt marad minden megyében), ám ez leginkább a vontatottan haladó gazdasági átalakulásnak és a szociális feszültségek csökkentése érdekében fenntartott jelentős „kapun belüli munkanélküliségnek” tudható be.

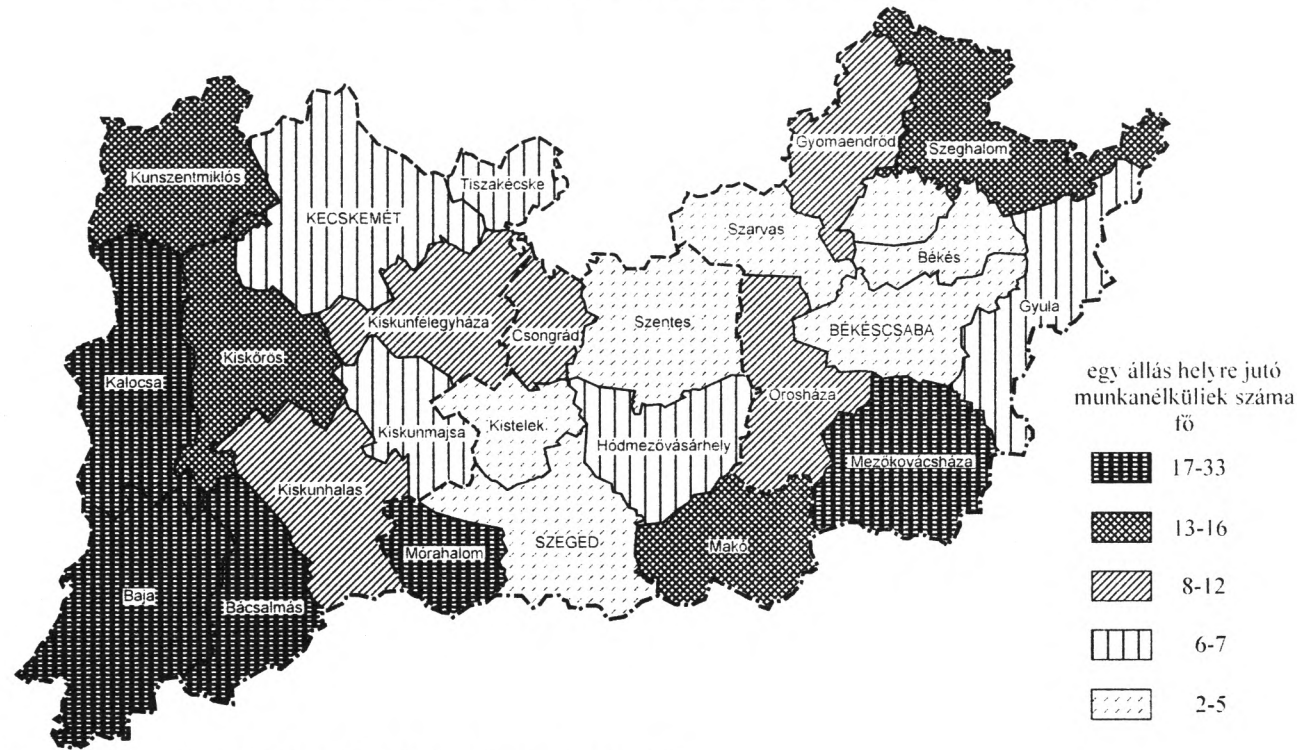
9. ábra  
A legfeljebb 8 általánost végzett regisztrált munkanélküliek aránya körzetenként (2001. június)



Forrás: A megyei munkatügyi központok adatbázisai alapján saját számítás.

10. ábra

Az egy bejelentett, érvényes álláshelyre jutó munkanélküliek száma körzetenként (2001. június)



Forrás: A megyei munkügyi központok adatbázisai alapján saját számítás.

A szomszédos országból származó, hivatalos keretek között munkát vállalók létszáma a kedvezőtlen adottságok ellenére évről évre emelkedik (2000-ben megduplázódott, 2001-ben mintegy százszal növekedett az előző évihez képest), de érdemben még mindig nem gyakorol hatást a határ menti térségek munkaerőpiacára. A 2001-es év folyamán a Békés Megyei Munkaügyi Központ mintegy 700 munkavállalási engedélyt adott ki, és az érvényes munkavállalási engedéllyel rendelkezők 70 százaléka román állampolgár – akiknek döntő többsége (90%) magyar nemzetiségű volt –, míg a fennmaradó 30 százalékot az Ukrajnából, illetve Szerbiából érkezők képezték.

A *külföldi munkaerő összetételére* jellemző, hogy a határon túlról érkezettek 70–75 százaléka *szakképesített*, mintegy kétharmaduk *fizikai foglalkozású*, és 35 százalék a *felsőfokú végzettséggel* rendelkezők aránya. A hazai munkaerő-kínálat jellemzőivel összevetve nyilvánvalóvá válik, hogy többségük – a hatályos jogszabályoknak megfelelően – nem jelent konkurenciát a helyi munkanélküliek számára. Erre ügyelnek is a kérelmek elbírálásakor, és mivel a megyében regisztrált munkanélküliek túlnyomó része szakképzetlen, ezért az alacsony végzettségű külföldiek ritkán kapnak munkavállalási engedélyt. A *határon túlról érkezők általában hiányszakmákban helyezkednek el*: a felsőfokú végzettségük anyanyelvi – román, ukrán, német – nyelvtanárként, zenetanárként vagy orvosként tevékenykednek, az alacsonyabban képzettek pedig nagyjából ápolónő, gépi varró vagy fémipari munkás munkakörben keresik a kenyerüket. A külhoni munkaerő tehát azokat a hosszabb távon is üresen maradó álláshelyeket tölti be, ahová a megfelelő képzettség hiánya vagy a jellemzően alacsony keresetek miatt amúgy sem találnak magyar munkaerőt, és beszédes példaként említhető, hogy a román nemzetiségűek legtöbb esetben sportolóként tevékenykedtek.

Más a helyzet a Magyarországon *illegálisan dolgozó feketemunkásokkal*, akik elsősorban a mezőgazdasági és az építőipari idénymunkák alatt érkeznek az országba. Számukról nincsenek pontos adatok, de bizonyos, hogy az többszöröse a törvényes keretek között dolgozóknak. Sokszor szervezett keretek között hozzák át őket a határon, és egyes térségekben nem ritka a feketemunkások tömeges, több száz fős csoportokban való megjelenése sem. Az illegális munkavállalás befolyásolja a határforgalom jellegét is, mivel a jogszabályok miatt (aki nyilvánvalóan munkavállalási szándékkal érkezik, azt visszafordítják) nem a napi és heti, hanem inkább a havi vagy a tartózkodási engedély időtartamával azonos intervallumú ingázás a jellemző. Ez alól természetesen kivételt jelentenek azok, akik rokonlátogatási vagy egyéb indokkal gyakoribbá tudják tenni a határátkelést.

A *jövőt tekintve* jelen pillanatban nehezen megjósolható, hogy hogyan alakulnak majd a Dél-alföldi régió szomszédos országokkal való munkaerőpiaci kapcsolatai az elkövetkező években, évtizedekben. Az Európai Unióhoz történő csatlakozásunk után a kötelezően bevezetendő schengeni határőrizeti rendszer miatt ugyanis jelentősen megnehezül majd a külföldi munkaerő mozgási lehető-

sége (szigorú határőrizet, vízumkényszer, munkavállalási kvóták stb.), vagyis várhatóan a közeljövőben sem kell tartani a külhoni munkavállalók tömeges megjelenésétől. Ezt a vélekedést erősíti az a tény, hogy a külföldről érkezők ma is csak „ugródeszkának” tekintik a régiót, és legtöbbjük (főleg az építőipari szak- és segéd munkások) Budapesten vagy attól is nyugatabbra keres magának munkát. A jelenlegi tendenciákat figyelembe véve ez a jövőben sem változik jelentősen, így az Egyetértési nyilatkozat hatásai továbbra sem a régióban, hanem sokkal inkább az ország fejlettebb gazdaságú, munkaerőhiánnyal küszködő területein lesznek érzékelhetőek.

#### 4. Határfejlesztési elképzelések bizonytalan jövőképpel – határt szab-e „Schengen”?

A jövőben jelentős változások várhatók a keleti határon Magyarországnak az Európai Unióhoz történő csatlakozása után, mivel ebben az esetben kötelező aláírunk a schengeni egyezményt. Ez egyben azt is jelenti, hogy a hatékony ellenőrzés és a költségek csökkentése érdekében koncentrált, csak a nagyobb átkelőket érintő fejlesztéseket fogják támogatni, vagyis a kishatárforgalom lehetőségei alaposan beszűkülnek. Mindez természetesen érdekeinkkel ellentétes, mivel ez a tény és a kötelező vízumkényszer alaposan megnehezíti majd a legnagyobb külhoni magyar kisebbséggel való kapcsolattartást és egyáltalában a határ menti együttműködések. Éppen ezért erőteljes az a tendencia, hogy addig fejlesszük a régi átkelőket vagy nyissunk újakat, ameddig erre lehetőségünk van, mert a kishatárátelők gazdaságilag ráfizetések, ám hasznuk pénzügyi eszközökkel felmérhetetlen. Így gondolkodnak a sokszor illuzórikus terveket dédelgető helyi önkormányzatok és kistérségek is, de a határőrséghez hasonlóan előttük sincsenek világos irányok. Időközben Románia uniós tagjelöltté válásával megoldódott a román állampolgárok vízummentességének kérdése is.

Ha Magyarország csatlakozása után Románia tartósan az unión kívül rekedne, akkor bennünket szigorúan kötnének a schengeni előírások, és inkább leépítenünk, mintsem fejlesztenünk kellene a jelenlegi átkelők nagyobb részét. Ha – ideális esetben – mindkét ország viszonylag hamar tagállammá válik, akkor viszont a két ország közt belső határ húzódna, ahol értelmüket vesztenék a határátelők. Ezzel szemben ugyanakkor a rettenetesen túlterhelt schengeni információs rendszer jelenleg nem alkalmas az új tagok felvételére, és hatalmas beruházások esetén is leghamarabb négy-öt év múlva tehető azzá. Amennyiben tehát komolyan veszik, hogy az új tagok számára kötelező a csatlakozás, akkor a belépés dátuma az itteni korlátok miatt jelentősen kitolódik. Ebben az esetben viszont az ország elemi érdeke támogatni minden határnyitási és kapacitásbőví-

*tési törekvést*, hiszen a két ország bővülő kapcsolatainak a határ minél nagyobb nyitottsága használna leginkább.

A helyi fejlesztési igények nagy számát tekintve felsorolni is nehéz lenne a fejlesztési elképzeléseket. *Békés megyében* leginkább a *meglévő határátkelők fejlesztését szorgalmazzák*, hogy azok alkalmassá váljanak a teherforgalom lebonyolítására is, de új átkelők megnyitását ugyancsak célszerűnek tartanák. Az új átkelők persze nem lennének egészen újak, mivel az ideiglenes határátkelők állandóvá tételét célozzák az önkormányzati-kistérségi törekvések, ilyen a *Dombegyház–Kisvarjas*, valamint az *Elek–Ottlaka* közötti *közüti átkelő* terve. Az előbbi leginkább az Aradra történő eljutást könnyítené meg, azonban a battonyai átkelőtől mindössze 5 km-es távolságban lenne, s így megnyitása nem indokolt. Az *eleki átkelőnek* Gyula és Battonya árnyékában szintén nem lenne számottevő forgalma (ráadásul az érintett települések összlakossága kb. 20 000 fő), legfeljebb a kulturális és rokon kapcsolattartást könnyítené meg a közvetlen határ menti sávban.

Ugyancsak helyi indíttatású a *Körösnagyharsány–Körösszeg* közötti (lehetőleg állandó) *határátkelő* megnyitását célzó kezdeményezés. Az esetlegesen megnyíló átkelő mellett szól, hogy jelentősen megkönnyítené a rokon és a kulturális kapcsolatok ápolását a határ két oldalán, mivel itt hosszú szakaszon nincs átjutási lehetőség. Ugyanakkor nem várható magas kihasználtság, mivel a közlekedési kapcsolatok nem kifejezetten jók, és egyik oldalon sincs jelentős település. Ehhez az elképzeléshez csatlakozik a *Körösnagyharsány–Körösszeg* közötti 5 km-es vasúti pálya kiépítése, amely kapcsolatot teremtené *Gyoma és Nagyvárad* között. A befektetés a várható alacsony utasforgalom (a fejlesztés szárnyvonalakat érintene, és a térség népességszáma sem magas) miatt biztosan nem térülne meg, bár középtávon részben visszaállíthatná Nagyvárad erre a területre gyakorolt térségszervező hatását, az egykoron működő gazdasági-piaci egységet.

Sokkal realisabb esélyeket jelentenek azok a törekvések, amelyek a *már meglévő határátkelők funkcióinak bővítését célozzák*. A *Battonya–Tornyai átkelő* 1995-ös megnyitása óta jelentős forgalmat vett át Nagylaktól, mivel az Arad felé tartó forgalom szempontjából sokkal kedvezőbb a fekvése (kb. megfelel a Nagylak és Gyula közötti távolságot). Ebből kiindulva a teherforgalom előtti megnyitása jelentősen javíthatna a Viharsarok és Arad közötti gazdasági kapcsolatokon, és ezt felismerve mindkét fél támogatja a kisteherautók (max. 7,5 tonna) forgalmát. A változtatás nem igényel nagy beruházást, viszont az áruszállítási lehetőség jelentősen javíthatja a kis- és középvállalkozások piaci lehetőségeit, vagyis a helyi gazdaság teljesítőképességét. Az átkelő akkor számíthatna különösen nagy forgalomnövekedésre, ha mihamarabb korszerűsítenék a battonyai határátkelőt az M5-ös autópályával összekötő utat, és ezt az elképzelést a PHARE-program is jelentős forrásokkal támogatná.

Hasonló helyzet alakult ki az 1996-ban megnyitott *Méhkerék és Nagyszalonta közötti átkelők viszonylatában is*, azonban közlekedés-földrajzi helyzete még kedvezőbb. A kötegyáni vasúti átkelővel együtt ugyanis a Dél-alföldi régió és Nagyvárad között már a múlt században létrejött délnyugat-északkeleti irányú gazdasági erővonalainak metszéspontjában fekszik. Itt is megállapodás született a kisteherautó-forgalom engedélyezéséről, és ennek kedvező hatásai talán még jobban kidomborodnak majd, mint Battonya esetében. Azon túl, hogy jelentősen erősödnenek a gazdasági kapcsolatok és bővülének a piaci lehetőségek, ráadásul még a gyulai és az ártándi átkelők is tehermentesülnének. Ehhez kapcsolódóan a helyiek szeretnék elérni azt, hogy a MÁV állítsa vissza a kötegyáni átkelő felé irányuló, jelenleg szünetelő teherforgalmat, azonban a megvalósítás komoly akadályokba ütközik, mivel egyrészt ennek a vonalnak a nagy közúti kapacitás (Gyula, Ártánd, Méhkerék) miatt kérdéses lenne a kihasználtsága, másrészt a pálya jelenlegi állapotában nem bírja el a nagyobb szerelvényeket. Érdekes párhuzam, hogy a lökösháziak az üzemelő vasúti mellett éppen egy közúti – szintén személyforgalmi – átkelő megnyitását szeretnék elérni (már egy PHARE CBC-program által támogatott tanulmányterv is készült), azonban ennek igen alacsony a várható utasforgalma, és a kapcsolatoknak sem tudna érezhető lökést adni, ezért megvalósíthatósága igen kétséges.

*Csongrádban* leginkább a korábban létező vasúti kapcsolatok helyreállításában látják az előrelépés lehetőségeit, bár egy közúti átkelő megnyitása ugyancsak napirenden van. A Kiszombor és Nagycsanád közötti állandó átkelő létesítése már 1992-től esedékes, hiszen a várható jelentős hozam miatt mindkét fél érdekelt abban. Az átkelő azért lenne kiemelkedő jelentőségű, mert visszaállítaná az évszázados közvetlen kapcsolatot Szeged és Temesvár között (mintegy 50 km-rel megrövidítve a jelenlegi utat), és ezzel Románia legnyugatibb megyéje közvetlen kijáráttal rendelkezne nyugat felé. Ily módon a Dél-Európa felé tartó tranzitforgalom jelentős része terelődne át ebbe az irányba, tehermentesítve az időszakosan túlterhelt Nagylakot és Makót. Az átkelő megnyitása már eldöntött tény, és mindkét fél megkezdte az infrastruktúra kiépítését. A határnyitás dinamizálhatja a *Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió működését* is, és nem utolsósorban alapot biztosíthat az újjászerveződő gazdasági kapcsolatoknak, új együttműködési lehetőségeket nyithat meg.

A határőrség szakemberei szerint a legtöbb határbővítési elképzelésnek hiányoznak a reális alapjai, mert – gondolva a jövőre – az *EU nem támogatja a nemzetközi forgalomra nem alkalmas új átkelők megnyitását*. Néhány kisebb átkelő megnyitásán, illetőleg bővítésén túl persze azokban az elképzelésekben is fantáziát látnak, amelyek a *határtérség egvedei sajátosságait szeretnék hozzáférhetővé tenni az idegenforgalom számára*, lehetőleg a két oldal aktív együttműködésével. Nagy lehetőséget jelenthetne például a *kübekházi kerékpártúra* népszerűsítése, amely kuriózumként lehetőséget biztosíthatna arra, hogy egy kör-

forgalmi úton a résztvevők egyetlen rövid túra alkalmával három országban ke- rekezhessenek – ehhez persze elengedhetetlen, hogy Jugoszláviában rendeződ- jék a belpolitikai helyzet. A látóvalók közt előkelő helyet foglalhatna el a ro- mán oldalon a határtól néhány száz méterre található *kőrösszegi Csonkatorony*, amelynek rendszeres látogathatósága érdekében akár egy turistaátkelő megnyí- tásával érdemes lenne átjárhatóvá tenni a határt. Ugyancsak sok embert mozgat- hatnának meg a Maros folyó sport- és víziturizmus céljaira történő felhasználá- sával, illetve a *Békéscsaba–Arad futóverseny* minél szélesebb körű népszerűsíté- sével.

Az Orosházi Határőr Igazgatóság (akárcsak a magyar–román határ felső, Észak-Alföldre eső határszakaszai) technikai eszközeinek fejlesztése minden- képpen szükségesnek látszik, de ebben a tekintetben is sok a bizonytalanság a schengeni szerződés esetleges hatályba lépése miatt. Amennyiben Magyaror- szágra is vonatkoznak majd az előírások, úgy mindenképpen nélkülözhetetlené válik a normák betartásához szükséges eszközök biztosítása (éjjellátó kamera- rendszer stb.) a határ teljes hosszán, ami nagyon jelentős beruházás. A határ je- lentős részén az átkelők állapotát tekintve kedvező a helyzet. Battonya építését 1992-ben kezdték és 1995-ben nyitották meg a forgalom előtt, a méhkeréki át- kelőt 1996 folyamán adták át, ezek tehát már megfelelő színvonalat képvisel- nek. A gyulai átkelőt folyamatosan modernizálják, az ártándi átkelőn a kamion- terminál után most a személyforgalmi egység újítása van folyamatban. Az igazi fejlesztés az lenne, ha autópálya vagy azzal közvetlen kapcsolatban álló gyors- forgalmi út vezetne ide, mivel országosan a gyulai az egyike a három legfor- galmasabb átkelőnek. Nagy erővel folyik a csengersimai átkelő teherforgalmi kibővítése is, a nagylaki határátkelő pedig nemrégiben készült el.

Az Orosházi Határőr Igazgatóság területén a határregisztrációs és a térfüggyelő rendszer kiépítettségét megfelelő szintűnek tartják – bár itt is vannak eltérések az egyes átkelők között –, a nyírbátori igazgatóság működési területén azonban kívánatos lenne a korszerűsítése. A *számítógépes hálózatot jelentősen fejlesz- tették*, és ezért a határőrizeti regisztrációs rendszer egyre eredményesebben mű- ködik (az automatikus okmányleolvasás segítségével a rendszerben szereplő kö- rözött bűnözők és autók kiszűrése stb.). A modernizációt azonban sosem lehet befejezettnek tekinteni, és a rendszer hatékonyságát növelné, ha az egyes igaz- gatóságok nem csak Budapesttel lennének összekötöttesben, hanem egy belső rendszeren keresztül egymással is. A gazdasági kapcsolatok élénkülése miatt *számolni lehet a teherforgalom növekedésével*, ezért *növelni kell majd a nagy átkelők áteresztőképességét*, illetve a *be- és kiléptetés gyorsaságát*. Amennyiben a schengeni egyezmény „nem szól közbe”, jelentős nagyberuházásra nem lesz szükség a közeljövőben.

A magyar–román határszakasz mentén elhelyezkedő, relatíve kevés átkelő el- lenére is szakemberek úgy értékelik a pillanatnyi helyzetet, hogy a határon át-

nyúló együttműködések előtt, amennyiben ilyen irányú igények vannak, a határ maga nem jelenthet akadályt. A kapcsolatfelvételtre és -tartásra jelenleg mindkét oldalról bőségesen megvan a lehetőség és a szándék is, és a bővülő kapcsolatok reményt adhatnak arra, hogy az összefogás révén a magyar–román határtérség a jövőben leküzdheti a jelenlegi elmaradottságából adódó hátrányokat.

## 5. Az együttműködések jelenlegi problémái, a jövő korlátai és lehetőségei

A legsúlyosabb problémát minden bizonnyal a határ mindkét oldalán jellemző tőkehiány és az általános szegénység (intézményi, vállalkozói és lakossági téren egyaránt) okozza most és a jövőben egyaránt; ebben a kérdésben pedig nemcsak a helyi szereplők, hanem a kormányok mozgástere is korlátozott. A kapcsolatok jelentős részét a magyar fél tartja életben, és a nagyobb volumenű együttműködések csak pályázati pénzekből lehet finanszírozni. A román fél rendkívüli szegénysége miatt nem tud a programokra áldozni, ami jelentősen gátolja a már meglévő viszonyok továbbfejlesztését. Eleve korlátozottak a kapcsolattartás fizikai lehetőségei, mivel hiányosak és fejletlenek az infrastruktúra-hálózatok. A lakosság szerint kevés és nem megfelelő színvonalú határátkelő van a térségben, és ha ez a forgalmi adatok alapján nem is tűnik megalapozottnak, a vasúti és közúthálózat elégtelensége aligha vitatható (egyetlen gyorsforgalmi út sem vezet át a határtérségen). Mindezen korlátok valamennyi területre kihatnak, de leginkább a gazdasági szereplőket sújtják (alacsony tökevonzó képesség, korlátozott piacra jutási lehetőségek stb.), és ezért a régió felzárkóztatása érdekében az itteni fejlesztések elengedhetetlenek.

Sok nehézség forrása a két ország eltérő jogrendje és közigazgatási rendszere. Az intézmények operatív szintű kapcsolatainak fejlődéséhez elengedhetetlen, hogy a felek hasonló jogkörökkel és legitimitással legyenek felruházva. Az alapvető különbséget az okozza, hogy a román közigazgatásnak és szakintézményeknek jóval nagyobb a központi hatalomtól való függősége, és ez a napi kapcsolatokra is káros hatással van (információcsere stb.). Az egyenrangúságon alapuló együttműködések lehetőségét csökkenti, hogy Romániában sok esetben teljesen hiányzik a hasonló kompetenciákkal rendelkező partner (kistérségi településszövetségek stb.). Emiatt egyes romániai szervezetek „ültérhelte” váltak, mert partner hiányában nekik kell fogadniuk magasabb vagy alacsonyabb szintű magyar partnerek kezdeményezéseit. Ez mondható el a területfejlesztés szervezeti hátteréről is, mivel a határ túloldalán csak regionális tervek vannak, a megyei lépték hiányzik. A rendszerek eltérő struktúrája miatt a tervezési és egyeztetési rendszer sincs szinkronban, ami a jövőben a két fél közötti érdekellentétekhez vezethet.

Az információk hiánya ugyancsak minden területen gátolja a minőségi együttműködést. A piaci ismeretek és információk hiányos volta gátolja a vállalkozói kapcsolatok fejlődését, és a vonatkozó joganyagok nem megfelelő ismerete az együttműködési keretek hibás meghatározásához, illetve a kínálgató lehetőségek elmulasztásához vezethet. A javuló politikai és személyi kapcsolatok ellenére a bizalomhiány, a másik fél egymásról szóló hézagos és főleg a román oldalon félremagyarázott ismeretei hozzájárulnak az előítéletek fennmaradásához, ami minden vonatkozásban fékezi az együttműködést. Ezt le lehetne küzdeni a másság felvállalása és elfogadása mellett a korrekt tájékoztatással is, de a tiszai ciánszennyezéskor (és az azóta eltelt hónapokban) történeknél tapasztalt beidegződések nem használtak a törekvésnek.

A különféle fejlesztési elképzeléseknek számos kérdésre kell tehát választ adniuk, és már a tervezés kezdeti szakaszában újabb problémát jelent az érdekek összehangolása (akár országoként is), az uniós és az országokénti támogatási politikának való kölcsönös megfelelés. Ez azért különösen fontos, mert a szükséges pénzügyi forrásokat csak a határtérségen kívülről érkező összegek biztosíthatják, és mindenekelőtt az EU alapelveit (vertikális és horizontális partnerség, adicionalitás, szubszidiaritás, programozás) kell figyelembe venni.

A magyar oldalon lévő megyék és régiók mindegyike rendelkezik fejlesztési koncepciókkal, és ezek gyakorlatilag kijelölik a célkitűzéseket és a fejlesztések jövőbeni irányait. A határmenti kapcsolatok fejlesztését ugyan egyik sem kezeli kiemelt prioritásként, de egyrészt az általános fejlesztések ezt a területet is érintik, másfelől az egyre intenzívebben működő fiatal intézményekben (régiók és eurorégiók, PHARE-iroda) ezek a tervek a határtérség közös fejlesztésére hegyeződnek ki. A fő célkitűzés a térség felzárkóztatása a határ menti együttműködésből fakadó előnyök maximális kihasználásával. Ehhez kapcsolódóan a legfontosabb feladatok a közös előnyökön és a fenntartható fejlődésen alapuló versenyképes gazdaság kialakítása, a műszaki és humán infrastruktúra fejlesztése, a humán erőforrások megújítása, a határon átnyúló kapcsolatok elmélyítése és az együttműködést segítő intézményhálózat megteremtése, illetve felkészülés az EU-tagságra és annak következményeire. Kifejezetten a határtérség fejlődését szolgálná a határátkelők és a tranzitfolyosók, illetve a nemzetközi és országos közlekedési és telekommunikációs hálózatok fejlesztése, a külgazdasági összeköttetések és az eurorégiós kapcsolatok erősítése, továbbá a turizmus kiemelt támogatása (reklám stb.). Ezeknek a céloknak a megvalósíthatóságát alapvetően befolyásolják a rendelkezésre álló pénzügyi keretek, az egyes területek fejlesztésének megfelelő egymásra épülése (először az infrastruktúra korszerűsítését, majd a gazdaságfejlesztést kell előtérbe helyezni), illetve a két ország EU-hoz történő csatlakozásának időpontja és mikéntje.

A fentebbiekből kiindulva teljes mértékben egyetértünk a JCC által ebben az évben elfogadott prioritásrendszerrel, amelynek megvalósítása hosszabb időre

meghatározza a határtérség és a határon átnyúló kapcsolódások jövőjét. A részletes fejlesztési terveket és megoldási javaslatokat az elfogadott *Közös programozási dokumentum* tartalmazza, mi terjedelmi korlátok miatt csak a lényeges célokat emelhetjük ki. A Dél-Alföldet érintő magyar–román határ mentén is alapvető fontosságú a határ (főleg a teherforgalom számára történő) átjárhatóságának és a határtérség megközelíthetőségének javítása. Ehhez elengedhetetlen a meglévő átkelők fejlesztése (esetleg újak nyitása – akár korlátozásokkal is); a közúthálózat teljes rekonstrukciója; legalább egy, a térségen átvezető gyorsforgalmi út építése; illetve a vasúthálózat korszerűsítése és bővítése.

A régióban elengedhetetlen a környezet- és természetvédelmi, valamint a vízgazdálkodási együttműködések javítása. Ennek keretében fontos lenne közös természetvédelmi területek, illetve a felszíni és felszín alatti vizek közös védelmének kialakítása. Ehhez a területhez már ezer szállal kötődik a határon átnyúló együttműködés intézményi hátterének kialakítása és a meglévők továbbfejlesztésének igénye. Első lépésként javítani kell az információs és kommunikációs kapcsolatrendszereket, össze kell hangolni a fejlesztési elképzeléseket, a közös tervezést alkalmazni kell minden területi léptékben és ágazatban, és hosszú távú intézményesített együttműködési formákat kell kialakítani.

A kapcsolatok fejlesztésének új lépcsőfokát jelenti a gazdasági együttműködések elősegítése. Ehhez szükség van a gazdasági szolgáltatások összehangolt fejlesztésére, ösztönözni kell a vállalkozásfejlesztési együttműködések, biztosítani kell a kis- és középvállalkozások megerősödésének lehetőségeit, és adottságokra épülő gazdaságfejlesztési pólusokat kell létrehozni (a meglévő ipari parkok és vállalkozási övezetek fejlesztésével). Jelentős előrelépést jelenthetne – a jelenlegi rivalizálást felváltva – a mezőgazdaság és az élelmiszeripar együttműködésében rejlő adottságok kihasználása, és ugyanez vonatkozik a turisztikai adottságokra is.

Végül, de egyáltalán nem utolsósorban a régió jövője érdekében kulcsfontosságú a humán erőforrások lehetőség szerinti közös fejlesztése. Ennek részeként tovább kell fejleszteni az oktatásban és a képzésekben a már meglévő együttműködések, nagyobb hangsúlyt kell fektetni a nyelvi képzésekre, és ösztönözni kell a civil, a közművelődési, a kulturális és médiakapcsolatok jelenlegi szintjének erősödését. Az egészségügyi és szociális téren kialakult alacsony szintű együttműködések fejlesztése mindkét fél érdekeit szolgálná, és nagy szükség lenne egy ma még hiányzó munkaerőpiaci egyezményre, amivel jelentősen csökkenthető – vagy legalább keretek közé szorítható – lenne a fekete-munka.

Rövid összegzésként tehát elmondható, hogy a határon átnyúló kapcsolatok a magyar–román határszakaszon még csak kezdeti stádiumban vannak, és ma még leginkább protokolláris jellegűek. A kapcsolatrendszer kiépítése azonban öszintébb szándékkal és mélyebb tartalommal csupán tíz éve kezdődhetett meg.

Ehhez képest az együttműködések intenzitása dinamikusan növekszik, és gyakorlatilag csak a pénzhány vet eléjük – egyébként igen súlyos és nehezen leküzdhető – akadályokat. A dél-alföldi határszakaszra vonatkozó elemzések is azt támasztották alá, hogy a magyar–román határ menti kapcsolatok fejlődése igazából még messze nem érte el lehetőségeinek határait. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy a kapcsolatok tartalmasabb kiépülése csupán tíz évvel ezelőtt kezdődhetett meg, a politikai légkör pedig csak néhány éve teszi lehetővé azok további elmélyítését.

A határon átívelő kooperációk fejlesztésének legnagyobb gátja jelenleg a pénzügyi feltételek hiánya, illetőleg a nagyfokú tőkehiány. Mind a magyar határtérség további fejlődése, mind a határon átnyúló kapcsolatok jövője különösképpen megkívánja a román oldali területek társadalmi-gazdasági felzárkózását: a kapcsolatok minőségében kiutat mindkét ország számára elsősorban az Európai Unióhoz való mielőbbi csatlakozás ígéreme, de miután Románia számára várhatóan erre csak később kerülhet sor, az együttműködésben még nagyon sok nehézséggel lehet számolni. Kedvező jel viszont, hogy a mind nyitottabbá váló magyar–román határ az elmúlt évtizedben egyre erőteljesebben generálta a határon átívelő együttműködések, s a román fél alaposan megnövekedett együttműködési hajlama is optimizmusra ad okot a jövő tekintetében. Csak remélni lehet, hogy ezt a folyamatot nem fogja beárnyékolni semmilyen kedvezőtlen politikai fordulat, sem pedig a schengeni egyezmény nem kívánt fékező mechanizmusai.

## Irodalom

- Baranyi, B.–Balcsók, I.–Dancs, L.–Mező, B. (1999) Borderland Situation and Periferality in the North-Eastern Part of the Great Hungarian Plain. – *Discussion Papers* 31, RKK, Pécs.
- Baranyi B. (szerk.) (2001a) *A határ mentiség kérdőjelei az Északkelet-Alföldön*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- Baranyi B (szerk.) (2001b) *A határokon átnyúló fejlődés esélyei a Kárpátok Eurorégió működési területén. A gazdasági-társadalmi kapcsolatok alakulásának történeti összefüggései, helyzete és az együttműködés fejlesztésének lehetőségei, különös tekintettel Északkelet-Magyarországra*. Kézirat. MTA RKK ATI, Debrecen.
- Foglalkoztatási Hivatal adatbázisa.
- MRHMT (2000) *Magyar–román határ menti térség fejlesztési koncepciója és programja*. Terra Stúdió Kft., Budapest.
- A Békés, Bács-Kiskun és Csongrád Megyei Munkaügyi Központok adatbázisa.
- Nyírbátori és az Orosházi Határőr Igazgatóságok szóbeli és írásos adatszolgáltatása.

# BIZTONSÁG ÉS ÁTJÁRHATÓSÁG MAGYARORSZÁG DÉLKELETI HATÁRÁNÁL

KOBOLKA ISTVÁN

## I. Útban az Európai Unió felé

Az 1989-ben végbement változások óta az Európai Unió és Magyarország kapcsolata mind szorosabbá válik. 1991 decemberében került sor Magyarország és az Európai Unió között a társulási szerződés aláírására, amely megteremtette a közös politikai, gazdasági és kulturális együttműködés lehetőségét. 1993 júniusában az Európa Tanács koppenhágai ülésén megfogalmazták az EU-tagság gazdasági és politikai követelményeit, 1994 decemberében pedig elfogadták a kelet-közép-európai országok csatlakozására kidolgozott stratégiát. 1997-ben az Európai Bizottság közzétette „Agenda 2000” című jelentését az EU 2000 utáni politikájáról. A programcsomag új fejezetet nyitott az európai integrációban is. Az „Agenda 2000” tartalmazta az Európai Bizottság véleményét is a csatlakozásra váró országokról. Magyarország ekkor egyike volt azon öt közép- és kelet-európai országnak, amelyekkel a bizottság javasolta a csatlakozási tárgyalások megkezdését 1998 első felében.

1998 márciusában megnyitották az ún. Európai Konferenciát, s ezzel megindult a csatlakozási folyamat. A tizenegy jelölt ország közül – Ciprus mellett – a legfelkészültebbnek ítélt öt országot (Csehországot, Észtországot, Lengyelországot, Magyarországot és Szlovéniát) a tárgyalások első körébe, míg Bulgáriát, Lettországot, Litvániát, Romániát és Szlovákiát pedig a második körbe sorolták. Hangsúlyozták a folyamat nyitott jellegét, ami azt jelentette, hogy az országok teljesítményüktől függően bekerülhetnek az első csoportba, vagy akár az elsőből „visszaeshetnek” a másodikba is. Az események azonban a csatlakozni kívánó országok többsége számára 2002 decemberében a vártnál is kedvezőbb fordulatot vettek. Az EU koppenhágai csúcstalálkozóján ugyanis 10 ország felvételét határozták el. A korábbi 11 jelölt állam közül mindössze Románia és Bulgária maradt ki, míg Málta az „első körösök” közé zárkozott fel. 2003 áprilisában került sor Athénban az új tagok csatlakozási szerződésének aláírására, aminek eredményeként 2004 májusától minden bizonnyal 25 tagúra bővül az unió.

Az Európai Bizottság évente ún. „országjelentést” készít a csatlakozásra váró országokról. Témánkat érintve a jelentésnek arra a részére térünk ki, amely a bel- és igazságügyi együttműködésről szól (EB 2001). A megfelelő külső határ-ellenőrzés megszervezését és a vízümpolitika átalakítását nem csupán az uniós csatlakozás teszi szükségessé, hanem Magyarország idegenrendészeti, migrációs






és bűnözési helyzete is. A leendő külső határok felől jelenleg is jelentős nem kívánatos beáramlás érzékelhető. Az uniós szabályok átvétele és megfelelő alkalmazása javíthat hazánk belső biztonságán és közrendjén is.

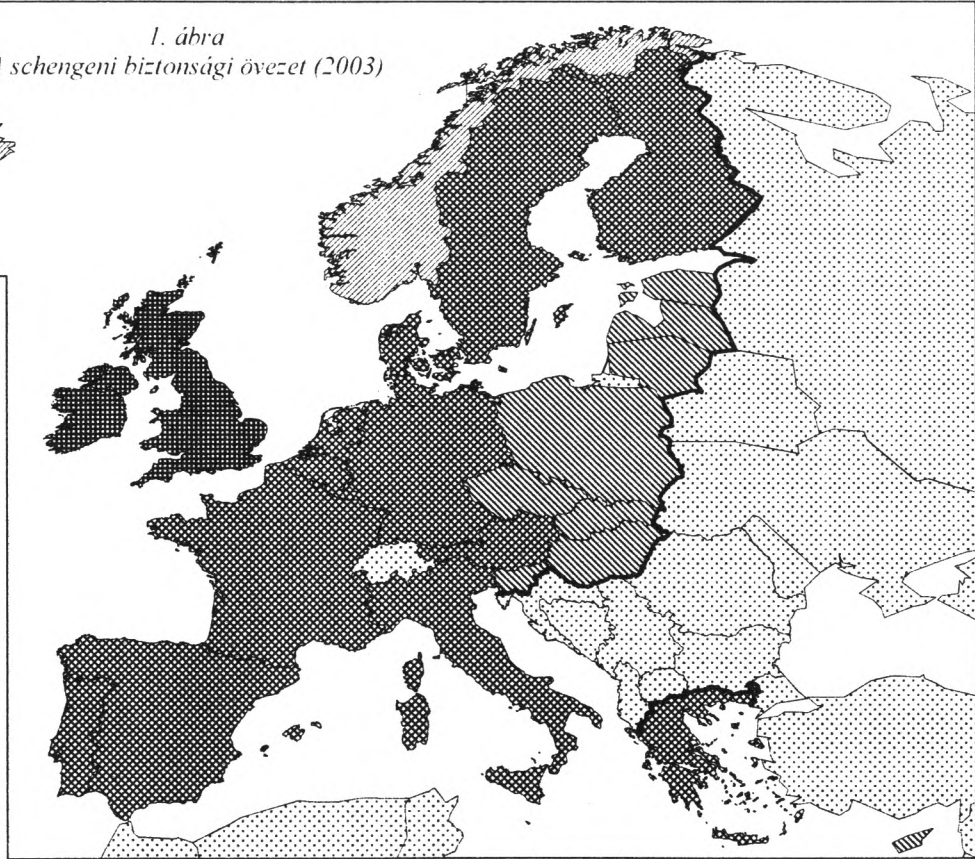
## 2. A schengeni egyezményhez való csatlakozásunk lehetőséges következményei

Az európai egység megvalósításában már eddig is fontos szerepet játszó kisállamnak, Luxemburnak – a fővárosa mellett – mindenképpen Schengen a legismertebb települése. 1985 júniusában ugyanis itt írták alá a Benelux-államok, Németország és Franciaország képviselői a kisváros nevével fémjelzett egyezményt, amelyben vállalták országaik közös határain a személyi ellenőrzés fokozatos megszüntetését, valamint elfogadták az áruk és szolgáltatások áramlása további könnyítésének alapelveit. 1990 júniusában pedig az egyezménnyel összhangban döntöttek a határellenőrzések megszüntetésének gyakorlati kérdéseiről, továbbá meghatározták a közös biztonsági és menekültpolitika, valamint a rendőrségek közötti együttműködés legfontosabb feladatait. A célkitűzések megvalósulásának egyik jeles dátuma volt 1996. március 26. Ekkortól lépett életbe ugyanis a napjainkban oly sokszor hivatkozott schengeni rendszer, nem kis mértékben átformálva az öreg kontinens államainak egymás közötti kapcsolatait és valamelyest politikai térképét is. Az unió jelenlegi 15 állama közül mindössze Nagy-Britannia és Írország kívánt a rendszeren kívül maradni, míg az EU-hoz nem tartozó Norvégia és Izland csatlakozott hozzá (*l. ábra*). Svájcot pedig gyakorlatilag enklávészerűen fogják közre a schengeni térség államai. Napjainkban tehát Norvégia, Finnország, Németország, Ausztria és Olaszország keleti határai, illetve a görög határok egésze alkotják a közös biztonságpolitika keleti „védvonallát”.

Az egyezményt aláíró államok a továbbiakban határoztak még egy bírósági, vízumügyi és rendőrségi információs rendszer létrehozásáról is, strassbourgi székhellyel. Az Európai Unió 1997. évi amszterdami szerződésében úgy döntött, hogy fokozatosan megszüntetik azt a gyakorlatot, amely szerint egyes tagországok formailag szorosabban együttműködve, de mégis az unió valamennyi állampolgárára kiható szabályozással és az egész uniós térséget érintő következményekkel hoznak intézkedéseket (*Kiss 1999*). Elhatározták a schengeni egyezmény rendszerének teljes beépítését az uniós jogrendszerbe, és az újonnan belépő államok (így Magyarország) számára is kötelezővé teszik a *schengeni normarendszerhez való csatlakozást*, amely rövid és hosszú távú intézkedések megtételét irányozza elő, és a tervezett együttműködés négy területét nevezi meg:

1. ábra  
A schengeni biztonsági övezet (2003)

-  A schengeni rendszerhez tartozó EU-államok
-  A schengeni térségen kívüli EU-tagállamok
-  A schengeni rendszerhez csatlakozott EU-n kívüli országok
-  Az EU-hoz 2004-ben csatlakozó országok
-  A schengeni biztonsági rendszer várható keleti határa



- a személyek szabad mozgása;
- a közrend és a közbiztonság védelme;
- a kábítószer-kereskedelem leküzdése;
- az illegális beutazás megakadályozása.

Az egyezmény aláírása tehát azt is jelenti, hogy Magyarországnak újabb feladatokat is fel kell vállalnia. Csatlakozásunk időpontjában készen kell állnunk arra, hogy *biztosítsuk az Európai Unió polgárainak a szabad mozgás lehetőségét, az áruk gyors, zökkenőmentes átjutását közös határunkon.* Ezzel egyidejűleg azonban gondoskodnunk kell arról is, hogy *határainkon olyan ellenőrzés mellett léptessük be a tagországok polgárait és azok áruit, ami lehetővé teszi számukra, hogy további ellenőrzés nélkül akár az Atlanti-óceán partjáig is eljussanak.*

Az egyezmény tagországainak állampolgáraival, valamint a jogszerűen ott tartózkodó külföldiekkel szemben megnyilvánuló bizalom és a belső mozgás szabadsága biztonságot is jelent. A személyek ellenőrzés nélküli mozgásának biztosítása a tagállamok belső határain keresztül, az áruk akadálytalan, váratlanmentes szállításának lehetősége egyik országból a másikba megköveteli, hogy *az államok a közös térség külső határain biztosítsák saját és az egész unió lehető legjobb védelmét, a belépni szándékozó személyek és áruk alapos ellenőrzését. A külső határokon végzett ellenőrzés, a személyek és áruk beléptetése, az egész térségben való szabad mozgás engedélyezését jelenti a külföldi számára, hiszen a tagállamok egymás közötti határain már nem történik meg az átlépők kontrolálása. A tagországokon belüli szabad mozgást ellensúlyozó szabályok a külső határok ellenőrzését, a közös vízumpolitikát, a menedékjog-kérési eljárás lehetőségét, a rendőrségi és bírósági együttműködést és az információcserét foglalják magukban.*

#### *a. A külső határellenőrzés megerősítése*

„Idegennek” a nem EU-tagországok állampolgárai minősülnek, akik a tagországok területére legfeljebb három hónapos látogatásra léphetnek be, amennyiben érvényes úti okmányokkal, vízummal (ha vízumkötelezettek), és a megélhetésükhöz szükséges fedezettel rendelkeznek, ha nincsenek azon személyek között nyilvántartva, akiktől megtagadták a belépési engedélyt, és ha nem minősülnek olyan személyeknek, akik fenyegetést jelentenek a közrendre, valamely szerződő fél nemzetbiztonságára vagy nemzetközi kapcsolataira. A bármely tagállam területére legálisan belépett idegennek a belépéstől számított három napon belül be kell jelentkeznie ennek a tagállamnak az illetékes hatóságánál.

### *b. Közös vízumpolitika*

Azokról az országokról, amelyeknek állampolgárai vízumkötelezettek, közös listát készítenek, és ez a lista valamennyi schengeni tagországra nézve kötelező érvényű. A rövid – legfeljebb három hónapos – tartózkodásra szóló vízumok kiadását egységes feltételekhez kötik, és a bármely szerződő fél által kiadott vízum a schengeni térség egész területére érvényes. Azon harmadik országok állampolgárai, akik nem vízumkötelezettek, maximum három hónapos időtartamig szabadon mozoghatnak a szerződő felek területén. A tranzitvízummal rendelkezők jogosultak áthaladni a szerződő felek területén egy harmadik ország területe felé, de az áthaladás időtartama nem lépheti túl az öt napot. *A tagországokban való letelepedésre és a hosszabb időtartamra szóló vízumok tekintetében minden egyes tagállam továbbra is a saját nemzeti bevándorlási törvényeinek megfelelően jár el.* A további ellensúlyozó intézkedések közé tartozik a kölcsönös segélynyújtás büntügyi kérdésekben, a bűnözők kiadatása és tranzitálása, illetve a kábítószerrel összefüggő bűnözés elleni harc terén.

### *c. Menekültügyi politika*

A Schengenben megkötött egyezmény az összes aláíró országra vonatkozóan lefektette a menedékjog-kérelmezés egységes eljárásának szabályait. E szabályok értelmében a menedékjog iránti kérelemmel kapcsolatos eljárás lebonyolítása és a kérelem elbírálása tekintetében csak egy állam illetékes.

Mindezek számunkra azt jelentik, hogy Magyarország csatlakozása után még évekig nem számíthatunk arra, hogy hazánkat uniós tagországok vegyék körül. Ütköző ország leszünk, még hozzá egy olyan földrajzi helyzetben, ahol csaknem patkószerűen fognak körbe bennünket az unióhoz nem tartozó országok (Horvátország, Szerbia-Montenegró, Románia, Ukrajna), noha Románia és Horvátország csatlakozási esélyei kedvezőnek tűnnek.

## 3. Az Európai Unió és a migráció

Az európai migrációt alapvetően négy csoportra oszthatjuk:

### *a. Az Európai Unió országain belüli szabad munkaerő-vállalás.*

Az unió egyik alapelve *a munkaerő szabad vándorlása. Ez nemcsak munkavállalási, hanem szociális és társadalombiztosítási egyenlőséget is jelent.* Természetesen a munkaerőpiac védelme érdekében szigorú intézkedéseket hoztak (közös vízumpolitika, szigorú határőrizet stb.) főként az unión kívül érkezők kiszűrésére (SZSZM 1999). Igazából tömeges munkaerő-vándorlás az unió tagor-

száagain belül nem alakult ki, elsősorban a határ menti ingázások (osztrák–bajor, osztrák–olasz, német–francia és a belga–holland) a jellemzőek.

*b. Az egyes országokba irányuló legális és illegális munkavállalás.*

A hatvanas-hetvenes években a gazdaság gyorsuló ütemű fejlődése eredményként munkaerő-kereslet alakult ki Nyugat-Európában. Ezért főleg a német ajkú területekre nagyszámú munkavállalót engedtek be Jugoszláviából, Törökországból, Olaszországból, s újabb lendületet vett a kelet-közép-európai németek „hazatérése” is (Illés–Lukács 2002). Természetesen emellett dívott az illegális foglalkoztatás is. A XX. század utolsó évtizedében megjelentek a nyugat-európai munkaerőpiacon a volt szocialista országok állampolgárai is. Ezek egy része legális munkavállalóként (meghatározott keretszámok alapján), többségük azonban illegális foglalkoztatottként érkezett a fejlettebb országokba. Különösen jellemző ez a forma a határ menti ingázókra, akik lakhelyüket nem kívánják feladni, mindössze az otthoninál sokkal kedvezőbb jövedelemszerzési lehetőséget szeretnék hosszabb-rövidebb időre kihasználni. A harminc évvel ezelőtti helyzet megváltozására utal, hogy a hagyományosan nagy tömegű külföldi munkavállalót (török, jugoszláv) foglalkoztató Németországban már nincs szükség ilyen jelentős számú migráns munkaerőre. A kilencvenes években egyebek mellett az ausztriai foglalkoztatottak 10%-a, a németországiakénak pedig 8%-a volt külföldi munkavállaló (Hárs 1998). Néhány évvel ezelőtt Németországban kampány kezdődött a török vendégmunkások hazatelepítése érdekében, melynek során nagy összegű támogatást adtak a hazatérő családoknak. Mindezek mellett továbbra is igaz, hogy a fejlett nyugat-európai országok nem tudnák működtetni gazdaságukat a külföldi munkavállalók milliói nélkül.

*c. A menekültek áramlása és befogadása.*

Az elmúlt évtizedben markánsan két táborra voltak oszthatók a menekültek: egyrészt a kis csoportokban (5–50 fő) érkező gazdasági menekültekre, akiket főként Kelet-Európából, a Közel- és Távols-Keletről szinte kizárólag embercsempész bűnszervezetek (szállítottak) szállítanak a kiszemelt célországba, többnyire hosszú, viszontagságos szárazföldi úton keresztül, másrészt pedig a nagy tömegben érkező politikai menekültekre, akik főleg a délszláv háborúk következményeként, legtöbbször életüket mentve voltak kénytelenek elhagyni szülőföldjüket.

*d. A családegyesítés okából történő költözés.*

Egyre gyakrabban fordul elő, hogy a korábban legálisan munkát vállaló vagy menekültként elismert és letelepedett migránsok fogadják otthon maradt csa-

*ládtagjaikat*, vagyis már-már jellemző formának számít, hogy családostul együtt élik életüket (időlegesen vagy akár véglegesen) Európa szerencsésebb felében (Törzsök 2002). Németország nagyvárosaiban mára már külön török negyedek alakultak ki, míg a legjelentősebb francia városokban számos helyen az észak-afrikai arab családok szervezték meg önálló, az otthonira sok mindenben emlékeztető lakóterületeiket. Nagy-Britanniában pedig az ázsiai (Elő-India) bevándorlók különülnek el településrészenként.

#### 4. Magyarország és a migráció

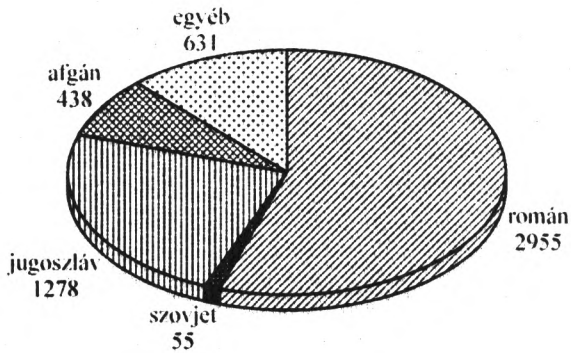
A magyarországi migráció a XX. században négy nagyobb hullámot ért meg. Az első 1920-tól, sőt még inkább 1918-tól a második világháború végéig tartott, és jellemzően a trianoni szétdarabolás után a szomszédos országokban kisebbségi sorba került magyarok anyaországba (a trianoni országterületre) történő vándorlását jelentette. A következő nagyobb népességmozgásra a második világháború után (1946 és 1948 között) került sor, amikor is több mint kétszázezer magyarországi német (sváb) lett a kényszerkitelepítés áldozata. Ugyancsak ezekben az években mintegy hatvanezer szlovák származású magyar állampolgár választotta saját elhatározása alapján új otthonául az akkori Csehszlovákiát, míg onnan több mint százezer felvidéki magyar pedig közel sem önként vállalt döntése eredményeként érkezett Magyarországra. A harmadik hullám 1956–57-ben tetőzött. A közismert módon levert népfelkelés után főként a megtorlástól tartva, de a jobb élet reményében is majdnem kétszázezren hagyták el Magyarországot (Szabó 1998). Az ötvenes évek végétől mintegy három évtizeden keresztül (1988-ig) évente legfeljebb csak néhány ezer volt a legális és illegális elvándoroltak száma.

1988 után – a negyedik hullámban – ismét a befogadások voltak jellemzőek, főleg Romániából, a Szovjetunióból és Jugoszláviából érkeztek az etnikai konfliktusok és az egyre kilátástalanabbnak tűnő életviszonyok miatt is magyarok az anyaországba. 1990-ben egyebek mellett több mint két és félezer román állampolgár kapott menekült státuszt, a délszláv háború hatását pedig az mutatja, hogy 1991 és 1994 között évente a százat is jóval felül múlta azoknak a jugoszláv állampolgároknak a száma, akiket menekültként ismertek el a magyar hatóságok (Hárs 2001). A 2001. év végén Magyarországon 5357 menekültként regisztrált személy tartózkodott, míg a bevándorlási engedéllyel itt élő külföldiek száma meghaladta a nyolcvanezret, a huzamosan tartózkodási engedéllyel rendelkezőké pedig elérte a harmincezret (2., 3. és 4. ábra).

Mindezek mellett *évente mintegy 30 millió külföldi utazik be Magyarországra, elsősorban turisztikai céllal. A különböző jogcímenek Magyarországon élő kül-*

2. ábra

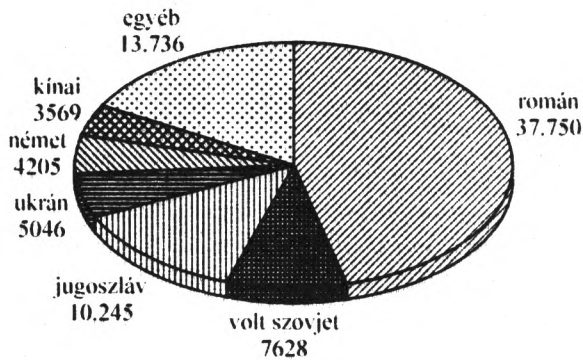
*A Magyarország területére érkezett, menekültként elismert személyek megoszlása állampolgárságuk szerint (1989. október 15.–2001. december 31.)*



*Forrás: SAMHT.*

3. ábra

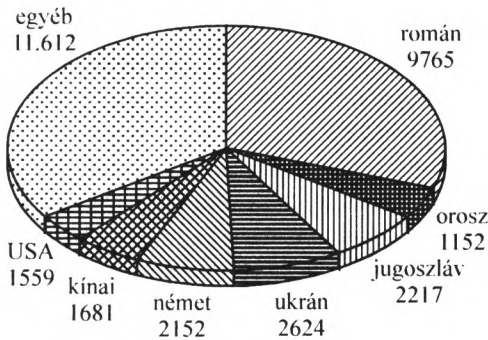
*A bevándorlási engedéllyel Magyarországon élő külföldiek száma állampolgárságuk szerint (2001. december 31.)*



*Forrás: SAMHT.*

## 4. ábra

*A bevándorlási engedéllyel Magyarországon élő külföldiek száma állampolgárságuk szerint (2001. december 31.)*



*Forrás: SAMHT.*

öldiek kiemelkedő hányada (eredetileg vagy még ma is) román állampolgárságú. (A menekültek több mint fele, a bevándorlási engedéllyel rendelkezőknek közel fele, a huzamos tartózkodási engedélyt birtoklóknak pedig majdnem harmada érkezett Romániából, ami az ott élő nagy számú magyar populáció ismeretében nem számít meglepetésnek.)

A schengeni szerződés életbe lépése óta a bevándorlás közös érdekű kérdéssé vált. Ez a közös érdek magában foglalja a harmadik országbeli állampolgárok unióba történő belépésének és az unión belüli mozgásának, lakhatásának feltételeit, továbbá az említett állampolgárok családtagvesztési és munkavállalási kérdéseit, valamint az illegális bevándorlás megakadályozását. A belső határok nélküli egységes piacon a bevándorlás fogalmát csak a nem tagállamok állampolgáira lehet alkalmazni, mivel rájuk nem vonatkoznak a szerződés rendelkezései, minthogy a letelepedési jog és a szolgáltatások szabadsága – bizonyos körülmények kivételével – csak a közösségi állampolgárokat illeti meg. A közösségi állampolgár nem közösségi állampolgárságú családtagjait, akik lakhatási joggal rendelkeznek, ugyanazok a jogok illetik meg, mint az illető személyt, a munkához való jogot is beleértve. Például a közösségi tagállambeli állampolgársággal rendelkező személy nem közösségi állampolgárságú feleségét ugyanazok a jogok illetik meg, amelyek férje állampolgárságából fakadnak. Mindazonáltal

ezekre a személyekre a befogadó állam beutazási szabályai érvényesek, beleértve a vízumkötelezettséget is. Noha a határellenőrzés megszüntetése feljogosítja a harmadik országbeli állampolgárokat arra, hogy az egyik tagállamból a másikba utazzanak, ez nem azt jelenti, hogy joguk lenne dolgozni és letelepedni egy másik tagállamban. Például egy magyarországi beutazó vízummal rendelkező bevándorló e vízumot nem használhatja arra, hogy belépjen Franciaországba és ott letelepedjen, ehhez ugyanis ott lakhatási engedélyért kell folyamodnia a helyi bevándorlási szabályoknak megfelelően.

*A bevándorlás a jövőben is a nemzeti kormányok hatáskörében marad.* Ez közös stratégiát, adminisztratív együttműködést és integrált politikai koordinációt igényel. Ugyanis egyes olyan kivándorlási hagyományokkal rendelkező országok, mint Olaszország, Görögország, Portugália és Spanyolország, az ezredfordulóra már bevándorlókat befogadó országgá váltak. A belső határok megszüntetése és a nemzetközi életben bekövetkezett változások arra késztették a tagországokat, hogy bevándorlási politikájuk kialakításakor vegyék figyelembe a többi tagállam érdekeit.

## 5. A Romániával és Jugoszláviával (Szerbia-Montenegróval) határos megyék bűnügyi helyzetének jellemzői

Határaink és ezen belül a Dél-alföldi régió határainak biztonságára nem kis mértékben a szomszédos országokban végbemenő folyamatok is hatással vannak, vagyis hogy milyen társadalmi és szociális problémák, esetleg kisebbségi konfliktusok terhelik az adott állam mindennapi életét, továbbá, hogy milyen mértékben emelik vagy éppen csökkentik a bűnüldözés hatékonyságát az állami szervek és a közhangulat. Románia geopolitikai helyzete a Szovjetunió szétesése után felértékelődött, mivel a közel 240 ezer km<sup>2</sup> kiterjedésű és 22 milliós népességű keleti szomszédunk két utódállammal (Ukrajna, Moldova) is határos, s további stratégiai fontosságot biztosít az ország számára a Fekete-tenger partvidéke és a Duna torkolata nagyobb részének ellenőrzése is. Mindezen tényezőket a NATO politikusai is számításba vették, hiszen az ország a közeljövőben a katonai szervezet teljes jogú tagjává válik, és elérhető közelségbe került keleti szomszédunk számára a hön óhajtott EU-csatlakozás is. A gazdasági és politikai rendszerváltást követő, közel másfél évtizede tartó társadalmi és szociális feszültségek, valamint az erdélyi magyarság ellen a román politikai elit egy része által tudatosan szított nacionalista indulatok akár rizikótényezővé is válhatnak. Ugyancsak biztonsági kockázatot jelentett Magyarországnak és az unióknak egyaránt, hogy a legutóbbi időkig Románia nem kezelte megfelelő szigorral az országot is érintő, de leginkább Nyugat-Európa számára súlyos gondot okozó illegális migrációt. E téren, vagyis az ázsiai és afrikai menekültek kontrolálását il-

letően már komoly előrelépés történt, és hatékonyabbá vált a román határőrizeti szervek munkája, valamint a magyar társzervvel való együttműködése is.

A több mint egy évtizede megbomlott és még jelenleg is számos megoldandó kérdést felvető balkáni stabilitás talán legfontosabb kulcsszereplője déli szomszédunk Kis-Jugoszlávia vagy újabb keletű nevén a Szerbia-Montenegró államközösség. A polgárháborúk, a kisebbségi kérdés megoldatlansága, a kölcsönös etnikai tisztogatások, sőt a népirtások következményeként Európa legnagyobb migrációs területévé vált a kelet-közép-európaiak által egykoron életszínvonaláért és viszonylagos szabadságáért irigyelt ország. Részben az egyes nemzetiségek költöztek a volt Jugoszlávián belül a saját etikumuk által lakott és ellenőrzött területekre, részben pedig Magyarországon keresztül is Nyugat-Európában vagy a világ más részein kerestek menedéket. A polgárháború és az országra nehezülő blokád csaknem teljesen szétzilálta a gazdasági életet, ami kedvező terepet szolgáltatott az illegális kereskedelemnek és csempészetnek. Az elmúlt évben azonban már a demokratizálódás és a stabilizálódás jelei egyaránt érződnek az országban, és valamelyest javult a közbiztonság is. A szerb–montenegrói viszony képlékenysége, a több százezer szerb menekült sorsának rendezetlensége, a koszovói kérdés megoldatlansága és nem utolsósorban a még mindig kilátástalan gazdasági helyzet kisebb-nagyobb kockázatot jelenthet Magyarország számára. Ugyanakkor mind Románia, mind pedig a volt Jugoszlávia szempontjából a magyarországi tranzit utak, illetve rajtuk keresztül Nyugat-Európa gyors és zökkenőmentes elérése rendkívül fontos, ezért a biztonság és az átjárhatóság kérdésében mindkét állammal előrelépés történt.

Magyarországon az elmúlt időszakban évente félmillió körüli az ismertté vált bűncselekmények száma, tendenciája azonban csökkenő (1. táblázat). Megállapítható még az is, hogy a délkeleti határszakasz (a szomszédok és a forgalom) – az elkövetett bűncselekmények számát tekintve – bűnügyileg lényegesen nem befolyásolja az ország és a térség helyzetét. Közel sem tapasztalhatunk olyan fenyegetettséget, mint a hagyományosan nagy befogadó nyugat-európai országok (Németország, Svájc, Ausztria), ahol az ismertté vált bűncselekmények 25–50%-át migránsok (többnyire munkavállalók) követik el (2. táblázat). Számkra a vizsgált megyék szervezett bűnözésben történő érintettsége lehet figyelemre méltó. Földrajzi helyzeténél fogva ebben a térségben húzódnak a keleti és déli irányból érkező csempésztúvonalak (ember, kábítószer, áru), itt lépnek be az országba az illegális bevándorlók, és ebből az irányból várható a nagy tömeget mozgató migrációs hullám is (5. ábra).

Megjegyzendő azonban, hogy ezek a bűncselekmények nem „román specialitások”, hiszen pl. az embercsempészek nagy száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében elsősorban az ukrán útvonalat jellemzi. Mindezek mellett figyelemre méltó, hogy a román állampolgárságú bűnelkövetők vezető szerepet

1. táblázat

*A Békés és Csongrád megyében elkövetett bűncselekménytípusok számának és arányának változása (1997–2001)*

A bűncselekmény típusa	1997			1999			2001		
	Az összes bűncselekmény száma	Békés megye	Csongrád megye	Az összes bűncselekmény száma	Békés megye	Csongrád megye	Az összes bűncselekmény száma	Békés megye	Csongrád megye
		Részesevé az országosból (%)			Részesevé az országosból (%)			Részesevé az országosból (%)	
Személy elleni	16 445	3,8	3,3	18 882	2,7	2,5	20 927	3,0	2,4
Közlekedési	21 203	4,4	4,0	20 503	4,1	3,6	19 561	4,1	3,4
Házasság és család elleni	4 619	4,2	3,9	4 668	3,4	5,7	4 642	3,8	3,9
Államigazgatás és igazságszolgáltatás elleni	6 493	3,2	3,8	12 120	2,0	4,8	15 558	3,2	2,5
Közrend elleni	65 946	2,3	8,0	71 063	2,9	4,2	74 535	2,8	4,7
Gazdasági	6 543	2,7	3,6	20 318	1,3	2,5	12 412	4,1	4,7
Vagyon elleni	393 003	3,4	3,7	358 036	3,1	3,8	317 900	3,1	3,7
Állam elleni	1	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Honvédelem és katonai kötelezettség elleni	150	4,0	9,3	126	3,2	4,0	159	2,5	5,0
Összesen	514 403	3,3	4,2	505 716	3,0	3,8	465 694	3,1	3,8

*Forrás:* ERÜBS BFEK SE és KÁBM adatai alapján.

2. táblázat

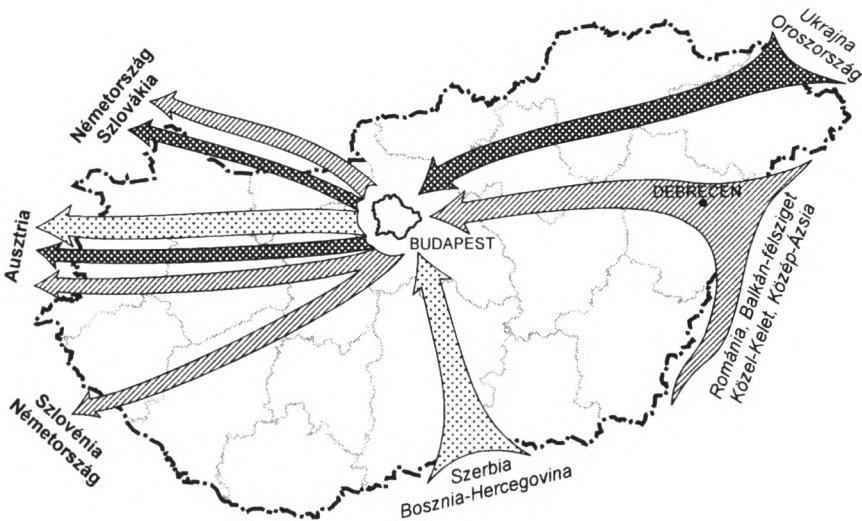
Az ismertté vált bűncselekmények számának alakulása a dél-alföldi megyékben (1997–2001)

Megye	1997		1999		2001	
	száma	részese	száma	részese	száma	részese
A bűncselekmények						
	az országosból		az országosból		az országosból	
Bács-Kiskun	23 958	4,7	33 079	6,5	21 571	4,6
Békés	17 116	3,3	15 140	3,0	14 607	3,2
Csongrád	21 812	4,2	19 250	3,8	17 733	3,8
Dél-Alföld	62 886	12,2	67 469	13,3	53 911	11,6
összesen						
Magyarország többi része	451 517	87,8	448 247	86,7	411 783	88,4
Magyarország összesen	514 403	100,0	505 716	100,0	465 694	100,0

Forrás: ERÜBSR és KÁBM adatai alapján.

5. ábra

Az európai embercsempészet Magyarországot érintő útvonalai



Forrás: SZEH és SAMH adatbázisa alapján a szerző készítette.

játszanak a külföldiek bűnözési aktivitásában, ez azonban leginkább azzal a ténnyel magyarázható, hogy a különböző jogcímen itt tartózkodó nem magyar állampolgárok többsége keleti szomszédunkból származik, és számuk jelentős az illegálisan érkezők között is (3. és 4. táblázat).

A rendelkezésünkre álló információk alapján a külföldiek magyarországi bűnözésében három személyi kört különböztethetünk meg. Az egyik a jogilag turistaként hazánkban tartózkodók köre, akik alkalmilag követnek el bűncselekményeket, illetve kis tételben folytatnak csempésztevékenységet. Közéjük tartoznak az illegális munkavállalók is. A másik a jogilag ugyancsak turistaként

3. táblázat

*A magyarországi bűnelkövetők megoszlása állampolgárságuk szerint*

Az elkövetők állampolgársága	1997		1999		2001	
	Magyaró. összesen (fő)	Ebből a Romániával határos megyék aránya (%)	Magyaró. összesen (fő)	Ebből a Romániával határos megyék aránya (%)	Magyaró. összesen (fő)	Ebből a Romániával határos megyék aránya (%)
Bosznia-hercegovinai	46	15,2	112	4,5	103	8,7
Horvát	116	6,9	131	0,8	78	12,8
Orosz	77	29,9	50	10,0	43	23,3
Román	1 818	22,7	2 146	27,8	2 030	24,1
Jugoszláv	801	9,2	1 461	5,3	679	21,8
Ukrán	267	61,8	315	69,2	427	64,4
Egyéb külföldi*	1 805	12,6	2 197	9,6	2 686	11,9
Külföldi össz.	4 930	18,6	6 412	17,4	5 619	21,3
Magyar	126 036	20,0	125 246	19,5	114 861	21,0
Összesen	130 966	19,9	131 658	19,4	120 481	21,0

\* A macedón, szlovén, litván, lett és moldáv elkövetők nélkül

Forrás: ERÜBSR és KÁBM adatai alapján.

4. táblázat

*A Magyarországról kiutasított jogsértő külföldiek számának alakulása*

Állampolgárság	A kiutasítottak száma (fő)						
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Jugoszláv	1 333	2 952	2 319	2 563	7 129	2 583	1 014
Kínai	-	95	80	215	512	470	903
Moldáv	-	-	-	-	-	-	1 671
Román	10 928	10 019	7 858	9 786	10 152	11 269	13 034
Ukrán	745	951	726	659	796	720	1 014
Egyéb	2 590	3 551	3 021	2 413	3 964	3 856	2 009
Összesen	15 596	17 568	14 004	15 636	22 553	18 898	19 645

Forrás: ERÜBSR és KÁBM adatai alapján.

beutazó, de bűncselekmények elkövetése végett érkezettek köre. A harmadik személyi kör az országban huzamosabb ideig – engedéllyel – tartózkodó személyek. Ezt a megkülönböztetést azért tartjuk lényegesnek, mert a vizsgált adatok szerint általában a rövid ideig itt tartózkodó személyek követik el a bűncselekmények többségét. A bűnüldözési tapasztalatok azt mutatják, hogy a szervezett bűnözésben viszont elsősorban a hazánkban letelepedett személyek játszanak szerepet. Az előbbiekben említett második és harmadik csoport élesen nem határolódik el egymástól, hiszen a szervezett bűnözésben végrehajtói szinten jelennek meg a beutazó és bűncselekményeket elkövető személyek.

Országosan jellemző, hogy a bűncselekmény céljából beutazó külföldiek által elkövetett jogsértések a kisebb vagyoni elleni bűncselekményektől az emberölésig terjednek, melyeknek alapvető célzata minden esetben az anyagi haszon-szerzés. Mindezek mellett a beutazó bűnelkövetőkre az alábbi bűncselekmények jellemzőek:

- *vagyon elleni bűncselekmények*, ezen belül lopás és rablás (beleértve a lopott gépkocsik külföldre történő szállítását is);
- *gazdasági bűncselekmények*, jellemzően a csempészet és a vámszabályok megsértése (dohány és alkohol csempészete);
- *közrend elleni bűncselekmények*, főleg az itt tartózkodásra vonatkozó engedélyek vagy az úti okmányok meghamisítása (ezeknél előfordul útlevél hamisítása, magyar, svéd, portugál stb. hamis útlevél használata az EU-országokba történő továbbutazás érdekében);
- *az államigazgatás és az igazságszolgáltatás elleni bűncselekmények* közül elsősorban a jogellenes belföldi tartózkodás (túltartózkodás, illetve a kiutasító határozat végre nem hajtása) és az embercsempészet.

A rövid ideig itt tartózkodó bűnelkövetőkre nem jellemző a más állampolgárral történő „együttműködés”, szinte minden esetben román románnal, ukrán ukránnal, orosz oroszsal stb. követ el bűncselekményt.

## 6. Az Európai Unióhoz történő csatlakozásunk szempontjából kiemelt bűncselekmények

### *a. Az embercsempészet*

Emelkedik azon illegális kategóriák aránya, amelyek nem a szomszédos vagy közeli országokból, hanem főként Ázsiából (Afganisztán, Pakisztán, India, Banglades, Vietnám, Kína stb.) hazánk keleti és déli határviszonylataiban kísérelik meg vagy követik el a tiltott határátlépést. Szöktetésük szervezése már a származási országban kezdődik, és a teljes útvonalra, így a tranzit szerepet betöltő Magyarországra is, kiterjed az előkészítés. Az illegális migráció szempontjából már nemcsak tranzit, hanem célországgá is vált Magyarország. E tény

támasztja alá a felderített pihentető helyek, a hazai tartózkodást legalizáló okmányhamisítók leleplezése.

Az unió országaiba irányuló migráció 30%-a, míg a Közép-Európa területére történő beáramlás fele illegális. Magyarországi adatok ismeretében *az illegális migráció csatornái három irányból indulnak el (5. ábra). Az első fontosabb irány Oroszország–Ukrajna felől húzódik át Ausztria és Szlovákia érintésével Németország és Nyugat-Európa más országai (pl. Hollandia) felé. 1999-ben tapasztalható volt, hogy Budapesttől kétfelé válik a szöktetési csatorna. Az egyik vonal közvetlenül Ausztria, míg a másik Szlovákia–Ausztria felé húzódott. Oka az a felismerés, hogy a viszonylag gyengébben őrzött Duna- vagy Ipoly-szakaszon, majd Pozsonyból dél-délnyugatra Ausztriába jutva könnyebb a nyitott belső határok közelébe jutni, mint a csúcstechnikákkal védett cseh–német határon át.*

*A második nagy beáramlási útvonal Törökországon át „érkezik” a Balkánra, majd a határ menti romániai nagyvárosokon (Temesvár, Arad, Nagyvárad, Szatmárnémeti) keresztül Debrecen–Budapest felé tart. A cél ezen érkezőknél is a nyugatra jutás, ezért útjukat az előzőekben említett irányokba vagy Budapest–Rédics–Muraszombat–Ljubjana–Trieszt felé folytatják.*

*A harmadik irány Magyarországra a volt Jugoszlávia felől vezet, ahová az illegálisok többsége repülőgéppel érkezik, kivételt inkább csak a kínaiak képeznek, akik általában legálisan töltenek el néhány napot-hetet a délszláv államban. A magyar határon való átjutás után a szlovén határ térségébe szállítják őket. Ugyanakkor a Magyarországon törvényesen tartózkodó kínaiak önmagukban is kibocsátónak tekinthetők, vagyis közülük is akadnak olyanok, akik így próbálnak eljutni Nyugat-Európába.*

Ez a jellemzés természetesen az illegálisan hazánkba érkezőkre vonatkozik. Tudni kell azonban, hogy nem ők alkotják még ma sem a tiltott határátlépés miatt elfogottak többségét, hanem a vízum nélkül beutazók, elsősorban román és jugoszláv (koszovói albán) állampolgárok. Rajtuk kívül egyre jelentősebb szerepet játszanak azok, akik korábban ugyan legálisan érkeztek, de mostani itt tartózkodásuk már nem tekinthető jogszerűnek – például a Magyarországon tartózkodó kínai és román illetőségűek –; további gondot jelent a hazai menekültközpontokból tömegesen (ezrével) vagy a közösségi szállásokról csoportosan megszökö külföldiek kezelése. Ők is a már ismertett kijutási csatornákat veszik igénybe. Az embercsempészek között dominálnak a magyar állampolgárok, de 10% körüli részesedéssel szerepelnek a szlovákok, a szlovének, a jugoszlávok, a románok, továbbá található közöttük horvát, német, török, osztrák, ukrán, örmény, moldáv, belga, iraki, lengyel állampolgárságú is.

### *b. A kábítószer-csempészet*

*Hazánk* – bár a jugoszláviai, balkáni helyzet bizonyos értelmű rendeződése óta talán kisebb mértékben – még mindig a Nyugat-Európát heroinnal ellátó „balkáni útvonal” egyik meghatározó országa. Egyes felmérések szerint a Nyugat-Európába irányuló közúti, vasúti heroinszállítások 60%-a érinti hazánkat. Tapasztalataink szerint a hosszú távú csempészszállítványokkal (tranzit) csak a nemzetiségi-etnikai alapon szerveződött albán, valamint idegenforgalmi és szállítási cégek fedését alkalmazó, jól szervezett török csoportok próbálkoznak. Magyarországot tehát a már említett északi „Balkán-útvonal” érinti, amely Románián, Magyarországon, Szlovákián, Ausztrián és Csehországon át halad Nyugat-Európa felé, míg a másik ága: Románia, Ukrajna és Lengyelország területén bukkan fel. Új jelenségként értékelhető a „Balkán-útvonalon” a cannabisnak (marihuána, illetve hasis) mint csempészárunak a megjelenése. A legutóbbi lefoglalások adatai szerint a legfőbb kiinduló tranzitállomás a romániai Constanta kikötője, ahová tengeri úton érkeznek a szállítványok.

### *c. Az árucsempészet (alkohol, cigaretta, védjegyes áru, számítástechnikai eszközök)*

A tapasztalatok szerint a csempészetben néhány kiemelt árucikk játszik főszerepet:

– *cigaretta,*

(Az elmúlt évekhez képest jelentős emelkedést mutat a hazánkban főleg tranzitcéllal jelentkező cigarettacsempészet. A Nyugat-Európában gyártott cigarettát legálisan a volt FÁK- vagy a balkáni országokba szállítják, és onnan kerül vissza illegálisan. A nyugati márkájú cigarettákat Kínában hamisítják, és konténerekben, valótlan áru-megnevezésekkel küldik Európába. E folyamatban a magyar bünszervezetek közvetítőként, deponálóként és szállítóként vesznek részt.)

– *számítástechnikai alkatrész,*

– *gépjármű,*

– *ruházati cikk, márkavédett termék,*

– *alkoholtermék.*

## 7. Magyarország csatlakozása után várható változások

### *a. Migrációs hatások*

Ez elsősorban a környező országokban (Románia, Ukrajna, Szerbia-Montenegró) élő magyarokat érintheti, akik főként a szülőföldjükön uralkodó kedvezőtlen gazdasági és politikai viszonyok miatt költöznek át az anyaországba, és ennek mértéke ma még nem becsülhető fel pontosan.

Mindenképpen befolyásoló tényező lesz, hogy a schengeni egyezmény szigorú normáit be kell tartanunk. Ezzel szemben (vagy e mellett) hatnak azok a jogosítványok is, miszerint:

- az állampolgárság – és következésképpen az uniós állampolgárság – megszerzése és elvesztése kizárólag az egyes tagállamok illetékességébe tartozik;
- a tagországokban való letelepedésre és a hosszabb időtartamra szóló vízumok tekintetében minden egyes tagállam továbbra is saját nemzeti bevándorlási törvényeinek megfelelően jár el.

A probléma tehát abban foglalható össze, hogy Magyarország az EU-csatlakozás előrehaladásával s majdani, az EU-ba történő belépésével tranzitországból minden bizonnyal egyre inkább célországgá, illetve kibocsátó országból befogadóvá válik. Ugyanakkor, a jelenlegi helyzetben Magyarország, mivel már most is az EU-ba bejutni szándékozik és az onnan visszatoloncoltak gyűjtőhelye, biztonságos harmadik országnak számít. *Hazánk elerendő új státusa komoly kihívások elé állítja a mindenkori magyar kormányokat a határon túli magyar közösségek miatt is, akiknek egy része az unió határain kívül maradvá, teljesen más helyzetbe kerül, mint az anyaországi magyarság.* Számukra/számunkra tehát kulcskérdés az, hogy lehet-e az etnikai-nemzeti összetartozás okán egy tagállamnak kivételt tennie egy unión kívüli országgal – vagy annak egy régiójával – a gazdasági, politikai kapcsolattartásban, esetleg az ország bizonyos polgárai-val például a személyforgalom, a munkavállalás (vagy a bevándorlás) terén.

Magyarországon tehát az EU-hoz való csatlakozás után új fejezet kezdődik meg a határon túli magyarok és az anyaország kapcsolatában. Az új helyzetnek csak egyik jellemzője lesz a Schengennel fémjelzett vízumkérdés. Ennél azonban sokkal többről van szó: az unió a személyek, áruk, szolgáltatások és a tőke szabad mozgására épül, kiegészülve az egyre szaporodó közös ügyekkel, a mezőgazdaságtól a kultúrán át a környezetvédelemig.

Megítélésem szerint a csatlakozás előtt meg kell teremteni annak a lehetőségét, hogy a szomszédos országok lakosai (különösen az ott élő magyarok) ne érezzék elviselhetetlen hátrányban magukat az európai uniós állampolgárokkal szemben. Ez bonyolult politikai és jogi, gazdasági intézkedések sorozatát igényli. A megnyugtató rendezés hiányában elképzelhető, hogy a kilencvenes évek első feléhez hasonló migrációs hullám önti el az országot a XXI. század első éveiben is.

#### *b. Bűnözési hatások*

A szervezett bűnözés alakulásának várható tendenciája leginkább azzal jellemezhető, hogy a bűnszervezetek egyfelől igyekeznek igazodni a gazdasági folyamatokhoz, másfelől annak buktatóit keresik. A közeljövőben várhatóan következő EU-csatlakozás nem fogja javítani a bűnügyi helyzetet, ennek megfe-

lelően nem várható csökkenés a szervezett bűnözői csoportok tevékenységében sem, sőt annak globalizálódására lehet számítani. A jövedelmi viszonyokban bekövetkező pozitív változás különösen a kábítószer-bűnözés és az erőszakos bűncselekmények számának növekedését eredményezheti. Az infrastrukturális beruházásokra és a mezőgazdasági, élelmiszeripari termékekre adott európai uniós támogatásoknál számolni kell az ezekkel kapcsolatos visszaélések szervezetszerű elkövetésére.

Az általános megállapításokon túlmenően *a várható tendenciák* az alábbiak szerint jellemezhetők:

- a) Tendenciának tekinthető, hogy *az orosz és ukrán szervezett bűnözői csoportok gazdasági pozíciókat építenek ki az EU-integráció előtt álló országokban*, részben „tisztán”, részben pedig vegyes vállalatok létrehozásával, vagyis az illegális tőkét átirányítva a legális szférába.
- b) Várhatóan *tovább nő az illegális migrációval*, továbbá hazánk uniós csatlakozásával összefüggésben *az embercsempész bűnszervezetek száma*.
- c) Továbbra is *folytatódik a nagy haszonnal kecsegtető árucikkek* (ásványolajtermékek, gépjárművek, márkavédett termékek, alkohol) *csempészete*, kiemelkedő lesz a *cigaretta-csempészet*. Számítani kell a *műkincsek, muzeális értékű tárgyak, a védett állatok és növények illegális kivitelének és behozatalának* fokozódására.
- d) Az illegális ügyleteik lebonyolítása céljából *a külföldi szervezett bűnözői csoportok várhatóan a jövőben is találkozóhelyül használják fel hazánkat*.

Keleti és déli határmegyéink az elkövetkezendő években hosszabb-rövidebb ideig a „szűrő” szerepét fogják betölteni az unió számára. A schengeni határ azonban egyúttal azt is jelenti, hogy valamelyest növekedni fog a térség biztonsága, mivel *a határőrizethez kapcsolódó személyi és technikai infrastruktúra kiépülésének kedvező hatása éppen itt érvényesülhet elsődlegesen*. A különböző, a törvényeket áthágni szándékozó bűnözői és csempészcsoportok minden bizonnyal igyekeznek majd minél messzebb kerülni az országba érve a jól őrzött határtól. A schengeni rendszer megjelenése *az érintett megyék számára kisebb-nagyobb beruházásokat* (utak, útszakaszok építése, felújítása, az ellenőrzéssel kapcsolatos épületek, épületegyüttesek) és új munkahelyeket is eredményezhet. A határ közelében élők számára pedig saját maguk és az ország biztonsága érdekében is együttműködést feltételez a határőrizeti szervekkel.

## Irodalom

- EB (2001). *Az Európai Bizottság 2001. évi éves jelentése Magyarország előrehaladásáról a tagság felé*. Brüsszel. Az Európai Tájékoztatási Központ népszerűsítő kiadványai az Európai Unióról (nyersfordítás).
- ERÜBSR (1997–2001). *Az Egységes Rendőrségi Ügvérségi Büntügyi Statisztikai Rendszer adatai a BM Központi Hivatal kiadványaiból*. BM Központi Hivatal és ORFK

- Bűnügyi Főigazgatóság, Elemző és Koordinációs Igazgatóság, Stratégiai Elemzőosztály adata és feldolgozásai.
- Hárs Á. (1998) A migrációs politika és a munkaerőpiac. – *Európai Tükör* 1. 79–96. o.
- Hárs Á. (2001) A migráció  
[www.mch.hu/szcsm/cu/magyar/szem\\_szab/temak/menu\\_migracio.html](http://www.mch.hu/szcsm/cu/magyar/szem_szab/temak/menu_migracio.html)
- Illés S.–Lukács É. (2002) A személyek szabad áramlásának statisztikai szempontú vizsgálata. *Migráció és statisztika*. – Illés S.–Lukács É. (szerk.) KSH Népeségtudományi Kutatóintézet kutatási jelentései 71. Budapest.
- KÁBM (1997–2001). *A külföldi állampolgárok bűnözése Magyarországon*. Legfőbb Ügyészség Ügyészségi Számítástechnika-alkalmazási és Információs Központ évenkénti kiadványa.
- Kiss L. (1999) Az amszterdami szerződés hatása a magyar határőrizeti rendszer fejlesztésére. – *Rendvédelem* IX/1. [www.zmne.hu](http://www.zmne.hu)
- MHTM (1999) Magyarország és a határon túli magyarság. 1999. évi konferencia nyilatkozata. Budapest. [www.htmh.hu](http://www.htmh.hu)
- SAMHT (1989–2001) Statisztikai adatok a migrációról és a határőrizeti tevékenységről. Belügyminisztérium honlapja. [www.b-m.hu](http://www.b-m.hu)
- Szabó A. F. (1998) *Egy millióval kevesebben. Emberveszteségek, népesedési tendenciák és népesedéspolitikai Magyarországon 1941–1960*. Pannónia Könyvek, Pécs.
- SZEH (1990–2002) *A szervezett emberesempészség helyzete*. A Határőrség Országos Parancsnokságának jelentése.
- SZSZM (1999) *Személyek szabad mozgása az Európai Unióban*. Áttekintés. Európai Parlament Kutatási Főigazgatóság, munkaanyag. Polgári szabadságjogok sorozat.
- Törzsök E (2002) Ki-be vándorlók Európában. [www.e3.hu](http://www.e3.hu)

# JUGOSZLÁV VÁLLALKOZÁSOK A DÉL-ALFÖLDÖN

SZÓNOKYNÉ ANCSIN GABRIELLA

Több mint tíz éve kezdődött el a hazai geográfusok körében a határ menti kutatás, melynek során Magyarország csaknem teljes határának társadalom-földrajzi vizsgálata megvalósult. E kutatások eredményességét és fontosságát számos tanulmány és konferencia is fémjelzi (Tóth 1988; Aschauer 1995; Lengyel 1996; Rechnitzer 1999; Nagy 2001). Az EU csatlakozás felkészülése és a globalizációs kihívások diktálta feladatok meghatározók voltak a témát kutatók munkáiban (Enyedi 2000). Először a Pál Ágnes által vezetett (OTKA 1988–1991) kutatásban vettem részt, mely indítatás volt számomra a későbbi téma-választáskor is (Pál 1996). Az 1990-es évek elején a külföldi bevándorlások vizsgálata kapcsán találkoztam ugyanis a határ közelében fekvő településeken az évről évre szaporodó jugoszláv vagy jugoszláv–magyar tulajdonú vállalkozásokkal. Így kezdtem el azután feltárni 1996-ban a Bács-Kiskun és Csongrád megye jugoszláv határszakaszán létesült külföldi, főként jugoszláv befektetéseket. Célom volt továbbá még e vállalkozások prosperitását, gazdasági tevékenységeit, kapcsolatait és nem utolsósorban a helyi gazdaságban és társadalomban betöltött szerepét is megvizsgálni. Munkámhoz több alkalommal nyertem pályázati támogatást (OTKA, OKTK), melyek lehetővé tették az empirikus vizsgálatok elvégzését. Többek között kérdőíves interjúkat készítettem a határ magyar oldalán fekvő csaknem minden település polgármesterével, az ott tevékenykedő jugoszláv vállalkozókkal és – a lehetőségeknek megfelelően – a település lakóival is. Felméréseimet további információkkal (statisztikai évkönyvek, CD Cég-hírek) igyekeztem teljessé tenni.

A határ menti kapcsolatok általában sokrétűek, így lehetnek humánjellegűek (baráti, rokoni), gyógykezelés vagy oktatás révén létrejövők és természetesen gazdasági kapcsolatok is. Ez utóbbihoz tartozik a vállalkozások közötti, a legális kereskedelmi, illetve az ezeken kívül, a „szürke- és feketegazdaság” keretein belül kialakult kapcsolatok (Szónokyné 1999). Nem kevés esetben nehéz elválasztani egymástól a humán és a gazdasági kapcsolatokat csakúgy, mint tetten érni a tevékenység „szürkülését”. Bátran mondhatjuk, hogy ezek a vállalkozások egyszerre okai és következményei a határ menti kapcsolatok alakulásának. E tényt szeretné megvilágítani jelen rövid tanulmány is, amelyik egy átfogóbb kutatómunka részét képezi. A vizsgálódás kizárólag a legális tevékenységre irányul, vagyis nem terjed ki a „szürke- és a feketegazdaság” által elindított folyamatokra, továbbá a tanulmány arra is választ keres, hogy az elmúlt közel fél év-

században (hangsúlyt helyezve a rendszerváltás időszakára) a Dél-Alföld jugoszláv határ menti területén hogyan alakultak, változtak és jelenleg hogyan működnek a határ menti gazdasági kapcsolatok (Nemes Nagy–Ruttkay 1992; Süli–Zakar 1994; Abonyiné 2000).

## 1. A magyar–jugoszláv határ menti kapcsolatok félévszázada

Az 1950-es évek politikai konfliktusai negatív erőként hatottak a jugoszláv–magyar határ mentén fekvő települések gazdasági, társadalmi életére. ezért Magyarország e vidékén, így többek között Szegeden sem történt ebben az időben érdemleges ipari beruházás. A zárt határ nemcsak a fő közlekedési utakat, de a határ mindkét oldalán fekvő települések lakói között meglévő baráti és rokoni kapcsolatokat is kettévágta. Ezzel egy időben a magyar oldalon lévő települések periférikus helyzetüvé degradálódtak, és ez az állapot csak a 60-as évek elejétől – a két ország államközi kapcsolatainak normalizálásától – kezdett lassan megváltozni. A mezőgazdaság, majd a könnyű- és élelmiszeripar fellendülése, később a területen kitermelt szénhidrogén adott új lendületet az ipari beruházásoknak. Az ipari és lakossági infrastruktúra kiépülésével, a lakásprogram megvalósulásával kezdetét vette a térség szemmel látható fejlődése. A politikai nyitás hatására az évtized közepétől megélenkült a határ menti *bevásárlóturizmus*, és vele együtt új kapcsolatok születtek, illetve újraéledhettek a már korábban kialakult, de kényszerűségből átmenetileg szüneteltetett baráti-rokoni kapcsolatok is. *A két ország között az állandóan meglévő és permanensen változó áru hiánya és árkülönbözete koordinálta a bevásárlóturizmus nagyságát és áruválasztékát.* A hiány és az ár mértéke volt az elindítója és működtetője a piaci viszonyoknak és rajta keresztül a határ menti gazdasági és „kereskedelmi” kapcsolatoknak.

A magyar állam az 1970-es években „kishatár-átlépő igazolványok” bevezetésével támogatta a határ mentén erősödő kereskedelmi forgalmat. *Kishatár-átlépő útlevelet* pedig azok kaphattak, akiknek lakóhelye a mintegy 30 km szélességű határsávban volt. Az itt élők évente öt alkalommal utazhattak a határ túlsó oldalán fekvő településekre. A külön úton járó szocialista Jugoszlávia a fejlett nyugat-európai áruk (háztartási gépek, textíliák, alkoholt tartalmazó italok, édességek stb.) sokaságát kínálta, újdonságot és előnyös vásárlást biztosítva a magyar turisták számára. A jugoszlávok ájtóvetelét pedig leginkább a magyar élelmiszeripari termékek nyújtotta haszon vezérelte. Így a 70-es évek végére virágzó bevásárlóturizmus fejlődött ki a területen.

A 80-as évek közepétől, az instabillá váló jugoszláv politikai helyzet nyomására egyre több jugoszláv (többségük vajdasági magyar) helyezte el (mentette át) nyugati valutáját a biztonságot nyújtó Magyar Nemzeti Bankban. Szegeden. A polgárháború éveiben ez a tőke már *a cégalapítás indulótőkéjeként funkció-*

nálhatott. Ebben az időben kezdenek kiteljesedni a térségben a bevásárlóturizmus talaján kifejlődött, ún. „KGST- vagy lengyel” piacok, ahol lengyel, jugoszláv és magyar kereskedők árulták a boltinál jóval alacsonyabb áron termékeiket. Az 1980-as évek végén a román és a szovjet (főleg ukrán) kereskedő réteg is megjelent áruival. Az éveken át *virágzó kereskedőturizmus eredményeként széles (humán és kereskedelmi) kapcsolatrendszer fejlődött ki a térségben, mely egyben a helyismeretek és az információcserek áramlási rendszerévé is vált.*

1988-tól vállalkozhattak külföldi állampolgárok Magyarországon. Még ebben az évben Szegeden és Budapesten megalakultak az első jugoszláv cégek. A 90-es évek elején, a jugoszláv polgárháború kirobbanása után felgyorsult a transzmigráció és az immigráció. Eleinte főleg fiatal férfiak, később pedig családok ezrei menekültek hazánkba, akik lakás, munka, megélhetési gondokkal együtt érkeztek. Akinek lehetősége volt, vállalkozott, aki tudott, a „szürke- és fekete-gazdaság” mezsgyéjén próbálkozott. Ekkorra teljesedik ki legjobban a „KGST-piac”, és rövid időn belül nagyon sok jugoszláv vállalkozást jegyeztek be a cég-bíróságon. Megszaporodtak *a kis alaptőkéjű jugoszláv betéti társaságok*, és vele egy időben elkezdődött a *lakásfelvásárlás* is. Ez Szegeden oly méreteket öltött, hogy felborította a lakáspiaci egyensúlyt, mivel a lakótelepi lakásárakat jóval az értékük fölé emelte, nem kis gondot okozva a lakást vásárolni kívánó szegedi és környékbeli polgároknak. Pár év múlva, az „otthoni” politikai helyzet konszolidálásának idején, az ingatlanjaiktól megszabadulni kívánók eladási dömpingje a szegedi panellakások vételárát éveken keresztül a mélyponton tartotta. A határ menti falvakban a házvásárlások száma emelkedett a megszokottnál jobban, de mivel ez csak néhány házat érintett ezeken a településeken, nem okozott árhullámzást.

Az utóbbi évtizedben a Magyarországon végbement társadalmi-gazdasági átalakulással és az országon belüli vándorlással egyidőben egy új, az előző 40 évben ismeretlen demográfiai jelenség játszódott le a térségben, a *nemzetközi migráció* (Illés 2000). A bevándorlási készség a környező országokból Magyarországra már a nyolcvanas években is többszöröse volt az engedélyezettnek. A nehéz körülmények között élő magyar etnikumú népességből sokan választották volna új otthonul Magyarországot. Ebben az időszakban az évenkénti engedélyezett bevándorlás 1500 fő volt, amit 1984–1988 között 2000 fő körülire emeltek (Tóth 1993). A negyvenévi zártság, az évtizedekig elhúzódó, lefojtott vándorlás után az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején lezajlott politikai-gazdasági események (a Szovjetuniótól való függés lazulása, majd megszűnése, Ceausescu hatalmának eltörlése és a déli háború többszöri fellángolása) *Kelet-Közép-Európa legnagyobb századvégi migrációját indította el*. Így az évtized során a szomszédos országokból hazánk területére érkezők több ízben bevándorlási hullámot gerjesztettek, ezért *új migrációs törvényre*, illetve megfelelő

stratégia kidolgozására és a külföldiek bevándorlásával foglalkozó intézmények létrehozására volt szükség (Sík 1992; Ekéné 1995; L Rédei 1997). A menekültek, bevándorlók ellátásában, társadalmi beilleszkedésük elősegítésében a helyi önkormányzatok szerepe is felértékelődött, ugyanis a letelepedők szociális, egészségügyi, gyermekvédelmi ellátása, támogatása nem elkülönült szférában, hanem a helyi közösség rendszerén belül valósult meg. Ez azt is jelentette, hogy a rendszer ellátását működtető önkormányzatok, közigazgatási vezetők feladatává vált a településeken szétszórta élő menekültek, bevándorlók támogatása és ügyeinek megfelelő intézése.

Az 1988–1996-ig tartó bevándorlási, menekülési hullám mérlege szerint mintegy 200 ezer fővel nőtt az ország lakossága. Az első években a Jugoszláviából áttelepülők többsége a katonai behívó elől menekülő fiatal férfi volt. 1993-tól már megjelennek – velük közel azonos nagyságrendben – a *gazdasági menekültek* is, akik elengedhetetlennek tartották *tőkéjük átmenekítését és biztonságba helyezését*. Nagyfokú vállalkozási hajlandóságuk miatt ők elsősorban a régióközpontot keresték meg, de szívesen választották lakóhelyül a Dél-Alföld határ menti községeit is. A helyi interjúk szerint a Jugoszláviából bevándorlók minden határhoz közeli településen megjelentek. Így pl. Bátmonostoron és Dávodon 20-20, Csátalján 17, Hercegszántón 16, Szeremlén és Bácsbokodon pedig 12-12 fő volt a számuk. Az immigráció forrásterülete a Vajdaság volt, a bevándorlók nagy többsége pedig magyar nemzetiségűnek vallotta magát. A letelepedők közül többen már magyar állampolgárrá váltak az évek során. A polgármesterekkel készített interjúkból azt is megtudtam, hogy jelentős volt a családi áttelepülés. A családok pedig házat vásároltak, és a vállalkozásaik is e keretek között szerveződtek, főként a szolgáltató szektort célozva meg.

A jugoszláv vállalkozások térségbeli megtelepedésére kétségtelenül hatással volt a történelmi múlt is. A határ menti településeket bejárva a kvantitatív és kvalitatív vizsgálatok alapján egyre inkább felismerhetővé vált, hogy a befektetéseket ebben a térségben nem csupán a tőke profítlehetősége, az oly sokat emlegetett polgárháború, a tőke mentése és a menekülők körülményei kényszerítették ki, hanem e vonatkozásban a már korábban *kialakult humán kapcsolatok szerepe is fontos tényező volt*. Az átjövő jugoszláv állampolgárok (főként magyarok) vállalkozások alapításával próbálták meg egyrészt az *elhelyezkedési*, másrészt pedig *lakásvásárlási gondjaikat* megoldani. Annak ugyanis, akinek vállalkozása volt, nem kellett munkavállalási engedélyt kérnie, továbbá csak az a külföldi állampolgár vásárolhatott ingatlant, akinek a cégbiróságon vállalkozását nyilvántartották. Ezért került bejegyzésre tehát oly sok kis alaptőkéjű jugoszláv, illetve jugoszláv–magyar betéti társaság nemcsak Szegeden, hanem a határ mentén lévő többi településen is. *Az alacsony alaptőkéjű jugoszláv betéti társaságok alapításának motiváló tényezői tehát az immigráció, a menekülés, az ingatlanvásárlás és a munkahelyteremtés volt*. Földrajzilag a jugoszláv befek-

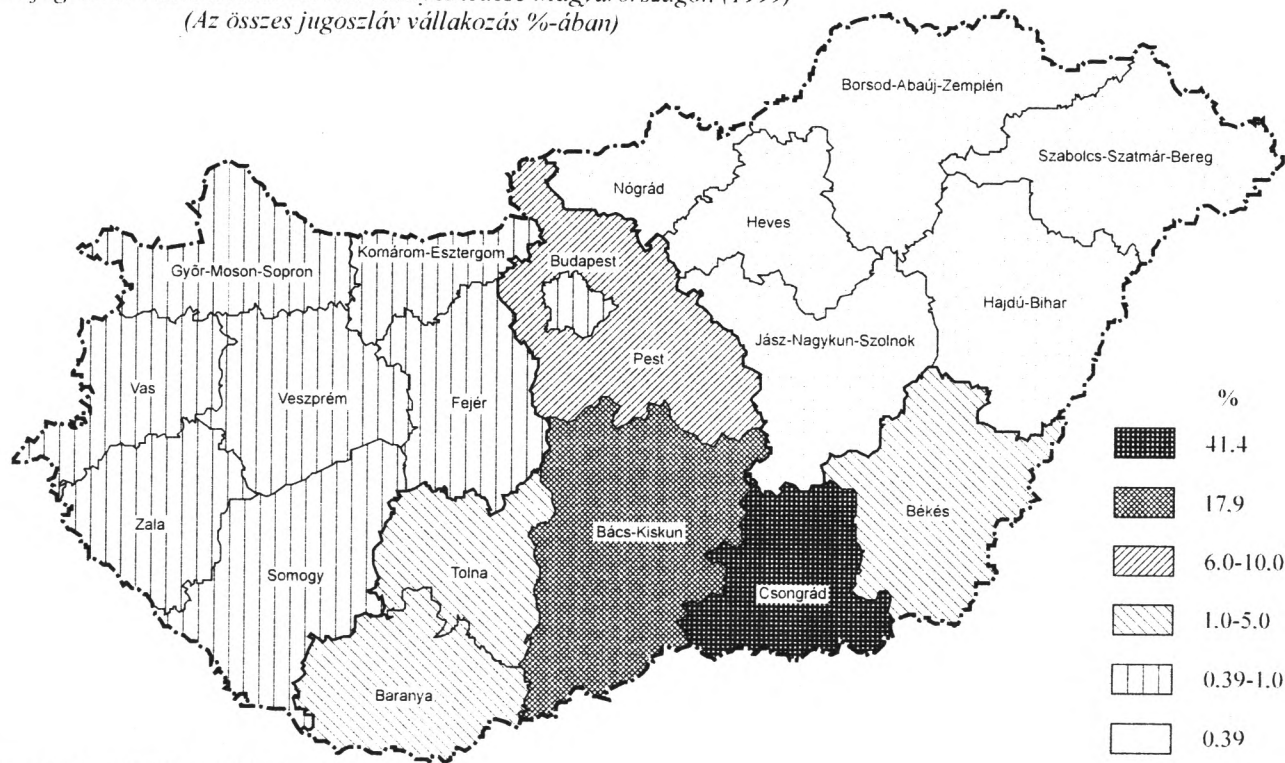
tetők mindenekelőtt Csongrád és Bács-Kiskun, illetve kisebb mértékben Pest megyéket részesítették előnyben, elterjedésük így mintegy háromszöget formálva Magyarország térképén (1. ábra).

A jelentősebb alaptőkéjű jugoszláv kft.-k (korlátolt felelősségű társaság) és bt.-k (betéti társaságok) mára már a gazdasági élet fontos szereplőivé váltak (alkalmazottakat foglalkoztatnak), és gazdasági kapcsolataik jelentősek a határ mindkét oldalán. „A falusi tér nemzetközi kapcsolatának ismerete fontos új információ lehet a terület- és településfejlesztés számára, de érdekes, új típusú szerepet játszhat a területi és települési marketing tevékenységben is” (Mészáros 2000). A határ menti jugoszláv vállalkozási analízis során fő hangsúlyt a térkapcsolatok feltárására helyezte a tanulmány. Mészáros R. (1994) a települések térbeliségi vizsgálata során fogalmazta meg a térpálya-analízis néhány módszerét, rámutatva arra, hogy a tőke és a lakosság különböző mozgásait milyen tényezők determinálják. A térkapcsolatokban jelenségek és folyamatok egyaránt megtalálhatók. Különösen azoknak a jellemzőknek a meghatározása fontos, amelyek döntő hatással vannak a tér sorsára, és amelyekkel leírhatók az adott tér tulajdonságai. Ezek azok a térfolyamatok, amelyek az egyes tereken belül és a terek között egyaránt léteznek (Mészáros 2000).

A jugoszláv cégek a magyar oldalon közvetlenül a Jugoszláviával (Szerbia-Montenegróval) érintkező területsávon terjedtek el, ennek megfelelően a vizsgálat Bács-Kiskun megye határ menti települései egészére, míg Csongrádnak csak a Jugoszláviával határos részére vonatkozik, *vagyis a határ menti befektetések földrajzi végpontjai a Szeged kistérség keleti határától a Duna vonaláig terjednek*. E területen három város és 33 község található. A jugoszláv (állampolgárok alapította) vállalkozások pedig mindhárom városban és 27 községben vannak jelen (2. ábra). A külföldi vállalkozásokról hivatalos településszintű statisztikai források nincsenek, ezért csak helyszíni adatgyűjtéssel volt lehetséges a szükséges információbázis létrehozása. A hivatali beszélgetés (kérdőíves interjú) után felkerestem a településen működő jugoszláv vállalkozásokat, és a cég vezetőjével is kérdőíves interjút készítettem. Az interjúk során elsősorban a vállalkozói kapcsolatokat (gazdasági, baráti, rokoni, települési és településkörnyezeti kapcsolatok) és azok térpályáit kívántam feltárni. Az ok-okozati összefüggések keretén belül a vállalkozók jövőbeli elképzeléseire, a vállalkozói közérzet vizsgálatára, a vállalkozó és a települési vezetők, a vállalkozó és a település civil társadalmára kapcsolatra és a faluhoz való kötődés vizsgálatára helyeztem a hangsúlyt.

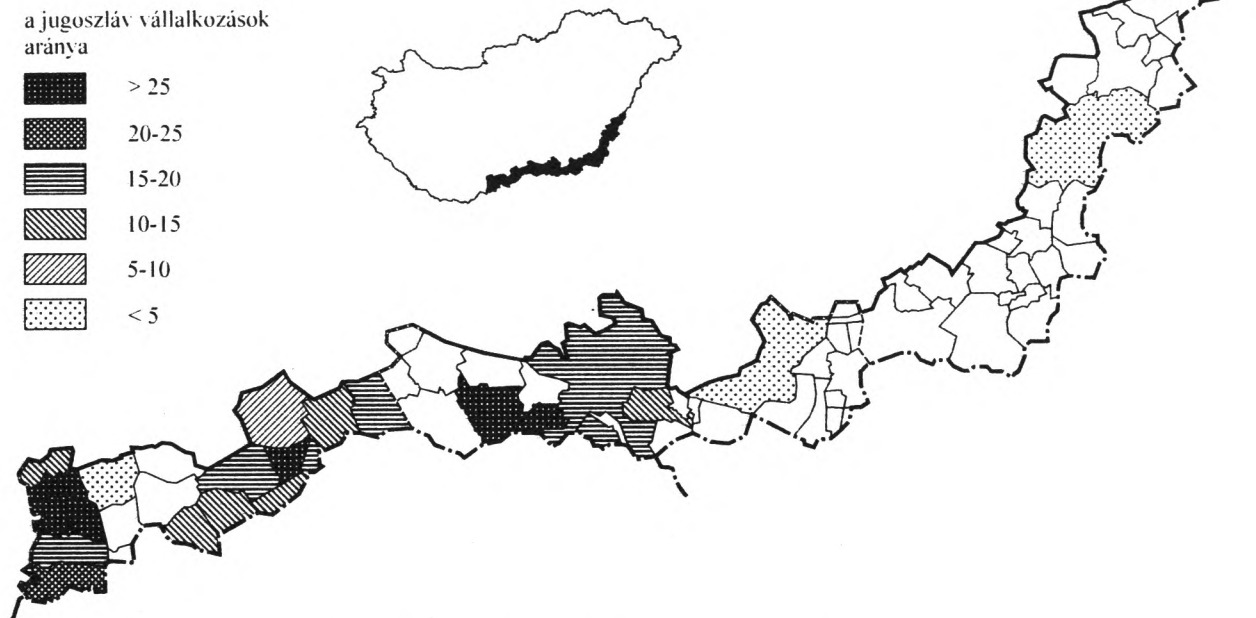
A határ mentén fekvő településekről évtizedeken keresztül leginkább a fiatalok elvándorlása volt a jellemző, ezért napjainkra általánossá vált az elöregedés, a születések száma csökkent, míg a halálozásoké növekedett, sok helyütt már a demográfiai depresszió jelei voltak tapasztalhatók. Az 1990-es években a kiala-

1. ábra  
 A jugoszláv vállalkozások térbeli elhelyezkedése Magyarországon (1999)  
 (Az összes jugoszláv vállalkozás %-ában)



Forrás: CD Céghírek. 1999. január 31.

2. ábra  
*Jugoszláv vállalkozások a Dél-Alföld határ menti településein (1999)*



*Forrás:* CD Cég hírek, 1999. január 31. és a szerző kérdőíves felmérése alapján saját szerkesztés.

kult új gazdasági és társadalmi rend a falvak irányításában is gyökeres változást hozott. a helyi társadalom vezetői az önkormányzatok lettek. vagyis szerepük felértékelődött a falvak sorsának alakításában. A kistérségi szerveződés pedig pályázati lehetőséget jelentett a falu számára. Pályázatokkal és megfelelő vállalkozásbarát politikával a helyi vezetők sokat tehetnek a falvak gazdasága, infrastruktúrája és a lakossági közérzet javítása érdekében.

A határ mente minden vizsgált városában és Bács-Kiskun majdnem minden községében, Csongrád megyében pedig a községek több mint felében vállalkoztak jugoszlávok. Annak, hogy a Homokhátság térségének néhány települése (Pusztamérges, Öttömös, Ruzsa) kimaradt ebből a vállalkozási körből, több oka is volt. A kedvezőtlen földrajzi fekvés, két határ (megye- és országhatár) mentén fekvő falvak, az előnytelen közlekedés-földrajzi helyzet, a határátkelők és a régióközpont nehézkes megközelíthetősége, illetve az ebből adódó kapcsolatok hiánya, mind a régióközponttal, mind pedig a határ túloldalán fekvő településekkel egyaránt szerepet játszott abban, hogy a Délvidékről érkező cégalapítók figyelmét e községek nem keltették fel. A határ mentét beutazva, az elkészített interjúk alapján világossá vált, hogy *a jugoszláv vállalkozók a határ közelében kívántak letelepedni*. Az a tudat, hogy bármikor visszamehetnek, hazalátogathatnak, tehát aktív kapcsolatot tarthatnak az otthoniakkal, nagyon fontos volt számukra, és a politikai helyzet javulásával a visszatelepedés reménye tartja itt a határ közelében a vállalkozók sokaságát. *Hasonlóan a külföldi működő tőke beáramlásához, ebben a térségben is a települési hierarchia mentén terjedtek szét a vizsgált vállalkozások*. Az elmúlt tizenkét év alatt sem csökkent a befektetési kedv a térségben, és a Dél-Alföldön mindvégig megtartotta vezető szerepét a vizsgált terület (e vonatkozásban) is.

Bács-Kiskun megye határ menti községeiben 90%-os, Csongrád hasonló jogállású településeim 57%-os a vállalkozási elterjedtség. A vállalkozássűrűség (vállalkozások/települések száma) nagy különbségeket mutat a határ mentén. Csongrád megye határ menti térségében a legmagasabb (177/7), amit a régióközpont, Szeged magas értéke eredményez, bár e nagyváros nélkül is a legmagasabb ez az arány (22/6.) Bács-Kiskunban az említett területen (5/9) a vállalkozássűrűség, 1988 óta hazánkban a volt Jugoszlávia állampolgárainak vállalkozási affinitása 1992-ben és 1993-ban a legnagyobb, majd ezt követi 1996-ban egy kisebb fellendülés. Bár ekkor már *kevesebben vállalkoztak, a cégek tőkeereje azonban nagyobb volt, és céljaik is tisztábban megfogalmazottak*. Csongrád megyében (a határ mentén) az országos tendencia érvényesült, miszerint 2001-ig a jugoszláv cégalapítások permanensen nőttek, viszont Bács-Kiskun megye hasonló térségeiben az 1993/94-es évektől lanyhul a déli szomszédunkból érkezők vállalkozási kedve, mint ahogyan ezt a számok is igazolják. Jellemző még e határ menti zónára, hogy a történelem évszázadai során több ízben hátrányos helyzete (fekvése) miatt gazdasági fejlődése nem volt zavartalan. Ezt

tükrözi a már említett előregedett demográfiai korstruktúra is. A városok közül csupán Szeged lakosságának korösszetétele mondható kedvezőnek.

## 2. A jugoszláv vállalkozások térformáló szerepe a határ mentén

A jugoszláv vállalkozások száma (a vizsgált területen) 1991 óta állandóan emelkedik. Bár 1996 után a két megye határ menti területén a vállalkozási aktivitás eltérően alakult, Bács-Kiskun megyében csupán 8%-os a növekedés, míg Csongrád megye határ menti térségeiben, így Szegeden 28%-os. és a községekben is jóval nagyobb (háromszoros) a jugoszláv vállalkozások számának növekedése (1. és 2. táblázat). Ez a kiugró aktivitás Szeged belső agglomerációjában jelentkezik. Érthető ez az elmozdulás, hiszen egyrészt a külföldi működő tőke a nagyvárosokat és annak agglomerációs terét keresi meg, másrészt pedig a röszkei határátkelő, mint *vállalkozási folyosó* feltétlenül szerepet játszik e vállalkozásalapítási mozgásfolyamatban.

Mindkét megyében növekedett a jugoszláv vállalkozások megyén belüli súlya, területi elterjedésükben azonban jelentős különbség mutatkozik a két megye között, ugyanis Csongrád megyében 97%-os a városi vállalkozási aktivitás. Ez az érték 2001-ben sem változott. Bács-Kiskun megyében éppen fordítva történt, döntő többségben (86%-ban) a községi vállalkozás a jellemző, ami az évek során nem változott. A jugoszláv vállalkozások gazdasági formáját tekintve hasonló arányokkal találkozunk a határ mentén, mint az egész Dél-Alföldön, miszerint a bt.-k magasabb aránya a jellemző. Csongrád megyében nagyon kevés a

### 1. táblázat

*A jugoszláv (állampolgárok által alapított) regisztrált társas vállalkozások a Dél-alföldi régióban (1996–2001)*

Terület (megye)	Összes vállalkozás			Ebből jugoszláv vállalkozás		
	1996	2001	A változás aránya (2001/1996)	1996	2001	A változás aránya (2001/1996)
Bács-Kiskun	11 698	20 716	1,77	1 053	956	0,91
Csongrád	3 833	10 416	2,72	47	67	1,43
Békés	10 288	19 400	1,88	1 319	1 741	1,32
Dél-alföldi régió össz.	25 819	50 532	1,96	2 419	2 764	1,14
Magyarország összesen	238 465	526 094	2,21	3 209	3 982	1,24

*Forrás:* CD Céghírek 1996. március 30. és 2001. január 31.

## 2. táblázat

*A jugoszláv vállalkozások a Dél-Alföld határ menti településein (1996–2001)*

Terület	A jugoszláv vállalkozások száma			A változás aránya (2001/1996)	A határ menti jugoszláv vállalkozások aránya (%)*	
	1996	1999	2001		1996	2001
Szeged	1 101	1 418	1 414	1,28	83,5	81,2
A többi	57	181	187	3,28	4,3	10,7
Csongrád megyei település						
Csongrád összesen	1 158	1 599	1 601	1,38	87,8	92,8
Bács-Kiskun összesen	99	107	106	1,07	9,4	11,1
Határ mente összesen	1 257	1 706	1 707	1,36	52,2	61,7

\*A határ menti jugoszláv vállalkozások aránya a Dél-Alföld jugoszláv vállalkozásaiból.

Forrás: CD Céghírek 2001. január 31.

kft.-k száma (Szeged városa kivételével), viszont Bács-Kiskun határ menti községeiben a magasabb kft. arány tökéreőbb jugoszláv befektetőkre utal.

## 2.1. Külföldi vállalkozások Szegeden

A vizsgálat alapját a CD Céghírek az 1996. március 31. és az 1999. január 31. adatokat tartalmazó CD-lemezekről kigyűjtött adatai képezték. Ezek a CD-k a Magyarországon bejegyzett összes működő társas vállalkozást és azok részletes leírását tartalmazzák. Az országhatár közeli regionális központokban és a jelentős városokban hasonló vállalkozási aktivitás mutatható ki a határ túloldaláról (3. táblázat). Ezek a számok Budapest elsődleges szerepét igazolják a külföldi működőtöke vonatkozásában.

A határ menti városok esetében az arányszámok egyértelműen jelzik a határon átnyúló magas vállalkozási aktivitást, vagyis a határon átnyúló gazdasági együttműködést. Ezek az adatok is azt sugallják, hogy a határ menti városokban a külföldi befektetések fő motíváló tényezője a városok földrajzi fekvése, így a horvát befektetők Pécsen, a jugoszlávok Szegeden, az ukrán cégek pedig Nyíregyházán jelentősek. Szegeden 1418 jugoszlávok alapította vállalkozást regisztráltak 1999-ben, ez az országban lévő jugoszláv cégek 36%-a. A város innovatív vállalkozási kisugárzása vonzáskörzetére is kihatott, hisz az agglomerációs zó-

## 3. táblázat

*Az egyes külföldi érdekeltségű vállalkozások aránya Szegeden és néhány határ közeli magyar városban (1996)*

Település	Jugoszláv	Román	Ukrán	Horvát	Kínai
vállalkozások aránya (%)					
Szeged	33,5	3,6	3,3	4,1	0,5
Pécs	1,5	1,0	1,4	23,8	0,4
Debrecen	0,1	1,6	2,3	0,0	0,4
Nyíregyháza	0,1	1,1	8,5	0,0	0,6
Budapest	10,9	25,5	28,6	13,2	81,6
Magyarország	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*Forrás:* CD Cég hírek 1996. március 31.

nában fontosak, sőt a helyi gazdaságban (főleg a szolgáltató szektorban) is jelentősek ezek a vállalkozások. A szegedi jugoszláv vállalkozások a háború jegeit is magukon hordozzák, hiszen a déli immigráció inkább menekülés volt az elmúlt években. 1992-ben és 93-ban a városban kis alaptőkéjű cégeket alapítottak (85%). E kisvállalkozások alapmotívuma az ingatlanvásárlás és a munkavállalási engedély megkerülése volt. Így jöttek létre a városban az ún. fiktív vállalkozások, és a jugoszláviai befektetőket „segítő” ügyvédi irodák is egymás után alakultak Szegeden, ahol a tanácsadás mellett az ügyvédek a cégalapítás teljes körű ügyintézését is elvégezték. A háború szülte nehézségek elmúltával azonban az anonim befektetések csökkentek, és a tőkeerős kft.-k váltak jelentőssé a városban.

Mészáros R. a hazai szakirodalomban elsők között foglalkozott a vállalkozások községeken és városokon belüli terjedésével és elterjedtségével. A települések térbeliségét feltáró kutató egyik fontos megállapítása, hogy a településen belül a tradicionális szerkezet funkcionális tartalma (és ehhez kapcsolódva a társadalmi szerkezet, életvitel és városi értékrend) véglegesen átalakul. Mészáros R. (1994) a település értelmezése kapcsán vallja, hogy a településnek saját térszerkezete lévén benne területi folyamatok zajlanak, így a területi fejlődés különböző állapotai és szakaszai vannak jelen, és ez a felfogás nehezen tud azonosulni a települések állapotának szokásos minősítésével. A szerző a településen belüli innovációs folyamatokat is vizsgálta. Ennek nyomán jelen tanulmány is feldolgozta a jugoszláv vállalkozások Szeged városi térszerkezetét, összehasonlítva a román vállalkozási térszerkezettel. *A jugoszláv cégek térszerkezetére jellemző, hogy a város területén mindenütt megtalálhatók, ebből pedig az a következtetés vonható le, hogy sok vállalkozás székhelye baráti és rokoni kapcsolatok dominanciája révén jelölődött ki. A román vállalkozások csak a történelmi belvárosban és az északi városrészben vannak jelen, ebben az esetben nem mutatható ki a kapcsolatok sokrétűsége. A vállalkozási sűrűség mindkét ország befektetőinek esetében a belvárosban a legmagasabb. A lakótelepeken a fiktív ju-*

goszláv vállalkozások sokasága jellemző. *A belvárosban a jól jövedelmező kereskedelmi, vendéglátó-ipari láncok találhatóak, érdekeltségeik különösen a központi bevásárló utcában jelennek meg. A bevásárlóközpontokban a jugoszlávok komoly szakmai felkészültségük révén és megfelelő anyagi fedezettel igen jelentős üzleteket hoztak létre, kihasználva a szerb, illetve a nyugati kapcsolataikat a legkeresettebb, legmárkásabb árukkal jelentek meg a piacon. A kereskedelmi érdekeltségeik jól megalapozottak, és idővel számolni kell a város kereskedelmi rendszerében ezzel a tőkeáramlással is.*

A lakónegyedekben a vállalkozások többsége bérelt és vásárolt lakásokban működik, erre a legjobb példát Tarján-Felsőváros szolgáltatja. A külföldi vállalkozások jellemzője a *térségspecifikusság*. Bár a háború ezen valamelyest módosított, mint ahogyan a déli immigráció is inkább menekülés volt a 90-es évek elején. *A jugoszláv vállalkozások is a menekülés jegyeit hordozták magukon.* Emiatt jöttek létre a fiktív vállalkozások is. A háború szülte nehézségek elmúltával ilyen anonim befektetések már csak elvétve akadtak, és az új alapítású cégek körében a *tőkeerős kft.-k* váltak jelentőssé. Térszerkezeti vonatkozásban pedig a lakótelepeken (Tarján-Felsőváros) a fiktív bt.-k vannak többségben, a Belvárosban azonban a jól jövedelmező kereskedelmi, vendéglátóipari láncok találhatóak, érdekeltségeik különösen a központi bevásárló utcában jelennek meg.

## 2.2. Jugoszláv vállalkozások szerepe Röszeke fejlődésében

A több mint háromezer lelkes Röszeke igen kedvező forgalmi helyzetet mondhat magáénak, közúti és vasúti határátkelőhelyként országosan ismert, és mindössze 15 km-re található a régió centrumától, Szegedtől. A déli szomszédunkkal összeköttetést biztosító E75-ös nemzetközi út a település központjától 2 km-re halad, a Szabadka felé vezető vasúttal és a község belterületével csaknem párhuzamosan. Ez a településszerkezet egyszerre nyújt a helybelieknek csendes falusias lakókörnyezetet, és kínál vállalkozási lehetőséget azok számára, akik szolgáltatásaikkal a tranzitforgalomban résztvevőket célozzák meg. A szegedi tanyavilágból 1950-ben önállósodott település jelenlegi népességének negyede-ötöde él külterületen, az átalakuló tanyákon. A nagyvároshoz való közelsége az elmúlt évtizedekben többé-kevésbé kedvezően befolyásolta a község fejlődését. A kilencvenes évek elejéig a röszekeiek egyik részének megélhetését a hagyományos mezőgazdaság biztosította, másik része pedig napi ingázóként városi munkahelyet talált magának. A szegedi termőtájhoz tartozó határban csaknem minden röszekei család (többségük jövedelem-kiegészítésként) fűszerpaprika-termesztéssel is foglalkozott, tehát termelik még ma is sokan a világszerte ismert szegedi paprika alapanyagát. A község népességszáma a hatvanas évektől évtizedeken keresztül csökkenő tendenciát mutatott, amihez a természetes fogyás és a fiatalabb korosztályok városba költözése egyaránt hozzájárult, 1990-re

4. táblázat

*A regisztrált vállalkozások megoszlása Röszkén gazdálkodási forma szerint*

Cégforma	Magyar	Jugoszláv	Egyéb külföldi vállalkozások száma (1999)	Összesen
Szövetkezet	3	-	-	3
Betéti társaság	25	36	5	66
Korlátolt felelősségű társaság	18	8	2	280
Részvénytársaság	-	-	1	1
Közkereseti társaság	2	3	-	5
Egyéb cég	2	-	-	2
Vízgazdálkodási társulat	1	-	-	1
Összesen	51	47	8	106

*Forrás:* CD Céghírek 1999. január 31. és a szerző kérdőíves felmérése.

háromezer alá esett az állandó lakosok száma. Az elmúlt években azonban megállt a csökkenés, és 2001-ben már ismét több mint 3300-an éltek a településen. Mivel a születések száma továbbra is alacsony szinten állandósult, ezért egyértelmű, hogy *a beköltözések eredményezték a kedvező fordulatot. Az új röszkői polgárok legtöbbször vagy valamelyik szegedi lakótelepről vagy pedig az egykori délszláv államból érkezett a községbe.*

A településen regisztrált összes vállalkozás közel fele jugoszláv érdekeltségű, ezért nem meglepő, hogy a külföldi vállalkozások között is kimagasló az aránya (4. táblázat). Nem csak Röszkén, hanem (mint ezt már jeleztem) az egész Dél-Alföldön a jugoszláv cégalapításokra jellemző a betéti, vagyis az alacsony alaptőkéjű társaságok sokasága. Röszkén a cégek 71%-a 500 ezer Ft-nál kevesebb befektetéssel alakult, ezen túlmenően *igen nagy a vállalkozások körében a minimális tőkével alapított cégek száma*, hiszen 43%-uknak a 10 ezer Ft-nál is kisebb az alaptőkéje, vagyis feltehetően nem kis hányadukat fiktív céllal hozták létre. A község polgármesterével, továbbá a közel húsz befektetővel készített interjú és kérdőív elemzése alapján a következő főbb megállapítások tehetők, illetve összkép rajzolódik ki az elemzett jugoszláv vállalkozásokról.

#### *A cégalapítás okai:*

- háború, politikai okok,
- tőkebefektetés,
- a már működő vállalkozás átmentése (gépeket telepítettek át vámmentesen közvetlenül a határ közelében fekvő településekről),
- embargó (az embargó idején a magyar cégen keresztül tudták az exporttevékenységüket lebonyolítani),
- munkavállalási engedély helyettesítője,
- tulajdonszerzés (lakás, ház stb.).

*A telephely kiválasztásának okai, a tevékenység jellege:*

- Rösztke belterületén (szolgáltató tevékenységeket végző cégek, kis- és nagykereskedelemmel, egyéb ipari tevékenységgel, mint pl. műanyaggyártással, faipari termékek gyártásával foglalkozó cégek).
- Rösztke külterületén elsősorban a mezőgazdaság különböző ágaiban, a kereskedelemben vállalkozók (vásároló kereskedők) és a gépeket átmentő vállalkozások találták meg telephelyüket, mivel a tanyák a hozzá tartozó gazdasági épületekkel együtt alkalmasak a termelőeszközök tárolására.

*A cégek által foglalkoztatottak száma:*

- többségük családi vállalkozás,
- néhány (3–10) főt foglalkoztató vállalkozások a gyakoriak,
- volt olyan vállalkozás, amelyhez a rösztkei munkásokat a határhoz közeli Palicsra tanították be,
- volt, aki a vállalkozását az egyik szomszédos vajdasági településről irányította.

*A cégek tevékenysége:*

- A lakossági szolgáltatást kielégítő vállalkozás az uralkodó, a cégalapításkor jellemző a 10 vagy ennél több tevékenységi kör megjelölése. Szinte mindegyik találkozik a kis- és nagykereskedelmi tevékenység bejegyzésével is.
- Ezenkívül a legkülönbözőbb mezőgazdasági tevékenységi körök bejegyzése történt. A feldolgozóipar területéről a műanyag-feldolgozás, faipari és gépipari tevékenység.
- A tevékenységek sokasága említhető meg.
- A polgármester szerint a jugoszláv vállalkozók jól meglátták, melyek a hiányszakmák a településen, ami már a korábbi vállalkozási tapasztalatot mutatja.
- A cég bővítése minden megkérdezett vállalkozó tervei között szerepelt.

*A vállalkozók származási helye:*

- A határ közeli települések közül Szabadka, Palics, Horgos, Magyarkanizsa a fő forrástelepülések.
- Az előbbi településektől délre, a Tisza partján fekvő vajdasági településekről, sőt még távolabbról, Belgrádból és környékéről is regisztráltak néhány céget. Ha összehasonlítjuk a két határ közeli város (Hódmezővásárhely, Mórahalom) és a két szintén határ közeli község (Rösztke, Tompa) jugoszláv vállalkozóinak forrástelepüléseit, akkor megállapíthatjuk, hogy a városi vállalkozók nagyobb távolságból érkezettek, míg a községekben cég alapítók többsége a vajdasági határ közeli településekről származik.

*A vállalkozók individuális kapcsolatai:*

- Baráti és rokoni kapcsolatok szerveződtek a vállalkozások kapcsán, erős a kötődés a határ túoldalán élő rokonokkal, a megkérdezettek sűrűn (hetente, kéthetente) látogatnak haza.

*A vállalkozók szerepe a helyi társadalomban:*

- jó kapcsolatot építettek ki a helyi önkormányzat vezetőivel, előremutató gondolataikkal segítik az önkormányzat munkáját,
- szívesen támogatnak alapítványokat,
- innovatívak a településfejlesztés terén.

A megkérdezett vállalkozók nem szándékoznak elhagyni a jövőben sem a települést, sőt, sokan közülük az elmúlt 10 évben magyar állampolgárokká is váltak. *Az interregionális fejlődés egyik alapvető kérdése a határokon átívelő kapcsolatok, a határ menti együttműködés alakulása.* Számos más település mellett Röszke példája is bizonyítja, hogy az elmúlt tíz évben ennek csirái a térségben is megjelentek. A jugoszláv blokád megszűnése után ezeken az alapokon építkezve gyümölcsöző határ menti együttműködés is kialakulhat a magyar–jugoszláv határ mentén.

### 3. A jugoszláv vállalkozások és a határokon átívelő kapcsolatok jövője

Az 1992–93-ban Jugoszlávia ellen hozott kereskedelmi szankciók és az 1992. évi hiperinfláció hatására az ország teljesen elszegényedett. Az azóta eltelt idő alatt az ipar is leépült, majd a NATO bombázása még súlyosabb helyzetbe sodorta az országot. Nemcsak az iparát, hanem a területeit is jócskán elvesztő jugoszláv hatalom Kis-Jugoszlávia néven élt tovább, napjainkban pedig már Szerbia-Montenegró az állam hivatalos neve. A bruttó hazai termék 10 év alatt 60%-kal zuhant. 1990-ben az egy főre jutó GDP elérte a 3000–3500 dollár körüli értéket, ma ennek a felét sem. Az állam külföldi adóssága közel 15 milliárd dollár. Ezek a számok a kegyetlen valóságot tükrözik, de a 2000. évi szeptemberi választások pozitív kimenetele új esélyt adott Szerbia számára.

Napjainkban a stabilizáció legfontosabb feltétele a politika hitelessége, tartós politikai stabilitással az ország visszakerülhet az európai vérkeringésbe. E térségben sohasem volt ennyire egymásra utalva a politika és a gazdaság. A szomorú valóság azonban ma az, hogy fel kell építeni az országot. A gazdaság fel-támasztása az ipar átalakításával és az infrastruktúra kiépítésével valósulhat meg. *Gazdaságilag annyira kiüresedett az ország, hogy nem átalakítani, modernizálni kell az iparát, hanem újjáépíteni.* Felmerül a kérdés: ki és miből fi-

nanszírozza ezt a gigantikus vállalkozást? Novák T. a Világgazdasági Kutatóintézet munkatársa úgy véli: újjáépítés helyett inkább újraépítésről érdemes beszélni. Szerinte az európai segélycsomagok és a spontán segítyék nem lesznek elegendők e folyamathoz. A megoldást az a magántőke jelentheti, amely egyaránt származhat az emigránsoktól és a külső és belső magánbefektetőktől.

Elsősorban *infrastrukturális beruházásokra* van szükség, ebben a vonatkozásban Magyarországnak is fontos szerep juthatna. Majd a kereskedelem, a szállítmányozások, az építkezések következhetnek, amiben speciális logisztikai központként működhetne a régióközpont, Szeged, és szerephez juthatnának a Dél-Alföld határ menti települései is. E területen látom annak a lehetőségét, hogy e gazdasági folyamathoz a Dél-Alföldön működő jugoszláv vállalkozások sora is kapcsolódhatna. Úgy vélem, *a szerb–magyar határ mentén az elmúlt 12 év alatt létesült jugoszláv működő tőkeberuházásoktól a határon túli együttműködés fel erősödése várható*. Elkerülhetetlen a sok fiktív vállalkozás megszűnése, és a tőkeerős, jól működő cégek gazdasági szerepének felértékelődése.

A hosszú zártság évei alatt *a Vajdaság számára Európa felé Magyarországon keresztül vezetett az út, így Szeged város a „Balkán kapuja”* titulust méltán viselhetne. 2000-ben a demokrácia beköszöntével az országban új stratégiák kezdenek kibontakozni. Az egyik ilyen elképzelés a Csongrád Megyei Közgyűlés és a Vajdaság Autonóm Tartomány Végrehajtó Tanácsának elnökei találkozáján született meg, miszerint tervezik, hogy Csongrád megye és a Vajdaság között egy kétoldalú együttműködési szerződést kötnek. Ebben a szerződésben határoznák meg a közös fejlesztések stratégiai irányait. A terv három fontos eleme a következő: első helyen szerepel az infrastruktúra, és ezen belül is a mindenre kiható közlekedés fejlesztése a térségben. (A terv szerint a Szeged–Temesvár vasútvonal felújításával a Nagyikinda–Zsombolya útvonalon a Vajdaság is bekapcsolódhatna a hármashatár menti nemzetközi vasúti forgalomba.) Rendkívül fontos az *autópálya megépítése*, mely hidat képezne az európai közlekedési folyosó felé. Közös megoldásra vár a tiszai hajózás újraindítása és a Tisza-völgy közös *környezetvédelmi stratégiájának a kidolgozása*. A szerb politikai egyensúly megteremtésével Vajdaság a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurórégióba (DKMT) teljes részvételével csatlakozhatna. Ezen stratégiai feladatok megoldása alapot nyújthat a Vajdaság és egész Szerbia gazdaságának újjáépítéséhez. Úgy hiszem, a vázolt fontos célok eléréséhez, a gazdaság újjáélesztéséhez a határ menti, illetve a Dél-Alföld területén meglévő jugoszláv vállalkozások szerepvállalására feltétlenül számítani kell.

## Irodalom

- Abonyiné Palotás J. (2000) A külföldi működő tőke a Dél-Alföldön. *Társadalom-földrajzi vizsgálatok két évezred találkozásánál.* – Beesei J. (szerk.), Szeged, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék. 125–136. o.
- Aschauer, W. (1995) Határokon túlnyúló magatartás és a határhelyzet tudatossága az osztrák–magyar határ térségében. – *Tér és Társadalom* 3–4. 157–78. o.
- Ekéné Zamárdi I. (1995) A migráció és nemzetközi kutatása. – *Acta Geographica Debrecina. Tomus XXXIII.* Debrecen. 293–312. o.
- Enyedi Gy. (2000) Globalizáció és a magyar területi fejlődés. – *Tér és Társadalom* 1. 45–58. o.
- Illés S. (2000) Belföldi vándormozgalom a XX. század utolsó évtizedében. *Migráció és statisztika.* – Illés S.–Lukács É. (szerk.), Kutatási jelentések 63. Budapest, KSH, NKI.
- Lengyel I. (1996) *Határtalan lehetőségek?* Békés megye gazdasága és határ menti kapcsolatai. Kézirat. Békéscsaba–Gyula.
- L. Rédei M. (1997) *Magyarország nemzetközi migrációs vonásai a 90-es években.* Kézirat, ELTE TTK.
- Mészáros R. (1994) *A település térbelisége.* Szeged, JATEPress.
- Mészáros R. (2000) *A társadalomföldrajz gondolatvilága.* Szeged, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék.
- Nagy I. (2001) Cross Border Co-operation of the Southern Great Hungarian Plain's Border Region – *Discussion Papers.* Hungarian Academy of Sciences Centre for Regional Studies, RKK DTI, Pécs.
- Nemes Nagy J.–Ruttikay É. (1992) Gazdasági társaságok az Alföldön. *Alföldi Társadalom* III. – Lengyel I. (szerk.), Békéscsaba. 56–71. o.
- Pál Á. (1996) Dél-alföldi határ menti települések társadalom-gazdaságföldrajzi jelentősége. *Határon innen – határon túl.* – Pál Á.–Szónokyné Ancsin G. (szerk.), Szeged. 181–191. o.
- Rechnitzer J. (1999) Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. *Elválasztó és összekötő a határ.* – Nárai M.–Rechnitzer J.(szerk.), Pécs–Győr. MTA RKK. 7–73. o.
- Sík E. (szerk.) (1992) *Menekülők, vándorlók, szerencsét próbálók.* MTA Politikai Tudományok Intézete, Budapest.
- Süli-Zakar I. (1994) Kiszállalkozók és kisvállalkozások az Alföld átalakuló mezőgazdaságában. *A vállalkozásélénkítés agroökonómiai, szociológiai és szociálgeográfiai problémái hátrányos helyzetű alföldi térségekben.* Debrecen, KLTE Társadalomföldrajzi Tanszék. 17–37. o.
- Szónokyné Ancsin G. (1999) A határon átnyúló gazdasági térkapcsolatok vizsgálata a Dél-Alföld határ menti települései példáján. *Társadalomföldrajzi vizsgálatok két évezred találkozásánál.* – Beesei J. (szerk.), Szeged, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék. 145–153. o.
- Tóth J. (1988) A speciális térségek területi és településfejlesztési problémáiról. *A terület- és településfejlesztés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon.* – Erdősi F.–Tóth J. (szerk.), MTA RKK, Pécs. 216–218. o.
- Tóth Pál P. (1993) *A nemzetközi vándorlás.* Magyarország. KSH Népeségtudományi Kutató Intézet, Budapest.

# CIVILEK A MAGYAR–ROMÁN–SZERB HATÁR MENTÉN

BESENYI SÁNDOR

## Nem térkép e táj

Közép-Európa délkeleti csücskében, a délkelet-északnyugati, valamint a délnyugati transzkontinentális népmozgások metszéspontjában található az a térség, ahol élünk. A hadak útján, a birodalmak összeütközésének frontvonalában, nyugalmasabb időkben a békés interregionális áru- és személyi mozgások nyomvonalában forgalmas átjáróháznak bizonyult ez a térség sok-sok évszázadon át. Az egységes dél-alföldi tájat – mint Antarktisz jegét a globális felmelegedés – rendre a történelmi kataklizmák tördelték szembenálló darabokra.

A török hódoltságot megszüntető 1697. szeptember 11-i zentai csata utáni bő két évszázados történelmi együttélésben egy soknemzetiségű, sokvallású, egyes kultúrájú közegben *egységes, organikus történelmi régiót teremtett* a térség lakossága. A XIX. század második felében és a századfordulón érte el ez a régió kiemelkedő társadalmi, gazdasági és kulturális eredményeit, a folyók szabályozását, a terület csatornázását és árvízmentesítését, az európai jelentőségű vasútépítéseket, az agrárfeldolgozó-ipar kiépítését, a városok villamosítását, a palotás városok (Temesvár, Arad, Szeged, Szabadka stb.) megépítését és a pezsgő modernizációs fejlődést.

A XX. század véres traumái megtörték az egységes és virágzó organikus regionális fejlődés dinamikáját, iszonyú történelmi sebeket okozva a térség népeinek. A viszályokkal terhes és békediktátumokkal mesterségesen kiszabott, „nemzetállami”-nak hazudott határok elválasztották a térség megannyi szállal összenőtt közösségeit és társadalmát. Államhatalmi eszközökkel védett és hangsúlyozott szakadékokat nyitottak a különböző országokba szakadt vegyes etnikumú lakossági csoportok közé.

Megszűnt a személyes emberi kapcsolatok addigi közvetlensége. Nemzetállami és tömbpolitikai hatalmi érdekek által vezérelt intézményi és eszközrendszer tolakodott megfellebbezhetetlen hatalmi dölyffel a határok különböző oldalaira szakadt családok vallási, kulturális vagy üzleti partnerei közé. Hatalmi szervezetek abszurdításokig bizalmatlan, rigorózus és nehézkes szűrője ékelődött a személyes emberi kapcsolatok útjába, s tette lehetetlenné vagy eltorzító módon közvetítetté a kommunikációt, az érintkezést, az együttműködést a mindennapi élet különböző területein.

## I. Az eufóriától az intézményesült kapcsolatokig

A nemzetállami túlzó elkülönülések és a pulzáló nacionalista gyűlölködések évtizedei után, az államszocialista rendszerek összeomlását követően *eufórikus felszabadultsággal köszöntöttük a határok megnyitását, az új szomszédsági kapcsolatok és viszonyok megteremtésének lehetőségeit. Az 1990. márciusi marosvásárhelyi magyarellenes pogrom, a kilencvenes évek őrült balkáni nacionalista háborúi beárnyékolták és lefékeztek a kapcsolatépítés új gyakorlatát – de meg nem állították. A közép-kelet-európai demokratikus átalakulás, a piacgazdaságra való áttérés és az európai integráció lassan kibontakozó folyamatai elősegítették a térség kapcsolataiban egy új történelmi szakasz előkészítését (Batt–Wolczuk 2002).*

A nemzetállam közvetítő szerepe az elmúlt évtizedben leginkább az állami-diplomáciai kapcsolatokra, a határőrizetre és vámrendszerre redukálódott, s amelyek napjainkban maguk is változnak. Szűk keresztmetszetből már kapcsolatépítő és harmonizáló szerepekre is vállalkoznak. A közvetítettség feloldásában, a kapcsolatok normalizálásában és megújításában a frontáttörést nem az állami közvetítőrendszer, hanem a népi diplomácia, a civil szervezetek, a gazdasági kamarák, a testvérkapcsolatokat építő intézmények – iskolák, művelődési otthonok, színházak, múzeumok –, a települési és területi önkormányzatok vállalták fel és hajtották végre.

A kapcsolatépítés évtizedes görcsöket oldó, sérelmeken felülemelkedő, a múltra fátylat borító és megneumesítő dinamikájában új feladatokkal is szembesültünk. Meg kellett találnunk azokat a gondolkodási formákat, módokat, illetve kommunikációs lehetőségeket, amelyek ezt az új típusú szomszédsági egymásrautaltságot és kohéziót kifejezik és elősegítik. *A regionalitás eszmeiségében és kategóriájában európai minták alapján fogalmaztuk meg ennek az újszerű szomszédsági magatartásnak és viszonynak a nyelvi alakzatait és adaptálandó modelljét (Besenyi 1996).* A regionalitás eszmeiségét terjesztették el a gyakorlati szomszédsági kapcsolatokban a magyar–magyar találkozók, kulturális, anyanyelvi, tudományos és gazdasági kapcsolatfelvételek, rendezvények, kamarai üzletemberi találkozók, nemzetközi vásárok és kiállítások, a kiépülő testvérvárosi kapcsolatok, együttműködési tengelyek a hármast határ menti országokban.

Az európai integrációs folyamatok kibontakozásával az 1993 utáni partnerségi, majd tagjelölt programokkal európai tájékozódásunk elmélyült. Az Arad, Temes és Csongrád megyei önkormányzatok az Európai Régiók Szövetségének tagjaivá lettek, s megkezdték az euroregionális hivatalos együttműködési kapcsolatok kiépítését. A Régiók Európája mintája mozgósító erejű modell lett térségünkben is.

## 1.1. Miért van szükség az új gondolkodásmódra és az új szomszédsági modellre?

Azért, mert a diktatúraellenesség, a nemzetközi szolidaritás, a jószomszédi egymásra találás eufórikus lendülete alábbhagyott ugyan térségünkben, de az együttműködési szándék nem tört meg. A nacionalista erők romániai elburjánzása és ismétlődő ellentmondásai, valamint a milosevityi nacionalista politika testvérgyilkos balkáni háborúinak sorozata megdermesztette a légkört a szomszédsági kapcsolatainkban. Térségünkben a drámai lefékeződés a bánási területek megújulási elkötelezettsége, sajátos etnikai szerkezete, együttélési tradíciói miatt azonban nem következett be. A vajdaságiak – magyarok, szerbek, horvátok – egyaránt meg tudták óvni tartományukat a korlátokat nem ismerő nacionalista politika áttörésétől. Az új szomszédsági kapcsolatok útkeresése, építése a területi önkormányzatok és a gazdasági kamarák kölcsönös erőfeszítése nyomán Jugoszlávia felbomlása és Milosevity fokozatos elszigetelődése időszakában sem állt le.

Vitathatatlanul a szétszaggatott történelmi organikus regionális kapcsolatok rekonstrukciója, az elszakított nemzettestek kommunikációjának és érintkezésének az újrafelvétele, a korábbi kapillaritások, a közös vérkeringés fokozatos megújítási törekvései domináltak a kilencvenes évek elején a lakossági, a testvérintézményi és települési kapcsolatfelvételekben. A gazdasági kamarák – a korábbi regionális piaci kapcsolatok rekonstrukciójával – már átmenetet készítettek elő az új típusú interregionális gazdasági együttműködéshez. Szükség volt tehát az új helyzet új kategóriáira, az előremutató, humanizált, a határokon átívelő szomszédsági együttélési és együttműködési modellekre (*Miszlivet* 2002).

A magyar–magyar kapcsolatok hozzájárultak, hogy új tartalommal töltsődjenek fel a határokon túli magyar közösségek szakmai, érdekvédelmi, politikai szervezetei és közhatalmi (helyhatósági, megyei, parlamenti és szenátusi) képviselői. *A Kárpát-medencei kisebbségi magyarság közösségei és szervezetei mindenhol a demokratikus átalakulást, a demokratikus politikai rendszer kiépítését és megerősítését, a piacgazdasági átmenet és modernizáció elősegítését, az európai integrációs folyamatokba történő bekapcsolódást szorgalmazták. Stabilizáló és nem destabilizáló szerepet tölthettek és töltenek be az ezredfordulás átalakulási kényszerekkel küzdő megújulásban a szomszédos országokban. A határokon túli magyarság nem állt nacionalista törekvések zászlaja mögé. Anyaországi háttérrel demokratizálási és modernizációs katalizátorként tevékenykednek szülőföldjükön.*

Büszkén említhetjük, hogy a Szegedi Értelmiség Szabadegyetem 12 évfolyama fontos szakmai többletet és kondicionáló szellemi segítséget adott évenkénti rendszeres találkozóin és programjain az ösztöndíjas Kárpát-medencei magyar értelmiségi résztvevőknek, önkormányzati és civil szervezeti vezetői-

nek, illetve újságíróknak a rendszeres továbbképzéssel, a közép-európai átalakulási folyamatok összehasonlító műhelyelemzéseivel, az értelmiségi szerepvállalás feladatainak megbeszélésével, a szakmai tapasztalatcserével és vitákkal, a személyes kommunikáció és a közéleti együttműködés elősegítésével. A magyar–magyar civil kapcsolatok a szakmai önszerveződés és a közösségi-társadalmi szerepvállalás műhelyeiként adtak ösztönzést és ismereteket a katalizációs funkció tudatosításához.

Az 1995. novemberi daytoni magállapodás nyomán kapott új lendületet és dimenziót a kapcsolatépítés (Samai 2000). 1996. február 28-án rendeztük meg Szegeden az első térségi euroregionális konferenciát, ahol kidolgoztuk a Duna–Maros–Tisza menti euroregionális együttműködési rendszer koncepcióját. 1997 szeptemberében Zentán csodálatos közös jubileumi ünnepséget tartottunk a török felett aratott győzelem 300. évfordulóján. 1997. november 6–8. között Temesvár adott otthont a színpompás euroregionális etnikai fesztiválnak, valamint egy igen izgalmas és drámai tudományos konferenciának. Román–magyar relációban beindult a PHARE CBC együttműködési program. Eurotrio, majd pedig Eurorégió címmel háromnyelvű igen szép folyóirat jelent meg. „Európa hullámhosszán” pedig közös rádiós sugárzási program kezdődött. 1997. november 21-én Szegeden együttműködési jegyzőkönyv aláírásával intézményesült a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió.

A területfejlesztés európai mintájára kialakított koncepciója, intézményrendszere, stratégiai programozása, PHARE pályázati és támogatási formái működő rendszerre alakították a regionalizmust hazánkban, a Dél-Alföldön, de Romániában is, ahol a Dél-nyugati régió lett a regionalizáció motorja.

## 2. Közös vonások és markáns eltérések a civil szférában a hármás határ különböző oldalain

### 2.1. Közös vonások

A demokratizálódás szintje, az emberi és a közösségi-kisebbségi jogok keretei és tartalma, a hatalmi berendezkedés és működés, a közigazgatás decentralizált-ságának, az önkormányzatok autonómiájának foka és mértéke, a társadalmi-gazdasági környezetnek megfelelő *jellegzetességekkel és különbözőségekkel, de sok közös vonással alakult ki a civil szektor az említett országokban.*

A civil szerveződések a térség államaiban egyaránt a demokratikus átalakulás előkészítésében, az emberi és a közösségi-kisebbségi jogokért vívott küzdelemben az ideológiai-politikai pluralizmus előőrseinek bizonyultak, s több civil szervezet pártcsírájából alakultak pártok. Majd a parlamenti párt- és pozícióharcok folyamatában a társadalmi értékek és érdekek megjelenítései laikus kül-

sődlegességgé degradálódtak a parlamenti és közgyűlési napirendek és virtuosok gyakorta öncélú hatalmi tusakodásaiban. A pártpolitikai tevékenységből mind állami, mind önkormányzati szinten kiszorultak a társadalmi-gazdasági, a szociális és a kulturális átalakulás nagy problémakörei, mivel azok lényegében kormányzati szakkérdésekké váltak. A közéletben mindinkább a civil szféra jeleníti meg és képviseli ezeket a problémaköröket. *A civil szervezetek lettek az állampolgári reflexiók, a véleményezés, a diskurzus, a közvetlen demokrácia fórumaivá, a cselekvő kezdeményezés, a közösségi hasznosság és a közéletiség demokratikus műhelyeivé.*

A civil tevékenység kibontakozási területévé a különböző szolgáltatások kihelyezésének („contracting out”) gyakorlata, az állami-önkormányzati szféra költségvetési korlátokra hivatkozó restriktív visszavonulása nyomán és a kibontakozó üzleti szféra által szabadon hagyott társadalmi-közösségi senki földjén sorjázó ügyek, problémák, szükségletek kezelése, képviselése, szolgálata vált. A kelet-európai válsághelyzetekben, az átalakulás drámájában új motivációs rendszer jelentkezett, a gondjaikkal magukra maradt csoportok, cselekvőkényszerre kárhozottatott emberek, eleddig közösségi kezelést vagy képviselést nem szerzett ügyek indukáltak forrásfeltáró-lehívó támogatást igénylő-szerző, tevékeny civil szerveződések.

Ezek a motivációk, a késztetésükre kialakuló kezdeményezések tematizálták és profilírozták a gomba módra szaporodó civil szerveződések. Ezerarcú sokféleségben, gyakran egymással rivalizáló párhuzamosságban, szinte kaotikus diffúzitásban, jogilag, szervezetenként és statisztikailag szinte áttekinthetetlen burjánzásban, önszervező, közösségi-közéleti felhajtóerőként bontakozott ki a civil szféra a térségben.

A profil-, a funkció- és a státuszkeresés markánsabb önmeghatározásra készítette a civil szervezeteket. A fennmaradás, a szervezett folyamatos működés, a célszerű aktivitás és programszerűség tevékenységi feltételeket, önszabályozást, támogatásokat, partnerkapcsolatokat, jobb felkészültséget követeltek.

A nemzetközi alapítványok támogatási rendszere, pályázati kiírásai tevékenységirányokat, követelményrendszereket, preferenciákat, visszaigazolást, megerősítést adtak a civil aktivitás kibontakozásához és regulációjához. A pályázati rendszer vitatott, de kényszerűen méltányolt működése szakterületi, ágazati, területi szinten és társadalmi mértékben dimenzionálta a civil kezdeményezések társadalmi szerepvállalását.

Magyarországon az állami-önkormányzati vagy közalapítványi transzformációjával manifesztálták a civil kezdeményezések és programszerű tevékenységek támogatását. A közalapítványi szféra működése meghatározó hányadában – az Állami Számvevőszék vizsgálatai szerint – csúfos kudarcnak bizonyult. A vagyongazdálkodás lekötő erejüket, felélik, elherdálják a rájuk bízott vagyont. Forrásaikból pedig alig jut a civil programok és a működés támogatására.

A pályázati versenyfutas önmeghatározási kényszertervékenysége lett a civil szervezeteknek. Az organikus kezdeményezések s a szakmai, területi felhajtóerő mellett domináns motivációrendszerként befolyásolja a civil szféra alakulását. A programfinanszírozás megerősítést, a sikeres akciók társadalmi visszaigazolást adtak a civil kezdeményezéseknek. Önszerveződési gyermekbetegségeik mellett lelepleződtek – mindhárom országban – a hiánybetegségeik (infrastruktúra-, rendszeres működési feltételek, felkészültség- és kapcsolathány) is.

## 2.2. Markáns eltérések a társországok civil szféráinak társadalmi szerepvállalásában

Magyarországon:

- A politikai, demokratizálási szerepvállalási kezdet után a civil szervezetek szakmai profilírozódása vált a civil szektor kibontakozásának döntő jellegzetességévé. Szakmai szerepvállalásuk az állami és önkormányzati kölcsönös együttműködés és képviselő kiépítésének irányába ösztönözte őket, hisz hiánybetegségeik biztonságos orvoslását elsősorban költségvetési támogatásból remélhetik.
- Szolgáltatási funkciórendszerük kiépítésében is erősen kötődnek az állami és az önkormányzati partnerséghez.

Romániában:

- A magyar és a német nemzetiségű lakosság körében az etnikai jelleg – az anyaországi orientációkból és támogatottságból eredendően is – markánsabban jelentkezik a civil szerveződéseknel.
- A civil szervezetek körében erős a vallási felekezetekhez mint jól működő területi hálózathoz és intézményesültséghez, nemzetközi kapcsolatrendszerhez történő kötődés.
- A román szervezeteknél a politikai pluralizálódást leképező tagoltság sokkal mélyebb, mint a magyar és német etnikai közösségeknél.
- Az állami és közigazgatási támogatás tilalma és hiánya miatt már a kezdeteknél a külföldi partner- és támogatáskereső irányába tolta a civil szféra orientációjának alakulását.
- A vám- és adókedvezmények ösztönzésére a nonprofit gazdasági szerepvállalás hangsúlyozottabban jelentkezik a civil szektoron belül.

Jugoszláviában:

- Az állampolgári és demokratikus jogokért folytatott küzdelem markáns politikai funkciókkal ruházta fel a civil szerveződéset. A pártpolitikai és etnikai polarizáció ellenében a nyitottság, a tolerancia és az együttműködés erősítését vállalták fel.
- A háborús viszonyokból fakadó szociális és gazdasági problémák között túlélési technikák kiépítésére, a konszolidált társadalmi körülmények között

alkalmazott eszközrendszertől olykor eltérő aktivitási formákra és módokra kényszerültek.

### *A civil szektor közös kritériumrendszere*

A közös vonásokkal és markáns különbsőségekkel együtt térségünkben is ki-kristályosodott – az európai normáknak megfelelően – a civil szféra közös kritériumrendszere.

1. A civil kezdeményezések (egyesületek, társadalmi szervezetek, alapítványok) az állampolgárok önkéntes döntésén alapuló együttműködési szerveződései, amelyek a vonatkozó, államonként más jogi szabályozás előírásai szerint a formalizált intézményesültség (alapszabály, bírósági bejegyzés, statisztikai adatszolgáltatási kötelezettségek, adó- és társadalombiztosítási, pénzügyi szabályozások) mércéinek megfelelően jönnek létre és működnek.
2. A civil szerveződések működését egyaránt a profit felosztásának tilalma, a támogatások és szolgáltatások révén képződő esetleges nyereség – a működési céloknak megfelelő – visszaforgatásának kötelezettsége terheli. Tevékenységük alapvető célja tehát nem a tagok vagy a menedzsment jóvedelmének gyarapítása.
3. A civil szervezetek az állami, közigazgatási és önkormányzati irányítástól függetlenül önálló vezetéssel tevékenykednek. A szervezetek teljes mértékben külső beavatkozástól mentesen, sajátos szabályaiknak és eljárásaiknak megfelelően, öngazgató rendszerben működhetnek.
4. Ezen szervezeteknek tevékenységükkel a közösségi szférát, a közjó társadalmi szükségleteit és érdekeit kell szolgálniuk.

A közös kritériumrendszer a térség valamennyi államának civil szervezetei körében elfogadottá, általánossá vált. A civil aktivitás és társadalmi szerepvállalás közös normájává csiszolódott az elmúlt évtizedben.

A civil szféra euroregionális találkozásainak, szakmai konferenciáinak sora rendszeressé tette a kommunikációt a civil szervezetek és aktivisták között (1. táblázat). Szakmai elemzések, áttekintések születtek a civil kezdeményezések helyzetéről, gondjairól, törekvéseiről, összegezték a részterületek tapasztalatait. Javaslatok, koncepciók születtek az euroregionális civil együttműködés fejlesztésére. A konferenciák a programszerű civil partneri együttműködés kiszélesítésének és fejlesztésének fórumaként lendületet adtak:

- mind a horizontális civil partneri kapcsolatok,
- mind pedig a civil integrációk vertikális programszerű együttműködésének továbbépítéséhez.

Beérték a civil társadalmi-gazdasági partnerség stratégiai tervezésének szakmai, szervezeti, kommunikációs és együttműködési feltételei a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégióban.

1. táblázat  
A kapcsolatok rendszeressé válását elősegítő civil találkozók

időpontja	A civil találkozók témája,	színhelye
1997. november 7–8.	Etnikumok fesztiválja	Temesvár (nemzetközi konferencia)
1998. március 12–13.	Állampolgárság egy demokratikus Európában	Szeged (nemzetközi konferencia)
1998. június 18–19.	Média, demokrácia, nyilvánosság	Temesvár (nemzetközi konferencia)
1998. július 23–24.	Demokrácia és együttműködés	Szeged (nemzetközi konferencia)
1998. július 24.	Területfejlesztési euroregionális konferencia	Szeged
1998. november 6–8.	Civil szféra és régiók	Szeged, Csákova
1998. december 16.	A Temesvári Magyar Diákszövetség konferenciája és fesztiválja	Temesvár
1999. január 15–16.	A romániai magyar civilszervezetek I. Konferenciája	Kolozsvár
1999. március 22.	A Temesvári Nyugati Egyetem euroregionális nemzetközi konferenciája	Temesvár
1999. július 28–31.	Régióink Koszovó után (euroregionális konferencia)	Szeged
2000. május 5–6.	II. Civil fórum 2000. A civil szervezetek szerepe a közösségfejlesztésben	Kolozsvár
2000. július 27–28.	Európa-kapu	Szeged
2000. szeptember 14.	Duna–Körös–Maros–Tisza eurorégiós fórum – A stratégiai együttműködési program megvitatása	Szeged

*Forrás:* A szerző összeállítása.

A balkáni háborúk sorozatának koszovói válságperiódusát és a háború felfüggesztését kikényszerítő Jugoszlávia–NATO összecsapás időszakát az 1999. július 28–29. szarajevói stabilitási konferencia zárta le. Oldódott a délkelet-európai térséget nyomasztó háborús feszültség, a nyílt háborús szembenállás. A Milosevity-éra agóniájának hónapjaiban a *jugoszláviai demokratikus ellenzék* (pártok, önkormányzatok, civil szervezetek) igen jelentős *segítséget kapott a diktatúra elleni harcához* a nemzetközi politikai életben a későbbiekben „szegedi folyamat”-nak elnevezett stabilitási erőfeszítésektől, az egymást követő demokratikus ellenzéki találkozóktól és konferenciáktól, illetve a szegedi önkormányzat által kezdeményezett, majd kormányzati és nemzetközi támogatással kiegészített „Esély a Stabilitásra Alapítvány létrehozásával és eredményes munkálkodásával.

### 3. Stratégiai programozás és célrendszer

A 2000. év fejleményei nagy jelentőségűek a térségi civil mozgalom számára. Ekkor készített átfogó *reprezentatív szociológiai felvételt a Dél-Alföld civil szervezetei körében* az MTA Regionális Kutatások Központjának Szolnoki Társadalomkutató Csoportja, majd koordinálta a Dél-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács operatív stratégiai programkészítési kezdeményezésére a civil közösség-építés és partnerség regionális operatív programjának előkészítését és társadalmi vitáit (Péter 2000). Igen időszerű és fontos volt a civil szféra helyzetének, önszerveződési formáinak, társadalmi szerepvállalásainak, pénzügyi és infrastrukturális helyzetének ez az áttekintése és a fejlesztési feladatok megfogalmazása az európai normáknak és követelményeknek megfelelően.

Az operatív stratégiai fejlesztési tervek dél-alföldi főirányait kidolgozó szakmai műhelymunkákban igen sokoldalú alkotómunkát végeztek a civil szakértők, és érdemi hozzájárulást adtak az operatív programok társadalmi vitáiban a tervezetek kimunkálásához a civil szervezetek is. A civilek szakmai képviselői bekapcsolódtak a regionális professzionális kabinetek, majd a későbbi programcentrumok munkájába is.

Ez az időszak a civil szféra számára a legitim partnerré avatás periódusa volt a regionális területfejlesztési munka területein. A civil önszerveződésnek és együttműködésnek fel kell nőnie ehhez a partnerséghez (Várszegi 1999). Egyeztető fórumok sorozatában lépett előre a diffúzióból, a civil háló kialakításáig és a települési területi civil integrációk létrejöttéig a Bácskában, Békés megye városaiban és megyei szinten is. *A civil szféra regionális együttműködési hálójának szervezésében* a Dél-magyarországi Civil Szervezetek Szövetsége vállalt kezdeményező és koordinatív szerepet (Besenyi 1999, Mészáros 2002).

A regionalizáció meg-megbicsakló, de feltartóztatatlannak bizonyuló folyamata – európai uniós ösztönzésekkel, bírálatokkal és segítségnyújtással – előfeltételeket teremtett a partnerség kapcsolatfelvételeihez a település- és térségfejlesztés területén. Az önkormányzatok, valamint a civilek településpolitikai és szakterületi együttműködési módjai szintúgy ezt a partnerséget példázzák a Dél-Alföldön honi ügyekben, de Romániában, a Bánságban is.

A határokon átívelő kapcsolatok fejlesztésére kidolgozott dél-alföldi regionális operatív program a gazdaságfejlesztési, környezetvédelmi, idegenforgalmi és kulturális együttműködés szakterületein térségünkben összekapcsolja az egy országon belüli regionalizmus és az euroregionalizmus ügyét.

*A PHARE CBC-program magyar–román relációban* – a kisprogramok esetében is – már hozott konkrét eredményeket, amelyekre a rendezvények felsorolásánál utaltunk. *Magyar–szerb relációban ezek a lehetőségek még hiányoznak*, illetve csak 2004-től valósulhatnak meg. A Duna–Körös–Maros–Tisza

eurorégiós együttműködésben a PHARE CREDO-program támogatásával készült el 2000-ben az *eurorégió stratégiai programja*:

- az eurorégió regionális szervezetének kialakítására,
- a térségi közigazgatási együttműködés fejlesztésére,
- a korábban készült fejlesztési programok integrálására,
- az eurorégió kommunikációs együttműködésének kibontakoztatására,
- a társadalmi-gazdasági szereplők partnerségi együttműködési hálózatának kialakítására,
- az eurorégió forrásszerző képességének erősítésére.

A civil szféra közreműködése szinte valamennyi szakterületet érinti, de alapvetően a partnerségi hálózati együttműködés fejlesztési programja körvonalazza a civil szervezetek lehetőségeit és feladatait. A határon átívelő civil együttműködés lehetséges és ténylegesen bontakozó tartalmi gazdagságát, színes palettáját igen koncentráltan érzékelteti „Az euroregionális partnerségi stratégiai program célrendszere”, – amit a szerző (szerzői jogon) – az alábbiakban foglal össze (Besenyi 2001).

Az euroregionális partnerségi kapcsolatok célkitűzései:

1. Hozzájárulni az európai integrációs folyamatok térségi előfeltételeinek magalapozásához.
2. A tájékoztatással, a képzéssel és az adaptív felkészítési programok kialakításával felkészülni az európai integrációs együttműködésekre.
3. A közvetlen kommunikáció és az intézményesített együttműködés módjainak, formáinak keresésével és kialakításával elősegíteni:
  - a konfliktusok és ellenérdekeltségek kezelését,
  - a Balkán pacifikálását,
  - a délkelet-európai stabilitás megteremtését.
4. A civil euroregionális kapcsolatépítés és hálózatépítés eszközeivel elősegíteni, ösztönözni, biztosítani a partnerországok demokratikus rendjének erősítését.
  - emberjogi és közösségi normalizációját,
  - a kisebbségi jogok európai normák szerinti alakítását.
5. A gazdasági kamarák és a hármas határ üzletemberinek találkozóit, valamint közös pályázati-támogatási rendszer megnyerésével elősegíteni:
  - a partnerországok gazdasági életének újjászervezését,
  - a geopolitikai helyzetből adódó lehetőségek kihasználását, a nemzetközi áramlások felgyorsítását, a térség nemzetközi közvetítő szerepének kibontakoztatását,
  - a regionális piaci kapcsolatok kiépítését,
  - a helyi közösségek bekapcsolódását a stabilizációs folyamatokba.
6. A térség természeti, biológiai, környezeti, gazdasági és kulturális adottságainak szervezett védelme.

7. A térség természeti, gazdasági, szellemi erőforrásaira, ágazati és területi kapcsolatrendszerére épülő gazdaságfejlesztés elősegítése a kamarák, vállalkozásfejlesztési központok, nonprofit szervezetek kooperációjával.
8. A térség népességmegtartó képességének erősítése.
9. Az államhatárokon átnyúló személyes, intézményi és szervezeti kapcsolatok hálózattá szervezése, stratégiai programozásának elősegítése.
10. Települési, testvérvárosi, testvérintézményi együttműködési tengelyek és tradíciók kiépítése.
11. Az etnikai arányok megőrzésének társadalmi-gazdasági és politikai megalapozása, biztosítása.
  - A határ menti övezet etnikai, kulturális, vallási tagoltságának, autonómiájának, identitásának tisztelete és védelme;
  - A kisebbségek iránti tolerancia erősítése.
12. Az anyaországok és a határon túli etnikai kisebbségek személyes közösségi és intézményesített kapcsolatrendszerének fejlesztése és támogatása.
13. A határ menti interetnikai és interkulturális kommunikáció és együttműködés intézményesített tevékenységrendszerének kiépítése, fejlesztése.
14. A globalizációs romboló hatások (drog, devianciák, kriminalizálódás) elleni közös civil szervezeti, állami és önkormányzati fellépések, együttműködések szervezése.
15. Az euroregionális partneri kommunikáció és együttműködés vertikális és horizontális módozatainak és formáinak megalapozása, kibontakoztatása, intézményesítése.

A partnerségi célkitűzések helyességét, időszerűségét, alkalmazhatóságát a 2000. szeptember végi és október eleji jugoszláviai demokratikus áttörés után – szinte robbanásszerűen – kibontakozó határon átívelő civil kapcsolatfelvételi és együttműködési dinamika igazolta. *A jugoszláviai demokratikus erők választási győzelme új szakaszt nyitott a térségi nemzetközi politikai viszonyokban, a szomszédsági kapcsolatokban, Jugoszlávia európai pozíciójának alakulásában.* Lenyűvöltet kapott a euroregionális partneri együttműködés szervezett és immár stratégiai szinten is megtervezett új rendszerének kibontakoztatása (*Miszlivetz* 2002).

#### 4. A civil euroregionális partnerség rendszerének kiépítése

Az új helyzet nyitányát személyes élmények felidézésével szeretném érzékelteni egyfelől a történeti hűség kedvéért, másrészt egy kivételes és kifejező körülmény megörökítése érdekében. A háborús bűnültségből lassan ocsúdó Jugoszláviában 2000. november 10-én délelőtt Újvidéken és késő délután Zomborban történt két együttműködéssel összefüggő esemény. Az elsőből a ridge, tényszerű tárgyilagosság az érdekes.

Újvidéken a Regionalitásért Intézet székházában jöttünk össze hivatalos tanácskozásra, ahol román részről Ilona Mihaies a temesvári Demokráciáért Euroregionalitásért Központ igazgatója, jugoszláv oldalról Alexandar Popov, a rendezvénynek helyet adó újvidéki központ igazgatója, míg magyar részről jómagam a Dél-magyarországi Civil Szervezetek Szövetsége elnökeként vezettem a küldöttséget.

A 2000. júliusi szegedi jugoszláv–magyar civil találkozó által nyitott térben egyeztettük a „Hogyan tovább?” tennivalóit. Megállapodtunk, hogy az euroregionális civil együttműködés fejlesztésében munkálkodunk és egy célszerű munkamegosztást alakítunk ki.

A román partner Temesvár központtal a délkelet-európai stabilitási folyamat elősegítését, az egyéni és közösségi szabadságjogok biztosításáért kifejtett civil erőfeszítések egyeztetését vállalta. A jugoszláv partner a *gazdasági helyreállítás* nemzetközi civil elősegítésének koordinációját választotta. A magyar fél a határon átívelő *euroregionális interkulturális együttműködés szervezését* kapta feladatul. A jelzett munkamegosztás máig távlatosan orientáló módon érvényesül kapcsolatainkban, bár napjainkra már partnerek sokaságával egészült ki.

Az estébe hajló délutánon Zomborban a Petőfi Sándor Kultúrotthonban találkoztak a bácskai civil szervezetek a határ mindkét oldaláról. A nagy teremben mintegy 200 résztvevő foglalt helyet, ahol gyertyák adtak szerény világosságot, és láttatták az asztalok mellett sűrű sorokban, feszülten figyelő emberek arcát. A túlszűfolt helyiségben erőtere volt a koncentrált figyelemnek, a tapintható közösségiségnek. Figyelmesen és nem titkolt kételkedéssel hallgatták a magyarországi civil szervezetek képviselőit, akik szervezetüket-tevékenységüket mutatták be. A diktatúrából és a háborúból ocsúdván hihetetlen volt a magyar civil aktivisták beszámolója a vajdaságiak számára. A helyiek drámaian summázták sanyarú sorsukat, aggályaikat és a civil önszerveződések előtt álló nehézségeket.

A II. határ menti bácskai civil találkozón Baján, 2001. október 27-én már nyoma sem volt székszezsüknek. Sodró dinamikával ismertették kezdeményezőseiket és eredményeiket. A határon átívelő euroregionális civil együttműködés kibontakozása kezdetét vette a jugoszláv–magyar relációban is.

A civil szerepvállalás lendülete és a kezdeményezések tényleges forrasszükségele területén – honi relációban – vegyes és ellentmondásos helyzet alakult ki. Oktatási, szociális, kulturális és ifjúsági területen folytatódott a pályázati rendszer kiépítése. Pályázati célokkal és forráskihelyezésekkel profilozódott a civil tevékenységek támogatása. Az ideologikus jelleg egyoldalú preferálásával, a klientúraszervezés leplezetlen *előnyben részesítésével eltorzult a pályázati rendszer* Magyarországon. A legsúlyosabb problémák és a csödhelyzet a vidékfejlesztési és a környezetvédelmi vonatkozásrendszerben alakultak ki a Torgyán- és a Pepó-érában. A civil pályáztatás befagyott, illetve a törvénytelen-ségekig kriminalizálódott. A miniszteri változtatásokkal a környezetvédelem te-

rén alapvető fordulat állt be, de a térségfejlesztési területeken és a SAPARD-programban az eurokonform normáinak deklarálását mindmáig nem követte azok gyakorlati alkalmazása. A PHARE CBC-kisprogramok is leálltak.

Eurorégiós vonatkozásban a délkelet-európai stabilizációs folyamat pályázati és támogatási rendszere látványos fordulatot hozott a határon átívelő együttműködés támogatásában. A jugoszláv és a román pályázók koordinálásában nagy volumenű és jelentős projektek indultak be, amelyekhez keresték a harmadik oldalt, a magyarországi civil partnereket.

A konkrét projektek által koordinált háromoldalú civil együttműködés dinamikája igen eredményesnek bizonyult. Több területen tematizálódott az együttműködés a hármás határ különböző oldalain tevékenykedő civil szervezetek gyakorlatában. Így:

- a demokratikus jogok biztosítása és az állampolgári nevelés elősegítése területén,
- az etnikai kisebbségek helyzetének áttekintése és jogaik biztosítása területén,
- a multikulturális együttlétezés és az interkulturális együttműködések kiterjesztése területén realizálódtak a legsikeresebb projektek.

A stabilitási folyamat szervezésében kiemelkedő szerepet vállaltak a temesvári civil központok (Diaszpóra Alapítvány, Demokráciáért Euroregionális Központ, Interkulturális Intézet, Harmadik Európa Alapítvány) és a Vajdaságban a Pononija Egyesület, de imponáló lendületet vett a civil szerepvállalás más területeken is. Jelentős nagy projektek realizálódtak. Így meg kell említenünk a tíz ország több száz civil szervezetét mozgósító délkelet-európai NGO vásárt Temesváron 2001. szeptember 20–23-án, a történelmi Bánság területét érintő interkulturális és állampolgári nevelési projektet (BANNET) 2000. áprilisától–októberig, a szerb–magyar–román együttműködésben kibontakozott Tolerancia projektet. Folytatódott a szegedi biztonságpolitikai folyamat civil rendezvényssorozata is.

Néhány fontos *tapasztalatot* és *tanulságot* ki kell emelnünk e látványos dinamika hozadékából. Sikerült átváltani a háborús szembenállásból a békés és alkotó nemzetközi partneri együttműködésre. A bizalom és a kölcsönös megbecsülés léggöre jellemzi a kibontakozó civil együttműködések. A magánszféra elkötelezte magát a demokratizálás, a társadalmi reformok, a kisebbségi jogok biztosítása és a jószomszédi együttműködés mellett. Feltárultak a partnerségi viszonyok és a társadalmi-politikai körülmények markáns eltérései, az aszinkronitás és a diverzitás, amelyek olykor megtorpanást, zavart is okozhatnak.

Egymásra talált a nemzetközi euroregionális civil menedzsment, és az euroregionális együttműködés továbbfejlesztési programjával kopogtat az igen-

csak „lekozmlált” közigazgatási euroregionális együttműködési intézményrendszer kapuján.

A civil partnerek felismerték, hogy a diverzitás érték. A társadalmi, gazdasági, közéleti körülmények összehasonlító vizsgálata, mérlegelése fontos értékszemléleti felismerésekhez vezetett. Gondot okoz azonban, hogy magyar oldalon kevés a térségi együttműködésre nyitott, szakosodott fiatal. Nekik az európai integráció nyugati orientációt jelent. Komoly nyelvi avagy szakmai felkészültségbeli hiányosságok is felmerültek a partnereknél. A temesvári civil központok professzionalizmusa, kitűnő forrásszervezési kapcsolatrendszere fontos dinamizálási tényezőnek bizonyult. A jugoszláviai helyzet bizonytalanságai olykor zavart és megtorpanást okoznak a vajdasági partnereknél, de a nemzetközi partnerség rendre átsegíti őket a nehézségeken.

## 5. Összegzés

A határokon átívelő civil együttműködés sikert aratott a román–magyar–szerb hármashatár mentén. Sokszálú kommunikációs együttműködési civil hálózat létre, és megalapozta a továbblépés feltételeit is.

A civil összefogás mind több vonatkozásban tematizálja és megvalósítja a *partnerség deklarált célkitűzéseit*. Újabbnál-újabb projektek születnek. Az együttműködés szükséglete nem kopik, hanem új felismerésekkel gazdagodik. A civil szféra képes volt szembenézni a múlt terhes örökségeivel. *Képes felülemelkedni az elváltató és szembeállító előítéletekkel. Képes tudatosítani a társadalmi gondok-bajok kezelésének civil szerepvállalási lehetőségeit és temivalóit. Alkalmos önszerveződésre, összefogásra és nemzetközi együttműködésre.*

Az eurokonform civil partnerségi harmonizáció, a civilek bekapcsolódása a döntési szintekbe és folyamatokba napjainkra már programszerű igényként jelentkezik. Országonként és közös háromoldalú konferenciákkal dolgozott ki kezdeményezéseket a nemzetközi civil menedzsment. Megkezdte tárgyalássorozatát az euroregionális partner közhatalmi testületek vezetőivel és a területi kamarák elnökeivel a partnerségről.

A civil szféra felnőtt a hármashatár mentén. Kölcsönös kapcsolattartási szinten konstruktív programokkal betagozódást kér a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió intézményrendszerébe a határokon átívelő euroregionális együttműködési rendszer további kibővítéséért. A civil szervezetek 2003. évi (és már az idei) tevékenysége, megvalósult programjai is alátámasztják e „kérés” jogosságát (2. táblázat).

## 2. táblázat

## A DKMT Eurorégió civil szervezeteinek együttműködése

időpontja	A civil szervezetek találkozóinak témája	színhelye
2003. április 4–5.	DKMT euroregionális civil fóruma	Szeged
2003. április 10–12.	A 10 éves Diaszpora-Szörvány Alapítvány jubileumi tudományos konferenciája	Temesvár
2003. május.	DKMT Euoregionális Civil Koalíció ülése	Újvidék
2003. június 30–július 1.	A Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió kulturális turizmusának fejlesztési szempontjai nemzetközi konferencia	Újvidék
2003. augusztusa–októbere	DKMT Eurorégió: a civil szervezetek szerepe a határon átnyúló együttműködésben e. roadshow (Európa Tanács „Bizalom-építő eljárások” pályázati programtámogatásai)	Magyarország, Szerbia, Montenegró és Románia 13 helyszíne
2003. szeptember 28. – október 3.	„Training and IT Services for Cross-border projects Development V. Block	Szeged
2003. október 10.	PHARE CBC pályázati programokat értékelő konferencia	Békéscsaba
2004. február 4–7.	„Az NGO-k szerepe a regionális biztonságpolitika formálásában és fejlesztésében.” A Szegedi Biztonságpolitikai Központ nemzetközi konferenciája	Szeged

*Forrás:* A szerző összeállítása.

## Irodalom

- Batt, J. – Wolezúk, K. (2002) Region, State and Identity in Central and Eastern Europe. – *Regional and Federal Studies* 2.
- Besenyi S. (1996) Regionalitás – térségi együttműködés új dimenziója. – *Szeged* 7. 3–4. o.
- Besenyi S. (1999) Civil hidak – integrációk. *Magyar és európai civil társadalom.* – Csefkó F. (szerk.), Pécs, 344–350. o.
- Besenyi S. (2001) Út a szegedi folyamathoz. Civil kezdeményezések és együttműködések a hármás határ mentén. – *Szeged* 7. 23–28. o.
- Mészáros G. (2002) *Településfejlesztési célú nonprofit szervezetek Magyarországon.* Budapest, KSH.
- Miszlivetz F. (szerk.) (2002) *Az új Európa a széleken találja ki magát?* Szombathely, Savaria University Press.
- Péter J. (2000) *A dél-alföldi civil szervezetek helyzete és működésének főbb jellemzői.* Kézirat, Szolnok, MTA RKK ATL.
- Samai J. (2000) Romániai magyar civil szféra. – *Romániai magyar évkönyv.* Temesvár, Kolozsvár. 81–96. o.
- Várszegi D. (1999) A kormányzat és a civil szektor együttműködése. *Magyar és európai civil társadalom.* – Csefkó F. (szerk.), Pécs. 19–21. o.

# A DKMT EURORÉGIÓ SZEREPE A MAGYAR–ROMÁN–SZERB-MONTENEGRÓI HÁRMAS HATÁR MENTI EGYÜTTMŰKÖDÉSBNEN

CSÓKÁSI ESZTER – NAGY IMRE

## 1. Bevezető

Az uniós csatlakozás folyamatában végbemenő regionális háttérkutatások a 90-es évek eleji nyitást követően a belső határterületek vizsgálatáról a határokon átívelő együttműködések kutatására tevődtek át, és célként már ezen együttműködések térségformáló hatásainak sokoldalú feltárását fogalmazták meg.

A határ menti területek átfogó vizsgálata több mint egy évtizedes múltra tekinthet vissza, ám az Európai Unió csatlakozással a határon átívelő együttműködések kutatása is felértékelődött. A regionális kutatások keretében a határregió problematikájával foglalkozó első jelentősebb konferenciát 1988-ban tartották Szombathelyen, melynek tudományos beszámolója fontos mérföldkövet jelentettek a határterületek, illetve az itt élők mindennapos gondjainak megismerésében, és számos utalást tartalmaznak a határ menti együttműködés fontosságát illetően is. Azóta számos tudományos konferenciát szerveztek a határ menti együttműködés témakörében nemcsak Magyarország határ menti tudományos központjaiban (Szegeden, Pécsen, Debrecenben, Győrött), hanem Temesváron és Belgrádban is, ahol az érintett határtérségek együttműködési kapcsolatairól is szó esett.

A Dél-Alföld határterületeinek vizsgálata során a három állam egymás felé történő nyitásával a közösen fejlesztendő irányvonalakat próbáljuk megismerni annak ellenére, hogy Szerbia-Montenegró és Románia határszakaszai mintegy „kivetítik” a belső társadalmi-politikai és gazdasági (területfejlesztési) – ám korántsem azonos és zökkenőmentes átalakulásuk – problémáit is.

A magyar–jugoszláv határ menti együttműködés fontosságára 1988-ban elsőként Ivancsics I., Fodor I. és Zala Gy., majd a kilencvenes évek második felében többek között Pál Á. – Nagy I. (1999, 2000) és Szónokyné Ancsin G. (1999) hívta fel a figyelmet. A kilencvenes években az EU-s csatlakozási folyamat elindulásával, a határ menti együttműködések felértékelődésével, majd pedig a Duna–Körös–Maros–Tisza Euroregionális Kezdeményezés megindulásával egyre több olyan tanulmány jelent meg, amelyek ezzel a határtérséggel közvetve vagy közvetlenül foglalkozik (Baranyi 2002; Hajdú 1997, 2000; Nagy I. 2000, 2001, 2002; Rechnitzer 1999; Szörényiné K. et al. 2000).

A magyar–román és a román–jugoszláv viszonylatban a térség együttműködésének fontosságát és lehetőségeit a „Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable Development” címmel megtartott temesvári konferencián elhangzott tudományos értekezések támasztották alá 1999-ben, amit a temesvári Nyugati Egyetem, az Újvidéki Egyetem Földrajzi Tanszéke a Szegedi „József Attila” Tudományegyetem és a Tübingeni Egyetem szerveztek.

A Temesváron megtartott „19<sup>th</sup> Conference Europe Regions”, a térség együttműködési lehetőségeinek tudományos megalapozását mutatták be, s a Belgrádban 1991–2001 időszakban megtartott négy – Jugoszlávia határ menti területeit vizsgáló – tudományos ülés többek között több tanulmányban a szerb–román határterületek földrajzát is megcélózta.

A magyar–román PHARE CBC program keretében elfogadott projektek egyrészt szakmailag előkészítették, másrészt viszont annak gyakorlati megvalósításának konkrét eredményeihez járultak hozzá.

## 2. A DKMT Eurorégió területének földrajzi sajátosságai

A hármas határ térsége a DKMT Eurorégió központi részét képezi, amely szűkebb értelemben a Szabadka–Szeged–Arad, míg tágabban a Baja–Zombor–Szabadka–Szeged–Arad tengellyel jellemezhető. Az említett tengelyekhez területileg és funkcionálisan is a Keckskemét–Békéscsaba–Szeged, illetve a Temesvár–Újvidék–Szeged és a Békéscsaba–Arad–Szeged háromszögek tartoznak (*1. táblázat*).

A határtérség 16 városa területileg arányosan helyezkedik el, bár a közigazgatási különbségek miatt létrejövő vonzáshierarchiájuk összetett és lényegesen

*1. táblázat*

*A DKMT Eurorégióhoz tartozó közigazgatási egységek országokként*

	Ország	Terület km <sup>2</sup>	Népesség (ezer)
Bács-Kiskun megye	Magyarország	8 445	546
Békés megye	Magyarország	5 631	399
Csongrád megye	Magyarország	4 263	428
Arad megye	Románia	7 754	462
Hunyad megye	Románia	7 063	487
Krassó-Szörény megye	Románia	8 520	333
Temes megye	Románia	8 697	678
Vajdaság Autonóm	Szerbia-	21 506	2 032
Tartomány	Montenegró		
Összesen		71 879	5 365

*Forrás:* A DKMT dokumentumai.

különböző. A magyarországi oldal Baja, Szeged, Kiskunhalas, Makó, Gyula, Békéscsaba és Sarkad vonzása (vonzáskörzete) között oszlik meg. Baja vonzása azonban a saját és a bácsalmási kistérség mellett a horvátországi Baranyára is kiterjed. A zombori „község” pedig bevásárló forgalmával járul e vonzáskörzet megnagyobbodásához.

A határrégió középső részén Szeged domináns szerepe elvithatatlan, mivel a dél-magyarországi város kiterjesztette vonzását a határ szerb-montenegrói és román oldalára is. Vonzáskörzetébe tartoznak tehát Szabadka, Magyarakanizsa, Becse és Törökkanizsa községek, vagyis a Vajdaság északi részén mintegy 2500 km<sup>2</sup>-nyi terület is, amit nemcsak a napi ingázással járó bevásárló-forgalom, hanem a vállalkozások száma és működése, az itt tanuló középiskolások és egyetemisták, valamint a gyógykezelésre járó betegek száma és migrációja is bizonyít. A határrégió kétoldalú (szerbia-montenegrói és magyar határterület) térkapcsolatait tehát a városi funkciók vonzása, a közlekedési útvonalak és a határátkelők determinálják. A romániai határterület (Arad és Temesvár környéke) is bizonyos mértékig Szeged vonzáskörzetébe tartozik. Ez a növekvő bevásárló-turizmus konkrét megnyilvánulásában is tapasztalható annak ellenére, hogy csak egyetlen nemzetközi határátkelő (Nagylak) működik Szeged és Arad között, míg Temes megyét csak a magyar és román állampolgárok számára igénybe vehető kiszombori átkelő köti össze Csongrád megyével.

## 2.1. Az eurorégió területének környezete – gazdasági különbségek és aszimmetriák

A Duna–Tisza közének déli részét, a Körösök és a Maros vidékét képező, viszonylag homogén természeti adottságú területek gazdasági egységet képeztek, amíg a nemzetközi politikai döntések (az első világháborút követően) három részre nem osztották, aminek következtében a már igen jól funkcionáló térkapcsolatok megszakadtak vagy minimálisra csökkentek. A nyolcvanas évek végén bekövetkezett különböző szintű és jellegű rendszerváltozásokkal, a piacgazdaság előretörésével azonban ismét lehetővé vált a megszakadt kapcsolatok felújítása és a térség kommunikációs-gazdasági szerkezetének az egyenrangúság elvén alapuló újragondolása is.

Az EU négy szabadságelvének megfelelően a határokon átívelő kapcsolatok az ún. „rendszerváltott” és piacorientált államok külkapcsolatainak szerves részét képezik, így a három szomszédos állam régióinak területi összefonódása a helyi modernizációt, a fejlesztési innovációt, a fenntartható gazdasági és a humán kapcsolatok kibontakozását elősegítő tényezővé válhat (*Pászti Tóth* 1996).

A hármas határterületet, illetve az eurorégió területét is geo- és biztonságpolitikai szempontból kényes, etnikailag heterogén, ám természet- és gazdaságföldrajzi, valamint kultúrtörténeti szempontból többnyire egységesnek tekinthető

térségként jellemezhetjük. A közigazgatási és intézményi struktúrák különbözősége, a különféle nemzetállami és politikai szempontok akadályozták, viszont a kulturális, a nyelvi és történelmi fejlődés terén meglévő azonosságok, az európai folyamatokhoz való csatlakozás szándéka és a gyorsabb gazdasági fejlődés lehetősége pedig segítették az együttműködés kereteinek (feltételeinek) létrehozását. A határ menti térség belső kohéziójának elmélyítését, a tényleges együttműködés megvalósításának realizálását azonban számos egyéb akadály is megnehezítette. A magyar–román–szerb–montenegrói határ menti régió helyzete nem kevés olyan nehézséget testesít meg, amely a kelet-közép-európai államok közötti, nyugat-európai mintájú határ menti együttműködés új formáinak létrehozásával együtt jár.

A magyar–román közeledés, a két fél békés egymás mellett élését elősegítő kétoldalú egyezmény (alapszerződés) megkötésére csak 1996-ban került sor. Magyarország és Románia társult tagjai az Európai Uniónak, míg Szerbia–Montenegró 2003 márciusától kapott helyet az Európa Tanácsban, a Vajdaság pedig tagja az Európai Régiók Szövetségének is.

A DKMT Eurorégiónak jelenleg (2003) nincs EU-tagországa, ennek ellenére várható, hogy a háromoldalú együttműködés országai különböző – egymástól eltérő – időpontokban csatlakoznak majd az unióhoz. Magyarország és Románia esetében 1996-tól fokozatosan, a PHARE CBC program beindításával párhuzamosan megkezdődtek a határ menti kapcsolatok programozási és konkrét fejlesztési munkálatai, továbbá számos közös döntési fórum és szakértői munkacsoport is megalakult. Hazánk küszöbön álló 2004. évi csatlakozásával az eurorégió valódi uniós régióvá alakul át, s a magyar–román PHARE CBC programon kívül beindulhat a magyar–szerb–montenegrói PHARE CBC programozás is, amelynek köszönhetően a Vajdaság is teljes mértékben részesülhet az uniós támogatásokból.

Az 1992-től szerveződő, ám formálisan csupán 1997-ben létrehozott DKMT Eurorégió a megyei önkormányzatok közötti önkéntes együttműködési szervezatként jött létre. A munkaközösségi jellegű (munkaközösségeként működő) szerveződés nem került bevonásra a PHARE CBC döntéshozatali rendszerébe. Az együttműködéshez kilenc térség gazdasági kamarái és szakszervezeti szövetségei programcsoport jelleggel csatlakoztak. A helyi önkormányzatok – különösen a megyei városok –, a regionális hatóságok, a kamarák, civil és gazdasági szervezetek – a területfejlesztés szereplőinek – teljes jogú tagként való bekapcsolódása ugyan csak részben történt meg, ám ez a területfejlesztési feladatok megoldása érdekében elengedhetetlen.

Az eurorégió megalakulását (1997. november 21.) követően három állam közigazgatási egységeit fogja össze. Célja, hogy fejlessze és szélesítse a helyi közösségek és a helyi önkormányzatok közötti kapcsolatokat a gazdaság, az oktatás és művelődés, valamint a tudomány és a sport területén, illetve támo-

gassa azokat az együttműködéseket, amelyek a korszerű európai folyamatok ke-  
reteibe való integrálódás felé vezetnek.

Az együttműködés a gazdasági kapcsolatok, a közlekedési és hírközlési in-  
frastruktúra, a környezetvédelem, az idegenforgalom, valamint a tudomány és a  
művelődés, az egészségügy, a sport és a civil kapcsolatok területét öleli fel.

Az Európai Unió gyakorlatában ismert eurorégiós tipológia szerint a Duna-  
Körös-Maros-Tisza regionális együttműködés az elmúlt két és fél éves idő-  
szakban betöltötte az úgynevezett "Határ menti Információs és Konzultációs Fó-  
rum"<sup>1</sup> szerepét is. A munkaközösség jellegű együttműködés lehetővé tette né-  
hány közös, ún. ad hoc jellegű projekt (közös folyóirat megjelenítése, közös  
rádióadás beindítása, továbbá az információs és titkársági funkciók működteté-  
sének megkezdése, rendezvényszervezési és koordinációs tevékenység) meg-  
valósítását. Ugyanakkor az eredmények ellenére azt is el kell ismernünk, hogy  
az eddigi tevékenység elsősorban informálisnak tekinthető.

Az eurorégió területi egységeinek szakszervezetei 1997-ben írták alá megállá-  
podásukat, majd 1998-ban sor került a régió kamarái együttműködési nyilatko-  
zatának elfogadására, amit a közös gazdaságfejlesztési koncepció elkészítése  
követett. A koncepció szerint az eurorégió gazdasági fejlődésének és önszerve-  
ződésének előmozdítása lenne az elsődleges cél, valamint hangsúlyt kapott a  
vállalkozás mint értékteremtő létforma elismertségének növelése is.

E két együttműködési megállapodást a szervezeti és működési szabályzat oly  
módon tette lehetővé, hogy a gazdasági munkacsoport állandó programcsoport-  
jává minősítette a kamarák együttműködését, míg a humán, a civil és a sport  
munkacsoport állandó programcsoportja a szakszervezeti együttműködés lett.

Az eurorégió felépítése azonban 2003 elejétől tartalmilag és funkcionálisan is  
átalakult, ami működésében lényeges, előremutató változásokat hozott.

## 2.2. Az eurorégió szervezeti felépítése, működése és finanszírozása

Az interregionális együttműködés tagjainak kezdettől fogva az volt a szán-  
dék, hogy állandó titkárságot hozzanak létre az eurorégió adminisztrációs köz-  
pontjának működtetése céljából. Így a DKMT Eurorégió Közösségi Kezdemé-  
nyezés Irodája 2000 májusában alakult meg, s szervezetiileg az Elnökök Fóru-  
mának a közvetlen irányítása alá tartozott, melynek vezetője minden rendes ülés-

---

<sup>1</sup> Az Európai Bizottság Gyakorlati Útmutójában a stratégiai szintű együttműködési  
struktúrákkal kapcsolatban segítség céljából egy formális osztályozási rendszert dolgozott  
ki. A struktúrákat e szerint négy alaptípusba sorolja: "A" típus: a hosszú távú integrált, hatá-  
ron átvelő struktúra, az eurorégió; "B" típus: integrált struktúrák; "C" típus: összekapcsolt  
struktúrák; "D" típus: határ menti információs és konzultációs fórumok. Bővebben lásd  
Rechnitzer J. 1999.

sen beszámolót tartott az iroda aktuális tevékenységéről. Az iroda megnyitása már egy korszerűsítési szakasz eredményeként jött létre, mert az akkor még működő Elnökök Fóruma kissé zártta tette az irányítást. Az eurorégió „kisugárzása” számos területen érvényesült. Egyre több intézmény belépését, egyre több települést, kistérséget, kistérségi kapcsolatot, civil szervezetet, kulturális rendezvény-kapcsolat létrejöttét regisztrálták, és ezért szükségessé vált egy olyan iroda létrehozása, amelyik a zökkenőmentes működést biztosíthatta. Az iroda tevékenységei közül a tagrégiókkal való állandó kapcsolattartás, a folyamatos információáramlás és az EU különféle programjainak figyelemmel kísérése volt a legfontosabb leadata, továbbá az EF döntése alapján pályázatokat készített, valamint szervezte a projektek megvalósítását is.

2003 tavaszán a DKMT regionális együttműködés új alapokra történő helyezéseként megalakul a DKMT Eurorégiós Fejlesztési Ügynökség Kht., melynek munkáját ma már a taggyűlés és a felügyelő bizottság ellenőrzi és határozza meg. Ezzel megtörtént a jogi személyiségű gazdasági társaság és a regionális együttműködés politikai szervezetének szétválasztása. A bővítésre részben a társult tagok<sup>2</sup> bevonásával, részben pedig az állandó meghívottak<sup>3</sup> felkérésével kerülhetett sor.

Az eurorégió működését mind ez ideig nagymértékben gátolta, hogy a városok jelenlétét nem definiálták kellőképpen a szervezetben. Korábban ugyanis a vajdasági kormány ellenezte Szabadka és Újvidék szavazati joggal való felruházását az eurorégióon belül. Hasonlóképpen korlátozva volt pl. a 2000-ben Kikinda (Distrikt 0230)–Temesvár (Institutul Intercultural)–Szeged (Women’s Association) relációban szerveződő „BANNET” civil kezdeményezés is, s nem lehetett tag egy, az észak-vajdasági községek szövetségének érdekeit érvényesítő civil szervezet sem.

Az eurorégiós kezdeményezéssel, a társult tagok és az állandó meghívottak intézményének bevezetésével 2003 tavaszától ez a gond is elhárult. A társult tagok teljes jogú tagként vesznek részt a DKMT munkájában, így ugyanazon jogok és kötelezettségek hárulnak rájuk, mint az alapítókra. Az állandó és eseti meghívottak tanácskozási jogosítvánnyal rendelkeznek, de részvételük lehetőséget ad az érdemi koordináció kialakítására is.

Így a térség innovatív fejlesztésében a megyei jogú városok, a régióközpontok és a székvárosok, valamint azok egyetemei (Szeged, Temesvár és Újvidék) is részt tudnak venni. A DKMT-nek nincs állandó központja, ezt a szerepét az évente váltakozó elnök székhelye helyettesíti. Földrajzi helyzeténél fogva azonban Szeged régióközponti szerepe adott, annál is inkább, mert Magyarország

<sup>2</sup> Békésesaba, Kecskemét, Szeged megyei jogú városok.

<sup>3</sup> Állandó meghívottak lettek a kamarák, a civil szervezetek, a szakszervezetek, az ifjúsági szervezetek és az egyetemek.

EU-s tagsága és a csatlakozás időpontja már eldöntött tény, ami eleve determinálhatja azt, hogy a város időben kiépítse régióközponti funkcióit.

Az operatív szinten történő négy munkacsoport<sup>4</sup> feladataiban végbemenő változások valószínűleg kiküszöbölik az eddigi „ad hoc” jellegű kezdeményezéseket, és rendszeressé válik az együttműködés. E célra alakították ki az eurorégiós kht.-t, az információs-koordinációs központot. Ezek a szervek azonban nem korlátozzák a mindenkori soros elnök melletti titkárság közgyűlés-előkészítő tevékenységet, és továbbra is az említett titkárság ellátja azokat a feladatokat, amelyek az operatív munkacsoport működését biztosítják.

A DKMT Fejlesztési Ügynökség Kht. alapító okiratát 2003. május 24-én írta alá a négy romániai megye (Arad, Hunyad, Krassó-Szörény és Temes) tanácsának elnöke, három magyarországi (Bács-Kiskun, Békés és Csongrád) megyei önkormányzati elnök és a Vajdaság Autonóm Tartomány elnöke. Az alapítók a társaság taggyűlésén keresztül érvényesítik jogukat, s hozzák meg döntésüket azokról a fejlesztési elképzeléseikről, melyeket maga a kht. hajt végre. A társaság elsődleges feladata tehát, hogy önálló jogi személyként, a közhasznú tevékenység keretén belül pénzügyi fedezetet biztosítson a DKMT térségének fejlesztéséhez, s előmozdítsa az euro-atlanti integrációhoz való csatlakozást.

Korábban az sem volt szerencsés körülmény, hogy a PHARE CBC által támogatott négy–négy magyarországi és romániai megye határtérség-fejlesztését két-két tervezési-statisztikai régióval (magyar oldalon a Dél-alföldi és Észak-alföldi régió, román oldalon az Észak-nyugati és Nyugati régió) és két eurorégióval (Kárpát és DKMT) is egyeztetni kellett. Jász-Nagykun-Szolnok megye kilépésével ez a képlet magyar oldalon egyszerűbbé vált, ugyanis megoldódott a területfejlesztés harmonizálásának kérdése, nevezetesen az, hogyan épüljön be a DKMT Eurorégió a hazai keretek közé, és mennyire összehangolt a kistérségi, megyei, regionális és eurorégiós fejlesztések rendszere.

Az együttműködés tartalmi elemeinek végrehajtásához s magához a működéshez szükséges pénzügyi háttérrel a régiótagok által befizetett tagdíjból (lakosságszám x 0,04 euró) fedezték a megyei önkormányzatok. Jelenleg a kht. működéséhez szükséges összeget a költségvetés szerint az alapítók szavazatarányosan fizetik, míg a közgyűlés mellé rendelt titkárság költségeit a tagként felvett megyei jogú városok és a megyei önkormányzatok a lakosság számarányának megfelelően fedezik. Az eddig már befizetésre került, de még fel nem használt tagdíjakkból egy pályázati alapot hoztak létre a regionális együttműködés tagjai.

---

<sup>4</sup> 1-es munkacsoport: gazdaság, infrastruktúra és idegenforgalom; 2-es munkacsoport: urbanisztika, természet- és környezetvédelem; 3-as munkacsoport: művelődés, sport, civil szervezetek és szociális kérdések; 4-es munkacsoport: nemzetközi kapcsolatok, információ és tömegtájékoztatás.

### 2.3. Az eurorégió stratégiája

A működés korszerűsítésének fontos elemeként (PHARE-támogatással) elkészült az eurorégió stratégiai terve, amely a DKMT működésének, regionális szervezete kialakításának módját, a stratégiai terv közigazgatási együttműködési programját, a korábban készített fejlesztési programok, tervek integrálását tartalmazza. Ugyancsak szerepel a programpontok között az eurorégiós kommunikáció, illetve a szervezet forrásszerző-képességének erősítése és a társadalmi-gazdasági szereplők együttműködési hálózatainak kialakítása is.

Az 1. program céljaként olyan munkaszervezet kialakításának szükségessége fogalmazódott meg, amely alkalmas az eurorégió döntési mechanizmusainak adminisztratív és szakértői háttérének biztosítására.

A 2. program elfogadását az indokolta, hogy az eurorégiós együttműködés alapjelléré a közigazgatási szervezetek jelentik, illetve, hogy a közigazgatási szintek tisztázása nélkül nem dolgozhatnak ki kellő mértékben legitím és hatékony programot. A cél tehát az eurorégiós kezdeményezés közigazgatási együttműködési lehetőségeinek feltárása és javaslatok kidolgozása az együttműködő országok, megyék számára.

A tagországok csatlakozó régiói már rendelkeznek olyan fejlesztési dokumentumokkal,<sup>5</sup> amelyek az európai elvekkel kompatibilisek, s így azok a határ menti együttműködés összehangolásra is törekednek. A fejlesztési dokumentumokat viszont csak ritkán hangoztatják össze a határon átvéelő fejlesztési célokkal, és kevés azon projektumok száma, amelyek a közös hasznosítással és megvalósítással számolnának. Az eurorégióknak pedig éppen ezeket a kooperációs folyamatokat kellene egy stratégiai koncepció (stratégiai irányok, programok, prioritások) által hosszú távra megfogalmaznia (3. program).

A „Kommunikációs program” (4.) célja egyrészt az eurorégiós kezdeményezés népszerűsítése, a tájékoztatás és a figyelemfelkeltés, másrészt pedig a kommunikációnak hozzá kell járulnia a régió területén kialakítandó kooperációk sikeréhez is. A jelenlegi kommunikációs hálózat felvázolása mellett a program a regionális, eurorégiós és országos adások viszonyának és az eurorégiós televíziós szerkesztőség lehetséges modelljét tartalmazza.

„A társadalmi-gazdasági szereplők együttműködési hálózatának kialakítása” c. 5. program a régió civil kapcsolatainak rendszerében próbál eligazodást nyújtani, és megjelölni azokat a területeket, ahol a civil hálózatok az eurorégiós kezdeményezést erősíthetik. A program megfogalmazását az indokolja, hogy a

<sup>5</sup> Magyarországon a Dél-Alföldi Területfejlesztési Koncepció és Program mellett a megyék koncepciói is elkészültek, s folyamatban van a programozás is. Romániában a Nyugati Régió programozása van folyamatban, s elkészült a Magyar-Román Határtérség Fejlesztési Koncepciója és Programja. A Vajdaság fejlesztési koncepcióját a Szerbia Területrendezési Terve szabályozza.

civil szerveződések hálózatának szerepe, annak súlya a gazdaságban és a kultúrában olyan jelentős, hogy a határon átívelő kapcsolatrendszer fejlesztésében is gyakorlatilag nélkülözhetetlen a szerepük.

Végül a 6. „Az eurorégió forrásszerző képességének erősítése” c. program az eddig kitűzött célok megvalósítását biztosító eszközökről és az intézmények működtetéséről szól, vázolja az EU-s, a magyar és a román központi és regionális forrásokat, valamint a magyar–román együttműködés nemzeti forrásait.

### 3. A jövőbeni együttműködés lehetséges irányjai

A magyarországi oldal többszintű területfejlesztési rendszere felöleli a határtérségek fejlesztését, a három megyei<sup>6</sup>, a hat kistérségi<sup>7</sup> és a Dél-alföldi régió területfejlesztési dokumentumai teljes egészében szem előtt tartják a határokon átívelő kapcsolatok fejlesztését is. A szerbia-montenegrói oldal fejlesztési stratégiáját „Szerbia Területrendezési Terve – 1996” (és az ezzel összhangban álló községi területrendezési tervek) alapozzák meg, amelyek a határ menti vonatkozásban a közlekedési, a kereskedelmi, az idegenforgalmi és a környezetvédelmi fejlesztések stratégiai leírását tartalmazzák.

#### 3.1. Magyarország–Szerbia-Montenegró hartárrégiói (Vajdaság) fejlesztésének stratégiai céljai

A regionális fejlesztés céljai:

- a régión belüli fejlettségbeli különbségek csökkentése a helyi erőforrások és a komparatív előnyök kihasználásával;
- a regionális gazdasági és szociális szerkezet átalakítása a fenntartható fejlődés kritériumainak megfelelően;
- a közlekedési infrastruktúra kiépítésének felgyorsítása;
- a gazdasági és társadalmi szerveződés regionális szintjeinek és a regionális fejlesztés autonóm feltételeinek erősítése a területfejlesztés és tervezés programjaiban és projektjeiben;
- az idegenforgalom fejlesztése, főként a külföldi látogatók számának emelésével.

Közlekedési infrastruktúra:

- az E75 autótú és közlekedési-innovációs folyosó teljes kiépítése, amely előmozdíthatja az autótú környeztében lévő falusi települések urbanizáltsági

---

<sup>6</sup> Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója, Csongrád Megye Területfejlesztési Konceptiója, Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiója.

<sup>7</sup> A Bajai, a Bácsalmási, a Kiskunhalasi, a Mórahalmi, a Szegedi, a Dél-békési, a Békési kistérségek területfejlesztési dokumentumai.

szintjének emelését, elszigeteltségének oldását is (Szabadkai község, Kani-zsai község, közvetve Verbász és Topolya községek települései);

- Szabadka–Zombor E660 közút fejlesztése (a határtérség kapcsolódása Horvátország–Baranya felé).

Idegenforgalom:

- az idegenforgalomi adottságok közös hasznosítása;
- megvalósíthatósági tanulmányok a határ menti közös idegenforgalmi fejlesztési lehetőségek feltárása, a befektetők vonzása céljából;
- a határ menti térség konferencia-, kulturális és fesztiválturizmusának, valamint tranzit idegenforgalmának fejlesztése.

Környezet- és természetvédelem:

- környezetkímélő infrastruktúra (közcsatorna-hálózat, szennyvíztisztítás, hulladékgazdálkodás) teljes kiépítése;
- a Tisza és mellékfolyóinak vízminőség-védelme.

Kereskedelem, gazdaság:

- a határ menti regionális együttműködés erőforrásainak felmérése a gazdasági kooperációk, projektek előkészítése céljából;
- regionális információs adatbank létrehozása;
- személyes üzleti, gazdasági kapcsolatok fejlesztése;
- az intézményi együttműködés fejlesztése, a határon átívelő gazdasági kapcsolatok erősítésére létrehozott hazai és nemzetközi intézmények tevékenységének koordinálása, gazdagítása és térségbe ágyazása érdekében;
- közös fejlesztési, üzleti projektek támogatási rendszerének, intézményeinek kialakítása;
- ipari parkok felhasználása a határon átívelő gazdasági kapcsolatok fejlesztésére;
- a határ menti árucere-forgalomhoz kapcsolódó tranzit és bevásárló turizmus kultúráltságának javítása és infrastruktúrájának fejlesztése;
- a mezőgazdaság biológiai alapjainak fejlesztését szolgáló együttműködés megteremtése;
- a termelők, termeltetők, feldolgozók (és tanácsadók) kapcsolatépítésének, tapasztaltcseréinek programja, a "jó mezőgazdasági gyakorlat" mintáinak terjesztése.

### 3.2. Magyarország–Románia határrégióinak fejlesztési elképzelései

A román oldal fejlesztési stratégiájának megfogalmazása a magyar féllel összhangban (egyelőre nem közösben) történt, amit a többször is hivatkozott magyar–román határ menti koncepció és program tartalmaz (2. táblázat). A lehetséges fejlesztéseket ágazati megközelítésben vázolja a tanulmány.

## 2. táblázat

*A magyar–román határtérség fejlesztési koncepciója és programja*

A határ átjárhatóságának és a határtérség megközelíthetőségének javítása	1.1. Közútfejlesztések, határátkelő-fejlesztések, új határátkelők nyitása; 1.2. vasúti kapcsolatok fejlesztése, vonalösszekötések, teherforgalmi fejlesztések.
Környezet- és természetvédelmi, valamint vízgazdálkodási együttműködések	2.1. Ár- és belvízvédelmi együttműködések; 2.2. felszíni és felszínalatti vizek védelmére irányuló, valamint vízgazdálkodási együttműködések kialakítása; 2.3. természeti és az épített környezeti értékek védelmére irányuló együttműködések.
Határon átvelő együttműködés intézményesítése és továbbfejlesztése	3.1. Intézményi együttműködési formák kialakítása hosszú távra; 3.2. az információs és kommunikációs szint javítása; 3.3. fejlesztési elképzelések összehangolása, közös tervezés minden területi léptékben és ágazatban.
Gazdasági együttműködések elősegítése	4.1. Gazdasági szolgáltatások összehangolt fejlesztése, vállalkozásfejlesztési együttműködések ösztönzése; 4.2. gazdaságfejlesztési pólusok (vállalkozási, övezetek, ipari parkok) fejlesztése; 4.3. KKV-fejlesztés, a mezőgazdaság és az élelmiszeripar együttműködésében rejlő lehetőségek kiaknázása; 4.4. turisztikai együttműködésben rejlő lehetőségek kiaknázása.
A humán erőforrások határon átvelő vonatkozásainak fejlesztése	5.1. Határon átvelő oktatási és képzési együttműködések; 5.2. munkaerő-piaci együttműködés kialakítása; 5.3. nyelvi képzések; 5.4. civil, kulturális, közművelődési és média-kapcsolatok továbbfejlesztése; 5.5. együttműködés fejlesztése az egészségügy terén és szociális terén.

*Forrás:* Terra–Stúdió Kft.

A Romániával kialakított együttműködés keretében a fentiekben már említett fejlesztési stratégiáit a két állam szakértőinek egyeztetett tükörprojektjei tartalmazzák, amit a közös programozási dokumentum részeként a Magyar–Román Együttműködési Vegyesbizottság 2000. március 13-i ülésén el is fogadott.

Ezek az elképzelések mindenképpen megelőlegezik a már meglévő Szeged–Arad kommunikációs tengely mellett egy többfunkciós Szeged–Temesvár tengely kialakítását is.

### 3.3. Makó és Nagyszentmiklós és térségeinek határ menti együttműködése

Makó Város Önkormányzata és Nagyszentmiklós mint a romániai oldal Temes megyéhez tartozó kistérségi központja között a rendszerváltást követő évektől gyümölcsöző együttműködés tapasztalható, amelynek során azonban számos közös megoldást igénylő kérdés is felvetődött.

Az együttműködés fejlesztésben, valamint a DKMT Eurorégió területének szerkezeti erősítésében kimondottan fontos szerepet játszik a PHARE-forrásokból történő *Makói Üzleti és Szolgáltató Központ* kialakítása. A projekt céljai közül a kistérségi együttműködésnek a gazdasági szolgáltatások területére való kiterjesztése, valamint a térség kis- és középvállalkozói szektorának megerősítése emelhető ki. A közvetlen célok között pedig egy inkubátorház építése, a térségi ipari park nyújtotta lehetőségek jobb kihasználásának igénye, kedvezményes üzleti szolgáltatások és képzések beindítása, valamint információs központ létrehozása szerepel.

A kitűzött célok megvalósításával várhatóan magasabb szintűvé válnak a két kistérség kapcsolatai, a közös tulajdonú vállalkozások támogatása révén pedig élénkülnek a gazdasági kooperációk, valamint bővül az üzleti szolgáltatásokkal foglalkozó szervezetek határon átnyúló tevékenysége is.

## 4. Az uniós támogatási lehetőségek az eurorégió területfejlesztéséhez

A PHARE CBC (*Cross-border Cooperation*) a PHARE program részét képezi, ezért annak általános rendelkezései az új programra is vonatkoznak, továbbá még egy külön PHARE CBC szabályzatot is figyelembe kell venniük a működtetőknek és a pályázóknak. A PHARE CBC programot az Európai Unió 1994. évi költségvetésén belül hozták létre az INTERREG tükörképeként. A program eredetileg az Unió külső határaihoz kapcsolódó térségek felzárkóztatására, illetve az INTERREG programok közös finanszírozása céljából indított uniós támogatási program, amely azonban mára már kiszélesedett, és lefedi a tényleges tag és a társult országok közötti határszakaszokat is (3. táblázat).

Bár elsősorban az osztrák–magyar határ menti megyék fejlesztése céljából hozták létre a programot, 1996-ban azonban kiterjesztették Magyarországra és Románia relációjában, s Szerbia-Montenegró Európa Tanácsba való felvétele

## 3. táblázat.

## A PHARE CBC támogatások 1998–2000 (Csongrád és Temes megyék)

A program címe	Társ megyék	Célterületek
„Ecos/Ouverture Program”	Csongrád, Temes (Ro.), Cuneo (Ol.), Mazara del Vallo (Ol.), Principado de Asturias (Sp.), Turku és Pori (Finno.)	Falusi területek és a vidéki idegenforgalom fejlesztése, intézményrendszereik megerősítése, népszerűsítése; a helyi termékek és specialitások feltárása.
Demokrácia – Együttműködés	Csongrád, Temes	Közös stratégia kialakítása; a civil szervezetek, a közigazgatás és a polgárok közötti párbeszéd fejlesztése; helyi szakértők és politikusok számára fórumokat biztosítani az aktuális kérdések ismertetésére, közös mentalitás kialakítása és fejlesztése.
Térinformatikai alapú területi tervezés és információs rendszer megvalósítása, határon átvelő információesere	Csongrád, Temes	A projekt határon átvelő jellegének célja a határtérség összhangjának megteremtése, a területi tervezési rendszerek, a konkrét térségi és települési szervek, a fejlesztési döntések, hosszabb távon pedig az információs rendszerek között.
Agrár és Vidékfejlesztési Tanácsadó Központ	Csongrád, Temes	Az európai gyakorlatnak megfelelő ismeretközvetítés, valamint partner-, forrás- és projekt-koordináció elősegítéséhez megfelelő központ kialakítása.
Térinformatikai alapú területi tervezés és információs rendszer; Közép-Kelet-Európai Üzleti Információs Központ, 2. Ütem	Csongrád, Temes	Kiépülő információs rendszerek integrációjával a térségi együttműködések szélesítése, az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése (a területrendezési terv és a kereskedelmi-gazdasági információs bázisok összekapcsolása, azok fejlesztése, a kölcsönös hozzáférés biztosítása, valamint a két rendszer technikai összekapcsolásának kidolgozása és megvalósítása).
DAMUTEC	Csongrád, Temes	A két megye színházai, múzeumai és könyvtárai közötti együttműködést öleli fel. Kiterjed a kisebbségi etnikulturális tanulmányok területére, a biotóp és környezeti kutatásokra, a Tisza–Maros vidék prehisztórikus kori településeinek vizsgálatára.

Forrás: PHARE.

után ennek a határszakasznak a PHARE forrásokból való fejlesztésére is lehetőség nyílik<sup>8</sup>.

A LACE (*Linkage Assistance and Cooperation for the European Border Regions*) programot 1990-ben indította az AEBR (*Association for European Border Regions*), amely az INTERREG kezdeményezéshez kapcsolódik és a határtérségek fórumaként, információgyűjtéssel, tanácsadással segíti a határon átívelő együttműködéseket.

Az ún. „legfrissebb” közösségi támogatási intézmény a CARDS-program (*Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilization* – az Európai Unió segítsége a megújulásban és stabilizációban). Érdekeltségi köre pedig Albániára és a jugoszláv utódállamokra (Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szerbia-Montenegró és Macedónia) terjed ki. Ez olyan új formája a felzárkóztatásnak, amely technikai, pénzügyi segítséget ad az Európai Unió részéről azon országoknak, amelyek a csatlakozási és stabilizációs program részesei. A támogatás a jelölt államok országhatáron belüli gazdaságfejlesztési programjaira, illetve egy elkülönített rész a határ menti programokra folyósítható.

A CARDS-programokat felhasználó országok számára előfeltételként bizonyos politikai elvárások (a demokrácia elveinek és az igazságosságnak, valamint az emberi és kisebbségi jogok tiszteletben tartása) fogalmazódnak meg. Ezek be nem tartása esetén az Európai Unió Tanácsa meghatározott szankciókat hozhat, beleértve a már folyósított pénzügyi források esetleges felfüggesztését is.

A CARDS előírásainak megfelelően 2000. december 7-től kezdődően az Európai Unió Tanácsa 2666/2000. számú határozata alapján az EU segítségnyújtása a következőkre használható fel:

- a menekültek visszatérése és az elhagyott otthonok felújítása;
- intézményi és törvényi háttér kialakítása, amely ösztönzi a demokrácia, a kisebbségi jogok és az igazságosság megteremtését és tiszteletben tartását, a független sajtó tevékenységét, a törvényesség erősítését, valamint a szervezett bűnözés megelőzését;
- gazdasági fejlődés és a piacgazdaság megteremtése;
- társadalmi fejlődés;
- a befogadó (CARDS-hoz csatlakozó) országok egymás közötti jobb viszonyának megalapozása, továbbá szorosabb kapcsolatok kialakítása a programban résztvevő államok és az EU tagjelöltjei között;
- a befogadó országok regionális kapcsolatainak erősítése, valamint ezen országok és az uniós államok közötti együttműködés elmélyítése.

A CARDS-program egy “nemzeti” és egy “regionális” összetevőre bontható. A határ menti régiók támogatása a CARDS-program 2002–2004. időszakra vo-

<sup>8</sup> A PHARE CBC 2004 folyamán indította meg a Magyar–Szerb Határtérség Kísérleti Kis Projekt Programot melynek Csongrád megye, Bács-Kiskun megye és Szerbiából a Vajdaság Autonóm Tartomány a kedvezményezettjei.

natkozó regionális többéves keretprogramjában található (regionális VIP). A regionális VIP felsorolja, hogy ez a támogatás milyen területekre terjed ki:

- Üzleti infrastruktúra – a hangsúly azokon az infrastrukturális projekteken van, amelyek közvetlenül eredményezhetnek termelőtevékenységet az ágazati, valamint a lokális üzleti környezetben.
- Emberierőforrás-kapacitás – a fő hangsúlyt a munkahelyteremtésre, a vállalkozásfejlesztésre, valamint a vállalkozások és környezetük minél jobb feltételeinek megteremtésére, erősítésére helyezi.
- A civil társadalom és a nem kormányzati szervezetek támogatása, különös tekintettel azokra a területekre, ahol e tevékenységekbe már bekapcsolódnak a határ menti együttműködések a konfliktusok megoldása érdekében.
- A határ menti térségek teljes támogatási rendszerének szinkronban kell lennie a regionális nemzeti politikával.

Csongrád megye tehát a szerb-montenegrói partner bevonásával lehet érdekelt az említett programban. Az INTERREG IIIA<sup>9</sup> keretében 2003 tavaszán készült el a határtérség első, fejlesztési prioritásokat összegző dokumentuma.

## 5. Összegzés

Az azonos földrajzi sajátosságokkal, történelmi múlttal, gazdasági és kulturális tradíciókkal rendelkező határterület az utóbbi néhány évtizedben az egyes államok hivatalosan felvállalt politikájának következményeként többnyire különböző utat járt be, s így a határ elválasztó szerepe felértékelődhetett, megerősödött, noha akadtak olyan időszakok is, amikor az érintett felek ennek a zárt-ságnak az oldásával sikeres próbálkoztak. A kilencvenes években végbemenő kelet-közép-európai átalakulásoknak köszönhetően uniós támogatással és kölcsönös erőfeszítéssel az érintett államok remélhetőleg egy új típusú határ menti együttműködés alapjait teremtik meg.

Az együttműködésről kialakított, a kilencvenes évekre jellemző kép össze-  
cseng Hajdú Z. (2000) azon megállapításával, hogy a magyar–szerb-montenegrói és a magyar–román határtérség szimmetrikus területei a jelenlegi állapotok alapján tartalmilag valóban csak a topográfiai (településközi) kapcsolatokat hordozzák magukban, ám tetten érhetők az ún. „taktikai” kapcsolatok jelei is, s borítékolva van a „stratégiai együttműködés” esélye is.

Az együttműködés formális kapcsolatrendszerének különböző tértípusai vannak, amelyek továbbra is nyitva hagyják a határ régió pontos határa definiálásának kérdését:

- a szimmetrikus határ menti kölcsönös kapcsolatok formája, amelyben a határtérség a szomszédos határtérségbeli településsel, intézménnyel kooperál;

<sup>9</sup> „Neighbourhood Programme Hungary–Romania–Serbia 2004–2006” Draft Version.

- gyakoriak a határ menti és a határrégió kívüli kapcsolatok, melynek keretében főleg a vajdasági oldal települései az anyaország bármely részén levő településsel vagy intézménnyel tartanak fenn kapcsolatot, ezek a magyar határ közelsége miatt már korábban létrejöttek;
- harmadik típusként a szerb-montenegrói és a román határtérségen kívüli és a magyar határtérségen belüli kapcsolattípust lehetne kiemelni, ami a Szegedhez, Bajához valamint Békéscsabához való kapcsolódási pontokat jelent. Ezek a kilencvenes évekre jellemző kapcsolatok, amikor is a Vajdaság egészéből a feketekereskedelem és a vállalkozások letelepedése éppen csak az első magyarországi településeken ment végbe;
- a teljesen aszimmetrikus kapcsolatok (gyakorlatilag már nem határ mentiek) is a kilencvenes évekre jellemzők. A tehetősebb vállalkozások tulajdonosai már messzebről (Szerbiából, Montenegróból) érkeztek, s nemcsak Szeged, hanem Kecskemét majd Budapest volt a céljuk. Budapest azonban nem csupán a szerb maffiát és a kínai piacokról vásárlókat, hanem számos quaterner foglalkozású bevándorlót (újságíró, író, költő, zenészt, egyetemi tanárt, mérnököt) fogadott be.

Az együttműködés gazdasági és oktatási szempontjait figyelembe véve azonban még nem lehet szimmetrikus határrégióról beszélni, hiszen a fentebb említett okok miatt aszimmetrikus viszonyok uralkodnak mindaddig, míg mindkét országban nem történik meg a piacgazdálkodásra való gyökeres áttérés.

A továbbiakban majd a DKMT Eurorégió nyújtja azt a lehetőséget, keretet, ahol és amelyben a (három állam területeihez tartozó) régiók országuk különböző típusú rendszerváltozása és politikai berendezkedése ellenére megpróbálnak európai módon együttműködni, Európa felé nézni, s közös régiójukat európai módon berendezni. Ezt bizonyítják mindhárom oldalon azok a fejlesztési elképzelések, amelyek az EU gazdasági szerkezetváltásának megfelelően mennek végbe (alternatív mezőgazdaság, fenntartható idegenforgalom). Tennék ezt azért, mert olyan innovációs alapokon felépíthető új gazdasági lehetőségek kínálkoznak, amelyekkel a terület az európai felzárkózás irányába tehet kedvező lépést.

Feltételezhető, hogy Magyarország csatlakozása után az EU külső határain a PHARE és INTRREG IIIA programok támogatási rendszerével a Magyarországihoz hasonló felkészülési eredmények szülehetnek Romániában és Szerbia-Montenegróban is.

Ezek a határszakaszok, illetve a fent említett támogatási rendszerek elszenvedik majd mindazokat a hátrányokat, és élvezik mindazokat az előnyöket, amit a „schengeni határ” jelent. E kérdés annál is inkább aktuális, mivel a DKMT Eurorégiót egy 590 km hosszú „schengeni határ” vágja ketté. A Szerbia-Montenegró irányába történő vízumkényszer bevezetése csak korlátozni fogja az amúgy is lassan bontakozó együttműködési lehetőségeket.

## Irodalom

- Baranyi B. (2002) Inter-regionális szervezetek, valamint gazdasági övezetek szerepe és jelentősége az országhatár menti területek felzárkóztatásában, a határon átnyúló gazdasági-társadalmi kapcsolatok erősítésében. Kutatási zárójelentés. Debrecen, MTA RKK ATI.
- Benkőné Londner D.–Fodor I. (1988) A határ menti térségek környezetvédelmi problémái – *OKKFT Ts-2/2 "A terület- és a településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon"* c. program. Pécs, MTA RKK Ts-2/2 Program Iroda. 136–140. o.
- Erdősi F. (1988) A határ menti térségek kutatásáról. – *OKKFT Ts-2/2 "A terület- és a településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon"* c. program. Pécs, MTA RKK Ts-2/2 Program Iroda. 18–30. o.
- Hajdú, Z. (1997) Emerging Conflict or Deepening Cooperation? The Case of the Hungarian Border Regions, *Borders and Border Regions in Europe and North America*. – Paul G.–A. Swedler–J. Scott–W. D. Eberwein (eds.) San Diego, San Diego State University and Institute for Regional Studies, California. 193–212. pp.
- Hajdú Z. (2000) A határon átnyúló együttműködés potenciális lehetőségei Magyarország EU-csatlakozása után. *A régiók szerepe a bővülő Európában. The Roles of Regions in an Expanding Europe* – Horváth Gy. (ed.), Pécs, MTA RKK. 163–173. pp.
- Ivancsics I. (1988) A jugoszláv–magyar kishatárforgalom jogi szabályozásának néhány kérdése. – *OKKFT Ts-2/2 "A terület- és a településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon"* c. program. Pécs, MTA RKK Ts-2/2 Program Iroda. 90–93. o.
- Nagy I. (2000) A dél-alföldi határregió környezeti problémái és a környezetvédelmi együttműködés lehetőségei. *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón* – Horváth Gy.–Rechnitzer J. (szerk.), Pécs, MTA RKK. 411–428. o.
- Nagy, I. (2002) The DKMT-Euroregion and its role in the development of Hungarian–Yugoslavian–Romanian triple border zone relations. – *Regions* No. 16. (ISCOMET) Maribor. 79–92. pp.
- Nagy, I. (2001) Cross Border Co-operation of the Southern Great Hungarian Plain's Border Region. – *Discussion Papers* No. 36. Hungarian Academy of Sciences Centre for Regional Studies, Pécs p. 78.
- Pál, Á.–Nagy, I. (1998) Socio-economic Processes in the Hungarian–Yugoslavian Border Zone – *Curtains of Iron and Gold*. ASHGATE Publishing Ltd., 229–241. pp.
- Pál, Á.–Nagy, I. (1999) The Economic Relationship of the Hungarian–Romanian Border Zone. *Danube–Cris–Mures–Tisa Euroregion Geoeconomical Space of Sustainable development*. – Catalin Gruia et al. (eds.), West University of Timisoara–University of Novi Sad–"Jozsef Attila" University of Szeged–University of Tübingen: Timisoara–Novi Sad–Szeged–Tübingen 369–388. pp.
- Pászti Tóth Gy. (1996) A formálódó Duna–Maros–Tisza Eurorégió. *Határon innen–határon túl*. – Pál Á.–Szónokyné A. G. (szerk.), Szeged, JATE. 16–21. o.
- Rechnitzer J. (1999) Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. *Elválaszt és összeköt a határ*. – Nárai M.–Rechnitzer J. (szerk.), MTA RKK Pécs–Győr. 28–37. o.
- Szónokyné A. G. (1999) Jugoszláviai vállalkozások a Dél-Alföldön. *Az Alföld a XXI. sz. küszöbén* – Baukó T. (szerk), Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba. 91–94. o.
- Szörényiné K. I.–Dancs L.–Hajdú Z.–Kugler J.–Nagy I. (2000) Hungary's Seven Border Regions. *Journal of Borderland Studies*. 2000 Spring. – J. Blatter–N. Clement (eds.). San Diego, San Diego State University Institute for Regional Studies. 221–244. pp.

- Zala Gy. (1988) A határ menti együttműködés szükségessége, eddigi főbb eredményei – *OKKFT Ts-2/2 "A terület- és a településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon"* c. program. Pécs, MTA RKK Ts-2/2 Program Iroda. 42–46. o.
- A Dél-Alföld Régió Területfejlesztési Koncepciója (1998). A DARFT Kht. megbízásából az MTA RKK ATI készítette.
- A Magyar–Román Határtérség Fejlesztési Koncepciója és Programja (2000). Terra-Studio. Budapest.
- Dél-Alföldi Régió Határ Menti Fejlesztési Operatív Programja (2000) Előzetes Programterv Kézirat. Budapest, Hitesy & Bartucz Üzleti Tanácsadó Iroda.
- Prostorni Plan Srbije (1996). Szerbia Területrendezési Terve 1996, Ministarvo za Urbanizam Gradjevinarstvo i Komunalnu Delatnost, Belgrád.
- Stratégiai terv a Duna–Körös–Maros–Tisza Regionális Együttműködés számára (2000). Csongrád Megyei Önkormányzat megbízásából készítette a Pro Professione Kht. Budapest.

# A ROMÁN–MAGYAR HATÁR MENTI EGYÜTTMŰKÖDÉS

SIMONA PASCARIU

## 1. Háttér- és általános összefüggések

A határ menti térségek határokon átívelő együttműködésének (*Cross Border Co-operation* – CBC) Európában több mint félévszázados hagyománya van. Az Európai Unió néhány országában, így Spanyolországban, Portugáliában és Görögországban azonban a határokon átívelő együttműködés csak a nyolcvanas évektől vált realitássá a politikai változásoknak, a demokratikus politikai rendszerek létrejöttének és mindenekelőtt az országok uniós tagságának köszönhetően.

Kelet- és Közép-Európa országaiban (CEE) hasonló változásoknak lehetünk szemtanúi 1989 óta, mutatva a folyamat fenntarthatóságát, de ugyanakkor a régió előtt álló kihívásokat és a legyőzendő akadályokat is. A kelet- és közép-európai országokban végbement politikai és gazdasági átalakulás, valamint a kihívások és az uniós csatlakozási folyamat együttesen teljesen új megközelítést tettek szükségessé a határ menti területekkel kapcsolatban a következő szempontok szerint:

- piacorientált kapcsolatok a korábbi „testvéri országok” között;
- stabilitás és fenntarthatóság;
- európai regionalizmus és javuló megközelíthetőség;
- a határok szelektív átjárhatósága;
- kompatibilitás a CBC-folyamattal és az uniós eurorégiós rendszerrel;
- a társulási folyamat és néhány kelet-közép-európai ország küszöbönálló uniós csatlakozása;
- a CEE-országok NATO tagsága (csatlakozása), illetve a meglévő és lehetséges konfliktus-területek;
- decentralizáció és demokratikus átalakulás kiteljesedése;
- az etnikai kisebbségek jogai (problémái), integrációja;
- kiegyenlített regionális szintű (NUTS II)<sup>1</sup> fejlődés a CEE-országok nemzeti keretein belül;
- globalizáció kontra identitás.

A múlt század Európájában az államok közötti állandósult politikai bizalmatlanság számos esetben akadályozta a kapcsolatok elmélyülését, így többek kö-

---

<sup>1</sup> Nomenclature des unités territoriales statistiques – Egységes területi statisztikai rendszer

zött évtizedeken keresztül különösen érzékeny volt a román–magyar viszony is. A trianoni békeszerződés és az 1945 utáni határmódosításokból eredő általános bizalmatlanság a mai napig érezhető Románia és Magyarország kapcsolatában. A mindennapi kontaktusokat a hetvenes–nyolcvanas években sem jellemezte a „szocialista testvériség”, mindössze néhány államközi szerződés aláírására került sor, és a határ menti kapcsolatok is nagyon hűvösek voltak. A határ öt évtizeden keresztül valódi falként választotta el a két nemzetet.

A Nyugat-Románia és a volt Jugoszlávia közötti határ mentén (a Bánságban) azonban már a kommunizmus idején is a „részvétel” minden szintjén nagyon jó kapcsolatok alakultak ki a határ menti kiskereskedelemtől az állami döntéshozók szintjéig. 1989-ig, sőt még a változások utáni első években is, ez a határ jelentette a románok számára az „Európai Unió” határát, mivel Jugoszláviában sokkal magasabb volt az életszínvonal, és nagyobb volt a gazdaság teljesítőképessége is, emellett itt megvalósult az áruk és az emberek szabad áramlása.

Az utóbbi évtized történései annyiban változtatták meg ezt a helyzetet, hogy az emberek szegényebbek lettek, nemzetiségre és állampolgárságra való tekintet nélkül. Románia és a volt Jugoszlávia közötti határ menti kapcsolatokat pedig meghatározta a jugoszláv polgárháború miatt bevezetett szankciók, amelyeket Románia a térség többi országához hasonlóan elfogadott a NATO-csatlakozás reményében, és azért is, hogy kifejezze a demokratikus átalakulás iránti elkötelezettségét.

## 2. A határ menti együttműködési folyamat fejlődése

A szocialista rendszer összeomlása után Románia és Magyarország között mind állami, mind pedig határ menti szinten a kapcsolatok javítását kezdeményezték. Államközi és ágazati megállapodásokat írtak alá, ezzel létrejöttek a gazdasági és a kulturális együttműködés kibontakozásához szükséges keretek.

A kétoldalú kapcsolatok további elmélyítését segítette elő a két ország közötti kölcsönös együttműködésről és jószomszédi kapcsolatokról 1996. szeptember 16-án Temesváron aláírt alapszerződés is, melyet néhány héttel később mindkét állam parlamentje ratifikált. Az egykori Jugoszláviában az elmúlt tizenkét év történelmi fejlődése és gyökeres politikai fordulatai után – amelybe a demokratikus rendszer európai elfogadása is beletartozik –, megszületett annak a lehetősége, hogy a közeljövőben Jugoszlávia, illetve annak utódállamai (így Szerbia-Montenegró) is jogosultak legyenek a PHARE CBC-programban való részvételre.

1997 márciusában Románia és Magyarország kormányközi bizottság létrehozásáról határozott, hogy elősegítse a különböző intézmények és közigazgatási testületek közötti együttműködést. Az EU PHARE-programjának keretein belül

a Románia és Magyarország CBC-együttműködéséről szóló szándéknyilatkozat 1997. július 15. budapesti aláírásának eredményeként pedig az illetékes minisztériumok munkatársai mellett a határ menti térségek képviselői is szerepet kaptak a programozási és a projektkiválasztási folyamatban.

A politikai kapcsolatok stabilizálódása elősegítette a határ menti térségek közötti együttműködést, csakúgy, mint az a tény, hogy ebben a régióban a határ mindkét oldalán élnek kisebbségek, akik javítani szeretnének életkörülményeiken, és részt kívánnak venni egyénileg vagy közösségük tagjaként a CBC-intézmények által képviselt Régiók Európájában.

Az állami szinttel párhuzamosan megindult a helyi szintű együttműködések kiépítése vagy újraépítése. A partnerországok kutatták ennek lehetséges módzatait: városok és falvak keresték a határon átnyúló kapcsolatokat a különböző intézményekhez és civil szervezetekhez hasonlóan.

Az EU pénzügyi támogatása jelentősen befolyásolja az együttműködés alakulását. Azokban a régiókban, amelyek nem rendelkeznek saját forrásokkal, az EU forrásai lehetőséget biztosítanak a legégetőbb problémák megoldására. Számos közösséget, intézményt vagy szakmai testületet érintő projekt csak a PHARE Joint Small Project Fund segítségével jöhetett létre.

Az EU forrásainak elérhetősége (PHARE, PHARE CBC, CREDO) jelentős hatást gyakorolt a CBC Románia/Magyarország fejlődésére, melynek keretében sikerült megoldani a határ menti térség legégetőbb problémáit. A PHARE CBC Joint Small Projects Fund számos rendezvényt és az uniós politikai elkötelezettséggel kapcsolatos lépést finanszírozott.

Főként az EU támogatásának következményeként regionális és ágazati szinteken (gazdaságfejlesztés, természet- és környezetvédelem, műszaki infrastruktúra) megindulhatott a határ menti tervezés. Ez fontos előrelépést jelent az országok területfejlesztésének és más irányú fejlesztéseinek összehangolásában, és alapvetően meghatározza a CBC<sup>2</sup> közép- és hosszú távú hatékonyságát. A határ menti eurorégióknak köszönhetően a CBC intézményi hátterének kialakítása is elkezdődött.

## 2.1. A CBC-együttműködésben részt vevő romániai határ menti térség jellemzői

Románia 445 km hosszú szakaszon határos Magyarországgal, míg a román–szerb-montenegrói határszakasz 544 km-es. A határ menti térség öt romániai

---

<sup>2</sup> Kárpátok Eurorégió: résztvevő megyék: Szatmár, Bihar (Románia), Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar (Magyarország), továbbá ukrán, szlovák és lengyel partnerek.

Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió (DKMT): résztvevő megyék: Arad és Temes (Románia), Békés és Csongrád megyék (Magyarország).

megyéhez (Krassó-Szörény, Temes, Arad, Bihar és Szatmár) tartozik, a terület népessége pedig eléri a 2,75 millió főt.

A határvidék természeti erőforrásai közül meg kell említenünk a termőföldet, mivel a terület 85%-a mezőgazdasági művelés alatt áll, ez az érték pedig messze meghaladja az országos átlagot. Továbbá gazdag még e vidék kőolajban és földgázban, ásványokban és termálfvízforrásokban is, amelyeknek nagyságát és értékét hitelt érdemlően eddig még fel sem mérték. A szomszédos hegységi területek előterében a növénytermesztés mellett a klimatikus és a domborzati viszonyok megfelelő körülményeket biztosítanak a szőlő- és gyümölcsstermesztésnek. Az északi területeken pedig ehhez járulnak még a kőolaj, földgáz és barnakőszén készletek. A hegyvidékek is az erőforrások széles skáláját kínálják: ásványi nyersanyagokat (alumínium, ritkafémek, építőanyagok), erdészeti, mezőgazdasági, illetve turisztikai (természeti és kulturális értékek, gyógyfürdők) erőforrásokat. Az erdészetek gazdasági értékét a fa- és vadállomány, valamint az erdei gyümölcsök nagymértékben emelik.

A terület népsűrűsége valamelyest elmarad az országos és a megyei átlagtól. A népesség etnikai összetétele vegyes; a magyar kisebbség jól reprezentált, és Románián belül itt a legmagasabb a vegyes házasságok aránya. A közösségek máig megőrizték kulturális identitásukat, kapcsolataik modellértékűek.

A köz- és a hozzákapcsolódó magánoktatás a fejlődés és az átalakulás folyamatában van. Hiányosságként említhető a társadalmi-kulturális infrastruktúra megyeszékhelyeken történő jelentős koncentrációja, mivel így a vidéki népesség nehezen fér hozzá a közszolgáltatásokhoz és a fontosabb közigazgatási, egészségügyi és oktatási ellátáshoz. További gondot jelent, hogy az oktatási rendszer még mindig nem tudott megfelelően alkalmazkodni a munkaerőpiac jelenlegi igényeihez. Az oktatási és az egészségügyi intézmények felszereltsége változó, többségükből hiányoznak a korszerű eszközök.

A társadalmi megújulás folyamata, amely mind Romániában, mind pedig Magyarországon végbement, elősegítette az olyan fontos intézmények, mint a kereskedelmi kamarák, a megyei önkormányzatok és a civil szervezetek közötti szoros kapcsolatok és közvetlen együttműködés kialakulását.

A humán erőforrások elemzése alapján megállapítható, hogy azok nem egyenletesen oszlanak meg az ország határ menti régióiban. A kép nem biztató, mivel magas az írástudatlanok vagy az éppen csak írni-olvasni tudók aránya a mezőgazdasági foglalkoztatottak között, a munkaerő rosszul képzett, és bizonyos határhoz közeli területekről igen magas az elvándorlás. A kereseti lehetőségek a régióon belül változóak, de az országos átlagot általában nem érik el.

A műszaki és az intézményi infrastruktúra területén is jelentős problémákkal kell szembenézni, mivel különösen a távolabbi falvak lakói számára igen körülményes az alapszolgáltatások (egészségügy és oktatás) elérhetősége, a fő infrastrukturális és kommunikációs hálózatok megközelíthetősége.

Az ipari központokban és környékükön jelentős mértékben rosszabbodott a környezet minősége az elmúlt évtizedekben. Ez a gond a határ mindkét oldalán fekvő területeket érinti, mivel a szennyezés nem ismer határokat, a felszíni és felszín alatti vizek, illetve a légszennyezés indikátorai tehát kedvezőtlenek. A környezeti faktoranalízis főbb következtetései:

- A határ menti térség hatalmas átmenő forgalma jelentős szennyeződést okoz főként a főutak mentén.
- A kőolaj-kitermeléshez és a bányászathoz kapcsolódó gyakori balesetek nagy területeken szennyezik a talajt és a vizeket, főleg a magyar oldalon. A jelenlegi állapot indokolja, hogy a CBC támogatását erre a területre is kiterjesszék, ideértve a monitoring tevékenységet és az érintett területek ökológiai rekonstrukcióját.
- A vízszennyezés közös projekt felügyelete alá tartozik. A CBC kapcsolatot befolyásolhatja egy esetleges véletlenszerű szennyezés a Szamoson, a Krasznán vagy a Túrón. A jelenleg még nem kellően kiépített infrastruktúra (az állandó monitoring rendszer hiányosságai) gyakorlatilag lehetetlenné teszi, hogy érdemben be tudjunk avatkozni a balesetből következő és a magyar területeket is érintő véletlenszerű szennyezés esetén.
- Az egész térségből még hiányoznak a szennyezés megelőzésére és a hulladékkezelésre szolgáló létesítmények, a szakmai szolgáltatások és az elemző-ellenőrző laboratóriumok. Ezek a problémák megnehezítik a szennyezettségi szint pontos meghatározását, és gátolják a hatékony beavatkozást a még korai szakaszban.

## 2.2. A romániai CBC-folyamat

A román regionális fejlesztési törvény (151/1998) szerint a regionális fejlesztési politika egyik alapvető célja, hogy „elősegítse mind a belső, mind pedig a nemzetközi interregionális és határon átnyúló együttműködést, ideértve az eurorégiókat is; segítse a fejlesztési régiók európai struktúrákban és szervezetekben való részvételét, amely elősegíti gazdaságuk és intézményeik fejlődését azzal a szándékkal, hogy közös projekteket hozzanak létre.”

A határokon átívelő együttműködés célja tehát, hogy elősegítse a határ menti térségek társadalmi-gazdasági fejlődését, ennél fogva legfontosabb hosszú távú célkitűzései:

- Versenyképes gazdaság létrehozása, amely a fenntartható fejlődés elvein alapul, és kétoldalú előnyöket hoz.
- A műszaki és gazdasági infrastruktúra fejlesztése;
- a régió humán erőforrásainak javítása, a régió felkészítése az uniós csatlakozásra, a kulturális és oktatási kapcsolatok erősítése;
- környezetvédelem;
- a határon átnyúló együttműködés hatékony intézményi kereteinek kiépítése.

A Bizottság 2760/22. 12. 1998 sz. határozatának életbe lépését követően, amely 1999 elejétől lehetővé tette a PHARE CBC-program kiterjesztését a PHARE–PHARE országokra, Románia is jogosulttá vált a részvételre.

Románia már korábban részt vett egy, a magyarországi határvidéket is érintő együttműködési pilot projektben (ZZ9624). Ennek sikeres kivitelezése jól példázta azt, hogy a helyi szakértők hozzászórtak az ilyen projektekhez kapcsolódó szabályokhoz és eljárásokhoz.

Jelenleg Magyarországgal és Bulgáriával valósulnak meg CBC-programok, a 2000–2002 Közös programozási dokumentum alapján.

A PHARE CBC-programok végrehajtási szerve a Fejlesztési és Tervezési Minisztérium (MDP), amely hangsúlyozza a határ menti magyar és bolgár megyét képviselő helyi szervezetek és minisztériumok részvételének fontosságát a finanszírozásra beadott projektek megtervezésében. Az MDP figyelmet fordít arra is, hogy a helyi célok összhangban legyenek a Nemzeti fejlesztési tervvel.

A 2760/22. 12. bizottsági rendelet 71. cikkelye intézkedéseinek megfelelően a Fejlesztési és Előrejelzési Minisztérium a koordinációban és a végrehajtásban résztvevő összes szervezeti elemet átszervezte:

- közös kooperációs bizottságok (döntéshozatali szereppel, eldöntik, hogy az egyes években mely projekteket támogassák); ezek a helyi közigazgatást képviselő megyei tanácsok elnökeiből állnak;
- közös munkacsoportok (tanácsadói szerepkörrel az előterjesztett projekteket értékelik), melyek a helyi és a központi hatóságokat képviselő szakértőkből állnak;
- a regionális irodák, azokat a kisméretű projekteket támogatják, amelyek egyrészt Románia és Bulgária, másrészt Románia és Magyarország határai mentén valósulnak meg;
- koordinációs egységek a határ menti együttműködési programok számára.

Az Európai Bizottság által 2000–2002-re vonatkozó közös programozási dokumentumokban szereplő rövid, közép- és hosszú távú prioritások fenntartása érdekében a támogatásokat az alábbi területeken megvalósuló határ menti projektek számára ítélték, illetve ítélik meg:

- a jelenlegi infrastruktúra fejlesztése – IV. és IX. transzeurópai folyosók (Drezda–Konstanca–Isztambul), valamint a Balti- és az Égei-tenger;
- környezetvédelem;
- személyek, szolgáltatások és áruk szabad áramlása a határátkelőkön;
- társadalmi-gazdasági regionális fejlesztés – elsősorban a „Kisméretű projektek alapján” keresztül.

Az új bizottsági rendeletek a határ menti régiókba kihelyezett támogatásnak legalább 90%-át nagy befektetési projektekre használják. A legalább 2 millió euró PHARE-támogatás és a teljes befektetési érték minimum 25%-a lesz országos szinten közös finanszírozású.

A romániai partnerek számára – a magyar és a bolgár féllel kötött megállapodásai alapján – 2000-től kezdődően külön hangsúlyt kapnak a kisméretű projektek, amelyeket kizárólag helyi szereplők hajtanak végre.

A „Kisméretű projektek alapján” keresztül az ezekre a célokra kihelyezett összegek elérik a teljes támogatás 10%-át (maximum 800 ezer euró a román–bolgár határon és maximum 500 ezer euró a román–magyar határon). A „Kisméretű projektek alapjának” értékelő bizottságainak tagjai elsősorban a helyi hatóságok képviselőiből és más helyi szereplőkből állnak.

Ezekon felül a határ menti együttműködés munkacsoportjaiban, amelyek a Román–Bolgár Vegyesbizottságon belül működnek (a bizottság egyébként a „Híd a Dunán Calafat–Vidímnél” célkitűzés megvalósításán dolgozik), a román fél évente meg fogja vizsgálni a támogatható kapcsolódó projekteket, kivéve az ISPA kritériumok alá tartozókat. Az értékelhető előterjesztések a PHARE határ menti együttműködési programra jellemző standard kiválasztási és jóváhagyási eljárásokon mennek keresztül.

A fent említett projektek az egyes országokban külön is szerepelhetnek a regionális és a nemzeti fejlesztési stratégiákban, de ugyanúgy tárgyát képezhetik a két ország által kialakított közös határ menti együttműködési stratégiának. Mindezek kontextusa egy 70 millió eurós országos pénzügyi hozzájárulás, mely a Duna feletti új híd megépítéséhez szükséges.

A romániai PHARE és CREDO határ menti együttműködési programokon belül a 18 romániai megyében jóváhagyott (Bulgáriával, Moldovával, Ukrajnával és Magyarországgal közös) projektekre adott támogatások elérik a 62,9 millió eurót (a 2001-ben jóváhagyottakkal együtt). Ebből PHARE-támogatás 42,2 millió, míg az országos közös finanszírozás 20,7 millió euró, ez utóbbi a teljes projektérték egyharmada.

Az első három prioritás megvalósítására a Romániába kihelyezett PHARE-támogatások 40%-a jutott környezetvédelmi programokra, míg a meglévő transzeurópai folyosók infrastruktúrájának fejlesztése 26,3, a személyek, szolgáltatások és áruk szabad áramlása pedig 8,3%-kal részesedett.

2001 áprilisában az Európai Bizottsághoz benyújtásra kerültek a 2001-re tervezett román–bolgár és román–magyar határ menti együttműködési programok „Közös finanszírozású javaslatai”, amit a bizottság júniusban megvizsgált és jóvá is hagyott.

A PHARE és a CREDO (sok országot érintő kisméretű határ menti együttműködési programokat céloz meg) a 12 részvételre jogosult ország közül Romániát a második helyre sorolta a jóváhagyott programok száma (20) és a teljes kihelyezett támogatás mértéke (1,2 millió euró) alapján. A támogatásban részesített programok közül a „Tisza folyó történelmi hídjának újrabeépítése” elnevezésű, mely a román–ukrán határon valósult meg, a program koordinátora (a dán Dan

Group) zárójelentésében úgy jellemezte, hogy az példaként szolgálhat a „legjobb gyakorlatra”.

Az országok közötti alapszerződések (Románia–Szlovák Köztársaság 1993; Románia–Lengyelország 1994; Románia–Magyarország 1996; Románia–Ukrajna 1997; Románia–Moldáv Köztársaság–Ukrajna 1997) megkötésén túl számos eurorégió is alakult a helyi és a regionális hatóságok kezdeményezésére. Céljuk pedig elsősorban az volt, hogy népszerűsítsék a határ menti együttműködést az ott élő közösségek körében.

Az eurorégiók, illetve a határ menti együttműködés keretében eddig végrehajtott vagy javasolt programokat hamarosan kiegészítik az érintett régiók megyei infrastrukturális projektjeivel, melyek a PHARE 2000 program keretében részesültek támogatásban. A támogatás mértéke eléri a 46,56 millió eurót, 14,31 millió euró országos közös finanszírozású.

Ezeket felül még számításba kell venni a PHARE 2001 Finanszírozási memorandumában szereplő infrastruktúra-projektekkel, amelyek még jóváhagyásra várnak. A támogatás mértéke ezek esetében eléri a 99,46 millió eurót, ehhez jön 29,58 millió euró országos közös finanszírozás.

### 2.3. A területfejlesztési és a CBC-folyamat Nyugat-Romániában

1996-os kezdetekor a magyar–román PHARE CBC-mintaprogram volt. Újdonság jellege abból adódott, hogy az EU támogatta (pénzügyileg és technikailag egyaránt), jóllehet ez esetben olyan határterületről van szó, amely nem része az EU külső vagy belső határainak. A program azt is célul tűzte ki, hogy stratégiai gondolkodást alakítson ki egy olyan fejlődő régió érdekében, amely képes:

- bevonni a regionális és a helyi hatóságokat mint a fejlődéspolitika kulcsszereplőit;
- e kulcsszereplők által támogatott regionális célok elérésére a „lentről felfelé” irányuló megközelítés alapján történő együttműködésük segítségével;
- közös intézmények, szervezetek, szervezetek és hálózatok felállítására és nagyléptékű fejlesztési stratégiák kidolgozására;
- rövid, közép- és hosszú távra alapot szolgáltatni számos határ menti operatív program számára, és különböző projektek összekapcsolására a kulcsfontosságú területeken (pl.: szállítás, környezet- és gazdasági fejlesztés, városi és vidéki témák).

A PHARE CBC (Ro/Mo) programot 1996. november 30-án fogadta el az EU, 5-5 millió euró kihelyezésével mindkét fél számára (*1. táblázat*).

Ez volt az első eset, hogy egy PHARE CBC-programot egy PHARE–PHARE határ menti régióra terjesztették ki, hiszen Románia az egyetlen olyan PHARE-ország, amely egyik EU- tagországgal sem határos. E mintaprogram elindítása

1. táblázat  
A Nyugat-romániai régió fontosabb demográfiai  
és gazdasági adatainak összehasonlítása az országos és az uniós mutatókkal

Mutatók	Egység	Év	Nyugati régió	Románia	EU
1. Népesség	ezer fő	2000	2 041,1	22 435,5	376 455,0*
2. Teljes terület	km <sup>2</sup>	2000	32 034,0	238 391,0	3 191 000,0
3. Népsűrűség	lakos/km <sup>2</sup>	2000	63,7	94,1	118,0 <sup>1)</sup>
4. A népesség változása	%	2000/1992	97,1	98,4	103,0 <sup>2)</sup>
5. A vidéki lakos- ság aránya	%	2000	37,2	45,4	17,5 <sup>3)</sup>
6. A teljes népesség megoszlása kor- csoportok szerint	%	2000	100,0	100,0	100,0 <sup>4)</sup>
0–14 év	%	2000	17,5	18,3	17,4
15–64 év	%	2000	69,5	68,4	67,0
65 év vagy idősebb	%	2000	13,0	13,3	15,6
7. GDP/fő	\$/lakos	1998	32,4	28,2	100,0
8. A munkavállalás szerkezete:	%	2000	100,0	100,0	100,0 <sup>1)</sup>
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, haltenyésztés	%	2000	35,9	41,4	4,5
Ipar, építőipar	%	2000	30,7	27,3	29,3
Szolgáltatások	%	2000	33,4	31,3	66,2
9. Születési és ha- lálási arány- szám	‰	2000	9,3	10,5	–

1) 1999; 2) 1997/1990; 3) csak a 100 lakos/km<sup>2</sup>-nél kisebb népsűrűségű területeken; 4) 1998; \*az adatok hozzávetőlegesek vagy becültek.

Forrás:

fontos politikai döntés volt, figyelembe véve a két ország jól ismert történelmi hátterét. Mindkét országot arra bátorította a program, hogy az EU-tagországokhoz és régiókhöz hasonlóan viselkedjenek, és megtanulják a strukturális alapok eléréséhez szükséges működési módszereket.

A CBC (Ro/Mo) prioritásai a következők voltak 1996-ban:

1. prioritás: az infrastruktúra és a határátkelés fejlesztése
2. prioritás: gazdasági fejlesztés
3. prioritás: intézményi fejlesztés, intézményi együttműködés
4. prioritás: az emberi erőforrások fejlesztése, kulturális együttműködés
5. prioritás: környezetvédelmi fejlesztés, vízgazdálkodás

Az első prioritás legfontosabb projektje a stratégiai fejlesztési koncepció elkészítése volt „Regionális tanulmány” címmel, amely alapot szolgáltat a határ

menti régió további fejlesztéséhez. Ez a tulajdonképpen kisméretű projekt mindkét országban a határ menti régiós együttműködés alapján jött létre. A PHARE CBC kezdete óta elfogadott projektek évenkénti összefoglaló táblázata az *1. mellékletben* található.

Románia és Magyarország is intenzíven segítik elő területfejlesztési folyamataikat. E folyamatok 1994–1996-ban kezdődtek, amikor elfogadták ezeket a két ország parlamentjeiben, és végrehajtásra kerültek a fejlesztési régiókban. A CBC-folyamatot igen erősen ennek keretén belül kell értelmezni a következők szerint:

### *2.3.1. Románia*

Figyelembe véve a bizottsági döntéseket, melyek szerint egységes koordináció szükséges a területfejlesztési programokhoz, beleértve a CBC-programokat is (mint a kétoldalú Felmérő Ülésen – az „Acquis Communautaire” és Románia elemző vizsgálata a 21. „Területfejlesztés” című fejezetről, 1999 júniusa), valamint a 151/1998 sz. területfejlesztésről szóló törvény előírásait, a CBC-programok koordinálása átkerült a Közművek Minisztériumából a Nemzeti Területfejlesztési Ügynökséghez. 2001. január 1-e óta a 16/2001 sz. kormányrendelet alapján az ügynökség az újonnan alapított Fejlesztési és Előrejelzési Minisztérium (MDP) külföldi befektetésekkel és területfejlesztéssel foglalkozó osztálya lett, és a területen megvalósuló PHARE-programok végrehajtó hatóságává vált.

A fent említett osztály keretén belül megalakult egy különleges CBC-Igazgatóóság, amelyhez még egy CBC Programozási Koordinációs Egység is tartozik (CBC PCU). Ez utóbbi feladata a programokkal kapcsolatos hétköznapi teendők ellátása a CBC PCU az MDP-n belül a Központi Pénzügyi és Szerződési Egységgel (CFCU) – azaz a Végrehajtó Ügynökséggel – a Közfinanszírozási Minisztériumon belül, valamint a kedvezményezett szervezettel a köz- és magán-szférában egyaránt.

A CBC-programok végrehajtó hatóságaként az MDP arra törekszik, hogy bevonja az illetékes minisztériumokat és a Magyarországgal, illetve Bulgáriával szomszédos megyéket képviselő szereplőket a támogatásra váró javasolt projektek értékelésébe és kiválasztásába, valamint arra, hogy koordináló szerepet töltsön be a helyi közösségek igényei, a Nemzeti fejlesztési terv és a vonatkozó Regionális terv előírásai között.

Ebben a vonatkozásban a programmenedzseléshez szükséges minden szervezeti egység felállt az EU rendelet 7.1 cikkelyének megfelelően (azaz a közös kooperációs bizottságok döntéshozatali szinten és a közös munkacsoportok szakértői szinten).

### 2.3.2. Magyarország

Magyarország volt az első közép-kelet-európai ország, amely törvényt hozott a területfejlesztésről (21/1996) annak érdekében, hogy kialakítsa az EU-kompatibilis területfejlesztés szerkezetét. Háromévi működés után a törvényt felülvizsgálták, és a szereplők kompetenciája is megváltozott.

Magyarországon a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium felelős a területfejlesztési politikáért és a CBC-vel kapcsolatos ügyekért. A területfejlesztési politika legfőbb kedvezményezettei a régiók, és szerepük nő a fejlesztési források kihelyezésében. Ennek ellenére a törvény módosítása a helyi szereplők ellenében megerősítette a kormányzati és központi képviselőket a folyamatban.

Végül meg kell említeni, hogy a nyolc romániai régió nem adminisztratív egység, míg a magyarországiak azok.

### 2.3.3. A programok végrehajtása és a projektkiválasztás módszerei

A program végrehajtását a határ mindkét oldalán a PHARE-szabályozás, míg a technikai eljárásokat a DIS kézikönyv által lefektetett előírások határozzák meg. A projektmódszerek mindkét országban megfelelnek a PHARE CBC-t szabályozó rendeletekben lefektetett konkrét szabályoknak. A módszerek különbözőek a befektetéssel járó ún. „kemény” projektek esetében, illetve a „Közös kisléptékű projektek alapja” (ún. „puha” projektek) esetében (2. táblázat). Az összehasonlító táblázat bemutatja, hogy milyen apró eljárásbeli különbségek alakultak ki Romániában és Magyarországon, ahogyan az a 2000–2001-es JPD-ben, 2001 márciusában megjelent. Ezen kívül a stratégiai fejlesztési koncepcióhoz híven az összes projektnek meg kell felelnie a kiválasztási kritériumoknak, amelyekről a határ menti régiók megegyeznek (2. melléklet).

### 2.3.4. Pénzügyi menedzsment, monitoring

A pénzügyek kezelése a PHARE-programozás szokásos eljárásait követi. A projektjavaslatoknak illeszkedniük kell a „Finanszírozási javaslatok” és az abból következő „Finanszírozási memorandumok” keretébe. A JCC rendszeresen felülvizsgálja a program állapotát (3. táblázat).

Az éves költségvetésből finanszírozott projektek limitált száma miatt a prioritásonkénti pénzügyi táblázatot nem lehet klasszikus módon felosztani. A kétmillió eurós felső határ mintegy kijelöli az alkalmas projekteket az infrastrukturális fejlesztés körébe, beleértve a szállítást, a logisztikát, a környezettel és gazdasággal kapcsolatos projekteket. A többi tevékenység – amely számos ágazatot képvisel, és melyek száma nagyobb, ám kisebb a kihelyezett támogatás – a Kisléptékű projektek alapjából (SPF) finanszírozható. A fenti tények összegzé-

## 2. táblázat

*Projekt kiválasztási eljárások a román–magyar határ menti területeken*

Projekt kiválasztási eljárások a befektetési projektek esetében	
Románia	Magyarország
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felhívás ajánlattételre a PHARE CBC-prioritások és szabályok alapján.</li> <li>2. A megyei tanácsok értékelik a megyéből jövő projektjavaslatokat. A megye projektjavaslatainak regisztrációja és a formai kritériumok ellenőrzése az MDP-nél.</li> <li>3. Az illetékes területfejlesztési ügynökség (RDA) megvizsgálja az előzetes megfelelést a regionális fejlesztési tervekkel. A vonatkozó minisztériumok megegyeznek a javaslatokról a Nemzeti fejlesztési tervnek megfelelően.</li> <li>4. A közös munkacsoport elemzi a javasolt projekteket, és elvégzi a végső döntéshozatal előkészítését.</li> <li>5. A Közös Kooperációs Bizottság (JCC) döntést hoz a projektek finanszírozásáról az aktuális költségvetésből.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felhívás ajánlattételre a PHARE CBC-prioritások és szabályok alapján.</li> <li>2. A megye projektjavaslatainak regisztrációja és a formai kritériumok ellenőrzése a Békéscsabai Regionális PHARE CBC Irodában.</li> <li>3. A megyei fejlesztési tanácsok értékelik a megyéből érkező projektjavaslatokat. A tanács megvizsgálja a megfelelést a megyei (regionális) fejlesztési tervvel, és besorolja a projektet fontosság és szükségesség szerint.</li> <li>4. A közös munkacsoport összegyűjti a megyékből a javasolt projekteket, és elvégzi a döntés előkészítését.</li> <li>5. A JCC döntést hoz a projektek finanszírozásáról az aktuális költségvetésből.</li> </ol>
Projekt kiválasztási eljárások a Kisléptékű projektek alapján belül	
Románia	Magyarország
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felhívás ajánlattételre a PHARE CBC-prioritások és szabályok alapján.</li> <li>2. A projektjavaslatok regisztrációja és a formai kritériumok ellenőrzése az Aradi Regionális PHARE CBC Irodában.</li> <li>3. A projektjavaslatokat értékelik a megyék, az RDA és az MDP szakértői, akiket már kijelöltek a Közös Munkacsoportban, figyelembe véve az RDP és az NDP prioritásainak való megfelelést.</li> <li>4. Az SPF-bizottság döntést hoz a finanszírozandó projektekről (a 4 megyei elnök, a CBC PCU igazgatója, a vonatkozó Regionális Fejlesztési Ügynökség (RDA) egy-egy képviselője, azaz az RDA 5 és RDA 6)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felhívás ajánlattételre a PHARE CBC-prioritások és szabályok alapján.</li> <li>2. A projektjavaslatok regisztrációja és a formai kritériumok ellenőrzése a Békéscsabai Regionális PHARE CBC Irodában.</li> <li>3. A szakértők megvizsgálják a projekteket és rangsorolják őket.</li> <li>4. A Közös Kisléptékű Projektek Alapja Bizottság dönt a finanszírozandó projektekről (4 megyei elnök és a PHARE PMU igazgatója).</li> </ol>

seként elmondható, hogy a román–magyar határ menti régió pénzügyi táblázata a befektetési projektek (a kemény projektek) és az SPF-n keresztül finanszírozott projektek éves részesedését mutatja.

3. táblázat

A JDP (Közös fejlesztési program) szerinti áttekintő pénzügyi táblázat

A támogatások lebontása prioritásonként		2000		2001		2002	
		Ro.	Mo.	Ro.	Mo.	Ro.	Mo.
		Millió euró					
Befektetési projektek	Infrastruktúra- fejlesztés, környezetvédelem, vízgazdálkodás	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Közös Kisléptékű Projektek Alapja	Gazdasági fejlesztés intézményfejlesztés, együttműködés Emberi erőforrások fejlesztése	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Teljes éves Együtt	PHARE támogatás	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
		10,0		10,0		10,0	

## 2.4. Végső következtetések – rövid elemzés a román–magyar határ menti régió CBC-projektjei alapján

Az 1. mellékletben láthatóak a román oldal CBC-programjai, valamint az előző fejezetben bemutatott prioritások alapján érzékelhető, hogy a román–magyar határ menti régióban kiválasztott és végrehajtott projektek egy rövid „bevásárlólistához” hasonlítanak, a lehetséges ágazatokat tekintve a hagyományos európai CBC-régiókhöz hasonlóan. Ezek az ágazatok a következők:

- társadalmi, gazdasági fejlesztés (stratégiai fejlesztés, kis- és középvállalkozások);
- műszaki infrastruktúra: energia, szállítási infrastruktúra, transzeurópai hálózatok, telekommunikáció, határátkelők, egyéb infrastrukturális létesítmények;
- környezet: környezetvédelem, víz- és vízerőforrások kezelése (árvíz-megelőzés, környezetvédelmi tevékenységek);
- intézményépítés és fejlesztés, az adminisztratív és intézményi korlátok felszámolása.

A magyarországi oldalon hasonló a helyzet. Az ágazatok „szegénysége” ellenére azonban a kiválasztott projektek igazi és fontos kezdeményezések annak érdekében, hogy a döntéshozatal összes szintjén világossá váljon a két ország és az EU által támogatott közös erőfeszítés mértéke.

Ennek ellenére – bár a „nagy” szint elég jól képviselteti magát – az állampolgárok szintjén még mindig sok a tennivaló. Ezen kívül az európai és a regionális környezet sem kedvező, amennyiben figyelembe vesszük:

- a Románia és Magyarország közötti gazdasági fejlődés különbségeit;

- Magyarország közeli EU-tagságát;
- a még mindig tapasztalható relatív instabilitást a volt jugoszláv határ térségében és a potenciális konfliktusokat a korábbi Jugoszlávia területén, amelyek egyaránt érinthetik Romániát és Magyarországot;
- a „sorban állási” eljárást a CBC-alapok elnyerésére, ahol a romániai és a magyarországi határos régiók egyszerre versenyzők és együttműködő egységek;
- a tevékenységek és események polarizációját a két ország polarizációs központjaiban és a viszonylag nagy távolságot a gazdaság és a tudományos kutatások között;
- a személyek áramlásának csökkenését Románia felől a 2002. január elsején életbe lépett megváltozott határátkelési feltételek miatt;
- a bürokratikus és adminisztratív korlátok csökkentésének nehézségeit;
- annak hiányát, hogy egy közös CBC-intézményben román és magyar munkatársak is dolgozzanak.

Összefoglalásként elmondható, hogy a CBC-nek számos megközelítési módja van a régióban a jövőre vonatkozóan is:

1. Nem számít a projektek szintje vagy fontossága, amennyiben az értékelésük, kiválasztásuk és végrehajtásuk a lehető legalacsonyabb szintnél kezdődően demokratikus, átlátható és professzionális folyamat eredménye.
2. A CBC-re egyre nagyobb szükség lesz a régióban, amennyiben a regionális (helyi) közösségek szintje folyamatosan bevonásra kerül, akár csak az állampolgári részvétel a stratégiai tervezési folyamatban. A főbb döntéseket a regionális koordinátorok hozzák meg, természetesen az ország prioritásainak megfelelően.
3. A CBC teljes felépítésének nemcsak a technikai kérdésekre kellene korlátozódnia, hanem figyelembe kellene vennie a hagyományokat és a területen élő minden kisebbség kulturális örökségének megőrzését is.
4. A tudatosság és a párbeszéd támogatása járjon együtt a CBC-projektek helyi szintjeit kezelő hatékony menedzsment-kapacitás kiépítésével.
5. A kis- és középvállalkozások és a civil szervezetek a kereskedelmi kamarákkal együtt a legdinamikusabban fejlődő részei a gazdasági átszerveződésnek, és ezért fontos szerephez kellene jutniuk a CBC-folyamatban.
6. A stratégiai partnerség és a konkrét igényeken alapuló világos prioritások, valamint a kivitelezhető projektek növelni fogják a bizalmat a határ mindkét oldalán élőkben, figyelembe véve azt, hogy ez az együttműködés kapuja lehet Románia és Magyarország EU-integrációjának.
7. A szinergiát mint a CBC-folyamat létfontosságú elemét előtérbe kell helyezni a párhuzamosság és az átfedések elkerülése érdekében.
8. A kapcsolat erősíthető azzal is, ha a koordináció hatékony a megyei, a regionális és a nemzeti fejlesztési tervekkel, melyek alapján biztos alapokon álló, fenntartható keret jön létre a meglévő feltételekkel, és lehetővé válik, hogy versenyképesebbé váljon a támogatásokért folyó küzdelemben.

9. A belső erőforrások azonosítása, diverzifikációja és kreatív fejlesztése a regionális értékek népszerűsítését célozva.
10. Megbízható, naprakész és pontos adatbázis kialakítása, mely az összes potenciális CBC-szereplő számára egyaránt hozzáférhető a régió belül és kívül.

*1. melléklet*

*Elfogadott PHARE CBC-projektek Romániában (1996–2000)*

- A. 1996 PHARE CBC-program (Ro/Mo), Kód: ZZ9624 (hozzáférhető PHARE-költségvetés 5M euró, országos közös finanszírozás 4.430M euró):
  1. gazdasági fejlesztés: regionális tanulmány elkészítése a hozzá tartozó technikai segítséggel;
  2. szállítás: a petei határátkelőhely modernizációja, biztonsági és informatikai, drog- és fegyverérzékelő rendszerek kiépítése, jelzőberendezés és karbantartójármű beszerzése, bekötőút műszaki specifikációja és tervezése, a szatmárnémeti bekötőút megépítése;
  3. környezet: árvízmelegelőzés a Körösök vízgyűjtőjében, monitoringberendezés műszaki specifikációja és beszerzése, meteorológiai radar- és a monitoring állomások hálózatához szükséges szoftverek, berendezések beszerzése;
  4. harmadik pillér, illegális bevándorlók átmeneti szállásának építési munkálatai; Aradon;
  5. programmenedzsment.
- B. 1999 PHARE CBC-program (Ro/Mo) Kód: RO9912 (hozzáférhető PHARE-költségvetés 5M euró, országos közös finanszírozás 1.185M euró):
  1. szállítási infrastruktúrához kapcsolódó projektek a transeurópai hálózatokon belül: reptéri cargo terminál Aradon, a Temesvárt a magyar határral összekötő DN6-os út felújítása, Nagycsanád–Kiszombor határátkelőhely;
  2. környezetvédelem: árvízmelegelőzés a Felső-Tisza vízgyűjtő területén.
- C. 2000 PhARE CBC-program (Ro/Hu): Kód: RO0003 (hozzáférhető Phare költségvetés 5M euró, országos közös finanszírozás 6.180M euró):
  1. szállítási infrastruktúrához kapcsolódó projektek a transz-európai hálózatokon belül: infrastrukturális létesítmények a Nagycsanád–Kiszombor határátkelőhelyen, 2. szakasz;
  2. környezetvédelmi projektek, árvízmelegelőzés a Suplacu de Barcau állandó gyűjtőmedencében és környezetvédelem a Túr folyón;
  3. társadalmi-gazdasági fejlesztés: a Kisléptekű projektek alapja.

## 2. melléklet

*A PHARE CBC-projektek (Ro/Mo) kiválasztási kritériumai*

Stratégiai kritérium	Háttér
Regionális hatás	A regionális hatás foka. Ez jelentheti azt, hogy a projekt legalább két romániai megyét érintsen, egy magyar megyével közös projekt vagy a régió legalább két román megyéjének támogatásával megvalósuló projekt.
A kereteknek való megfelelés	A projekt megfelel-e a nemzetközi, az országos, a regionális rendelkezéseknek és irányvonalaknak?
Hatás a gazdasági környezetre	Hozzájárul-e a projekt a régió gazdasági tevékenységeit övező feltételek jelentős javulásához?
A projekt mérete/hozzáférhető költségvetés	A projekt mérete és hatásköre alapján kivitelezhető-e a hozzáférhető (köz/magán) pénzügyi eszközök segítségével?
Az erőforrások és eszközök felhasználása	A projekt biztosít-e magas költség-hason arányt a kívánt hatás és erőforrások/eszközök tükrében?
Szinergia-hatások	A projekt generál-e hatást más tevékenységi területeken?
Kiegészítés	Kiegészít-e a projekt más intézkedések alá vagy körébe tartozó tevékenységeket?
Fenntarthatóság	Gyakorol-e a projekt közép- vagy hosszú távú hatást a régióra? A projekt hatása tovább él-e, amikor a közfinanszírozás véget ér? Vannak-e jelentős follow-up, spill over vagy spin off hatások?
Kivitelezhetőség	Kivitelezhető-e a projekt a jelenlegi törvényi/politikai környezetben a jelenlegi erőforrások/eszközök felhasználásával az adott időkeretben, a kívánt helyen és a bevonásra váró személyek/intézmények segítségével?
Politikai támogatás	Van-e komoly politikai támogatás a felelős szereplők/testületek részéről? Kompatibilis-e a projekt a fennálló politikai/gazdasági/adminisztratív stratégiákkal országos, regionális és megyei szinten?

Partneri szerkezet

Mekkora a partneri támogatás mélysége és elkötelezettsége a projekttel kapcsolatban? Mik a partnerek jellemzői és mi az eredete (méret, erő, pénzügyi háttér, befolyás, hálózatok, köz vagy magán stb.)?

### 3. melléklet

*Románia és a volt Jugoszlávia közötti megegyezésre váró projektjavaslatok (intézkedések) hozzávetőleges listája<sup>3</sup>*

A. Intézkedések a szállítási infrastruktúra területén, a transzeurópai hálózatok (TEN) fejlesztésének kiegészítését célozva a Bizottság által elfogadott eligazításnak megfelelően.

A1. Projektjavaslat: „A szállítási folyamat javítása a Duna folyón és a Bega csatornán” (a Duna folyó a IX. számú transz-európai folyosó az Európai Közösség 1994-es krétai találkozásán hozott döntés alapján).

B. Környezetvédelem (vízgazdálkodás), környezet-menedzsment és megelőzés a külső határok közelségétől súlyosbított problémákkal kapcsolatosan.

A határ mindkét oldalán a régiók és a települések jól ellátottak természeti erőforrások tekintetében, és szeretnék azokat megvédeni és támogatni. Az ipari és energetikai fejlesztések számos területen rontották a levegő, a vizek és a talaj minőségét. Ebben a vonatkozásban prioritást élveznek a szennyvízzel és a légszennyezéssel kapcsolatos problémák a partszakaszok megerősítése és az erózióvédelem mellett a Duna folyó mentén.

B1. Projektjavaslat: „Közös levegőminőség-monitoringrendszer a román–jugoszláv határvárosokban a Duna mentén”.

B2. Projektjavaslat: „A Duna és a szállítási létesítmények ökológizációja”.

A projekt célja:

- a helyi környezetvédelmi felügyelet kapacitásának növelése annak érdekében, hogy időben képesek legyenek a környezeti jeleket megfigyelni, és biztosítsák a szennyezés hatékony megelőzését.
  - Egy DEPOL hajó és a szükséges parti létesítmények segítségével növeljék a szennyezések tisztításának kapacitását.
  - A kommunikációs rendszer fejlesztése annak érdekében, hogy az információ gyorsan eljusson a jugoszláviai partnerhez, és ezáltal a szükséges tisztítási tevékenységek megfelelően összehangolhatók legyenek.
- C. Az adminisztratív és intézményi korlátok felszámolása a személyek, termékek vagy szolgáltatások szabad áramlásának biztosítása érdekében, valamint a törvényhozással és a belügyekkel kapcsolatos tevékenységek; közösségi politika (harmadik pillér).

<sup>3</sup> a CEI-csúcs fórumán elhangzottak szerint, Trieszt, Olaszország, 2001. november 21–24.

#### C1. Projektjavaslat: „Dunai határátkelőhely létrehozása”.

E projekt célja a határátkelés biztosítása Románia és Jugoszlávia között (valójában a várakozási idő lecsökkentése a határátkelőhelyeken). Ezt a folyamatok harmonizálásával lehet elérni, valamint az együttműködés és az információcsere fejlesztésével a vonatkozó szolgáltatások tekintetében. A szóban forgó határátkelőhelyek: Zsombolya, Ómoravica, Naidas és Portile de Fier (a Vaskapu).

A fő tevékenységek:

- a jelenlegi helyzet elemzése;
- a folyamatok és a gyakorlatok harmonizálása;
- információcsere és technikai létesítmények, beleértve a megfelelő szoftverek és berendezések beszerzését, közös tréningek megrendezése.

#### D. Gazdasági fejlesztés, emberi erőforrások fejlesztése, kulturális csereprogramok.

(Viszonylag kis méretük miatt az összes projekt a Közös Kisléptékű Projektek Alapjában fog szerepelni egészen az éves költségvetési maximum 10%-ig.)

#### D1. Projektjavaslat: „Gazdasági fejlesztés, emberi erőforrások fejlesztése, kulturális csereprogramok”.

Esetleges projektjavaslatok:

- a kereskedelmi és az iparkamarák közötti együttműködés (azaz az üzleti együttműködések, a vállalkozásfejlesztések, a pénzügyi együttműködések támogatása);
- befektetési segítség, valamint a kis- és középvállalkozások támogató szolgáltatásainak és létesítményeinek biztosítása;
- helyi munkáltatói, oktatási és képzési kezdeményezések;
- helyi gazdaságfejlesztés, beleértve a turizmushoz kapcsolódó tevékenységeket;
- együttműködés egészségügyi kérdésekben, a határ menti területeken az erőforrások és létesítmények megosztása;
- a határ menti régiók közötti információáramlás és kommunikáció fejlesztése, beleértve a média támogatását;
- kulturális csereprogramok, beleértve a közös egyetemeket és az alkalmazott ipari kutatásokat.

## Felhasznált irodalom

Danube River being the trans-European Corridor No. IX, EC Meeting in Crete, Greece 1994.

*Eurostat Yearbook* (2001) National Statistics Institute.

Human Development Report 2000, Enlargement of the EU, June 2001.

PHARE CBC Ro/Hu Programme – RO9912.

Unity, solidarity, diversity for Europe, its people and its territory 2001.

# A VAJDASÁGI (SZERBIAI) ÉS DÉL-MAGYARORSZÁGI HATÁRRÉGIÓ FEJLESZTÉSÉNEK VÁRHATÓ IRÁNYZATAI

JASMINA ĐORĐEVIĆ – DEJAN ĐORĐEVIĆ

## 1. Bevezető

Miután Szerbia-Montenegró kilépett a belpolitikai okok miatti elszigeteltségéből, az ország nemzetközi megítélésben bekövetkező pozitív változásoknak és az Európai Unióhoz való közeledésének köszönhetően újból előtérbe került a határrégió fejlesztése. A nemzetközi kapcsolatoktól való kényszerű távolmaradás azonban mély nyomokat hagyott. Ha volt is e téren valamiféle elmozdulás, az többnyire nem megfelelő hozzáállással történt, s a határ menti térségek fejlődése ebben az időszakban legfeljebb csak spontánul mehetett végbe. Ahol a fejlesztések meg sem indultak, ott a térség stagnált, s gazdasági és szociális szempontból a lakosság életszínvonala lefele ívelő tendenciát jelzett. A 2001. évi népszámlálás adatai igen szomorú képet tárnak elénk. Az akkori központosított államberendezés a régiót (Vajdaságot) elmaradott perifériának tekintette, éppen az említett okok miatt. A határrégió tehát kimaradt az áruforgalom, a pénz, a lakossági érdekek és az információk vérkeringéséből (Đorđević 1994). A jelzett időszakban a legfontosabb útvonalak mentén a határ menti kistérségek felmutattak ugyan némi előrehaladást, ez azonban leginkább a szürkegazdaságnak, az áru- és az embercsempészetnek volt köszönhető.

A területfejlesztési tervek mint az állami politika megvalósításnak eszközei is a körülményekhez igazodtak, hiszen nem volt határrégió-fejlesztési állami politikánk sem. A Szerb Köztársaság területfejlesztési dokumentuma (PPRS 1996) megemlíti ugyan, hogy a határ menti térségekről külön területi terveket is ki lehet dolgozni, amennyiben azt az érdekelt felek (a két szomszédos ország) bilaterális vagy multilaterális vonatkozásban kívánja kezelni. Persze, amíg ilyen együttműködés nem volt, a tervek is hiányoztak. Amennyiben léteztek is kerettervek, azok főleg az infrastruktúrára, a Magyarországra és a Horvátországba vezető főutak mentén létesítendő objektumokra (határátkelők, vám szabad területek stb.) vonatkoztak.

Az Európai Unió e térségeket illetően egészen világosan fogalmaz. A végcél ugyanis egyértelmű: elsorvasztani mindenféle határt. Ezért a továbbiakban megpróbáljuk felkutatni, hogy a határ menti fejlesztési stratégiákat milyen elvekre és politikára alapozhatjuk, mivel hasonló erőfeszítéseket fejtenek ki a határon túli partnereink is.

## 2. A határ menti régiók és periférikus jellegük

A határ menti vidékeinket a főbb városi központokhoz és a közlekedési infrastruktúra folyosóihoz viszonyítva, periférikus jellegű területnek tekintettük. Ezen az állásponton azonban mindenképpen változtatni kell, mivel maga Szerbia is Európa perifériáján foglal helyet. Ez a minősítés azonban földrajzilag nem indokolt, hanem az okok történelmi-politikaiak, és a gazdasági fejlődésben keresendők. Habár annak idején nem tartoztunk a vasfüggönyön túli Kelet-Európához, amikor azonban Európa nyugati országai ezt a „függőnyt” felhúzták, mi pedig éppen akkor eresztettük le a fejlődésünket gátló „vasfüggönyünket”. A Szerbiában beállt politikai fordulat következményeként ez az állapot minden bizonnyal változni fog, de ugyanakkor újabb kockázatok is megjelenhetnek. 2003 decemberében, miután a demokratikus szerb politikai erők képtelenek voltak a gazdasági válságot kezelni, és a szerb társadalom nem kis része a háborús bűnösnek tekintett politikusok, katonák kiszolgáltatását hazaárulásként értékelte, ismét a nacionalista pártok erőtorését jelezték a választási eredmények. A 2003 végére kialakult belpolitikai helyzet újból magán viseli az instabilitás jegyeit.

Ennek a határrégióknak (Vajdaság) sikeresebb együttműködése és fejlesztése céljából újabb átkelőhelyek létesítésére és az átléptetési procedúrák gyorsítására, egyszerűsítésére van leginkább szüksége. Csak így tudjuk ugyanis elhárítani a politikai és gazdasági akadályokat, állami közreműködéssel serkenteni a határ menti városok fejlődését, a turizmust és a gazdaságot, és feléleszteni a kipusztuló falvakat. A határ menti térség, pontosabban annak fejlesztése mintegy kísérleti terepet jelenthet az európai integrációhoz vezető úton. A meghozandó intézkedések sokfélék (természeti-földrajzi és politikai-történelmi tényezők által motiváltak, a nyelv, a kultúra és a hagyományok ápolásával kapcsolatosak) lehetnek. Mindezek az integrációt, illetve a dezintegrációt segíthetik elő a körülményektől függően. Vezethetnek ugyanakkor a határok megszüntetéséhez vagy a helyi önkormányzatok megerősítéséhez is, és elérhetik, hogy a hasonló természetű problémákat (a határrégió mind a két oldalán) közös erőfeszítéssel könnyebben meg tudják oldani. A határ menti térségek fejlődése felgyorsulhat a beruházások és a pénzügyi alapok bevonásával. Különböző programok (PHARE) már működőképesek, s céljuk az, hogy a régiók közötti fejlődésbeli különbségeket csökkentse. A mostani fejlesztés még mindig egy-egy ország kormányán, illetve a kétoldalú egyezmény megkötésén múlik. A területi (természetföldrajzi) folytonosság adott, de az adminisztratív határok mesterségesek, melyek kihatnak a szabadabb mozgásra, utazásokra, és ki vannak téve a globális gazdasági és ökológiai hatásoknak is. Megjegyzendő, hogy közös területfejlesztési tervek csak úgy láthatnak napvilágot, hogy azok alapjai már a kész, mindkét fél által jóváhagyott részlettervek legyenek. Az ilyen példák még nagyon ritkák, s ahhoz, hogy a „Határok nélküli Európa” projektum sikerüljön, regionális és helyi szintű

területfejlesztési programozásra van szükség. A kísérletek már jelenleg is biztatóak.

### 3. A határokon átívelő együttműködés lehetséges megoldásai

Az eddigi érveléseket figyelembe véve a területfejlesztés az Európai Unió egyik legáltalánosabban elfogadott hivatalos politikája. Az európai területfejlesztési kilátások (SDEC 1999) leszögezik, hogy a határ menti együttműködés nem alapulhat állami szintű intézkedéseken, hanem csak regionális és még inkább helyi szinteken. Így ugyanis minden polgár közvetlenül érezheti, mennyivel járulhat hozzá a megvalósítás folyamatához, és tapasztalhatja majd az együttműködés eredményeit is. Regionális szinten tehát az erőfeszítések arra irányulnak, hogy intézményeken keresztül a struktúrák és a működési területek hatással legyenek a községi szervekre, hogy azok kidolgozzák saját gazdasági terveiket, megfelelő, a határt átszelő szállítási infrastruktúrákkal együtt, és egyúttal figyelembe vegyék a határ mindkét oldalán az érzékeny tájakat, ökológiai rendszereket. Ezért lenne fontos alkalmazni ezeket a szempontokat a határ menti területek fejlesztésekor és tervezésekor. Ezért célszerű regionális szinten a következőket figyelembe venni:

1. az országos és nemzetközi főbb útvonalakhoz igazodó szállítási rendszerek kiépítése;
2. hathatós hozzájárulás az áru- és személyszállítás infrastruktúrájának fejlesztéséhez;
3. az elhanyagolt falusi lakásállomány fejlesztése, korszerűsítése és az építkezési hagyományok átmentése;
4. a falusi tájegységeket megőrző stratégia kidolgozása, azok potenciálértékeinek elemzése a megújuló természeti források, energiák kihasználása szempontjából;
5. a regionális, országos és európai jelentőségű tájak, tájértékek minőségi felújítása;
6. a területhasznosítási tervekben a hatékony energiahasznosítás biztosítása;
7. a helyi kulturális örökség megőrzése.

A helyi hatóságoknak a község- (település-) és területfejlesztési tervek alapján biztosítaniuk kellene:

1. a gazdasági diverzifikáció stratégiáját (a sokoldalú gazdasági tevékenységet) közösségi szinten, fokozva az együttműködést a városi települések között az alaptévékenységekben;
2. a tervezési modell világos megfogalmazását a fenntartható fejlődés elvei szerint, főként a különféle szállítások és a szolgáltatások megtervezését a városokban;
3. megteremteni a partneri viszonyt a város és a falu (a város és peremvidéke) között;

4. cselekvési programok bevezetésének szorgalmazását a kulturális örökség megóvása és felélesztése érdekében.

Az EU kompendiuma (EC 1997) a határon átívelő területtervezés négy alaptípusát határozza meg:

1. a nem intézményesített együttműködést,
2. a formális együttműködést,
3. a közös döntéshozatalt,
4. a szektorok közötti integrációt.

A *nem intézményesített együttműködés* rendszerint kezdeti munkaszintnek felel meg a határokat átszelő tevékenységekben. Ez főként információk, tervek és más, a határtérseget érintő tevékenységekre, valamint tapasztalatok cseréjére vonatkozik. Ezt első lépésként értékelhetjük a szélesebb körű konzultációk és a közös döntések felé. Az együttműködésnek ez a szintje az államok többségénél már megvalósult. Számos balkáni állam jelenleg is jó példával szolgál a politikai eszmecserékre, ez azonban csupán átmeneti megoldás a formális kapcsolat-teremtés irányába, mint ahogyan ez korábban a kontinens nyugati felében is történt.

A határ menti területek *formális együttműködése* mint a határ menti és a határokon átívelő területi tervezés első lépése a közös munkakapcsolatok kialakításával kezdődik, valamint olyan tanácsok létrehozásával, amelyek szakmai egyeztetéssel, az érdekelt felek (államok) szempontjainak figyelembevételével készítik elő a tervek vázlatát. A formális együttműködés látható jelei a közös tanulmányok megjelentetése, aminek eredményeként a problémák világosabbá válnak, és ez által meghatározható a prioritásokban tetesztet öltő alkalmazott politika. Balkáni viszonylatban reprezentáns példa erre az ESTIA-program.

A közös döntéshozatal harmadik lépcsőfokát a kölcsönös akción alapuló közös politikai állásfoglalás elfogadása képezheti. Ez nem jelenti még a közös területi tervezést, mivel ehhez még hiányoznak a megfelelő tervezési eszközök. Vannak azonban a határokon átívelő területi tervezésnek olyan stratégiái, melyek egy-egy állam rendeletei közé is belekerülnek. Ezek a stratégiák vonatkozhatnak külön szektorokra (a közlekedés fejlesztésére vagy a természetvédelemre), de jóval összetettebbek is lehetnek. Ez legtöbbször fontos előfeltétele a határokon átívelő területrendezési tervek végleges kidolgozásának, de a tervezési dokumentumok elkészítésében is megnyilvánulhatnak. Mégis, a teljes megvalósításhoz – a közigazgatási, a törvényhozási rendszerek különbözősége miatt – a határozott politikai állásfoglalás, valamint a törvényhozás és az adminisztráció összehangolása is elengedhetetlen. Jelenleg az EU keretein belüli döntéshozatal nem kötelező érvényű az illető országokra nézve, és ez a gyakorlat széles körben még koránt sem elismert a formális tervezési rendszerek adott szintjén. Mutatkoznak azonban már jelek arra is, hogy szomszédos államok pozitív lépéseket tesznek a közös tervezés megvalósítására. Követendő példaként tekinthe-

tünk az INTEREG III és a TERRA kezdeményező akcióira, amelyek serkentik a területfejlesztésben történő együttműködést.

Az ágazati politikák és a különböző közigazgatási standardok közötti integrálódás szintje államonként lényegesen különbözik. Az EU valamennyi állama, illetve az azon kívüliek is külön minisztériumokat vagy más adminisztratív formákat alakítottak ki az ágazati integráció megalapozására. Ennek egyik fontos oka, hogy a nemzeti fejlesztési tervek általában meghatározzák az állam(ok) integrációs fejlődési perspektíváit, amelyek formálisan elfogadottak, és gyakran az infrastruktúra-beruházás prioritásait ölelik fel (Đorđević 2002).

Jellemző az együttműködés egybehangelására, hogy az alacsonyabb szintű hatalmi és más szervezetek működése kénytelen kevésbé formális utakat követni, különösen, ha figyelembe vesszük azt a már rögzült tényt, hogy az alacsonyabb szinten létrejött terveket a magasabb szinteredményű és rangú tervjavaslatokhoz kell igazítani. A helyi szinten felhasználható eszközök ugyanis az állami és a regionális hatalom ellenőrzése alatt állnak.

A felsorolt megállapítások a határokon átívelő tervezések kérdésében útmutatásul szolgálnak ahhoz, hogy milyen irányban kell az intézményes szervezés módozatait létrehozni vagy felerősíteni, és hogy milyen működési területeken kell megteremteni a jövőbeli tervezés előfeltételeit.

#### 4. A határokon átívelő beavatkozási területek

Az eddig felvázolt adatok alapján a prioritást élvező beavatkozási területeket nem egyszerű meghatározni. A VISION PLANET projekt szerint a következő beavatkozási területeknek kellene prioritásban részesülniük:

1. az együttműködés már meglévő kezdeményezései,
2. a vidék határokon átívelő politikai jelentősége,
3. a határokat átszelő városi agglomerációk és azok kapcsolatai,
4. a transzeurópai szállítási folyosók (útvonalak) határátkelői,
5. a határ régióban lévő természeti kincsek és a kulturális örökség szempontjából fontos helyek, objektumok.

A fenti kritériumok figyelembevételével az említett projekt a legfőbb beavatkozási területeknek gyakorlatilag a Vajdaság szinte egészét (Duna menti helyzet, a hármás határ jelleg) és a Szabadka–Szeged tengely (együttműködés, határokon átívelő agglomerációs kapcsolatok, természet- és környezetvédelem) többfunkciós kapcsolatát tartja.

A prioritást élvező közlekedési vonalak kijelölése csupán az első lépés a határ menti tervezésben. A tervezésnek a hatékonyság érdekében a jelenlegi „életritmus” minden területét (munka, kereskedelem, rekreáció, kulturális rendezvény, szociális tevékenység, lakásépítés stb.) fel kell ölelnie. A tervekészítőknek pedig napi kapcsolatban kell lenniük egymással, és ebben a munkában a különböző

társadalmi csoportok bekapcsolása is kívánatos. Az együttműködésnek valamennyi (országos, regionális és helyi) közigazgatási (hatósági) szinten végbe kell mennie.

Az Európai Határregiók Szövetsége (AEBR) a partnerségben, a szubszidiaritásban és a határokon átívelő együttműködés stratégiájának kidolgozásában állapította meg a fő elveit, amelyek működési területeit az Európai Unió a következőkben határozta meg:

- az infrastruktúra újjáépítése a régiókon belül és a régiók között, különös tekintettel a szállításra és a telekommunikációra;
- a környezeti terhelések közös fejlesztési akciók útján való kiküszöbölése;
- együttműködés a határokon átívelő természeti ökoszisztémák megőrzése érdekében;
- hozzájárulás a kis- és középvállalkozások határ menti hálózatának kiszélesítéséhez;
- a kormányhoz és egyéb hatóságokhoz tartozó, professzionális, szociális szervezetek támogatása;
- együttműködés a tudás és az információ kölcsönös elterjesztésében.

## 5. Az infrastruktúra szerepe a Vajdaság határ menti részeinek fejlődésében

Az infrastruktúra-rendszerek mint kifejezetten területi kategóriák szoros kapcsolatban állnak az őket meghatározó földrajzi térségekkel, alapját képezik az ember létének, tevékenységének. Ez az alap a szervezetségre, a gazdaságra és a műszaki megoldásokra egyaránt vonatkozik. Ha ezek a rendszerek az őket megillető helyen vannak, megfelelő méretűek, akkor a fejlődést térben is és időben is serkentik. Ilyen összefüggésekben vizsgálódva szembetűnik, hogy ezek a tevékenységek két véglet (a térbeli növekedést serkentő és az azt csökkentő tényezők) között ingadoznak.

Egy régió fejlettségének legfontosabb elemei az infrastruktúra-rendszerek kiépítettsége, azok korszerűsége és szervezetsége. Az állam területére vonatkoztatva ez a tétel a különböző módon differenciált régiók kohéziós tényezője. Egy nagyobb terület (társég) fejlesztése függ tehát azok elrendezésétől, minőségétől és a politikai és társadalmi csoportok által „kikövetelt” sürgősségtől. A regionális infrastruktúra legfőbb elemei tehát a közlekedés, a vízgazdálkodás, az energetikai és a kommunikációs rendszerek, mindezek alrendszerivel együtt.

A határtértséget érintő kommunikációs-innovációs folyosóról (korridor), az E75-ös autótú környékének infrastrukturális alapcéljairól, a fejlesztési prioritásokról a Szabadka–Újvidék–Belgrád tengelyre vonatkozóan Szerbia területrendezési terve (1996) tájékoztat (*PPIK* 2001).

Ebben a tervben a prioritások a következők:

1. teret biztosítani, hogy az országos és nemzetközi jelentőségű E75-ös vonalán a hosszú távú fejlesztés és az infrastruktúra-rendszerek kiépítése zavartalan legyen, és ezáltal az ország intenzívebben kapcsolódhasson be Európa vérkeringésébe;
2. a regionális és helyi fejlesztés lehetőségei és az erőforrások értékelése a folyosó kiépítésének (tervmegvalósításának) viszonylatában;
3. a korridor távolabbi környékén létesítendő beruházások és funkciók távlati fejlődését biztosító tervjavaslatok összeállítása, figyelembe véve a természeti és ember alkotta értékek védelmét is;
4. az E75-ös autópálya kiépítése a Belgrád–Újvidék–államhatár között, valamint egy szabadkai körgyűrű kialakítása a kelebiai határátkelőig;
5. másodfokú kapcsolatok létesítése és az érintett térségek fejlesztése a funkciók zavartalan működése érdekében mind helyi, mind regionális viszonylatban;
6. az autópálya térségében célszerű kiépíteni a járulékos létesítményeket más tevékenységek számára (turizmus, vendéglátóipar, közlekedés stb.) is;
7. hivatali-közigazgatási optikai kábel és további hálózati rendszerek kiépítése;
8. energetikai infrastruktúra-rendszerek kiépítése;
9. a térség mezőgazdasági területeinek és azok vízgazdálkodásának rendezése;
10. a természeti és az ember alkotta értékek megőrzése a korridor térségében.

A felsorolt célok és prioritásokon, valamint az E75-ös útvonal mentén megvalósítandó területhasznosításon, építkezéseken és egyéb fejlesztéseken túl a következő intézkedéseket szükséges megvalósítani:

- optimális területi feltételeket kell biztosítani az E75-ös autópálya mentén, valamint Szabadka külső forgalmi gyűrűjében a közlekedés ellenőrzését elősegítő korszerű műszaki berendezések újjáépítését, beszerelését, bővítését illetően;
- megállapítani, milyen legyen az optimális településhálózat (városi és falusi komplexumok), s az ennek megfelelő struktúrák terv szerinti kialakítása – ügyelve a gazdasági, a műszaki és a területi funkcionális, valamint az ökológiai követelményekre;
- a már meglévő gazdasági sajátosságok optimális kihasználása a településeken és környékükön, hogy minden közlekedési és infrastrukturális rendszer most is s a jövőben is üzemképes legyen;
- a közlekedési és a többi infrastruktúra-hálózatnak összhangban kell lennie a Vajdaság területfejlesztési elképzeléseivel;
- az E75-ös autópálya, valamint a szabadkai körgyűrű építési dinamikájának azokon a helyeken, ahol az infrastruktúra kiépítése még csak kezdeti szakaszánál tart, már most igazodnia kell a közlekedési, gazdasági, funkcionális és ökológiai követelményekhez.

Az említett területrendezési tervben megfogalmazott és megoldásra váró döntéseknek összhangban kell állniuk a következőkkel:

- biztosítani kell minden regionális és szubregionális területi egységnél a közlekedési, a gazdasági és a szociális integrációt az E75-ös autópálya térségében a Vajdasággal, Szerbiával és a távolabbi régiókkal;
- minél jobb gazdasági-pénzügyi eredményeket elérni a helyi közösségekkel és a gazdasági egységekkel, kihasználva az autópálya átmenő és helyi forgalomának szállítási lehetőségeit;
- optimálisan meghatározni és irányítani a közlekedési folyosók (korridor) körüli fejlesztéseket, az urbanizációt és más településfejlesztést illetően, és befolyásolni a térség gazdasági (mezőgazdasági, gyáripari, turisztikai) fejlesztését, valamint kiküszöbölni a vidék infrastruktúráit kísérő korridor negatív hatásait.

### 5.1. Az infrastrukturális korridor építése és annak a korridor környékre gyakorolt hatása

A PPIK 2001 jelzésű területrendezési tervben foglalt infrastrukturális rendszerek építése és fejlesztése közép- és hosszú távon közvetlen vagy közvetlenül hatást fog gyakorolni a következőkre:

- a térség térszerkezetének alakulására (a területhasznosítás megváltoztatása);
- a települések demográfiai helyzetére, a településhálózat változására;
- a térség gazdasági fejlődésére.

Az említett terv (PPIK 2001) szerint a felsorolt hatásokkal feltételezhetően elérhetővé válik:

- a helyi és a regionális érdekek kölcsönös egyeztetése, az előterjesztések közös megfogalmazása a fejlesztés, a területrendezés és a környezetvédelem terén;
- olyan tevékenységek indukálása, amelyek pozitívan befolyásolják a városi demográfiai trendeket s egyéb (pl. szociális és gazdasági) problémák megoldását;
- olyan intézkedések meghozatala, amelyek vonzóvá teszik a térségbe történő beruházásokat, aminek következtében a lakóhelyek infrastrukturális és közlekedési gondjai megoldódnak.

### 5.2. A térség közlekedési kapcsolatai

A Vajdaság és Szerbia jövőbeni fejlesztését a közlekedési infrastruktúrára alapozzák, a jól kiépített közlekedési hálózat teremtheti meg ugyanis a közelebbi és távolabbi térségekkel a gazdasági kapcsolatokat, és egyben növelheti a térség gazdasági potenciálját is. Az E75-ös tengely az alapja a térség infrastruktúrahálózatának. Az úthálózat hierarchizáltsága, az utak hossza, kiépítettsége és tér-

beli eloszlása a Vajdaság egész területének összeköttetését biztosítja. Az úthálózat hierarchikus felosztása, differenciáltsága és felújítása alapján az utak által nyújtott közlekedési szolgáltatások minősége is emelkedni fog az E75-ös autópályához kapcsolódó (azt keresztező, abból sugárszerűen elágazó és a vele párhuzamos) utakon is. A hálózat egyaránt érinti mind a városi, mind pedig a rurális övezeteket.

A terv szerint elsőbbséget élvez majd a Horgos–Magyarkanizsa–Zenta R119-es regionális útvonal (Horgost megkerülve), a Zenta–Óbecse–Újvidék R122-es jelzésű regionális út, valamint az R112-es jelzésű útvonal Gyála–Törökkanizsa–Csóka szakasza. Mindezek összeköttetést biztosítanak az autópályával és az ahhoz kapcsolódó egyéb útvonalakkal.

Szabadka területéről ágaznak ki a Szabadka–Zombor, a Szabadka–Kelebia–országhatár (Tomba), a Szabadka–Horgos–országhatár (Röszeke) és a Szabadka–Topolya főutak, melyek szubregionális és nemzetközi, tehát határon átívelő jelentőséggel bírnak főként Magyarország felé. A Verbász területén keresztülmenő utak több szempontból is jelentősek, mint ahogyan azt a Szerb Köztársaság területrendezési terve (1996) és az említett korridor (*PPPIK* 2001) terve egyaránt kihangsúlyozza.

### 5.3. A közlekedési folyosó (korridor) hatása a környező térség gazdaságára

Az infrastrukturális korridor körüli térséget intenzív fejlődés, fejlett ipari központok jellemzik. A mezőgazdaság vonatkozásában a térség északi része állattenyésztési és szőlő- és gyümölcsstermelő területnek tekinthető, a délebbi részeken pedig a szántóföldi növénytermesztés és az állattenyésztés a meghatározó. Szabadka centrumszerepét a város fejlett ipara és sokrétű gazdasági élete is megalapozza. Verbász egy kifejezetten agráripari központ, ahol a mezőgazdasági termeléstől a feldolgozásig, az értékesítésig a teljes agrárvertikum egy helyen megtalálható. (Ez a könyék mondhatja magáénak a kontinens talán legtermékenyebb szántóföldjeit, ezért nem meglepő, hogy a mezőgazdasági termelés is széles skálát (földművelés, állattenyésztés és gyümölcsstermelés, valamint legújabban biotermesztés) ölel fel. Másodlagos jelentősége lesz a városban a fejlett gyáripari, a vendéglátóipari-turisztikai, a rekreációs és a közlekedési szolgáltatásoknak.

Ebben a térségben végbemennek az alapvető strukturális gazdasági változások, a modern eszközökkel történő iparosítás, vagyis a régi technológiáknak újabakkal való felváltása a különféle ágazatokban (mezőgazdaság, építészet, kisipar stb.). Külön haszna lesz az informatikai újítások bevezetésének, melyek lehetővé teszik a termelési kapacitások területi átszervezését. Elősegítik majd a kistermelés integrációját, hogy a kisebb rendszerek könnyebben kapcsolódjanak

a nagytermelő-rendszerekbe. Így gyorsabban jutnak el a gyáripari technológiák a kistelepülésekbe, s ez is segítheti azok urbanizálódását.

A régió agráriuma egészséges alapanyagokat termelő és minőségi terméket előállító élelmiszervertikumával válik jelentőssé, ahol szükséges, ott az öntözést is alkalmazva. Ha a területrendezés csökkenti is a megművelhető földterületeket (autópálya és a járulékos építkezés), a fennmaradt területeken a termelés intenzívebb lesz, ha korszerűsítik az agrotechnikai módszereket a földművelésben, a trágya és a műtrágya felhasználásában, az öntözésben, és ha kiváló minőségű vetőmagokat használnak fel.

#### 5.4. Az infrastrukturális korridor hatása a turizmusra

E vidék turisztikai értékeinek jelenlegi állapota kielégítő. A természeti értékekhez tartoznak a védett területek, jelentős szerepe van a vadászatnak, valamint a magyarkanizsai gyógyfürdőnek. Az ember alkotta értékek a városokban is megtalálhatók, de külön ki lehet emelni Zobnaticát, a Palicsi-tavakat meg a Ludasi-tavat. Jelentősek továbbá még a Tisza szerbiai felső folyása a DTD csatornával, a Szabadka-Horgosi homokhátság a környező tanyavilággal. Az autópálya építésével párhuzamosan létesülnek majd az út menti vendéglátó-ipari egységek az átutazók számára. Várható, hogy az autópálya mind több közlekedőt vonz majd, s így a vendéglátás jelentősége is növekedni fog. Ezen objektumok építésének összhangban kell lennie a közeli községek turizmusfejlesztő terveivel is. Nemzetközi turisztikai központnak számít Szabadka tágabb környezetével (Palics, Ludas, Szabadkai erdők), Magyarkanizsa a gyógyfürdőjével és Topolya Zobnaticával.

### 6. A demográfiai folyamatok irányítása, a népesség területi megoszlása, a településhálózat

A települések és a településhálózat célirányos fejlesztése nagymértékben függ egy-egy tájon történő fontosabb gazdasági és társadalmi tevékenységek térbeli elrendezésétől. A települések és a jelentősebb központok jövőbeni fejlesztése és rendezése (a vizsgált térségben) a következő teendőket jelöli ki (PPPIK 2001):

1. A már meglévő centrumok további fejlesztése, új központok (fejlesztés pólusok) kialakítása a központi tevékenységekben történő szerkezeti változtatásokkal, hogy minél kedvezőbb arányok alakuljanak ki a termelő és a nem termelő ágazatok között.
2. Hatást gyakorolni a centrumok egyenletesebb térbeli elhelyezkedésére. Ezáltal lehetővé válik ugyanis a térség egyes részein az urbanizációs átalakulás intenzívebb terjedése, valamint a társadalmi-gazdasági szintkülönbségek csökkenése és a népsűrűségi anomáliák mérséklése.

3. A központi hálózatokat egyenletesebben kell elosztani (decentralizálni), közelebb hozni a szolgáltatásokat az igénybevevőkhöz, ilyen módon is csökkentve a kockázatokat.
4. Elérni, hogy a különböző népességű települések közös céljaik megvalósítására, érdekeik védelmére településszövetségeket hozzanak létre.
5. Az említett szövetségek központjainak fejlesztését úgy kell irányítani, hogy azok összekötő kapcsok legyenek a községek és a települések között, s egyúttal közvetítői a lakosság különféle szükségleteit kielégítő szolgáltatásoknak. Ugyanakkor ezek a központok ösztönözzék a környező települések számára a külső községek hálózatának átalakítását is.
6. A Vajdaság északi községeiben fogyatkozik a lakosság, ami súlyos problémát jelent. Remélhető, hogy az autópálya kiépítésének és ez által a fejlett községek között kialakuló szorosabb kapcsolatnak generáló hatása lesz a gazdaságra, és ez meggátolja a lakosság számának további csökkenését.

A területrendezési terv a tartalmaktól, a szerkezettől és a zónák méreteitől függően hat szintet különböztet meg az autópályák mentén húzódó központok között:

1. Szabadka regionális központ, melynek hatóköre három, esetleg ennél is több községre kiterjed,
2. Verbász néhány környező községgel együtt szubregionális központ,
3. fejlett városok kifejezetten központi funkcióval.
4. nagyobb városok sokoldalú gazdasági struktúrával, komplex szolgáltatásokkal (Magyarkanizsa és Szenttamás),
5. egyéb központi szerepkört betöltő városok.

Az elkövetkező időszakban a településhálózat fejlesztésének eredményeként feltehetően csökkeni fog majd a nagyobb városok népessége, míg a kisebb városok népességnövekedését serkenteni kell, hogy így enyhüljön a központokra nehezedő nyomás. Ez az út a városi funkciók javítását jelentené a kisebb központokban, ami az urbanizációs terhelés csökkentését és számos városi probléma megoldását eredményezné (Tošić, Miletić 2001).

A falvak fejlődése (az említett térségben) a népességcsökkenés megállításával, a szociális viszonyok és az életfeltételek javításával, magasabb szintre emelésével, valamint az ökológiai, a kulturális és egyéb helyi értékek megőrzésével új lendületet vehet.

## 7. A területhasznosítás alakulása és a természeti környezet védelme

A tanulmányozott határrégió területhasznosításának változása kapcsán (a jelenlegi állapotokat figyelembe véve) a szerbiai területrendezési terv szerint (1996) különböző kategóriák különíthetők el. Mivel feltételezhető, hogy egyet-

len település és egyetlen tájegység sem minősíthető a szennyeződés első kategóriájába, a rendszer (a *PPPIK* 2001 szerint) a következő kategóriákat tartalmazza:

1. A szennyezettség második kategóriájába tartoznak a „klasszikus” szennyező források, melyek időről-időre átlépik a határértékeket, nem számítva ide a sugárzásszennyeződést, a rákkeltő és mutációt okozó anyagokat. Ebből a szempontból Szabadkái a kétes dicsőség.
2. A szennyezettség harmadik szintjének azok a helyek felelnek meg, ahol nincs jelentős mennyiségű mérgező anyag vagy ártó energiaforrás, de túl erős zaj, kellemetlen szag, gyáripari és kommunális hulladék már előfordul. Ide tartozik Verbász, valamint a Ferenc-csatorna kategórián kívüli (IV.) vízminősége.
3. A szennyezettség negyedik szintjét azok az élelmiszer-, textilipari és egyéb üzemek képviselik, amelyek rendelkeznek lég- és víztisztító berendezéssel, továbbá idetartoznak az állatfarmok, a túlterhelt idegenforgalmi térségek, valamint a 2. és 3. kategória külvárosi zónái is. Ilyen minőségű környezet jellemző Újvidékre, Szenttamásra, Topolyára, valamint a főutak és a vasútvonalak menti helységekre.
4. A terhelés ötödik kategóriájába tartoznak a turisztikailag jelentősen igénybe vett térségek, a városperemi részek, ahol a nyaralók építése ellenőrzés nélkül történik, valamint a helyi érdekű utak és vasútvonalak mentén lévő sávok.
5. A szennyezettség hatodik szintjén találjuk azokat falvakat, ahol a természeti táj degradálódott (erodált felületek, szikes földek, földcsuszamlásos részek, mesterséges tavak).
6. A szennyezettség hetedik szintjének olyan tájrészek felelnek meg, ahol erdőirtás történik, ahol réteken, legelőkön folyik az állattenyésztés, a mocsaras földek, a vadászterületek, a rezervátumokon kívüli nemzeti parkok, a természetvédelmi területek és a parkerdők.
7. A nyolcadik kategóriába tartoznak a szigorú felügyelet alatt álló rezervátumok, melyeket nemzetközi egyezmények védenek, továbbá az erőzónák kitett lejtős talajok.

## 8. Szerbia (Vajdaság), Magyarország és Románia határokon átívelő együttműködése

Az együttműködés egyik alapját a Duna jelenti, mivel mindhárom állam a Duna menti közösséghez tartozik; a folyami hajózás, a vámszabad területek, az ökológiai fejlesztések szükségessége kétségbevonhatatlan. Továbbá, a folyami rendszerek – kihasználva a természeti adottságokat – ebben a térségben olyan komplex infrastruktúrát képviselnek, amely lehetővé teszik a vízi közlekedés, a vadászat és a vízi turizmus fejlesztését. A Dunán kívül a Tiszát is hajózhatóvá kellene tenni teljes szakaszán egészen a torkolatig. Románia fele pedig kívánatos lenne, hogy a Begát is alkalmassá tegyék folyami teherszállításra.

A magyarországi rendszerváltás és az országnak EU-hoz való közeledése jelentős változásokat hozott északi szomszédunk regionális és gazdaságpolitikájában. Az integráció előcsatlakozási folyamata Szerbiában ha lassan is, de elindult. Ezek a változások érintették a Dél-Alföldet is, hiszen ott két megye is határos Szerbiával. Ennek a határrégióknak már vannak kidolgozott területfejlesztési dokumentumai, sőt, a fejlesztéseket közös együttműködéssel történő egyéb tervek alapján is meg kívánja valósítani, amihez több szerbiai község hozzájárulását is szeretné megnyerni (Nagy 2002).

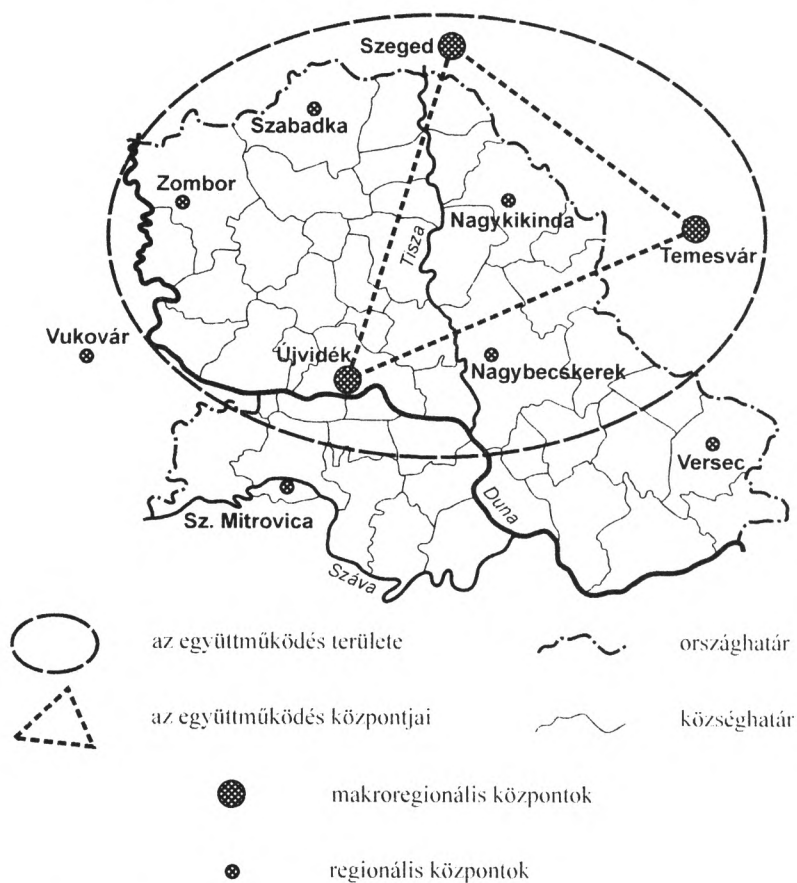
Ilyen terv azonban még nem készült a Vajdaság határ menti községeire vonatkozóan, különösen ott nem, ahol a határon átívelő tevékenységek igen kívánatosak lennének. Sőt, Szerbia területrendezési terve éppen csak néhány példán keresztül említi a kölcsönös határ menti fejlesztések szükségességét, de ezt is programtervezet nélkül. További problémát okoz pillanatnyilag a községek korábbi integrációjának és a régiók kormányzati és tervezési meghatalmazásainak hiánya. Ez objektív akadályt jelent az országok közötti intézményes együttműködésben. A jövőbeli stratégiai és térbeli tervezések, együttműködések csupán az említett dél-alföldi és PPRS tervezetek alapján mehetnek végbe, melyek szorosan kapcsolódnak a határ menti közös akciókhoz (1. ábra).

A hetvenes évek elején a területfejlesztés (határokon átívelő tervezés) koordinátora egy urbanisztikai és régiófejlesztési céllal létre hozott jugoszláv– magyar vegyes bizottság volt. Többek között ez a bizottság foglalkozott a határ menti területek fejlesztésével, az ökológiai, a kommunális és a lakásügyi kérdésekkel. A nyolcvanas évek végén pedig közös tanulmányt jelentetett meg Magyarország és Jugoszlávia határ menti régióinak idegenforgalmáról.

Az eddigi együttműködést elemezve Nagy I. (2002) a következő alapvető követelményeket emelte ki:

- A Duna menti közlekedési tengely (Apatin és Zombor községek) közvetlenül kapcsolódik a magyarországi határ menti városokhoz (a Baranya megyei Mohácshoz és a Bács-Kiskun megyei Bajához). Ezek a helyek, a leendő logisztikai központtal (RO-RO terminál), kulcsfontosságú kikötőkkel, egyformán jelentősek a Dél-Alföld és a Vajdaság számára. és ez kiinduló pont lehetne a tartomány iparosodottabb részei (Zombor, Apatin, Szabadka és Magyarkanizsa) felé.
- A Magyarország által indítványozott infrastruktúra-fejlesztési stratégiai tervet mint a DKMT Eurorégió fejlesztési tervének fontos részét a Vajdaság és Temes megye is egyaránt helyesli. Ez különösen vonatkozik az infrastrukturális beruházásokra, a Szeged–Nagykikinda–Zombolya–Temesvár vasútvonal felújítására és a Nagyikinda–Belgrád szakasz korszerűsítésére, ami összeköttetést teremthetne (a Bánságon keresztül) Belgrád és Szeged között, és hozzájárulhatna Kelet-Vajdaság érintett községeinek gazdasági fellendüléséhez is. Hasonló érdekltség mutatkozik Szerbia területrendezési

1. ábra  
A Duna–Körös–Maros–Tisza makrorégió központjai



Forrás: Šećerov 2002.

tervében (1996) és a PPIK (2001) Nyugat-Bácskára és a határ menti térségekre vonatkozóan is. Ha újjáépülne az Újvidék–Bácpalánka–Baja vasútvonala, az mindenképpen kedvező hatással lenne Nyugat-Bácska községeire, mert e vidék is kapcsolódna a magyarországi Duna menti térséghez, később pedig a horvátországi Baranyához is.

- A környezetvédelem szükségességét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a határ mindkét oldalán helyi, regionális és nemzetközi jelentőségű természetvédelmi területek találhatók. Mivel ezek a nemzeti parkok, tájvédelmi körzetek, védett területek területileg összefüggenek, fontos követelmény a közös gondozásuk és komplex felújításuk (Nagy 2002).

- A növényvédelmi szolgálatok fejlesztése, hathatós intézkedések fogantatása a fertőzések ellen, a növényi és állatbetegségek visszaszorítása, a kiépítendő monitoring-rendszer pedig egyúttal a megelőzést is szolgálja.
- A Duna–Dráva Nemzeti Parkban, a szerbiai Duna mentére és a horvátországi kopácsi rétre vonatkozó tevékenységek. Ez a terület különösen fontos az idegenforgalom számára, mert olyan területeket fog össze, amelyek biztosítják az ökológiai folyosó folytonosságát és az ökoturizmus további virágzását.
- Lehetővé kell tenni a Körös–Maros–Tisza háromoldalú koordinált védelmét.
- A Duna védett természeti értékei fő forrásai lehetnek a turizmus különböző ágazatai fejlesztésének a határ mindkét oldalán. A településeken számos történelmi és építészeti emlék, színes néprajzi gyűjtemény található, jellemző a hagyományok és a népszokások ápolása és a kulturális rendezvények (Apatin, Zombor, Berdán, Baracska, Baja, Mohács) tartása. Szabadka és Szeged egymáshoz igen közel fekvő városközpontoknak külön turisztikai jelentősége van (Nagy 2001).

Mivel a régió nemzetközileg ismert gyógyfürdőkkel rendelkezik, kellőképpen ellátott egészségügyi és turisztikai létesítményekkel. A vadászati és halászati turizmus hagyományai, melyek a korábbi évtizedekben egész Európából vonzották a vendégeket, valamint a néprajzi látványosságok egy, az Európa turizmusát bemutató térképen előkelő helyet biztosítanak a térségnek.

Mivel a régióban Magyarország fog elsőként csatlakozni az EU-hoz, így annak külső határai egyben az unió határai is lesznek. Kilátás van tehát arra, hogy az INTERREG IIIA, a PHARE, a CARDS stb. programokkal a jövőben Szerbiának is lehetősége nyílik a csatlakozási feltételek megteremtésére. Ezt támogatja alá az a tény, hogy már megindult a célirányos területrendezési tevékenység a két ország határ menti régióiban.

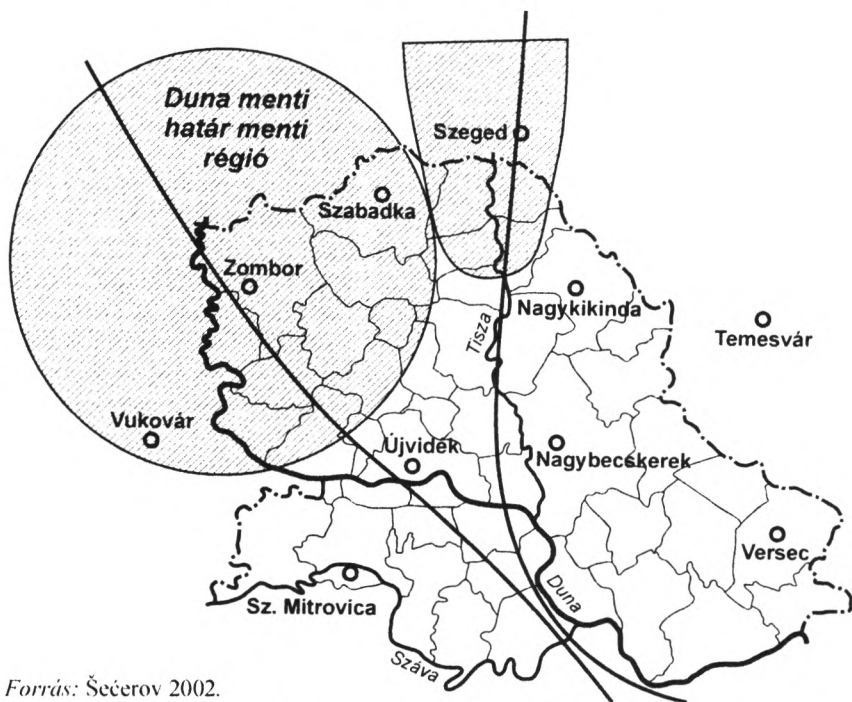
## 9. Szerbia Duna menti együttműködése

A határ menti regionális kapcsolatok terén Szerbia Duna menti együttműködése kiemelt jelentőségű. A két szomszédos állam (Horvátország és Magyarország) Duna menti régióival a szerbiai Zombor, Apatin, Hódság, Bács és Bácspalánka községek (együttesen 2883 km<sup>2</sup>-es területtel és közel 270 ezer lakossal) kiválóan összehangolhatják vízgazdálkodási, környezetvédelmi és idegenforgalmi tevékenységeiket (2. ábra).

A Vajdaság jelenlegi helyzete és jövőbeli kilátásai jelentősen különböznek az ország más (Szerbia–Románia–Bulgária) határvidékéitől, vagy a Szerbia, Magyarország és Románia trilaterális érdekeltségeitől. A tartomány határ menti te-

## 2. ábra

A tervezett együttműködés kiemelt irányai



Forrás: Šećerov 2002.

rületeire negatív hatással voltak a Szerbia és Horvátország közötti háborús összetűzések. Az egykori Jugoszlávia két tagországának területét (több mint egy évtized óta) szigorúan őrzött határ választja el. Az együttműködés a volt szövetségi állam önállósult tagjai között egyelőre csupán a gazdasági nehézségek enyhítésére és az árucserére vonatkozik.<sup>1</sup> Külön-külön Szerbia és Magyarország, valamint Horvátország és Magyarország igen harmonikus bilaterális viszonyt teremtettek. Ez reményt adhat arra, hogy a trilaterális együttműködés is gyümölcsöző lesz.

Igen jók a feltételek ahhoz, hogy a Duna menti régiókban a (politikai akadályok kölcsönös háttérbe szorítása után) sikeres legyen az együttműködés és a területi integráció. Minden oldalon vannak ugyanis olyan városok, melyek az együttműködés „motorjai” lehetnek: Szerbia részéről Zombor és Apatin, Horvátországból Eszék és Pélmonostor, magyar oldalon pedig Mohács és Baja. Az említett városoknak hagyományosan fejlett gyáripára, jól kiépített infrastruktú-

<sup>1</sup> Az elmúlt évek során kialakulóban lévő Duna–Dráva–Száva Eurorégióval való együttműködést a Vajdaság parlamentje is szorgalmazta. (A szerk. megjegyzése.)

rája és gazdag kultúrtörténeti hagyományai vannak, ugyanakkor közösek a problémáik is. Mindemellett az egész térség egyúttal a PPRS, PP Baranya és Nyugat-Szerémség, valamint magyar részről a Dél-Alföld a vonatkozási területei. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a tényt, miszerint az együttműködés említett formái az európai tendenciákhoz is egyértelműen illeszkednek, éppen a korábbi kapcsolatokra támaszkodva, és amelyeknek a természeti körülmények ma is megfelelnek (Šećerov 2002).

Épp úgy, mint más régiók esetében, kezdetben az együttműködés a következő formákban válhat valóra:

1. a problémák meghatározása, miután az együttműködést minden oldalról kívánatosnak tartják,
2. az adatok összegzése, felújítása, egységesítése a közös problémákra vonatkozóan,
3. a Duna és a környező térség környezetminőségének közös védelme és ellenőrzése,
4. a kulturális és sportolási lehetőségek figyelembevétele,
5. a kis-és középvállalkozások közötti gazdasági kooperációk intézményes fejlesztése,
6. a közös marketingmunka feltételeinek megteremtése,
7. közös fellépés (pályázat) az európai pénzügyi alapok igénybevétele során, melyek a hasonló típusú fejlesztéseket segítik.

Jelenleg ugyan még nem lehet megjósolni, hogy ez az együttműködés milyen irányba megy, és eredményes lesz-e. A bizonytalanságot az okozza, hogy Európának ezen a részén bármikor váratlan fordulatok következhetnek be. Elsősorban nem a pesszimizmus sugalmazza a bizonytalanságot; ellenkezőleg: az európai integráció felgyorsuló folyamata. Ennek következtében a kisebb akciók elenyésznek majd a nagyobb beruházások és a felerősödő közös fejlődés tükrében. Jelenleg az együttműködés egyes felvázolt formái is sokat jelentenek a fejlődés mai (stagnáló) szintjén. Minden elmozdulás leginkább az érintett országok szakembereinek, közgazdászainak és politikusainak kezdeményező szerepétől függ.

## 10. Összegzés

A határ menti régiók (és ez vonatkozik a Vajdaságra is) jellegükből adódóan többnyire elmaradottabbak a belsőbb területekhez képest. Ez az elmaradottság leginkább stratégiai, biztonsági okokkal magyarázható, mivel a korábbi évtizedekben az ipari létesítmények többségét a belső területeken építettek meg. A fejlett Európában ma már a határok másodrendűek, ezért ott a határvidékek egyre vonzóbbá válnak a befektetők számára, amihez okvetlenül szükséges a határokon átívelő együttműködés is. Mindezek eredménye a határ menti területek fejlesztése és felzárkóztatása. Szerbia számára tehát ilyen új típusú együtt-

működés színhelye lehet a Vajdaság, amely kedvező földrajzi fekvése miatt a kilencvenes évektől kulcsfontosságúvá vált más határ menti (periférikus) régiókhoz képest.

A határokon átvéelő együttműködésre jellemző lesz az „európai témák”-ra (fejlesztési prioritások) való ráhangolódás, az erről szóló határozatok meghozatala (korridorok, vízumrendszerek, globális környezetvédelem). A konkrét együttműködés pedig a régiókon keresztül várható, és ez az út biztosíthatja a határ menti területek fejlődését is. Az érintett térségekre vonatkozó adatok hozzáférhetősége és alkalmazhatósága nélkülözhetetlen a tervezett elgondolások megvalósításához. Ugyancsak fontos a régióimázs kialakítása és a régió népszerűsítése az elektronikai, az internet-felhasználó és a nyomtatványokat kibocsátó médiumokon keresztül. A kikötők átépítésével, vámszabad területek kialakításával, a turizmus fejlesztésével, valamint a helyi népszokások és hagyományok ápolásával ezek a régiók könnyen bekapcsolódhatnak az egyesített Európába. Szerbiának a Magyarországgal közös határ régiója (teljes szélességében) az elkövetkező időszakban számíthat a CARDS és újabban a PHARE<sup>2</sup>-alapok támogatására. E támogatások során prioritást élvez az autópálya: Belgrád–Szabadka–államhatár (Szerbia területén), valamint a Kiskunfélegyháza–Röszke–államhatár (Magyarországon), továbbá a gyorsvasút fejlesztése a Belgrád–Budapest–Bécs vonalon. Ezen kívül kiemelt fontosságú még a Szabadkát Bajával összekötő útvonal megépítése, amelyhez Szerbia területén csatlakozna a Zombor–Apatin és a Szabadka–Magyarakanizsa felől érkező út.

A határ menti régiókban jelentős (helyi, regionális és nemzetközi) védett természeti értékek is találhatóak. Állapotuk megköveteli a védelmi tevékenység összehangolását, valamint újbóli revitalizációjukat. Ezeknek a természeti adottságoknak olyan fajta kihasználását kell megteremteni, amely megfelel Magyarország és Szerbia idegenforgalmi igényeinek, természetesen szem előtt tartva az EU-s előírásokat. Az eddigi legsikeresebb együttműködés a Szerbiai Természetvédelmi Intézet és a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósága között jött létre, amely a „Szelevényi-pusztá” természeti rezervátum és a „Szabadkai erdők” kiemelten védett terület, illetve a magyarországi tájvédelmi körzetnek javasolt Körös-patak vízhálózatának közös fejlesztésében és védelmében nyilvánul meg. Mindezen területek egyidejűleg nemzetközi természeti értékek is.

Magyarország és Szerbia együttműködésében nem hagyhatjuk figyelmen kívül az agrárpolitikát, amely célul tűzte ki a növényi és állatbetegségek visszaszorítását és a mezőgazdaságban alkalmazott különféle preparátumok, vegyszerek használatának korlátozását. Nem szabad megfélekezni a Duna és a Tisza vízminőségének és a határ menti városok (Szabadka, Szeged) légszennyeződésének folyamatos ellenőrzéséről sem.

---

<sup>2</sup> Szerbia-Montenegro 2003. április 3-ától tagja az ET-nak.

Más határ menti övezetek és saját tapasztalataink alapján szükséges lenne kidolgozni a Duna mente és az infrastruktúra-folyosók fejlesztési stratégiáját, összekapcsolva azokat a távolabbi térségek stratégiai célkitűzéseivel. Hogy az említett célok megvalósulhassanak és a tervezési koncepciók reálisabbak legyenek, lényeges meghatározni az idevágó stratégiai intézkedéseket, amihez a politikai jóakarát és megfelelő hozzáállás mellett a tervezési technikák és a megfelelő intézmények összehangolása is elengedhetetlen. Jóllehet az elmúlt években Szerbia és Magyarország gazdasági fejlődése eltérő tendenciát mutat, a határon átvívelő közös érdekek tudatosításával mégis európai szintre emelhető a gazdasági együttműködés, a területi tervezés és a térségfejlesztés.

Számos közös európai dokumentum és a határokon átvívelő együttműködés pozitív gyakorlata alapján, de a helyi közösségek objektív szükségleteinek megfelelően is elmondhatjuk, hogy már megszületett egy hipotézis, miszerint a területi integráció együtt jár a határrégió gyorsuló fejlődésével. Érthető módon az együttműködés még nem feltétlenül jelenti a területi integrációt, bár annak szükséges, ám nem elégséges feltétele. Európai példák mutatják, hogy ez az igény megvalósulhat az érintett régiók kitartó erőfeszítései árán.

Mégis, az együttműködés megindulásával, közös akciókkal valós területi integrációkhoz juthatunk el, olyan területek egyesítéséhez, melyek a természeti értékek, objektumok és gazdasági létesítmények által összefűzhetők, tekintet nélkül a politikai és egyéb akadályokra, illetve a határookra. Ez bizonyítja a hipotézis második részét, miszerint a regionális együttműködés után Európának mint egésznek a kohéziója, egyenletesebb fejlődése következne be.

## Irodalom

- Dordević, D. (2002) Planski pristup revitalizaciji pograničnih krajeva. (A határ menti térségek felélesztéséhez vezető tervi megközelítés). – *Zbornik Radova: Problemi revitalizacije pograničnih krajeva Jugoslavije i Republike Srpske*. Geografski fakultet, Univerziteta u Beogradu, Beograd. 155–162. pp.
- Dordević, D. (1994) Ka planiranju perifernih zona Srbije – nova decentralizacija ili lokalna država. (Szerbia perifériális zónái tervezéséhez – új decentralizáció vagy helyi jellegű állam). – *Zbornik radova*, sv. 43. Geografski fakultet, Univerziteta u Beogradu, Beograd. 227–232. pp.
- EC (1997) EU Compendium of Spatial Planning System and Policies. European Commission, Luxemburg.
- ESTIA (2000) The Planning Priorities in Southeast Europe. Thessaloniki.
- Nagy, I. (2001) Cross Border Co-operation of the Southern Great Hungarian Plain's Border Region. – *Discussion Papers*. Hungarian Academy of Sciences Centre for Regional Studies, Pécs. p. 78.
- Nagy, I. (2002) Mogućnosti bilateralnog prostornog planiranja u Jugoslovensko-madarskom pograničnom geoprostoru, (A területrendezés bilaterális lehetőségei a jugoszláv-magyar határrégióban). – *Zbornik Radova" Problemi revitalizacije*

- pograničnih krajeva Jugoslavije i Republike Srpske*. Beograd, Geografski fakultet. 155–162. pp.
- PPPIK (2001) Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora autoputa E-75, deonica Subotica–Novi Sad–Beograd. (Az E-75-ös autópálya infrastrukturális korridorja vidékének területrendezési terve a Szabadka–Novi Sad–Belgrád közötti szakaszon). Nacr. Radni materijal. Zavod za urbanizam Vojvodine, Novi Sad.
- PPRS (1996) Prostorni Plan Republike Srbije 1996. (A Szerb Köztársaság Területrendezési Terve–1996). Službeni Glasnik Republike Srbije. Beograd.
- SDEC (1999) Schéme de développement de Espace Communautaire. Commission Européenne. Luxembourg. Secérov. V. (2002) Dunav kao okosnica transgranične prostorne integracije. (A Duna, mint határ menti területi integráció fő hordozója). Magistarski rad, Univerzitet u Beogradu, Geografski Fakultet.
- Tosić B., Miletić (2002) Mogući pravci razvoja pograničnih područja Srbije. (Szerbia határterületinek várható fejlesztési irányai). – *Zbornik radova sa naučnog skupa Problemi revitalizacije pograničnih krajeva Jugoslavije i Republike Srpske*. Geografski fakultet, Univerziteta u Beogradu, Beograd. 139–154. pp.
- VISION PLANET (2000) Strategies for Integrated Spatial Development of the Central European Danubian and Adriatic Area–Guidelines and Policy Proposals and Background Report. Vienna.

# A DUNA–KÖRÖS–MAROS–TISZA REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉS TÉRSÉGÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

BALOGH IMRE

## 1. Bevezetés

A jelenlegi magyar–román–szerb–montenegrói országhatár találkozásának térségében, a magyar Alföld déli részén három ország, kilenc határ menti, területi közigazgatási egysége közös elhatározásának eredményeként jött létre a Duna–Körös–Maros–Tisza Regionális Együttműködés, amelynek jegyzőkönyvét hosszas egyeztetés után 1997. november 21-én Szegeden írták alá, majd szervezeti felépítését 2003-ban módosították, melynek keretében megalakult a DKMT Kht. is.

A regionális együttműködés célja:

- rövid távon a multilaterális tevékenységek végrehajtása, a partnertérségek között a bizalom, az egymás megismerésének erősítése, a kapcsolatrendszer folytonosságának biztosítása;
- középtávon a partnerrégiók társadalmi, gazdasági kohéziójának megerősítése, harmonikus terület- és infrastruktúra-fejlesztés, a regionális diszparitások csökkentése a közös határok mentén;
- hosszú távon a mikro-európai integráció egy autentikus terének a létrehozása, a kisebbségi problémák jobb megértésének elősegítése.

A megalakulás ötödik évfordulóján összességében megállapítható, hogy a DKMT Regionális Együttműködés az elmúlt öt év során többé-kevésbé teljesítette a rövid távú célkitűzéseket.

A fejlődés következő szakaszában az együttműködés kiszélesítéséhez és elmélyítéséhez kapcsolódóan előtérbe kerül a közös érdekű infrastruktúra-fejlesztés kérdésköre, amelyben a közlekedésnek igen fontos szerepe lesz.

## 2. Európai összefüggések

Az európai kontinens fenntartható területfejlesztéséről szóló irányelveiben a regionális fejlesztésért felelős miniszterek európai konferenciája (CEMAT) megállapítja, hogy a Kelet- és Nyugat-Európa közötti gazdasági integráció gyors ütemben fejlődik. A kereskedelmi kapcsolatok egyre kiterjedtebbek lesz-

nek, következésképpen a közlekedési és a kommunikációs infrastruktúrák fejlesztése célszerű.

A strukturális jelentőségű célkitűzések tartalmazzák az elérhetőség kiegyensúlyozottabb feltételei megteremtésének szükségességét. Az állásfoglalás megállapítja, hogy a feltételek javítását a vidéki területeknek a közlekedés (vasút, közút, repülőterek, kombinált jellegű közlekedési központok) fő tengelyébe és központjaiba való bekötésével, valamint a hiányzó kapcsolatok pótlásával kell elérni, különösen akkor, amikor az bizonyos területek elszigetelődését okozza, és amikor hátráltatja a nagyobb, a regionális vagy a helyi hálózatok közötti kapcsolatokat. A környezetkímélő közlekedési módok – mint pl. vasút, vízi út, tengeri és kombinált közlekedési rendszerek – fejlesztését kell előnyben részesíteni. Megfelelő intézkedéseket kell hozni, hogy csökkenjen a különbség az elérhetőség feltételeiben (mind az országon belül, mind pedig az országok között, így Nyugat-, valamint Közép- és Kelet-Európa között is), ahol a közlekedési infrastruktúra nem kielégítő és részben elavult. A specifikus területi kategóriákra – mint a határrégiók is – kialakított kiegészítő célkitűzések kiemelik a határokon átívelő közlekedési és telekommunikációs infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztésének szükségességét (*Gergely* 1998).

Az ágazati változásokból adódó feladatok sajátosan jelennek meg Közép- és Kelet-Európa országaiban, ahol a közlekedési infrastruktúra általában gyenge minőségű, bár több államban és területen gyors ütemben folyik a modernizáció. A vasúthálózat általában kiterjedt, de jelentős részben egyvágányú és alacsony a teherbíró kapacitása is, így sok helyen léptetnek életbe sebességkorlátozást. A villamosítás csak néhány fővonalat érint, a gördülőállomány nagy része pedig elavult. A közúthálózaton belül aránytalanul kevés az autópályák száma és jelentős a kiépítetlen utak hossza. Az elmúlt évek során a politikai és gazdasági változások eredményeként a közlekedésben radikálisan csökkent a vasúti áruszállítás aránya, mivel a teherszállítás a közutak felé tolódott el. A motorizáció előrehaladásával a közúthálózat-fejlesztés főként az autópálya és az elkerülő utak építése terén nem volt képes lépést tartani az igényekkel. A koncessziós autópálya-építés több esetben megfizethetetlen használati díjakat eredményezett, ami visszakényszerítette a forgalmat a régi utakra.

A helyzet ismeretében tehát új közlekedési útvonalakat kell létrehozni, fejleszteni, különösen kelet és nyugat között, de az észak-déli irányban is. A vasúti közlekedés modernizációjának (elsősorban a hatékonyság miatt) a legfontosabb közlekedési folyosók fejlesztésére kell koncentrálnia. A közlekedés fő torlódási pontjainak a megszüntetése érdekében, különösen Kelet-Közép-Európában, növelni kell a határátkelőhelyek számát és kapacitását, és meg kell teremteni a megfelelő logisztikai bázisokat.

### 3. Európai közlekedési folyosók

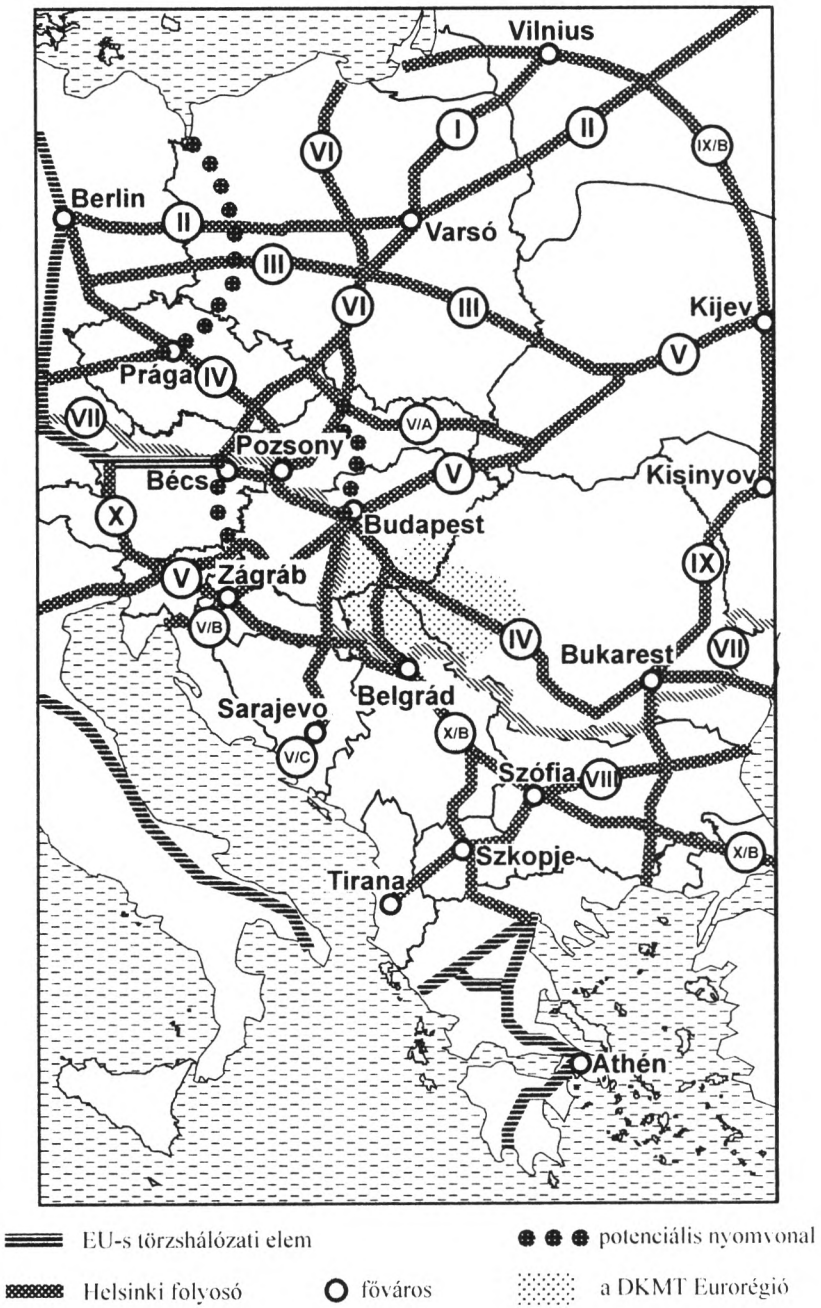
Az európai integráció fejlődésének, az európai gazdaság versenyképessége növelésének egyik leghatékonyabb eszköze a nagy infrastrukturális hálózatok létrehozása, amely a közösségi programok egyik legfontosabb eleme. A transzeurópai hálózatok faladata, hogy előmozdítsák az egységes piac kialakulását, és hozzájáruljanak a közösségnek mint egységes egésznek a harmonikus fejlődéséhez, a perifériális régiókkal való kapcsolatainak javításához. A fejlesztés fő iránya a transzeurópai közlekedési hálózatok létesítése (*I. ábra*). Ebbe a körbe tartozik az egyes országok közötti „hiányzó láncszemek” pótlása és új kapcsolódások kiépítése, vagy a már meglévők bővítése. A fejlesztések célja – az Európai Unió gazdasága versenyképességének növelése mellett – az anyagi javak és a népesség túlzott koncentrációjának a megakadályozása a legfejlettebb infrastruktúrával ellátott régiókban. Az elemzések rámutatnak, hogy az unió közlekedési hálózatainak fejlesztését egyre kevésbé lehet elválasztani Európa (mint egységes egész) hálózatainak a fejlesztésétől. Ennek elsődleges oka, hogy a perifériákról az unióba vezető tranzit utak állapota az EU számára is rendkívül fontos (pl. Görögország szárazföldi kapcsolatai az unió más országaival). A páneurópai közlekedési konferenciákon (Prága, Kréta, Helsinki) kijelölt vasúti, közúti és vízi tranzitútvonalak (korridorok) már az európai hálózat részeként vették figyelembe a később társuló országok közlekedési hálózatainak csatlakoztatási lehetőségeit is.

A megvalósítás csak fokozatosan és kooperációban képzelhető el. A várható keleti kibővítés nem földrajzi végpontokat teremt, hanem egy kelet és nyugat, illetve észak és dél közötti tranzitrégió válik az európai integráció részévé. Ez pedig – multiplikátor hatás alapján – jelentősen növeli az infrastrukturális beruházások hatékonyságát különösen akkor, ha olyan fejlesztési stratégia valósul meg, amely a meghatározó tranzitútvonalakat (vasutak, utak, telekommunikáció stb.) összeköti a helyi hálózatok párhuzamos kiépítésével.

Az infrastruktúra átfogó fejlesztése tehát nemcsak a tagjelölt országoknak alapvető érdeke, hanem az EU több érdekcsoportjának is, mert:

- a már megszerzett piacok ellátása, valamint az új értékesítési lehetőségek kihasználása megköveteli a közlekedési útvonalak fejlesztését, a raktározási és a hűtőkapacitás bővítését, a kereskedelmi elosztóhálózatok további kiépítését;
- számos multinacionális vállalat termelés-kihelyezési stratégiája csak akkor lehet eredményes, ha például az alacsonyabb bérek miatti költségelőnyöket teljesítőképes infrastruktúra erősíti meg;

I. ábra  
A "Helsinki" folyosók Közép-Európában



- a regionális fejlesztés hatalmas beruházási szükséglete számos EU-ország-beli vállalatot alapvetően érdekeltté tesz az infrastruktúra modernizálásában;
- az infrastruktúra átfogó kiépítése valójában egész Európában a növekedés motorjának szerepét játszhatja, hiszen a Közép- és Kelet-Európában megvalósuló beruházások munkahelyet hoznak létre, csökkentik a regionális különbségeket, jobb termelési és telephely-feltételeket teremtenek, egyúttal igényt támasztanak egyes termékek és szolgáltatások importja iránt, miközben javítják a beruházott uniós tőke megtérülésének feltételeit.

Az általános európai elvek, helyzetértékelés és feladatmeghatározás tükrében nézzük tehát a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió közlekedésének helyzetét.

Ahhoz, hogy a DKMT Eurorégió ki tudja használni gazdasági lehetőségeit, fel tudjon zárkózni a fejlettebb régiókhoz – egyáltalán, tőkét tudjon a térségbe vonzani –, egyik legfontosabb feladata a közlekedési infrastruktúra fejlesztése. A globális és regionális térségi együttműködések új rendszerében egy-egy régió, egy-egy határ menti terület versenyképesen vállalható szerepköre csak kiváló minőségű kapcsolati, kommunikációs szolgáltatás és közlekedési infrastruktúra esetén lehet eredményes. A közlekedés elvárható színvonalra való fejlesztésének:

- a távolsági kapcsolatok fejlesztésével az elérhetőség, átjárhatóság feltételeinek vonzóvá tételében,
- a belső kapcsolatok javításával egy hatékonyan együttműködő, kellő kohézióval rendelkező, versenyképes eurorégió létrehozásában,
- az ellátó csomópontok (pályaudvarok, kikötők, terminálok, logisztikai bázisok) rendszerének kiépítésével a nemzetközi hálózatról kinyerhető fejlesztések befogadásában kaphat kiemelkedő szerepet.

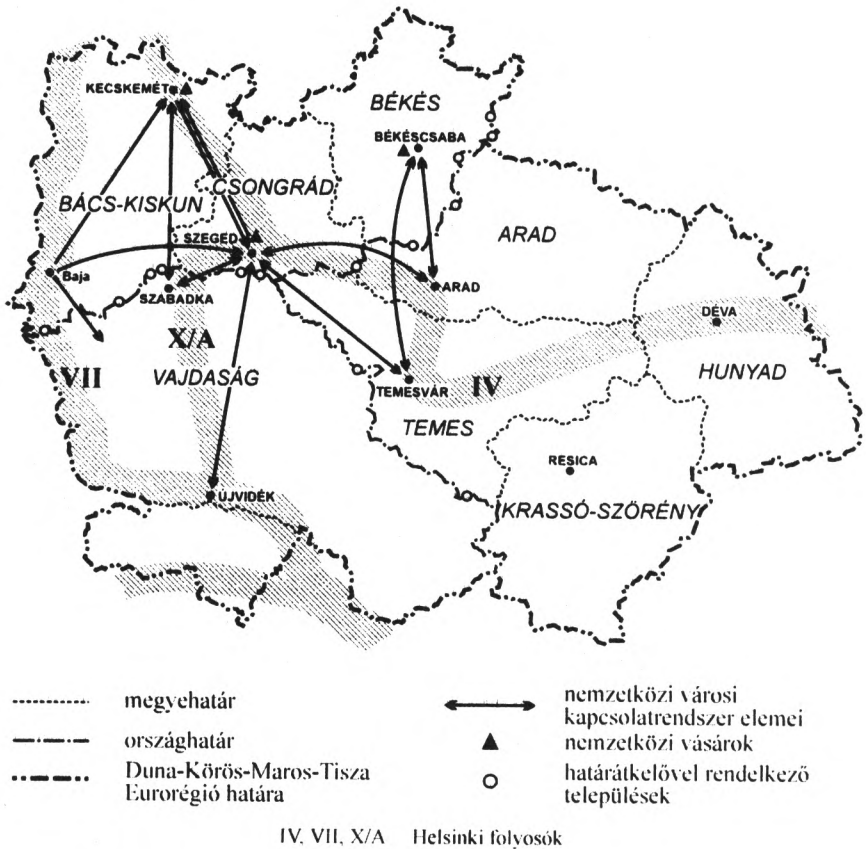
#### 4. Az Eurorégió nagytérségi kapcsolatai

A helsinki folyosók közül három érinti a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégiót (két alapfolyosó és egy bekapcsolódó elem): a IV. sz. korridor, amely Európa fejlett ÉNY-i része és a fejletlen DK-i része között húzódik, a VII. sz., a Duna és az X/B. folyosó mint kiegészítő leágazás (2. ábra).

E folyosók erejét, csomópontjaik hasznát leágazásai biztosítják. A leágazásokkal érintett térségek közvetlenül kontinensléptékű fejlesztési tengelyekre, nemzetközi gazdasági folyamatokra kapcsolódhatnak rá. A logisztikai és más gazdasági, ipari telephelyek a nyugat és kelet, valamint az észak és dél közötti kereskedelmi folyamatok kulcsstényezőivé, közvetítő bázisaivá válhatnak.

Az észak-déli folyosó megfelelő, a közúti, vízi, vasúti és légi szállítást integráló kialakítása különösen nagy jelentőségű, hiszen az európai fejlődési

2. ábra  
A Duna–Körös–Maros–Tisza Euro régió



Forrás: DARFT 1999.

folyosók általában észak-déli irányúak, így a Közép-Európában kialakuló új fejlesztési tengelyért – annak súlya miatt – nagy a verseny. A közép-európai fejlődés nyertese az az ország lesz, ahol az észak-déli és a kelet-nyugati tengelyek hatékony hálójá kialakul.

#### 4.1. Vasúti közlekedés

A DKMT térsége a történelem során – mint az Osztrák–Magyar Monarchia területének része – egyfajta integrációs keretben képes volt jelentős fejlettséget elérni, a XIX. század végére és a XX. század elejére az ország egyik vezető ré-

giójává vált. A közlekedés akkori, korszerű technikának megfelelő, magas színvonalú kiépítése – különösen a vasúthálózat fejlesztése – biztosította a kedvező gazdasági és földrajzi adottságok kihasználását. (A Cegléd–Szeged vasútvonal 1853–54 évi, a Szolnok–Békéscsaba–Arad – vasúttörténeti szempontból is kiemelkedő jelentőséggel bír – 1858 évi, a Szeged–Temesvár vasútvonal 1857 évi, a Temesvár–Karánsebes vonal 1876. évi, valamint a Nagyvárad–Szeged–Fiume vonal 1869–91 évi megépítése és átadása jelentős szerepet játszott abban, hogy a térség vasúthálózatának sűrűsége az első világháború előtt felülmúlta az országos átlagot.)

Az első világháborút követő békeszerződések véget vetettek a térség előnyös helyzetének. Több részre szabdalva az egyes részek az új határok mentén periférikus helyzetbe kerültek. Különösen nagy csapást jelentett a térség jövőjére nézve, hogy az összekötő vasútvonalak többsége szétszakadt, illetve országhatáron kívülre kerülve nem tudta eredeti funkcióját betölteni. Néhány határ mentére került nagyváros (a térségben Szeged) térszerkezeti pozíciója sérült az egyes jelentős vasúti kapcsolatok megszakadásával, illetve a természetes vonzáskörzetek elvesztésével.

A fentiek alapján egyértelmű, hogy a DKMT térsége közlekedési kapcsolatai fejlesztésének során első lépésként a valamikor már működött összeköttetések, hálózatok helyreállítására kell törekedni, valamint a kor kihívásának megfelelően kellene a vasúti kapcsolatok modernizációját végrehajtani.

A régió nemzetközi kapcsolattal rendelkező vasúthálózati elemei a következők:

- C–E85, Budapest–Kiskunhalas–Kelebia–Belgrád–Thesszaloniki–Athén
- C–E56 Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza–Arad–Temesvár–Bukarest
- (*Constanta*: C–E562)
- Békéscsaba–Nagyszalonta–Nagyvárad
- Szeged–Röszke–Szabadka

Távolabbi leágazások:

- C–E85-ből kiágazás Belgrádban, E79 összeköttetés Bar kikötőbe
- C–E85 csatlakozás Nis–Skopje irányon át Szaloniki kikötőbe

A régió (egyéb utas- és áruáramlati irányait tekintve) Budapesten keresztül kapcsolódhat a Zágráb, illetve a Prága–Varsó irányú nemzetközi vasútvonalakhoz, Szolnok állomás érintésével pedig a kelet-európai (Kijev) irányú vasúti hálózathoz, míg Belgrádon keresztül a Zágráb–Ljubljana–Villach–Salzburg vonalhoz.

Megállapítható, hogy a régió nagytérségi nemzetközi vasúti kapcsolatai kialakultak, megfelelő összeköttetést biztosítva az európai kontinenssel. Problémát inkább a meglévő hálózatok kiépítettsége okoz, ebből fakadóan az utazás, az

áruszállítás sebessége és minősége elmarad az európai színvonaltól, a vasúti pályaszakaszok pedig fejlesztésre szorulnak. A kapcsolatok korszerűsítését alapvetően meghatározza az európai uniós támogatások alakulása, tekintettel arra, hogy ezen vonalak többsége a nemzetközi vasúti közlekedési folyosóknak is része.

A magyarországi érintett szakaszok közül az Európai Unió ISPA-programjának segítségével már megkezdődött a Cegléd–Szeged vasútvonal szerepének helyreállítása (a TINA-program javaslata a vonal nemzetközi fővonalá minősítése), rehabilitációja, valamint a Budapest–Újszász–Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza vasútvonal (C–E56, a transzeurópai IV. vasúti korridor része) korszerűsítése, a második vágány kiépítése a hiányzó szakaszokon. A Budapest–Kelebia vasútvonal (C–E85, a transzeurópai X/B. korridor része) kétvágányúsítása, korszerűsítése viszont még nem kezdődött meg.

Romániában, Krassó-Szörény megyében hosszabb távon tervezik a Racasdia–Néranádas–Bazias–Újmoldova vasútvonal megépítését, az Oravicabánya–Brozwiam közötti szakasz korszerűsítését, amely révén Újmoldova város is bekapcsolódhat a nemzetközi vasúthálózatba.

Szerbiában a Horgos–Magyarkanizsa vonalon beinduló teherforgalom Zenta és Becse felé jelezheti, hogy a Vajdaságban a mintegy 600 km hosszú vasútvonalon a megszüntetett forgalom újraélesztésére sor kerülhet.

Az európaiót közvetlenül érintő vasútfejlesztési kérdések között kiemelkedő helyen szerepel a szétszakított vasúti kapcsolatok helyreállításának, az ország területén részben kívül haladó, úgynevezett „peage” vonalak létesítésének, üzemeltetésének a kérdése és a határ menti, regionális vasutak közötti együttműködés kialakításának ügye (SZTVK 2000).

A térség vasúthálózatának hiányzó „láncszemei” elsősorban a jelenlegi magyar–román és magyar–szerb–montenegrói határ mentén találhatóak, de létezik ez román–szerb–montenegrói összefüggésben is.

A régió vasúti infrastruktúrájának elemzésekor kitűnik, hogy Kecskemét és Szeged megyeszékhelyek nem rendelkeznek közvetlen nemzetközi vasúti kapcsolattal. A nemzetközi vasúti hálózatba való kapcsolódásuk fontos tényezője lehet további fejlődésüknek.

A háromoldalú magyar–szerb–montenegrói–román kapcsolatok fejlődésének eredményesebbé tételét segítené elő a történelmi hagyományokkal rendelkező Szeged–Oroszlámos–Nagykikinda–Zsombolya–Temesvár vasúti összeköttetés helyreállítása.

A megvalósíthatósági tanulmányterv elkészült, a projekt beadásra került a „Balkáni stabilitási, újjáépítési konferenciához” támogatásra. A nemzetközi támogatás lehetőségét nagyban meghatározza, hogy a három érintett országnak sikerül-e államközi megállapodást kötni a szükséges saját erő megteremtésére.

Ugyancsak három és többoldalú érdeket szolgálna a hajdani Alföld–Fiume vasútvonal helyreállítása, amely a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Baja szakaszán közvetlenül is szolgálhatná a három érintett ország és az euróregió érdekeit. Ehhez azonban a Szabadka–(országhatár)–Csikéria–Bácsalmás szakaszon kellene megépíteni a hiányzó vasúti pályát, illetve korszerűsíteni a meglévőt. A „természetes” vasúti összeköttetés helyreállítása révén a Baja–Szeged közötti vasúti távolság a jelenleginél lényegesen rövidebb lenne. Ehhez persze ki kellene alakítani a Nyugat-Európában több helyen is alkalmazott „peage” vagy korridorvonal üzemeltetésének a gyakorlatát.

A Szeged–Temesvár és az Alföld–Fiume vasútvonal helyreállítása esetén Szeged vasútiközpont-szerepe felértékelődhetne, ugyanis a két fővonal találkozási pontjából, Szegedről az adriai-tengeri (Fiume) és a fekete tengeri (Constanta) kikötő egyaránt alternatív módon elérhető lenne.

A magyar–román határszakaszon a fenti összeköttetésekhez kapcsolódóan, illetve a szétszakított vonalak körében felvethető fejlesztési igény a Kőtegyán–Nagyszalonta vasúti határátkelőhely teherforgalmi áteresztőképességének bővítése, a Nagyvárad–Fiume vonal teherforgalmának visszaállítása, a Körös-nagyharsány–Körösszeg–Nagyvárad vasúti kapcsolat létesítése. A két ország között a Szeged–Újszeged–Makó–Apátfalva–Magyarcsanak–Maros-híd–Nagyszentmiklós–Lovrin–Temesvár vasútvonal is alternatíva lehetne a Szeged–Temesvár viszonylat kialakításánál a lerombolt vasúti Maros-híd újjáépítése esetén, vagy a Kiszombor–Nagyszentmiklós között kiépítendő új nyomvonal segítségével. A vasúti kapcsolatok terén a Szeged–Arad összeköttetés kialakítása is felmerülhet vagy a magyar és román oldali Nagylak településeket érintő vasútvonalak összekapcsolódásával (új szakasz építése), illetve a Magyarcsanak–Nagyszentmiklós kapcsolat helyreállítása esetén Perjámoson keresztül.

A magyar–szerb-montenegrói határszakaszon a Baja–Zombor vasúti összeköttetés biztosítása segítené a Felső- és Dél-Bácska közötti együttműködést.

A román–szerb-montenegrói határszakaszon a tervezett rehabilitációkkal összefüggésben a Temesvár–Zombolya–Kikinda és a Temesvár–JasaTomic–Versec–Nagybecskerek között merül fel a fejlesztés igénye.

A felsorolt, határon átvezető mellékvonali vasúti kapcsolatok közül csak azoknak a helyreállítására és csak abban az esetben kerülhet sor, ha nemcsak a kiépítés, hanem a működtetés gazdasági feltétele is megteremtődik. Ennek egyik megoldási lehetősége lehetne, ha a határ két oldalán levő, regionális (helyi érdekű) vasutak között is együttműködés alakulna ki, hasonlóan az osztrák–magyar határszakaszon működő Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYESEV) közös üzemeltetéséhez.

## 4.2. Közúti közlekedés – a közúthálózat fejlesztése

Az eurorégió magyarországi területén az országos közúthálózat hossza 6289 km, amely több mint ötöde a 30 ezer km-es teljes országos közúthálózatnak. Több a helyi közút, mint az országos átlag, a kiépítettsége azonban 10%-kal rosszabb az országosnál. A régióban gyorsforgalmi út jelenleg csupán az M5-ös autópálya, mely máig csak Kiskunfélegyházáig épült ki.

Az eurorégió I. rendű főútjai magyar területen:

- 4. sz. főút (Budapest–Szolnok–Debrecen–Záhony)
- 5. sz. főút (Budapest–Kecskemét–Szeged–Röszke)
- 42. sz. főút (Püspökladány–Biharkeresztes)
- 43. sz. főút (Szeged–Makó–Nagylak)
- 44. sz. főút (Kecskemét–Békéscsaba–Gyula)
- 45. sz. főút (Kunszentmárton–Szentés–Hódmezővásárhely; tervezett Makó–Kiszombor)
- 55. sz. főút (Baja–Szeged).

Az eurorégióban az összekötő, az átlós és a tranzitszeretet jórészt a II. rendű főutak bonyolítják le. A városok jelentős részénél nem kerültek kiépítésre az elkerülő útszakaszok. A régióban nemcsak az úthálózat mennyiségi hiánya jelent gondot, hanem a meglévők minősége (burkolat, teherbírás, vonalvezetés) is. A sok átkelési szakasz rendkívül lelassítja a tranzitforgalmat, egyúttal balesetveszélyes és környezetszennyező is. Az irányok, a térszerkezet alig szorul korrekcióra, ezt bizonyítja, hogy a tervezett gyorsforgalmi utak (M43, M44, M47) lényegében megegyeznek a hasonló számú főutakkal, elkerülve az átkelési szakaszokat, magasabb szolgáltatási színvonalat biztosítanak. Ez alól kivétel az M9, mert az a szekszárdi hid átadása után az M47-es az, M43-hoz kapcsolódva új kelet-nyugat irányú folyosót nyithatna meg.

A régió nemzetközi összeköttetését meghatározó módon a IV. sz. helsinki folyosó jelenti, amely Németország, Görögország és Törökország között teremt kapcsolatot. A nemzetközi kapcsolódási pontokat a határátkelőhelyek biztosítják, többségüket (Tompá, Röszke, Nagylak, Gyula) uniós támogatással korszerűsítették, és így megfelelő kapacitással rendelkeznek. Megnyitották a Tiszasziget–Gyála, a Kiszombor–Csanád átkelőket, bővítették és teherforgalomra alkalmassá tették a Battonya–Tornya határátkelőt. Gondot elsősorban a határátkelőhelyekhez vezető utak jelentenek, miután ezek többsége nem rendelkezik megfelelő paraméterekkel.

Az eurorégió magyarországi közúthálózatán az átlagos napi forgalom az országos érték alatt marad, a tehergépkocsi és a nehézjármű-forgalom viszont meghaladja azt. Különösen kedvezőtlen, hogy az országos közúthálózat 23,2%-a átkelési szakasz, és a mintegy 250 vasúti keresztezésből csak 15 db külön szintű. A közúti közlekedési balesetek számában és súlyosságában a régió meg-

haladja az országos átlagot, magas a halálos kimenetelű belesetek aránya is (TSRKFK 2001).

A régió magyar megyéiben (Bács-Kiskun, Békés, Csongrád) a közelmúltban elkészült fontosabb fejlesztések az alábbi szakaszokon történtek:

- 4. sz. főút: szolnoki elkerülő szakasz új Tisza-hiddal, a szajoli közúti felüljáró korszerűsítése,
- 44. sz. főút: gyulai elkerülő szakasz, Kecskemét négynyomúsítás, Békéscsaba–Gyula közötti I. ütem,
- 47. sz. főút: orosházi elkerülő I–II. ütem, négynyomúsítás Algyő–Hódmezővásárhely között I–III. ütem,
- elkerülő szakaszok építése: Tompa, Fajsz, Szentés 45. sz. főút,
- határátkelőhöz vezető útfejlesztés: Tiszasziget, Kiszombor.
- hídfelújítások: Tiszaug, bajai Duna-híd.

Tervezett fejlesztések:

- M5 autópálya (Kiskunfélegyháza–Szeged–É.–országhatár), M43, M44, M47 gyorsforgalmi utak kiépítése, M8, M9 gyorsforgalmi utak I. ütem, M4 autótút,
- Négynyomúsítás: Algyő–Hódmezővásárhely II. ütem, Békéscsaba–Gyula II. ütem,
- Elkerülő szakaszok építése: Békéscsaba, Szarvas, Békésszentandrás, Hódmezővásárhely, Szeged, Makó, Csongrád, Orosháza III–IV. ütem, Kiskunfélegyháza, Baja, Kecskemét,
- Hídepítés: szekszárdi Duna-híd befejezése,
- Összekötő útépitések (Kiskunmajsa–Csengele, Kalocsa–Fajsz, stb.).

A régió romániai és szerb-montenegrói térségeiben érezhető törekvések tapasztalhatók a határ menti és nemzetközi kötődések erősítésére, a tökevonzásra, és ebben a közúthálózat fontosságának érvényesítésére.

Romániában a nemzeti utak hossza 15.000 km, és ebből 100 km autópálya. A térségen belül a nemzeti utak kategóriájában legjelentősebbek a Nagylak–Arad–Temesvár, Arad–Nagyvárad, Arad–Déva útvonalak. Az euróregió román oldali térségén keresztül vezet majd a tervezett Budapest–Bukarest autópálya a Szeged–Arad–Temesvár–Déva–Nagyszében–Rimnicu Vilcea–Pitesti–Bukarest nyomvonalon. A későbbiekben ehhez az útvonalhoz csatlakozna az autópályának az a leágazása, amely Kolozsvár–Nagyvárad–Debrecen útvonalon Kassáig vezetne (TINA út). A meglévő és nem régen megnyitott román–magyar határátkelőhelyekhez vezető utak korszerűsítése folyamatosan történik.

A román–szerb-montenegrói határ térségben a növekvő forgalom miatt szükséges a Temesvár–Moravica–Versec, a Temesvár–Zsombolya–Nagykikinda útvonalak korszerűsítése, a Temesvár–Fény–Nagybecskerek és a Temesvár–Kunszöllős–Nagykikinda viszonylaton pedig új útvonalak létrehozása. A fejlesztések csak akkor érhetik el céljukat, ha azok együtt járnak, illetve összekap-

csolódnak a határátkelőhelyek bővítésével, illetve újabbak megnyitásával. A fejlesztési célok között szerepel Krassó-Szörény és Hunyad megyékben még:

- a DN6 (E70) Lugos–Karánsebes–Orsova út felújítása,
- a DN58 Karánsebes–Resicabánya–Anina szakaszának korszerűsítése,
- a régi Nérasolymos–Vrasev Gaj vasúti híd pilléreire közötti hid építése a DN57-es útnak a szerb-montenegrói úthálózatba történő bekötése céljából,
- a DN6 út Csernahévíz–Karánsebes–Szákul szakaszának kijavitása,
- a DJ571 út Tyuko–Szászkabánya–Szenesfalu–Újmoldova szakaszának és a DJ571C út Néranádas–Néaraaranyos–Nérasolymos szakaszának kijavitása a DN57A-hoz történő bekötéssel,
- a DN57 út Mehedinti–megyehatár–Újmoldova–Alsópozsgás szakaszának és a DN57A Alsópozsgás–Báziás–Nérasolymos szakaszának korszerűsítése, amelyek részei a leendő európai Belgrád–Báziás–Újmoldova–Orsova–Bukarest úthálózatnak,
- Campul de Neag–Herkulesfürdő településeket összekötő út megépítése,
- Balzesti–Gaina, Costesti–Gradiste megyei utak korszerűsítése.

A Vajdaság területén 3230 km hosszúságú főút található, amely a 17 000 km hosszú szerb főúthálózat 19%-a. Ezen bonyolódik a nemzetközi közúti közlekedés, az észak-déli irányú forgalom. A politikai és gazdasági nehézségek ellenére 1999 és 2001 között Feketics és Horgos között a X/B korridorban – mintegy 71 km-es szakaszon – folytatódott és befejeződött fél szélességben az autópálya építése. A gazdasági és a politikai stabilizálódás után várható az útépitések fel lendülése, a korszerűsítési, fejlesztési programok megindítása. Az M5 autópálya határmetszés-pontjában, Röske–Horgos között az új határátkelő szerb-montenegrói oldali kiépítése már folyamatban van, s befejezése 2004 végére várható (Nad 2002).

### 4.3. Vízi szállítás

Az euróregióban nevéhez méltó módon meghatározó jelentőséggel bírnak a folyók. Területét nyugaton Európa legnagyobb folyója, a Duna szegélyezi, szimmetriatengelyében pedig a Duna legnagyobb mellékfolyója, a Tisza folyik. A térség szinte valamennyi egységét érintik a Duna- és a Tisza-völgy mellékfolyói, amelyek közül kiemelkednek a Körösök és a Maros. A térség fejlődésében a folyami hajózás az évszázadok során – leszámítva az elmúlt ötven esztendőt – a gazdasági életnek mindig jelentős, meghatározó eleme volt.

A Duna a belvízi hajózásban a múltban, de a jelenben és a jövőben is a kontinens legfontosabb útvonala volt, maradt és lesz. Nem véletlen, hogy a transzeurópai közlekedési korridorok egyikeként (VII. sz.) veszik figyelembe, és az elmúlt évtizedek során a nyugat-európai országok jelentős anyagi áldozatok árán a Duna–Majna–Rajna-csatorna megépítésével megteremtették a hajózható

összeköttetést az Atlanti-óceán és a Fekete-tenger között. A jól kialakított gazdasági, jogi, műszaki feltételek ellenére még ezen a nagy kapacitású vízi úton is keletkezhetnek akadályok, mint például a jugoszláviai háborúban bekövetkezett hidrombolások okozta elzáródások, amelyek hosszú időn keresztül térségünkben szinte teljesen megszüntették a dunai hajózást.

A dunai hajózás lehetőségeinek kihasználására az elmúlt években bővült, korszerűsödött a bajai kikötő, ahol átadásra került a Ro-Ro technológia (kamionok uszályokon történő szállítása) működtetésére alkalmas részleg is. A hajózás rövidesen várható akadálymentessé válása, illetve felfutása esetén a bajai kikötő a térségben jelentős logisztikai elem lehet. A vajdasági Duna-szakasz egyik legfontosabb kikötője a gombosi, amely mintegy 150 ezer négyzetméter felületen, 90 m hosszú kikötői rakpart segítségével jelentős kapacitást biztosít a gabona- és műtrágya-raktározás, szállítás részére.

Az Alföldet kettészelő Tisza folyó évszázadokon át betöltötte a „főút” szerepét. A XIX. század elején a Tiszán mintegy 1000, a Maroson pedig 500 hajó végzett szállítást. Élénk forgalmat bonyolított le a szegedi kikötő, ahol évente mintegy 130 ezer tonna árut (főként sót és gabonát) raktak ki. Ez a folyamat a II. világháborúig folytatódott – az 1932-es gazdasági válság átmeneti forgalmi visszaesésétől eltekintve – 1940-ben meghaladta a 200 000 tonnát. Az áruszállítás építési és tűzifával, valamint folyamszabályozási könyaggal, kenderrel, cukorrépával és folyami homokkal bővült. A II. világháború után a közlekedési munkamegosztáson belül kezdetét vette a vízi szállítás részarányának csökkenése mellett az abszolút teljesítmény visszaesése is. Míg 1950–1955 között évi 110–120 ezer tonna volt a vizen szállított áru súlya, a 60-as évek végére ez a szám már csak 80 ezer tonnára tehető. A jelenlegi helyzetet figyelembe véve pedig elmondhatjuk, hogy szinte teljesen kihasználatlanok térségünk legnagyobb folyójának, a Tiszának és mellékfolyóinak a vízi szállításban nyújtott lehetőségei, holott az európai tendenciák ezzel ellentétesek.

A Romániában és Szerbia-Montenegróban húzódó, Temesvárt a Tisza folyóval összekötő Bega-csatornát több mint 200 évvel ezelőtt építették ki. A csatorna hajózható hossza Romániában 44 km, Szerbia-Montenegróban pedig 72 km. A Bégán 1944-előtt évente átlagosan 50 000 utast és 250 000 tonna árut szállítottak, 1967-ben a csatornán a közlekedést leállították, mert megszűnt a határátkelés lehetősége.

A Tisza jelenleg nem tekinthető nemzetközi vízi útnak, mert egy 1955-ben keletkezett, ki nem hirdetett magyar–szerb–montenegró megállapodás alapján csak a két ország lobogója alatt hajózható. A Tiszának és a Tisza-völgye vízi útjainak a nemzetközi vízi közlekedési hálózatba való bekapcsolása, vagyis hogy egy harmadik ország lobogója alatt is hajózható legyen, a térség számára jelentős fejlesztési potenciált jelenthetne. Ehhez legfontosabb feladat a nemzetközi vízi úttá válás feltételeinek megteremtése. Az elmúlt évben az európai

közlekedési miniszterek rotterdami konferenciáján éppen a magyar miniszter kezdeményezte a nemzetközi vízi úttá nyilvánítást, amihez az érintett országok közötti tárgyalás megkezdése és a megfelelő jogi formáció megkeresése szükséges. Lehetőségként felmerülhet a Dunáról szóló „rezsimhez” (szerződéshez) való kapcsolódás – mint annak legnagyobb mellékfolyója –, vagy csak egy, a Tiszáról szóló új „rezsim” (szerződés) megalkotása is járható útként kínálkozik.

Erre nagy szükség lenne, hiszen Európában jól megfigyelhető a közlekedéspolitikának az a változása, amely az energiagazdálkodás és a környezetvédelmi érdekek miatt a belvízi hajózás és a vasúti szállítás fejlesztését egyre jobban motiválja. Különösen gyorsan terjednek a kombinált áruszállítási módok, vagyis a közúti áruszállítás egy részének a „gördülő” (Ro-La) és az „úszó” (Ro-Ro) országút elnevezéssel a vasútra, illetve a vízi útra terelésével.

A tengertől elzárt, de a tengerekkel folyami úti kapcsolatokkal rendelkező országoknak érdeke – különös tekintettel a Duna–Majna–Rajna-csatorna megnyitásával felértékelődő transzkontinentális folyamhajózásra –, hogy a belvízi kikötőiket tengerieknek tekintsék, ennek megfelelően nemzetközileg versenyképes, egyben kooperatív kikötőpolitikát és kikötőgazdaságot alakítsanak ki. A fejlesztéseket még saját hajózás nélkül is érdemes végezni, a külföldi hajózás parti kiszolgálása önmagában is mindenkor biztos és hasznot hajtó tevékenység volt, és a jövőben is az marad. Ez a megállapítás különösen igazzá vált a nemzetközi kishajó- és jachtturizmus fellendülésével.

#### *4.3.1. A tiszai vízi út DKMT területére eső szakaszainak jellemzése*

(A Tisza – mint köztudott – Títel közelében torkollik a Dunába, annak 1214,5 folyamkilométerénél.)

- Títel–Törökbecse szakaszon az EGB IV. osztály (1200–1500 t súlyú, 2,5 m merülésű hajók forgalmára) minden feltétele teljesített, csupán két kisebb kritikus hely van, ahol nincs meg teljes szélességben a kellő mélység.
- A törökbecsei duzzasztó felvizen az országhatárig (63,5–159,6 folyamkilométer között) az EGB IV. osztály paraméterei mind merülési, mind hajózóút-szélesség és a kanyarulati sugár vonatkozásában biztosítottak. A törökbecsei hajózsilip az EGB IV. kategóriának felel meg.
- Az országhatár–Csongrád tervezett duzzasztó (159,6–255 folyamkilométer) alszakaszon a törökbecsei duzzasztó felvizen az EGB IV. osztályú hajóút feltételei általában biztosítottak, de a merülés, illetve a szélesség korlátozottsága minimális. Négy kedvezőtlen kanyarulati sugarú szakasz van, ahol a mélység és a szélesség ugyan rendelkezésre áll, de a lecsökkent sugár miatt a hajózás veszélyes.
- A Csongrád–Kisköre szakaszon (255–403,2 folyamkilométer) főleg Szolnok és Kisköre között vannak problémák a hajóút szélességével és mélységével, ami miatt az EGB III. kategóriája is csak korlátozásokkal teljesíthető.

A Tisza-völgyében a Körösök hajózhatósága szintén fontos kérdés. A vízi út elvileg az EGB II–III. kategóriában időszakosan hajózható, jelenleg azonban a békényi duzzasztó sérült állapota nem teszi lehetővé a 600–1000 tonna hordképességű hajók működését. A Maros folyó hajózhatósága igen korlátozott.

Egyértelmű, hogy Titeltől Kiskörén át Tokajig (és a Körösökön is) a hajózási, merülési paramétereket a már megépült és üzemrendjük szerint működő vízlépcsők – vagyis Törökbecse a 63,5, Kisköre a 403,2 és Tiszalök az 518,2 folyamkilométernél – határozzák meg. Hiányzó láncszem a 255 folyamkilométernél tervezett csongrádi mederduzzasztó.

A Tisza mentén 83 település helyezkedik el, ebből Szerbia-Montenegróban 17, Magyarországon pedig 66, lélekszámuk közel háromnegyed millióra tehető. A folyót Tokajig 21 híd keresztezi: 4 Szerbia-Montenegróban, 17 pedig Magyarországon. A kikötők, hajóállomások alig rendelkeznek rakodásra alkalmas helyekkel. A szerb-montenegrói szakaszon hat számottevő kikötő van, amelyek közül a zentai nemzetközi fontosságú. A magyarországi szakaszon még kedvezőtlenebb a helyzet, csupán Szegeden van egy nem teljesen befejezett, nemzetközi jelentőségűvé is tehető medencés kikötő. Ezen felül Tokajig 35 rakodóhely található. A korábbi országos tervek Csongrád, Szolnok, Tiszafüred, Tokaj és Komoró mellett irányoztak elő kikötőépítést. Összességében megállapítható, hogy a Tisza a torkolattól Tokajig az év 250–300 napján jól hajózható, helyenként bizonyos korlátokkal az EGB IV. illetve III. hajóútosztálynak megfelelően.

A Duna–Majna–Rajna és a Duna–Odera hajózható csatorna megépítésével a Duna Európa legnagyobb vízi útjává válna, s ily módon hatását valószínűleg a Tisza-völgyére is kiterjesztené. A Bega-csatorna revitalizációját követően (a vízut újbóli megnyitásával) Temesvár és térsége újra közvetlen kapcsolatba kerülhetne az összes európai kikötővárossal. A csatorna környezetvédelmi, vízgazdálkodási és hajózhatósági szempontú felújításának előkészítésére a román-magyar PHARE CBC-program és a holland kormány támogatásával elkészültek a megvalósíthatósági tanulmánytervek.

A Tisza és a Tisza-völgyi hajózás körülményeinek javítása, illetve fejlesztése szempontjából kulcskérdés a folyó „csatornázásának” a befejezése (a csongrádi vízlépcső), megfelelő kikötők építése és a folyó nemzetközi vízi úttá tétele.

#### 4.4. Kombinált szállítás, logisztikai szolgáltatás

A DKMT Eurorégiót gazdaság- és közlekedés-földrajzi elhelyezkedése – különösen az unió 2004. évi bővítését követően – alkalmassá teszi az „Európai Unió délkelet-európai kapuja” szerep betöltésére. Ebben a térségben kiváló lehetőségek kínálkoznak a termelés, a szállítás, a kereskedelem elemeinek összehangolására a logisztikai módszerek segítségével (megfelelő helyre, megfelelő időben, összetételben és minőségben, megfelelő költségfordítással történjen az

áruszállítás és árueosztás). Ennek érdekében korszerű áruforgalmi központok – az úgynevezett logisztikai szolgáltató központok – hálózata alakítható ki a térségben. Ezen központok elsősorban a nemzetközi jelentőségű multimodális (többféle szállítási módot összekapcsoló) átrakóhelyekre (Ro-La, Huckepack terminálokra, Ro-Ro kikötőkre), illetve ezekkel közösen telepítendőek. Így segíthetik elő az alágazatok (közút, vasút, hajózás, légi szállítás) közötti optimális munkamegosztást, a környezetkímélő fuvarozási módok elterjesztését, elsősorban az export, import és tranzit (nemzetközi) áruszállításoknál. Az ipari parkokat, vállalászási övezeteket és a logisztikai központokat egymást erősítő hatásuk miatt célszerű funkcionálisan és földrajzilag is egymás közelébe telepíteni.

A térség magyarországi részén, a Dél-Alföldön a logisztikai szolgáltató központok hálózata jöhet létre. Ennek meghatározó központja Szeged lehet, ahol bővülő érdeklődéssel és kapacitással működik a kiskundorozsmai Ro-La terminál, a tiszai vízi szállítás beindításához rendelkezésre áll a medencés kikötő, amelyben a Ro-Ro szállítás feltételei is kialakíthatók. A IV. és X/B közúti korridorok kiágazásának térségében létesítendő logisztikai szolgáltató központ fejlesztési tervei elkészültek a szegedi repülőtér regionális légi kikötővé történő fejlesztési terveivel együtt. A Dunán az EU VII. sz. korridorjában, Baján a Duna kikötőben már működik a Ro-Ro terminál, amelyre telepítve kialakítható a térségi logisztikai központ. A IV. sz. vasúti korridorra és a gyulai határátkelőhely forgalmára telepítve pedig Békéscsaba térségében alakulhat ki nagyobb forgalmú logisztikai bázis. A határ menti térségek mögött, Szolnokon a vasúti csomópont, a Tisza és a repülőtér forgalmára alapozva lehetséges nagyobb áruforgalmi csomópont kialakítása.

Romániában elsősorban Temesvár és Arad városok térségében kezdődött tervező és előkészítő munka áruforgalmi csomópontok kialakítására. Aradon a kamionok vasúti szállítására alkalmas Ro-La terminál megteremtése élvez prioritást, de fontos a repülőtér cargo forgalmának beindítása is. Temesváron a nemzetközi repülőtér, az átmenő közúti tranzitforgalom adta lehetőségek kihasználására, a Bega-csatorna nemzetközi folyami hajózásba történő bekapcsolására törekcsenek a megfelelő vámszabad területek biztosításával együtt. A Duna bal partján Moldova Veche kikötő térségében a kikötő és a vámszabad terület lehetőségei kínálják a logisztikai központ építésének lehetőségét.

A Vajdaságban már 1963 óta lehetséges vámszabad területek létesítése. Jelenleg – tekintettel a Duna, a Tisza és fő útvonalak irányára – Újvidéken, Zomborban, Zentán, Szabadkán és Mitrovicán működik ilyen objektum, de kialakulóban van Palánkán, Apatinban, Nagybecskereken, Siden és Rumán is.

Már a tervekből is látható a többféle törekvés közötti párhuzamosság és az esztenkénti átfedés. Egyértelmű, hogy az optimális működés megteremtése érdekében – a legkedvezőbb feltételek alapján – az eurorégióon belül célszerű lenne a

határoktól függetlenül egy összehangolt, egységes rendszer megtervezése, hiszen hosszú távon európai értelemben csak ez lehet eredményes.

#### 4.5. Légi közlekedés

A légi közlekedés a DKMT egész területén elmarad az Európai Unióban tapasztalható regionális fejlettségi szinttől. A rendszerváltást megelőző időkben a katonai repülőtereken kívül alig volt légi forgalom, a néhány füves repülőteret pedig legfeljebb sportrepülésre vehették igénybe. A belföldi légi forgalom felélesztéséhez államilag támogatott repülőtéri fejlesztések kellenének, a forgalomhoz pedig fizetőképes utazóközönség. Mindhárom oldalon többnyire valamennyi feltétel hiányzik, így csak a lehetőségek számbavételére és a tervezési, előkészítő munkálatok elvégzésére nyílik lehetőség. A régió fejlődése szempontjából azonban meghatározó jelentőségű lesz a nemzetközi légi közlekedéshez való kapcsolódás gyorsasága és mértéke, valamint az interregionális légi közlekedési hálózat megteremtése.

Európának ebben a szegletében is fontos gazdaságfejlesztő eszköz a légi forgalom néhány formája (légi taxi, a légifutár-szolgálat, repülőiskola, repülőklub, légi mentőszolgálat) lehet. Ehhez megfelelő repülőterek kellenek, amelyek alkalmasak kisrepülők le- és felszállására, továbbá fontos gazdasági, szociális és turisztikai szolgáltatásokat tudnak nyújtani.

A DKMT térségében a nemzetközi polgári légi forgalomban jelenleg egyedül Temesvár nagy repülőtere vesz részt, ahol több interkontinentális és kontinentális járat is leszáll. A térségben a katonai igények szűkülésével lehetőség nyílt (és talán Szerbia-Montenegróban is nyílik) a nagyobb vidéki városok, ipari és idegenforgalmi centrumok, közforgalmú üzleti és charter légi közlekedésbe való bekapcsolására, különös tekintettel a szomszédos országok nagyvárosaival kialakítható interregionális kapcsolatokra. A DKMT területén ennek a kapcsolati rendszernek az elemei elsősorban Szeged, Arad, Temesvár, Zombor, Újvidék, Békéscsaba városok repülőterei lehetnek.

A DKMT magyar oldalán kiépített, jelentős repülőtér működik Kecskeméten jelenleg kizárólagosan katonai céllal. Ennek továbbfejlesztése során felvetődhet a polgári célú hasznosítás lehetőségének megteremtése is. Ez a kérdés ma nincs napirenden, így az interregionális repülőtéri hálózatban nem kell velük számolni. A Dél-Alföldön Szeged és Békéscsaba regionális funkciót betöltő repülőtereinek fejlesztésére lehet számítani. Uniós források támogatásával elkészültek a burkolt kifutópálya megépítésére és a kiszolgáló létesítmények kialakítására vonatkozó tervek. Az állam az önkormányzatok tulajdonába adta repülőtereket, Békéscsabán megtörtént, Szegeden pedig folyamatban van a fejlesztőüzemeltető társaságok létrehozása. Szegeden az elmúlt években kiépült a légi forgalom irányításához szükséges fénytechnika, továbbá biztosították a nemzet-

közi forgalomhoz nélkülözhetetlen vámszolgálatot is. Békéscsabán a regionális repülőtér cargo szolgáltatásaihoz szükséges feltételrendszer megteremtése kezdődött meg. A DKMT magyar megyéiben a fentiekén kívül repülőterek működnek még: Bács-Kiskun megyében Kalocsán szilárd burkolatú, volt katonai repülőtér, Érsekcsanádön füves repülőtér, Jakabszálláson magánkézben levő helikopter leszállópálya, Csongrád megyében Szentesen, Hódmezővásárhelyen sport- és mezőgazdasági célú füves repülőterek, Jász-Nagykun-Szolnok megyében Kunmadarason szilárd burkolatú volt katonai repülőtér.

A Vajdaságban a polgári légi forgalom számára való megnyitásra esélye az Újvidék melletti Csenejnek, Zombornak, Nagybecskerek (Écska), Versecnek, a pancsovai Utvának, Fehértemplomnak /Bela Crkva/, Szabadkának, Nagyikindának, Magyararkanizsának, Törökbecsének, Szremszka Mitrovicának, Beocsinnak és Kovinnak van.

A DKMT román megyéiben Aradon működik fejlődő, cargo forgalmat is lebonyolító regionális repülőtér, valamint Temesváron a központi repülőtéren kívül, 5 km-re a várostól, a temesvár–csanádi út mellett található egy regionális szerepkörű reptér, jó feltételekkel.

A DKMT légi közlekedésének fejlesztése jelentős külföldi tőke bevonása nélkül aligha képzelhető el. Ha valahol, akkor a légi közlekedésben a fejlesztési tervek kialakítását, a beruházási forrásokért való lobbyszást csak összehangoltan lehet megtenni, mert ellenkező esetben az egyes projektek csökkentik egymás esélyeit.

A fentiekben vázolt lehetőségek, elképzelések és tervek gyűjteménye csak körvonalazza azt, hogy a határon átnyúló együttműködés fejlesztése érdekében milyen fejlesztéseket lehetne, illetve kellene végrehajtani a közlekedés terén. Azt, hogy ezekből mi mindennek kellene a gazdaság, a politika egzakt érvei és érdekei szerint megvalósulnia, csak egy komplex, interregionális közlekedés-fejlesztési terv elkészíttetése döntheti el. A következő időszakban a DKMT tagjainak egy ilyen tervre mindenképpen szüksége lesz.

## Irodalom

- Gergely A (1998) *Integráció, globalizáció, regionális fejlődés*. A Kárpátok és a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégiók, makropolitikai összefüggések. TLI Tanulmányok. Nad. I (2002) Mogućnosti bilateralnog prostornog planiranja u jugoslovensko-madarskom pograničnom geoprostoru. *Zbornik radova sa naučnog skupa Problemi revitalizacije pograničnih krajeva Jugoslavije I Republike Srpske*. Beograd, Geografski fakultet, Univerzitet u Beogradu. 155–162. pp.
- Velkey G. (szerk.) (2002) *Csongrád Megye Területfejlesztési Stratégiai Programja*. MTA RKK Békéscsabai Osztály, Csongrád Megyei Területfejlesztési Tanács. Békéscsaba–Szeged.

- A Dél-alföldi régió Területfejlesztési Stratégiai Programja (1999) DARFT Regionális Fejlesztési Ügynökség. <http://www.csongrad-megye.hu>.
- Euroregiók és utak Magyarországon* (2000) Budapest. FÖMTERV.
- Euroregiunea pe meleagurile, Dunare–Mures–Tisa, Domeniile posibile si necesare de dezvoltare a sistemului de conexiuni in transport in regiune.* (1996) Temes Megyei Tanács elnöke, Szeged.
- Irányelvek az Európai Kontinens Fenntartható Területfejlesztésére.* (1999) A Regionális Fejlesztésért felelős Miniszterek Európai Konferenciájának vezető Tisztségviselői Bizottsága. (CEMAT) Strasbourg.
- Magyar–román határ menti térség fejlesztési koncepciója és programja. (2000) Budapest, Terra Stúdió Kft.
- SZTVK (2000) Szeged–Temesvár vasúti kapcsolat helyreállítása. Egyszerűsített megvalósíthatósági tanulmány. MÁVTI Kft.
- TSRKFK (2001) Tervezési Statisztikai Régiók Átfogó Közúthálózat Fejlesztési Koncepciója. Összefoglaló. Dél-alföldi Régió. FÖMTERV.

# A TÖMEGKOMMUNIKÁCIÓ LEHETŐSÉGEI A DUNA–KÖRÖS–MAROS–TISZA EURORÉGIÓS EGYÜTTMŰKÖDÉS ELMÉLYÍTÉSÉBEN

TANÁCS ISTVÁN

A tömegkommunikáció sokat tehetett volna a határon átnyúló együttműködés elmélyítéséért, ám részben saját belső korlátai, részben a politikai helyzet elmentmondásai miatt mindaddig annyit sem tett, amennyi módjában állott volna. A magyar–román–jugoszláv eurorégiós együttműködés lassú előrehaladásának két fő oka van: egyfelől a központi politikai akarat hiánya vagy gyengesége mindhárom országban, másfelől a helyi gazdaság és politika szereplőinek tájékoztatatlansága. A határ mentén élők, akiknek a legfontosabb érdekük lenne a határok átjárhatósága, a sokoldalú kooperáció, egyszerűen nem jutnak hozzá azokhoz az ismeretekhez, mintákhoz, amelyek alapján megpróbálhatnák kikényszeríteni központi döntéshozóiktól a megfelelő intézkedéseket. Abban, hogy ez a tájékoztatatlanság több mint egy évtized alatt alig csökkent, komolyan elmarasztható a tömegkommunikáció. Magyarázza, de nem menti a helyzetet, hogy a média is alapvető változásokon ment át mindhárom országban.

## 1. Előzmények

### 1.1. Mit tudunk egymásról?

1948-tól az 1989–90-es rendszerváltozásig az egypárti hatalom által ellenőrzött tömegkommunikációban nem volt célszerű arról beszélni, hogy az Alföld, annak bácskai, bánági és magyarországi része valójában egy gazdasági, földrajzi régiót képez, s hogy a termelésnek, infrastruktúrájának rendkívül logikus rendszere épült ki az Osztrák–Magyar Monarchia idején. Mindezt keresztül-szabdalták a trianoni határok, és elvesztek a nagytérségi szerveződés előnyei. Mindaddig, míg a szocialista országok tömbje szét nem hullott, és ezek az országok nem kényszerültek visszatagozódni a világgazdaság rendjébe, ahol rendkívül kemény a verseny, a szétdaraboltság gazdasági hátrányai nem látszottak. Ugyanakkor annak feszegetése, hogy a szigorúan zárt határok visszatartják a társadalom fejlődését, óhatatlanul azt a képzetet idézte fel, hogy aki ebben változást akar, az egyszersmind felül kívánja vizsgálni a trianoni határok rendszerét. *Hiányzott és mind a mai napig hiányzik mindhárom ország helyi társadalmából annak tudása, hogy ez a régió valaha európai méretekben versenyképes térszerkezetként működött, s hogy ezt a száz évvel későbbi technika szintjén újra*

*lehetne teremteni anélkül, hogy az országhatárokat ténylegesen megváltoztatnák. Egyaránt hiányzik azonban ehhez egymás és a működő nyugat-európai példák ismerete.*

Az egymásról való ismereteket a rendszerváltozás előtt jelentős mértékben az előítéletek, az akkori ellenőrzött média által szolgáltatott információk, más vonatkozásban a személyes tapasztalatok, illetve a mások állítólagos tapasztalatai alapján szájról szájra terjedő értesülések alkották. Románia irányából ezek részben nagypolitikai jellegűek voltak: a puha diktatúrát üzemeltető magyarországi politikai vezetés nem titkolta viszolygását Ceausescu totális elnyomó rendszerétől, s mivel Magyarországon lényegesen jobb volt az élet, mint Romániában, keleti szomszédunk megítélésében is mintegy összekacsintott a kádári hatalom a lakossággal. Személyes tapasztalat viszonylag kevés volt, hiszen egyfajta „etnikai idegenforgalmon”, az Erdélyben élő magyarok meglátogatásán túl számottevő turizmus magyar–román viszonylatban nem volt. Még kevesebb információ ért el hozzánk azokról a területekről, ahol a magyarság régóta kisebbségben élt, illetve az elmúlt évtizedek Románián belüli betelepítései szorították kisebbségbe. Így Kolozsvárról, Csíkszeredáról, Marosvásárhelyről még csak érkezett valamennyi információ, Aradról, Temesvárról, Déváról, Resicabányáról azonban már szinte semmi.

Más volt a helyzet a Vajdasággal, pontosabban annak két határ közeli városával, Szabadkával és Zomborral. A titói Jugoszlávia az átlagos állampolgárok számára lényegesen nagyobb szabadságot nyújtott mint Magyarország, s a nyugatos jólét is sokáig vonzó példát jelentett. Jugoszláviában hozzáférhetőek voltak a nyugati fogyasztói társadalom divatcikkei: az orkánkabától a farmernadrágon át a rocklemezekig. Jugoszláviából érkezett magyar nyelvű információ is, hiszen Dél-Magyarországon fogni lehetett az újvidéki rádió és televízió magyar adásait, s bár ezek a híradások is a politika által ellenőrzöttek voltak, de a hazaihoz képest kevesebb tabutémát leszámítva eligazították a magyarországi érdeklődőt azokban a viszonyokban, amelyek között a jugoszláv társadalom élt. A „Novi Sad-i Szív küldi” műsor egy olyan plebejus és giccses izlésvilágot közvetített, amely szoros kapcsolatban állt a korabeli vidéki Magyarország lakodalmas kultúrájával, amit azonban a magas művészetet, valamint a nyugati könnyűzenét favorizáló magyar kultúrpolitika nem engedett megjelenni a hazai médiumokban.

A jugoszláv televízióban gyakran játszottak amerikai filmeket, sokak számára ez is vonzóvá tette a „jugó tévé” műsorát. Jugoszláviában nagyobb volt az etnikai türelem, a magyar kisebbségnek lélekszámához képest jóval több államilag támogatott lap, kiadó, színház állt rendelkezésére, mint Romániában. Az is egyfajta korlátozott nyitottságot jelentett, hogy a jugoszláviai hatalom eltűrte például a Szív küldi műsorban a határokon átnyúló üzenetést, a rokonsági kapcsolatok nyilvános ápolását. Ugyanakkor a napi átutazásokat meghatározta egy-

egy település földrajzi helyzete: Szabadkára és Zomborba tömegesen jártak át vásárolni és seftelni Szegedről és Bajáról, miközben a távolabbi Újvidékre csak kevesen jutottak el, a Vajdaság bánsági településeire pedig csak azok, akiknek rokonuk élt ott. Szabadkán szinte minden szegedi ismerős volt – Zentán vagy Törökkanizsán alig néhányan.

Magyarország politikai közvéleményét 1988-tól erőteljesen lekötötték az országon belüli változások, a politikai rendszerváltás egymást követő lépései. Kevés figyelem jutott a környező országok rendszerváltó megmozdulásaira, illetve az ott zajló folyamatok pontos megismerésére. Ez alól csupán az 1989. decemberi romániai forradalom a kivétel: a napi történéseket a diktátor házaspár kivégzéséig aprólékos figyelemmel kísérte a magyar közvélemény, továbbá – mint utóbb kiderült, mindkét oldalról megalapozatlan – remények fűződtek ahhoz, hogy a forradalom a magyar–román viszonyban is egyfajta megbékélést hoz magával. A magyar közvélemény azonban nem ismerte fel időben Szlobodan Milosevity 1989-es rigómezei beszédének és az azt követő jugoszláviai változásoknak a jelentőségét. Amikor pedig 1991-ben Szlovénia és Horvátország deklarálta függetlenségét, s ezt a nyugati világban elsőként az egyesült Németország ismerte el Hans-Dietrich Genscher akkori külügyminiszter kezdeményezésére, akkor a magyar kormány és a magyar közvélemény a függetlenné váló délszláv kisállamok oldalára állt. Sem a kormányzati tényezők, sem a sajtóbeli véleményformálók nem törődtek azzal, hogy a Magyarországgal legszorosabb kapcsolatban álló, a 350 ezresre becsült vajdasági magyar kisebbséget is magába foglaló Szerbiára milyen hatással lesz a változás. Azt sem mérték fel a korabeli magyar politikusok és közvélemény-formálók, hogy miként hat a titói Jugoszlávia széthullása a vajdasági magyarok sorsára.

## 1.2. A tömegkommunikáció átalakulása

A politikai és gazdasági rendszerváltás a magyarországi sajtó helyzetében alapvető változást hozott. Korábban a pártállam különböző szervei voltak a laptulajdonosok, a tömegkommunikáció pedig afféle kollektív agitátor szerepet töltött be, amelyben az újságírók szakmaszeretete és igazságérzete csak kivételes esetekben kerekedett felül, és csak ilyenkor sikerült kényes kérdésekről is tárgyilagos információkat közölni, illetve megalapozott, a politikai főiránnyal egybe nem eső véleményeket nyilvánosságra hozni. A pártállami időszak utolsó éveiben a korábbi felügyeleti szervek elbizonytalanodtak, a gyeplőt az újságírók közé hajították, így a magyar tömegkommunikációnak szinte minden szintjén a rendszerváltozást támogató erők kaptak szerepet. Az első szabad választásokat követően azonban napirendre került a szerkesztőségek privatizációja. Új magántulajdonosok léptek színre, akik a tulajdonos gazdasági érdekeit előbbre valóknak tartották az újságírói igazmondásnál. Történt egy másfajta átrendeződés

is: mivel a lakosság vásárlóereje jelentősen visszaesett, a kiadói bevételeken belül csökkent az olvasók által fizetett lapárbevétel aránya, növekedtek viszont a hirdetési bevételek. Ez a sajtószabadság szempontjából azzal a következménnyel járt, hogy a komolyabb hirdetőkkal szemben jogos kritikát sem lehetett többé gyakorolni. A helyi napilapokat a társadalomkritika felől az új helyzet a bulvár stílus, a botrányok, a bűnügyi, baleseti hírek és álhírek irányába fordította. Már nem volt alapvető szakmai követelmény, hogy a közölt információ igaz legyen: fontosabb lett ennél, hogy érdekes legyen. Az új tulajdonosok által döntési helyzetbe hozott szerkesztők kiirtottak a lapokból mindent, ami bonyolult, árnyalt, összetett, a fekete-fehér ellentétével nem jellemezhető jelenség volt. A hírek alapja az esemény lett; a bonyolultabb folyamatok követése és elemzése kiszorult a lapokból. Cserélődött a szerkesztőségek személyi állománya is: számos tapasztalt újságíró került az utcára, a helyükbe kezdő fiatalokat vettek föl, akik lényegesen kevesebb fizetéssel is beérték. Ugyanakkor nem voltak előzetes ismereteik, nem tudták az eseményeket a maguk történeti folyamatosságában szemlélni. Számukra minden elszigetelt eseménynek látszott, amiről annyit lehet tudni, amennyit egy-egy esemény 30–40 perces sajtótájékoztatóján elmondanak, ám leírni a terjedelmi korlátok miatt ennél is sokkal kevesebbet lehet belőle.

### 1.3. Bonyolult és előzmények nélküli helyzet

Ebben az állapotban találta a magyar médiát a magyar–román–szerb eurorégió előkészítése. Az átlagos tájékozottságú polgárok nem voltak tisztában azzal, hogy mire alkalmas a határon átnyúló együttműködés, még kevésbé az ilyen kapcsolatok kialakításának nehézségeivel. A magyar–román–szerb együttműködésben valójában egyik oldalon sem volt igazi húzóerő, sem gazdasági, sem politikai, sem információs értelemben. Már a DKMT Eurorégió megalakulása magán viselte a térség politikai, közigazgatási gyermekbetegségeinek hatását: azaz, hogy végül a határoktól távol eső, a konkrét együttműködésben ténylegesen részt nem vevő térségek is részei lettek az eurorégióknak, elhomályosodott annak tényleges funkciója. Az eurorégió területe kezelhetetlenül és összefoghatatlanul nagy lett. Hiányoztak viszont belőle a települési önkormányzatok, amelyek a leginkább érdekelték a határon átnyúló kapcsolatok fejlődésében, illetve a gazdasági kamarák, amelyek az üzleti világ kapcsolatépítését segítik.

Nem tudatosult, hogy a határokon átívelő valódi együttműködés nem működhet a politikai döntéshozatal decentralizációja nélkül. Ám az államszervezet és a közigazgatás mindhárom országban centralizált maradt: Romániában Constantinescu elnöki rendeletéig még jogi alapja sem volt annak, hogy akár csak a megyei tanácsok önállóan részt vegyenek nemzetközi együttműködésben. Jugoszláviában pedig diktatúra honosodott meg, ahol a törvények is ennek meg-

felelően centralizációt erősítették, és bár a Vajdaság formailag részt vehetett ilyen együttműködésben, lépéseit mindenkor egyeztetnie kellett a belgrádi központi hatalom valódi döntéshozóival.

*Nem tudatosult, hogy a határokon átnyúló együttműködés kezdetben egyfajta közös befektetés, amely többet jelent az „europörkölt”-nek a választott politikai vezetők általi közös elfogyasztásánál. Vagyis amilyen gyorsan csak lehet, közös költségvetést kell létrehozni, és abba a térségbeli általános szegénységhez képest tetemes összegeket belerakni, projekteket előkészíteni, pályázatokat írni, önerőre a pénzt előteremteni. Az eurorégióban részt vevő megyéknél azonban viszonylag kevés a szabadon felhasználható összeg. Egyik országban sincsenek hasznosítható európai uniós tapasztalatok. Ráadásul mindhárom országnak megvan a maga, a határokon átívelő együttműködésnél fontosabb problémája.*

Romániának az volt a gondja, hogy a társadalom és a politikai elit egy része hosszú ideig nem volt biztos az ország nyugati orientációjában. Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy mivel jár az ország gazdaságát megnyitni a külföldi tőke előtt, és az milyen erősen korlátozza a román politika által egy egész évszázadon át előtérbe helyezett homogén nemzetállam lehetőségeit. Továbbá, hogy a külföldi befektetők repatriálják a profitot, és állami vagy politikai eszközökkel nem lehet nekik parancsolgatni, akkor a hatalmon lévő román kormányok jó ideig nem voltak képesek befektetőbarát törvényi környezetet, valamint átlátható bank-, vám- és pénzügyi rendszert létrehozni. Mindez a román gazdasági válság elhúzódásával, a társadalmi problémák növekedésével járt együtt.

Jugoszlávia a Milosevity-diktatúra bukásáig teljesen szalonképtelen volt a nemzetközi szervezetekben. Mivel az országot csak néhány hónapja vették fel az Európa Tanácsba, rendkívül nehéz volt olyan, európai szervezetek által támogatott finanszírozási formát találni, amelyben nem kizáró ok, ha az adott fejlesztésből Jugoszláviának is származhat valamilyen előnye. Ugyanakkor a Vajdaságot kizárni a DKMT Eurorégióból, a határokon átívelő együttműködés legfontosabb előnyeiről való lemondással volna egyenlő. Furcsa paradoxon, hogy 2000 októberében, Milosevity bukása óta a Jugoszláviában hatalomra került demokratikus ellenzék is inkább a diktatúra örökségének felszámolásával van elfoglalva, és nem jut kellő energiája a tényleges kooperáció folytatására.

A DKMT Eurorégió létrehozása 1997 novemberében rendkívül eltérő politikai helyzetek és érdekvizonyok szerencsés együttállása folytán jöhetett létre. Romániában jelentős befolyást szerzett a nyugati orientációt támogató Liberális Párt, amelynek alelnöke, Viorel Coifan egyben Temes megyei tanácselnök is volt. A Vajdasági Tartományi Végrehajtó Tanács elnöke a később meggyilkolt Bosko Perosevity, a Szerb Szocialista Párt világosan gondolkodó fiatalabb vonulatának tagjaként felismerte, hogy a szomszédokkal való együttműködés bizonyos mértékig helyettesítheti a hiányzó normális nemzetközi kapcsolatokat, enyhíthet az ország és a tartomány elszigeteltségén.

Magyarországon 1998 októberében a megyei önkormányzatok többségének vezetésében is megbuktak a Magyar Szocialista Párt politikusai. Így Lehmann István Csongrád megyei elnök is, aki az egyik alapító atyja és elkötelezett híve volt a határon átnyúló együttműködésnek. Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok és Békés megyében Fidesz-párti lett az elnök és a testületi többség. Csongrád megyében a Füg-

getlen Kisgazdapárt meglepő módon koalícióra lépett a szocialista párttal. Frank József megyei elnök, valamint Botka László és Marosvári Attila alelnökök hívei maradtak az együttműködés fejlesztésének. Magyar oldalon így egyedül Csongrád megye folytatta változatlan intenzitással az eurorégió kialakítását.

A Fidesz külpolitikájában az MSZP-hez képest módosulás következett be: a határon túli magyarok érdekeinek képviselője hangsúlyosabbá vált, mint a szomszédos államokhoz fűződő jó kapcsolat. A határokon átvívelő együttműködés viszont eredeti európai formájában sem jelentette azt, hogy csak az azonos etnikumhoz tartozók működnek együtt a határok különböző oldaláról. Így itt, a térségben sem lehetett megoldani, hogy az aradi románok vagy a zombori szerbek ne nagyon vegyenek részt a munkában. A Fidesz által delegált megyei elnökök csendesen mellőzték az eurorégiós együttműködést, ellenben inkább a térség nagyvárosai közötti hasonló kooperációra tettek kezdeményezéseket, azonban ezt sem erőltették, úgyhogy szándéknyilatkozatoknál többre nem jutottak.

Időközben az 1999-es romániai helyhatósági választásokon hatalomra került helyi politikusok újraosztották az elődek által meghatározott költségvetést, a határon átnyúló együttműködésre félretett összegek egy részét például az újonnan létrehozott politikai állások bérköltségére vonták el. Hasonló volt a helyzet Jugoszláviában a Demokratikus Ellenzék (DOS) 2000 karácsonyi győzelmét követően: a 18 pártot magában foglaló koalíció elitjének több politikai zsákmányra volt szüksége, mint amennyit a milosevityi hatalom a középső szinteken hátrahagyott, ezért az új tanácsosok számára máshonnan kellett elvenni a fizetésre, szolgálati autóra és telefonhasználatra való pénzt.

Végeredményben az eurorégiós együttműködés folyamata lelassult, bár létrejött az állandó iroda, a közös költségvetés, és döntöttek olyan projektekről, illetve prioritási sorrendekről, amelyekhez a támogatást az Európai Unió különböző szervezeteitől várná a térség. Mindazonáltal az együttműködés nem jutott el az első bizonyító erejű sikerekhez, amelyek létjogosultságát a kételkedők szemében is megerősítették volna.

#### 1.4. Elégtelen tájékoztatás

Erről a folyamatról azonban a tájékoztatás elégtelensége folytán minimális információ jutott el a térségben élőkhez. A kereskedelmi és közszolgálati média állapotát ismerve már 1998 márciusában készült egy koncepció az akkor még Duna–Tisza–Maros nevet viselő eurorégió információs stratégiájáról. Ezt akkor megtárgyalta és elfogadta az Elnökök Fóruma, ám megvalósítása nagyobb részben mind a mai napig akadozik.

### 2. A DKMT Eurorégió információs stratégiája

Az eurorégió információs stratégiájának vázlatát erre a tanácskozássra készülve fogalmaztuk meg. Elkészítésében segítséget kaptam Balogh Imrétől, a Csongrád Megyei Önkormányzat főtanácsosától. Engem abban az időben bíztak meg az- zal, hogy az eurorégió folyóiratának, amely kezdetben az Eurotrio címet viselte, és később változott át Eurorégióra, a magyarországi társszerkesztője legyek.

Nyilvánvaló volt, hogy *a széles kört elérő tájékoztatáshoz kevés a negyedévente megjelenő háromnyelvű folyóirat*. Ezért öt egymásra épülő tájékoztatási feladatot különítettünk el:

1. *Egy adatbázis létrehozását, amely az együttműködés szempontjából lényeges adatokat gyűjtene, hang- és videofelvételeket archiválna, az adatok frissítéséről és kiegészítéséről gondoskodna. Kezelői a média számára egyszerűbb tájékoztató kiadványokat, hírleveleket is eljuttatnának.*
2. *Az eurorégió háromnyelvű, közös folyóirata, amely elméleti jellegű, és az együttműködő területek nem vagy nem pontosan ismert tudnivalóit teszi szélesebb körben ismertté.* Például a jogrend, a bankrendszer, az iskola-rendszer eltéréseit, a környezeti állapot legfontosabb adatait. A folyóirat úgynevezett fő témák köré csoportosította volna az együttműködés legfontosabb területeivel kapcsolatos alapvető információkat. A közös folyóirat alkalmas lehetett volna arra, hogy egyfajta szellemi munícióval szolgáljon azoknak, akik felismerik az együttműködés szükségességét, keresik a feladatukat benne, de nem rendelkeznek összetett és átfogó ismeretekkel.
3. Külön feladatkörnek tüntettük fel *az egyes médiumokkal való együttműködést*. Nyilvánvaló ugyanis, hogy igazán széles körbe csak a meglévő, nagy hatású médiumok képesek eljuttatni az információt. A helyi, az országos sugarú médiumok munkatársaival, illetve az egyes országokban dolgozó külföldi tudósítókkal is kapcsolatot kellene tartani ahhoz, hogy választani tudjanak a számukra használható információk között, és így biztosítani lehessen, hogy a határon átnyúló együttműködés folyamatosan jelen legyen a nyilvánosságban. *Terveztük, hogy a külföldi médiumoknak az egyes országokban (legtöbbnyire a fővárosokban) akkreditált tudósítóinak látogatást szervezünk a térség legérdekesebb pontjaira, ahol megismerhetik a helyzetet,* és konkrét témákon keresztül bemutatathatják, hogy ebben a régióban is megindult az európai minták alapján való felzárkózó fejlődés.
4. Javasoltuk, hogy az eurorégió intézményrendszerén, hálózatán belül is alakítsunk ki *egy szélesebb körű, célzott tájékoztatást*. Májig nagy gond ugyanis, hogy számos szakmai kör – *gazdasági vállalkozók, civil szervezetek vezetői, aktivistái, egyetemi oktatók, kutatók, kulturális intézmények munkatársai* – tartalmaz munkát végez, ám más hasonló hálózatok tevékenységéről nincsenek információik, így ezek hatása nem is tud összeadódni. Erre a célra *hírlevelet* javasoltunk, amelyet igény szerint postán vagy E-mailban kapnának meg azok, akik e tájékoztatásra igényt tartanak.
5. Terveztük, hogy *állandó kapcsolatot kellene tartani azokkal a hazai és nemzetközi intézményekkel, amelyek valamilyen módon hatást gyakorolhatnak az eurorégió tevékenységére, esetleg tanulni lehet tőlük, netán valamilyen ügyben számíthatnánk a segítségükre.* Ilyennek gondoltuk például az Európai Unió Információs Igazgatóságát, az Európai Régiók Gyűlését, idehaza pedig a regionalizmussal foglalkozó országos szerve-

zeteket, például az Országos Területfejlesztési Központot, valamint azt a minisztériumot, amely a határon belüli területfejlesztési kérdésekkel foglalkozik. Ugyancsak e pontban terveztük, hogy felvesszük a kapcsolatot a már működő eurorégiókkal, információt cserélünk, esetleg cserelátogatást szervezünk.

### 3. Az Eurorégió folyóirat

Természetesen kezdetben nem voltak meg ennek sem az anyagi, sem pedig a személyi feltételei. Arra azonban nem gondoltunk, hogy belátható időn belül nem is sikerül mindezt megteremteni. A felsorolt öt pontból így mindössze *a háromnyelvű folyóirat kiadása valósult meg*, arra is rendszertelenül került sor, és PHARE-támogatással is mindössze négy számát jelentettük meg mostanáig. A kudarc oka egyértelműen a pénzhiány, annak ellenére, hogy kezdetben nem látott szakmai és technikai nehézségeket is le kellett győzni. Az eurorégiós lap kiadásának zavarai egyértelműen összefüggenek magának az eurorégiós szervezetnek a működési zavaival.

#### 3.1. Szervezési problémák

Az eurorégió közös folyóirata három nyelven, magyarul, románul és szerbül, a cikkek végén angol nyelvű összefoglalóval, azonos tartalommal, mindhárom országban azonos időpontban jelent meg. Ez a koncepció zökkenőmentesen csak az első közös szám kiadása idején, 1998 októberében valósult meg. Később a szerb változat nyomdai munkái elmaradtak, elsősorban a jugoszláviai polgárháborús helyzet súlyosbodó problémái, illetve a politikai akarat hiánya miatt. Ugyanakkor a vajdasági partner cikkeket és fotókat minden megjelent számhoz a megállapodásnak megfelelően szolgáltatott.

Egy ilyen vállalkozásnak számos buktatója van. Az egyik legfontosabb, hogy minden eredeti nyelven megírt cikket két másik nyelvre le kell fordítani. Ez időben meghosszabbítja a szerkesztés folyamatát, illetve meg is drágítja azt. Azokban a hivatali apparátusokban, ahol alkalmaznak a térség nyelveiben jártas fordítókat, a fordítási költség részbeni megtakarítására megpróbálták munkaköri kötelességként elvégeztetni a fordítást. Ez azonban megfelelő motiváció hiányában nehézkesen ment; többnyire azok a fordítások készültek el időben, ahol előre megbeszélte, készpénzes honoráriumot kaptak a fordítók.

Egy külön kérdés, hogy milyen kiadói szervezet, milyen kapcsolatrendszer képes optimális módon előállítani egy ilyen lapot. Kezdetben, még az Eurotrio néven megjelent kiadvány idején azt a rendszert állítottuk föl, hogy egy magán-cég, a Szlogen Kft. volt a kiadó, amely foglalkozott a lap marketingjével, intézte a nyomdát, begyűjtötte a támogatást és hirdetést szervezett. A támogatóknak

módjuk volt alapítványi formában is finanszírozni a folyóiratot – erre szolgált a Déli Régió Alapítvány. 1998 végétől azonban a négy dél-alföldi megye közül csak Csongrád volt hajlandó tovább támogatni az eurorégió közös lapját. Időközben a kiadó magáncég és a megye döntéshozói összekülönböztek, és Csongrád megye mint lapalapító új néven, kissé szerényebb formátumban jegyeztette be a folyóiratot. Ettől kezdve a korábban is akadozó marketingmunka még gyengébb lett annak ellenére, hogy egy 1998-as PHARE-pályázaton a lap magyar kiadására több mint 9 millió forintot nyert a Csongrád Megyei Közgyűlés.

A Vajdaságban kezdetben a Dnevnik Holding látta el a szerb változat kiadói feladatait. Később azonban a kiadóvállalat körüli gazdasági és politikai problémák miatt e cég már nem tudott eleget tenni korábbi kötelezettségének. Romániában pedig először egy Temesváron működő, olasz tulajdonú nyomda és lapkiadó vállalta a munkát, később pedig egy román tulajdonú aradi magáncég. Bár nem zökkenőmentesen, de mindkettő teljesítette vállalását.

### 3.2. A szerkesztés nehézségei

Ugyancsak adódott probléma a cikkek elkészítésével is. A román partnernél fordult elő, hogy – részben presztízsokokból, részben a honorárium megtakarítása érdekében – apparátusi tisztviselők, könyvtári vezetők, közszolgálatban alkalmazott szakemberek írták a cikkeket, akik nehezen érthető szakmai zsargonban, rendkívül bonyolultan fogalmaztak. Olykor nem tartották magukat a terjedelmi korlátokhoz, ugyanakkor ragaszkodtak ahhoz, hogy eredeti szövegük változatlan maradjon.

Más természetű szerkesztési problémát jelentett, amikor az elkészült cikkekben olyan tényállítások szerepeltek, amelyek nyilvánvalóan nem feleltek meg a valóságnak, ám az adott ország hivatalos propagandaszempontjai megkövetelték, hogy bizonyos negatív tényeket elhallgassanak, illetve meghamisítsanak. Ilyenek fordultak elő például a jugoszláv vasutak teljesítményével kapcsolatban még az első, 1998-ban szerkesztett közös szám idején. Tisztában voltunk ugyan azzal, hogy a térség politikai helyzete egy közös kiadványban nem teszi lehetővé a teljes nyíltságot, ám úgy próbáltunk kompromisszumot találni, hogy hamis állítások ne jelenjenek meg, ellenben egyes negatívumok nem, vagy nem hangsúlyos megfogalmazásban kerültek bele a cikkekre.

Terveztünk például nyugati mintára *egy problémafelvető és megválaszó összeállítást* is, amivel a magyar vállalkozók és kamarai szakemberek igényeinek szerettünk volna eleget tenni, részükről ugyanis felmerült, hogy alig képesek lépést tartani a szomszédos országok gyorsan változó vámelőírásaival. További problémát jelentett még számukra a jogszabályok áttekinthetlensége és a hatósági korrupció. Felajánlottuk a szerkesztő kollégáknak, hogy ők is fogalmazzanak meg a magyarországi gyakorlatot illető kérdéseket, s mi majd itthon

választ kérünk rájuk. Erre azonban nem került sor, mivel nyilvánvalóvá vált, hogy nekik nem áll módjukban kritikus kérdéseket feltenni ezeknek a hatóságoknak.

További kezelendő kérdésnek számított a szerkesztés során, miként viszonyuljunk az ideológiai szempontból kényes ügyekhez, amelyek a korábbi ellenségeskedéseknek is okai vagy ürügyei voltak. Ilyen ügy például a dákoromán kontinuitás tézise, amely a román oktatásban a legalacsonyabb szinttől a legmagasabbig hangsúlyos helyen szerepel. Ez azzal jár, hogy bármilyen szövegben, amit például Temes megye általános bemutatásakor vagy az idegenforgalmi nevezetességek ismertetésekor írtak, a szerzők mindent a dákokkal kezdtek. Én a magam részéről nem vagyok a kérdésnek szakértője, magyarságomban sem érint érzékenyen, hogy a magyarok vagy a románok voltak-e előbb jelen bizonyos helyeken vagy barlangokban, ám úgy gondoltam, hogy egy a jövőre vonatkozó együttműködésben nincs helye ilyen mértékben a réginútra vonatkozó provokatív állításoknak. A társszerkesztő kollégával meg is egyeztünk, hogy ritkítjuk a dákokra vonatkozó állításokat, ám később kénytelen volt visszavonni beleegyezését, mert kiderült, hogy a finanszírozásról döntő kulturális bizottság csak úgy hajlandó megszavazni a költségek fedezetét. Végül a magyar változatban csak néhány helyen maradtak meg a dákok, a román verzióban pedig annyi helyen szerepeltek, ahány helyen jónak látta szerző.

### 3.3. Technikai kérdések

Viszonylag könnyen megoldódtak az eleinte rendkívül nehéznek látszó technikai problémák. Ebben nagy segítségünkre volt az Internet, amely 1998 körül már kezdett széles körben elterjedni. Mind a társszerkesztők egymás közti kapcsolatában, mind a szövegeknek a fordítókhoz való eljuttatásában gyors és olcsó megoldás volt ez. A térségben a hagyományos posta nagyon lassan jár, de a világháló segítségével képet, szöveget percekben belül el tudunk juttatni egymáshoz.

Nagyobb problémát jelentett a személyes kapcsolattartás. Szerkesztő kollégáim ugyanis rendkívül ritkán, többnyire valamilyen euróregiósi esemény kapcsán jöhettek el Szegedre. Ennek a hivatali bürokrácia és az abból fakadó érderendszer az oka. Társszerkesztő kollégáim a vajdasági, illetve a Temes megyei hivatali apparátus tagjai, akik a főnökük engedélyével utazhatnak. Ha megkapják az engedélyt, akkor persze van hivatali gépkocsi, sofőr, napidíj, szállodára pénz – ám mindkét országban nagy költségvetési gondok vannak, ezért rendkívül nehéz volt megszerezniük a hozzájárulást. Az is gond volt, hogy mivel a napidíjat konvertibilis valutában kapták, és az nem értéktelenedett el az infláció során, egy napra való napidíj csaknem egyhónapi fizetéssel lett egyenértékű, amit ha megkapott valaki, örömmel elkölthette a szegedi hipermarketekben.

Emiatt azonban a főnökök leginkább csak saját maguknak engedélyeztek utazást, olykor még a tolmácsoktól is sajnálták a napidíjat.

Már az első közös számnál kialakult a tördelés gyakorlata: elsőként a magyar változatot tördeltük be. Kialakult az oldalak formája, a címrendszer, a fotók, a térképek, infografikák elhelyezése, a képaláírások, oldalszámok, ami rögzíthető volt úgy, hogy a másik nyelvű változatnál csak a szöveget kellett kicserélni benne. Technikai nehézséget jelentett, hogy a három nyelvben nem azonos a szavak hosszúsága, ami hosszabb szövegnél már érzékelhető terjedelembeli eltérést okoz. Ezt apró grafikák elhelyezésével, esetleg a rövidebb változatban egy-egy plusz alcím beiktatásával könnyen ki lehetett küszöbölni. A tördelés úgy működött, hogy a magyar változatot rámásoltuk egy-egy CD-re, majd arról Újvidéken, Aradon vagy Temesváron kitörölték a magyar szöveget, és helyére befolyatták a román vagy a szerbet.

### 3.4. A terjesztés elégtelensége

Mivel nyilvánvaló volt, hogy piaci értelemben a közös folyóirat kiadása nem lesz sikeres, ám vannak olyan célcsoportok, amelyekhez mindenképpen szeretnénk eljuttatni, megpróbáltuk ezeket meghatározni, és megismertetni velük a lapot. *Úgy gondoltuk, a folyóirat célközönsége a térség mindhárom országában élő politikai és gazdasági döntéshozók, véleményformáló értelmiségiek, valamint a fiatalok, a jövő szakemberei legyenek.*

Részletezve:

- A települési önkormányzatok vezetői, illetve vezető tisztviselői.
- A térségben működő országgyűlési képviselők, illetve olyan szakhatóságok, amelyek feladatai közé tartozik a határon átnyúló együttműködés valamelyik vonatkozása.
- Gazdasági vállalkozók, akiknek már vannak határokon átívelő kapcsolatai, illetve érdeklődnek ilyenek iránt.
- A helyi médiumok – megyei és városi lapok, rádióállomások, a helyi televízióknak a téma iránt érdeklődő munkatársai.
- A felsőoktatási intézmények azon tanszékei, amelyek részt vesznek valamilyen együttműködésben az érintett területről; ezek szakkönyvtárai, ahol speciális kollégiumokat lehet szervezni az együttműködés kérdéseiről a folyóirat segítségével.
- Tudományos intézmények, amelyeknek profiljába tartozik ez a téma – például a Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatási Központja intézetei.
- Olyan intézmények, szervezetek – például gazdasági kamarák, szakszervezetek, vámhatóság és határőrség, bűnüldözési és igazságszolgáltatási szervezetek, civil szervezetek és ezek szövetségei –, amelyeknek van kap-

csolatuk határon túli partnerekkel, de más szervezetek hasonló kapcsolatairól keveset tudnak.

- Közkönyvtárak, ahol véletlenszerűen is rábukkanhatnak érdeklődők a folyóíratra.
- Az egymás országában élő kisebbségek szervezetei a maguk anyanyelvén kapják meg a folyóíratot.

Ennek az elképzelésnek a megvalósításához is plusz pénzre lett volna szükség. Nincs pontos információ arról, hogy a Vajdaságban kiket ért el a folyóírat szerb nyelven megjelent változata, valószínű azonban, hogy meglehetősen szűk ez a kör. Ugyancsak nem tudom, hogy az átadott 200 magyar nyelvű példánynak mi lett a sorsa. Romániában az RMDSZ-szervezetek kapták meg ezeket a példányokat, és eljuttot az eurorégióban érintett négy megye magyar politikai és érdekvédelmi szervezeteihez is. Értesüléseim szerint a román nyelvű változatot a megyei közigazgatás, illetve a gazdasági kamara szervezetei ugyancsak kézhez kapták.

Magyarországon – szintén költségkímélés okán – úgy határozták meg a terjesztést, hogy minden megyei önkormányzat elviszi a neki jutó példányokat, és munkatársai eljuttatják a települési önkormányzatokhoz, illetve a célcsoportba tartozó intézményekhez. A folyóíratért nem kellett fizetni, hiszen akkor még kevesebb személyhez jutott volna el, illetve a díj beszédese további költségeket igényelt volna. Mivel az önkormányzati apparátusok nem voltak igazán motiváltak, a lapszámok nagy késéssel, esetlegesen érkeztek meg a címzettekhez – de még így is Magyarországon viszonylag sokan kapták meg és vehették kézbe a lapot.

Úgy gondolom, a legkézenfekvőbb megoldás az lenne, *ha postai küldeményként juttatnánk el a folyóíratot mindazokhoz, akik ezt igénylik*. Ez kisebb példányszámú kiadványoknál bevett módszer Magyarországon. Nem olcsó, de gyors és biztos. Természetesen ennél a megoldásnál is a pénzügyi szükséghelyzet korlátjába ütközünk – ám tekintetbe kell venni, hogy a szerkesztésre, nyomdára költött pénz is kárba vész, ha a lap végül nem jut el a közönségéhez.

### 3.5. A finanszírozás problémái

A lap magas színvonala, a három nyelvről és nyelvre való fordítás költségei, a szervezés és kapcsolattartás bonyolultsága miatt a költségek magasak. A minimálisan 12 millió forintos költségekből 2 milliót vállal a lap alapítója, a Csongrád Megyei Közgyűlés. További néhány százezer forintra van reális ígélet. Ez azonban az évi 4 számból mindössze egynek a finanszírozását teszi lehetővé.

Lehetőség van *hirdetések szervezésére*, szponzorok megnyerésére és előfizetők toborzására. Mindez azonban jelenleg egy csapdahelyzet: ezekből a forrásokból akkor kapna pénzt a kiadó, ha garantálni tudná, hogy mind a négy

szám a tervezett időben megjelenik mindhárom országban, mindhárom nyelven, és bizonyítani tudnánk, hogy valóban eljut a célközönséghez. Ehhez előzetes költségek szükségesek, s a forrás sem áll rendelkezésre. Becslések szerint, *ha legalább két évig biztosítani lehetne a megjelenés folyamatosságát, akkor a hirdetési és lapár-bevételekből a költségek 20–25 százalékát fedezhetnénk.*

### 3.6. Az Eurorégió folyóirat jövője

Magyarországon a 2002. évi parlamenti változásokkal ismét hatalomváltás történt, aminek következtében már látható jelei vannak a szomszédsági politika változásának. Várható, hogy a határokon átívelő együttműködés fokozottabb támogatást kap a magyar kormánytól. Magyarország 2004-ben bekövetkező és Románia 2007-re ígért európai uniós csatlakozása is új lökést adhat a kapcsolatok fejlődésének. A Dél-Alföld régió központja, Szeged helyi vezetőségében is változás következett be: a szocialista párt vezetésével négypárti koalíció került hatalomra. Polgármesternek azt a dr. Botka Lászlót választották, aki az 1998–2000 közötti időszakban is meggyőződéses híve volt a határon átnyúló együttműködésnek. A 2002. őszi önkormányzati választásokon Bács-Kiskun, Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megye közgyűlésében is baloldali győzelem következett be. Dr. Balogh László és Varga Zoltán személyében olyan politikusok tértek vissza a hatalomba, akik 1997-ben aláírói voltak a DKMT Eurorégió alapító okiratának. Csongrád megyében dr. Frank József maradt az elnök, aki szintén híve az euroregionális kooperációnak. Marosvári Attila Csongrád megyei alelnök vezetésével felgyorsult az egyeztetés a szervezet strukturális reformjára. Várható, hogy a DKMT Eurorégió szervezetébe tagként belépnek a megyeszékhelyek önkormányzatai, illetve Újvidék önkormányzata. A jelenlegi döntéshozó szervezet, az Elnökök Fóruma közgyűléssé alakul, és a jelenlegi konszenzus-kényszerű többségi döntési szisztéma váltja fel.

Az Eurorégió folyóirat eddigi utolsó száma 2001 júliusában jelent meg. 2002 nyarán a magyar és a román partner új PHARE-pályázatot adott be a folyóirat kiadására, ám ezt 2002 őszén mindkét oldalon elutasították tényleges szakmai indoklás nélkül. A Vajdaság csak most pályázhat, hiszen Jugoszlávia nemrég lett tagja az Európa Tanácsnak, az ország politikai stabilitása azonban mindmáig nem erősödött meg. Növekszik a lakossági elégedetlenség és csalódottság, amely a Milosevity bukása utáni eufóriát váltotta fel. A diktatúrát megdöntő sokszínű politikai szövetség között belső konfliktusok keletkeztek, a régi Jugoszlávia hivatalosan is megszűnt, a Szerbia és Montenegró nevű képlékeny államszövetség változatlanul messze van az európai normáktól. Ugyanakkor megindult a diktatórikus államszervezettel összefonódott maffiagazdaság felszámolása, és biztató ütemben halad előre a privatizáció. Az egykori közösségi vagyont magánosítása idején jelentős szerepe lehetne a magyar cégeknek,

egyelőre azonban a magyar tőkebeáramlás elmarad a lehetőségektől és a várakozásoktól is.

Mindezek a változások hatással lehetnek a határokon átívelő együttműködés további sorsára, egyebek közt a közös folyóirat jövőjére is. Összefoglalva az eddigieket, ismételten hangsúlyozni szükséges: *a határon átnyúló együttműködés kezdeti szakaszában a legfontosabb, hogy a résztvevők minél jobban megismerjék egymást, minél több információt szerezzenek egymás helyzetéről.* Fontos, hogy kialakuljon a résztvevő személyeknek olyan hálózata, amelyben azok a közös célok megvalósítása során megismerik egymást, személyes baráti viszonyt alakítanak ki. Fontos, hogy kialakuljon és széles körben elfogadottá váljon az összetartozásnak olyan tudata, amely megelőzi az etnikai identitástudatot. Fontos továbbá, hogy az egyes szakmai körök tudomást szerezzenek egymás munkájáról, *mind több embernek legyen oka átjárni a szomszédos országokba, a bevásárló turizmustól kezdve a szakmai kapcsolatokon, üzleti utakon át az idegenforgalomig, családlátogatásig.* Legyen folyamatos kapcsolat, forgalom a határokon keresztül. Számos részterületen – szakszervezeti mozgalom, civil szervezetek, gazdasági kamarák, felsőoktatás, rendőrség – kialakult az együttműködésnek, a személyes kapcsolatoknak ez a hálózata. Ebbe a körbe tartozik az Eurorégió folyóirat körül kialakult személyi háló is: szerkesztők, újságírók jártak át egymás családi ünnepeire – például román kolléganőnk kisfiának keresztelőjére. Közösen aggódtunk a jugoszláviai bombázások idején újvidéki barátaink életéért és biztonságáért. Mindez olyan érték, amit kár lenne veszni hagyni. Véleményem szerint van mód arra, hogy ha több éves késéssel is, de a nem túl távoli jövőben megvalósítsuk mindazt, amit annak idején a DKMT Eurorégió információs stratégiájának felvázolásakor tervbe vettünk.

## 4. A kereskedelmi és a közszolgálati médiumok szerepe

### 4.1. Elégtelen nyelvtudás

Annak ellenére, hogy írásomban nagyobb terjedelemben foglalkoztam az Eurorégió folyóirat helyzetével, egyáltalán nem szeretném azt állítani, sem pedig sugallni, hogy a határokon átívelő együttműködés kommunikációjában ez volna a legdöntőbb tényező. Nyilvánvaló, hogy a legfontosabb médium a televízió, ezt követik a kereskedelmi rádiók, illetve a megyei napilapok és az egyes településeken terjesztett helyi újságok.

A határokon átívelő együttműködés egyik legnagyobb akadálya, hogy *a különböző etnikumokhoz tartozó emberek nem ismerik egymás nyelvét.* Pontosabban: a magyarországi magyarok döntő többsége az, aki nem beszél sem szerbül, sem románul. Keveset sem, a hangulatoldó gesztusok, köszönések, jókíván-

ságok szintjén sem. A magyarországi médiában ugyanakkor szép számmal dolgoznak olyan magyarok, akik a szomszédos országokban éltek, és a nyolcvanas évtized végén vagy a kilencvenes években települtek át az anyaországba. Ők ugyan jól beszélik szülőhelyük többségi társadalmának nyelvét, ám többnyire zsigerből elutasítják a határon átnyúló együttműködés európai eszméjét. Ez érthető is, hiszen bizonyosan voltak olyan tapasztalataik, amelyek a szülőföld elhagyásának nehéz döntésére készítették őket. Ugyanakkor nem jó, ha az etnikai kibékülést, a történelmi múlt rossz hagyományainak meghaladását, egy pragmatikus kooperáció mintáit olyan emberek kommunikálják, akik egész életre szóló, mégoly jogos sérelmeket hordoznak magukban.

Tapasztalataim szerint a DKMT Eurorégió területén mind a szerbek, mind pedig a románok beszélnek valamennyit magyarul. Hogy nyilvánosan használják-e a magyar nyelvet, az függ a helyzettől és attól is, hogy mennyire áll érdekükben magyarul megszólalni. A Vajdaságban és a Bánságban a magyar még mindig közvetítő nyelv lehet, amely legalább annyira hatékony, mint a szintén közvetítő nyelvként használt angol. Ez utóbbinak a használata sem egyszerű. A térségben ugyanis a deklarált közoktatási erőfeszítések ellenére a nyelvtanítás hatékonysága csekély: bár szinte mindenki éveken át tanul valamilyen nyugati nyelvet, olyan csekély a motiváció, hogy amikor az idegennyelv-használat ritka alkalmai bekövetkeznek, az emberek meg sem tudnak szólalni.

Az eurorégió területén *alig történik valami egymás nyelvének elsajátítása érdekében*. Rendkívül kevés a nyelvkönyv, s ami van, az sem korszerű. Még kevesebb a hanganyag. Az egyetemek lehetőséget kínálnak a szerb és a román nyelv kötelező idegen nyelvként való tanulására, de nagyon kevés a résztvevők száma, és körükben is óriási a lemorzsolódók aránya. A magyar fiatalok nem úgy tekintenek a szerb és román nyelv ismeretére, mint olyan tudásra, amelyből az életük során – például a határokon átívelő együttműködés keretei között – előnyük származhatna. Jellemző, hogy a hazai politikai életben gúnyolódás tárgya lehet, a hazafiatlanság bizonyítékának számít bizonyos politikai körökben, hogy Medgyessy Péter miniszterelnök beszél románul.

## 4.2. Magyar csak a magyarral

A határon átnyúló együttműködés egyik legfontosabb közvetítője a Duna Televízió lehetne. A Duna TV azonban koncepciójából eredően legfőképpen csak a határon túli magyarokkal foglalkozik. Nem kivételes, hogy szerbek, románok, szlovákok is megszólalnak adásaiban, de a fő tendencia, hogy a határon túli magyarokról, azok nézőpontjából, egyfajta kulturális hagyományápolás és kisebbségi érdekképviselő szempontjai szerint születnek meg a műsorok. A kérdéssel foglalkozó magyar média abba a hibába esik, hogy tükörképként utánozni igyekszik az etnocentrikus román, szerb, szlovák műsorokat és politikai attitű-

döket. Mindez többnyire egybeesik a határon túli magyarok kívánságaival: ha a másik fél a maga oldaláról etnocentrikusan közelíti meg a problémákat, akkor legyen a magyar félnek is saját műsora, ahol a magyarok mondhatják ki az utolsó szót. Nyilvánvaló, hogy ezzel a megközelítéssel nem lehet olyan műsorokat készíteni, amelyek mindkét oldalon arról győznék meg a közönségüket, hogy a határon túli többségi társadalommal nem rivalizálni kell, nem régi sérelmeket orvosolni, hanem a jövő érdekében együttműködni.

### 4.3. Csak az esemény, csak a szenzáció

Annak a médiának, amely a legszélesebb közönséghez jut el, nincsenek értékpreferenciái, nincsenek társadalmi céljai; csupán eladni kívánják a lapot, nyereségesen sugározni a műsorfolyamot. Azt adni, ami a legkisebb költséggel adható, és amit a legkönnyebben befogad a közönség. Ebből a szempontból nehéz téma a határokon átívelő együttműködés kérdése. A közönség érdeklődését sokkal könnyebben felkelti, ha szerb fiatalok biciklilánccal verekednek a zentai diszkóban, az etnikai megbékélésnél nagyobb figyelmet kelt az ellenségeskedés. Mindazonáltal be lehet jutni e médiumokba is, de főként csak kis terjedelemben, előzmények és összefüggések nélkül valamilyen eseménnyel. A Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió eseményei rövid hírként megjelennek a magyarországi – elsősorban a helyi – médiumokban. A határokon átívelő kooperáció kívánatos eszmeisége azonban nem megy át a rivaldán. Ehhez tapasztalt és elkötelezett szerkesztőkre, személyre szabottan előkészített információkra – a kommunikációs stratégia megvalósítására volna szükség.

Akad kivétel – de egyre kevesebb. A korábbi időszakban a Magyar Televízió Szegedi Körzeti Stúdiója lényegesen többet foglalkozott az eurorégió ügyeivel – akkor, amikor még a téma jelentőségét világosan látó, tapasztalt emberek vezették a stúdiót. Később azonban a nagypolitikai konfliktusok elérték a közszolgálati médiumokat is, a határon túli együttműködés ügyét a politikai baloldal témájának kezdték tartani, amivel nem illik foglalkozni.

Az egész Dél-Alföldön egyetlen sorozatműsor működött, amely az eurorégiós eszmét tartósan, ténylegesen a határokon átívelő együttműködés formájában fővállalta és propagálta: a már említett szegedi körzeti stúdió, a temesvári rádió és a diktatúra bukása után a szabadkai rádió közösen szerkesztett „Európa hullámhosszán” című műsora. Egy időben magyar oldalról a megfelelő anyagiak, továbbá az intézményvezetői-akarat hiánya miatt ez a műsorfolyam is ellehetetlenülni látszott, az utóbbi időben azonban ez a veszély megszűnt. Történt egy ígéretes kezdeményezés a Szeged Televízió és a Novi Sad-i Televízió Szabadkai Stúdiója között közös műsorok készítésére, ez azonban az utóbbi időben a Szeged Televízió anyagi csődje és a műsorkészítők munkájának felfüggesztése mi-

att szünetel. Várható azonban, hogy hosszabb távon a közös televíziós műsorkészítés újraindul, esetleg román irányba is kibővül.

## 5. Összegzés és jövő

*A határokon átívelő együttműködés kezdeti szakaszának legfontosabb része az információáramlás: egymás minél jobb megismerése. Ehhez alkalmas személyek, szakértelem, elkötelezettség és megfelelő technikai és anyagi feltételek szükségesek. Mivel a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégióban egyéb hiányosságok mellett ezek a feltételek sem álltak együtt rendelkezésre, a határokon átívelő együttműködésről szóló híradások elmaradtak a szükségéstől és a lehetőségtől, s ez visszahatott az együttműködés tényleges folyamatára is. Ha többet tudunk volna egymásról, még inkább mindnyájunk meggyőződésévé válhatott volna, hogy mennyire egymásra vagyunk utalva.*

Magyarország uniós csatlakozásának közeledtével várható, hogy a határokon átívelő együttműködés folyamata is felgyorsul. A tájékoztatásban pedig jelenleg egy, a korábbi próbálkozásoknál olcsóbb, internetes megoldás kerül előtérbe: a [www.triplexregio.net](http://www.triplexregio.net) négy nyelvű webportál az Esély a Stabilitásra Alapítvány támogatásával működik és rendszeresen közli a térség híreit. Legutóbb pedig egy magyar–román tükörprojektet tartott támogatásra méltónak a PHARE. A projekt keretében Csongrád és Békés, valamint Arad és Temes megye egy-egy napilapjában rendszeres mellékletként jutnak el az olvasóhoz az eurorégióról szóló információk. A melléklet címe azonos [www.triplexregio.net](http://www.triplexregio.net) hírportál egyik rovatáéval: „Ablak a szomszédságra”.

## Felhasznált irodalom

Rövid áttekintő írásomban szerkesztő-újságíróként főként saját tapasztalataim alapján igyekeztem összegezni az eurorégió elmúlt évekbeli kommunikációs kapcsolatainak problematikáját. A gondolataimat záró, néhány elemet tartalmazó szakirodalmi, statisztikai összeállításra az elemző szövegrészben nem „szabályszerűen” hivatkozom, inkább csak jelezni kívántam a tanulmányhoz kapcsolódó legfontosabb információbázist.

Barlow, M.–Lengyel, I.–Wels, R. (szerk.) (1998) *Local Development and Public Administration in Transition*. Szeged, JATE.

Enyedi Gy. (1997) A sikeres város. – *Tér és Társadalom* 4. 1–7. o.

Farkas B.–Lengyel I. (szerk.) (2000) *Versenyképesség – Regionális versenyképesség*. Szeged, Szegedi Tudományegyetem.

Dél-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács (2002) *Az Eurorégió számokban*. Szeged.

Európai Régiók Gyűlése (1997) *LACE Handbook*. Gyakorlati útmutató a határon átnyúló együttműködéshez.

*Eurorégiók és utak Magyarországon*. (2001) Budapest.

KSH Szegedi Igazgatósága (2000) *A Dél-Alföld három megveszékelye*. Szeged.

## **Villages along the meeting point of three borders (Kübekháza, Óbék, Oroszlámos)**

**JÓZSEF KUGLER – JOVAN ROMELIĆ –  
GYÖRGYI SZILÁGYI**

As a result of the Trianon Peace Treaty at the end of the First World War, the centuries old single state at the heart of the Carpathian Basin was divided up into new entities; neighbouring settlements, which previously had had strong and active administrative, trade and religious links, found themselves in new countries, separated by new borders. The borders broke these active relations between the settlements. This paper examines the development of the settlements along the Hungarian–Romanian–Yugoslavian border, and the difficulties in their communication posed by the borders.

The borders cut up the Bánság area. This region had a unique pattern of development, the first settlers arrived in the 18<sup>th</sup> century, and made the region into one of the most versatile area of Europe in terms of ethnicity and religion. The villages we examined reflect the region's versatility.

Being located near the border has been a disadvantage for the villages in all three countries. They became peripheries, lagged behind other settlements, and infrastructure developed at a slow pace in the region. There has also been a drop in the population of these villages. This is especially striking in the case of Yugoslavian and Romanian settlements, which got relatively far from the economic and administrative centres in their new states. From the beginning of the 1960's, the majority of the inhabitants of Kübekháza found employment in nearby Szeged, still, good employment opportunities could not stop population loss in the village.

There are two steps the stakeholders in the region hope to take in order to facilitate the advancement of the region. One of these is direct co-operation with neighbouring settlements, the other one is to implement Euroregional programmes. Since 1997, on the last weekend of May, the borders open, and anyone with a passport can freely cross the borders, so that people can visit their friends and relatives. This is very important, as, even though new border crossing points have been opened, it takes about 20–50 kms to visit neighbouring villages during other times of the year. The advancement of the region may largely be facilitated by the re-opening of the Szeged–Kikinda–Timisoara railway line, together with the construction of the Szeged railway bridge over the river Tisza.

## **Cross border flows in the Hungarian–Romanian border area – a logical consequence of the improving political relations?**

SACHA KOPPERT

Our author from the Netherlands has been monitoring the changes in the border regions of central and eastern Europe since the beginning of the Transition period. As a part of that research, she has spent some time on several occasions in the border regions of southeastern Hungary and in the neighbouring Romanian areas. That provided the author with valuable first-hand experience on the opportunities created by the opening of the borders, the acceleration of cross-border relations, and the difficulties that these regions face.

The author uses the House model to analyse the development on both sides of the Romanian–Hungarian border. The first part of the paper introduces the results and problems of the settlement-, microregional-, and county level co-operation in the region. The author emphasises the co-operation between the Sarkad and Salonta microregions, which might serve as an example for other microregions. Both microregions were successful in lobbying for the opening of a border-crossing station. There are several problems still to be tackled, however. Besides financing, another problem is that the microregional organisations to co-ordinate the development of several settlements have just been established. The PHARE CBC project of the EU, aiming at the development of cross border regions with the help of mirror projects, has also had a positive impact on the region, as projects for road construction, the opening of border crossing points, and water management projects received funding from this source.

Considering the number of participants, the most significant cross-border flow is related to trade, as there is a considerable difference in the price levels of the two countries. Romanian citizens are engaged in retail activities to a much larger extent than Hungarians are. Mutual capital investments are at a relatively low level at present. Hungarian businesses invest more and more in Romania, as there is a considerable market on the Romanian side of the border, with major towns situated on the Rumanian side (Arad, Oradea), and these regions are quite developed in comparison to other parts of Romania. Poor infrastructural background (e.g. lack of good quality roads and developed banking services) is a major hindrance to the further development of economic relations. Poor infrastructure characterises the Romanian side, there has been, however, favourable changes in this field as well during the past few years.

## **The connections between the economy, labour market and border traffic in the border areas of the Southern Great Plains**

BÉLA BARANYI – ISTVÁN BALCSÓK

This paper examines the border areas of the Southern Great Plains based on their economic and labour market relations and the scale of the border traffic. The introductory part analyses the development of foreign trade relations and capital investments. Hungarian investments extend to some Romanian areas by the border. Foreign investment into Romania originating from other countries is directed primarily towards Bucharest, leaving the border areas untouched. As concerns the transparency of borders, positive changes have taken place during the past few years, including the opening of new border crossing stations and the shortening of the time needed to cross the border. Employees arriving from Romania, however, are employed in areas rather far from the Hungarian–Romanian border, in the developed regions of Transdanubia and Budapest.

Cross border relations along the Hungarian – Romanian border are still in their infancy and are mostly formal. The deepening of relations began in earnest ten years ago. The scale and scope of co-operation is on the increase, the only barrier to overcome is of financial nature. The analysis of the economies of the Hungarian –Romanian border area clearly show the huge potential to be utilised in the future.

A major barrier blocking the development of cross-border co-operation is the lack of funds and capital. The socio-economic advancement of the Romanian border areas is a prerequisite for the future development of Hungarian border areas and cross border co-operation.

EU accession is going to be a giant step forward for both Hungary and Romania. However, Romania is to join the EU only in 2007, i.e. three years after Hungary's EU accession, which might result in some problems in the period in between. Another possible scenario might be that after 2004 (after the accession of ten new member states), Romania, as a candidate country, will be entitled for considerable EU funds, part of which could be used for developing cross-border co-operation. The opening up of the border between the two countries, generating cross-border co-operation, is a favourable sign, together with the willingness to co-operate on the Romanian part. The authors strongly hope that these developments are not going to be overshadowed by any adverse political changes or the negative effects of the Schengen border running in this border area.

## **Security and transparency along Hungary's South-eastern borders**

ISTVÁN KOBOLKA

Hungary becomes full member of the EU in 2004, and a few years later Hungary is to join the Schengen system of border control. This requires the establishment of a new security policy, as Hungary's eastern and southern borders will be the external borders of the EU. This paper looks at the challenges and the tasks to be completed resulting from Hungary's ratifying the Schengen Treaty. There is a short overview of the migration processes within the EU and Hungary, stating that after 1988 Hungary became a target county of migration. It was mainly ethnic Hungarians who had lived outside the borders of Hungary who made up the bulk of immigrants.

Crime rates and figures are presented to show the situation of Hungary and the Southern Great Plains. As concerns the number of crimes committed, the border area is in any way a worse situation than the rest of the country. In other target countries of migration, like Germany, Switzerland and Austria, 25–50% of all crime is committed by immigrants (most of them find employment in the target country). The southern parts of Hungary, however, are not characterised by crime committed by migrants. A warning sign, though, is the involvement of Hungarian regions in organised crime. As a consequence of its location, major trafficking routes cross the region, and this is the gateway where the bulk of illegal immigrants enter Hungary.

The eastern and southern counties of Hungary are going to function as filters for the EU. The Schengen border, however, will improve the security of the region, due to the beneficial effects of the development of border policing infrastructure. This could also bring new investment (construction of new roads and new buildings) and new workplaces for the counties along the border.

## **Yugoslavian enterprises in the border area of the Southern Great Plains region**

GABRIELLA SZÓNOKY ANCSIN

This paper aims to examine the changes during the past 50 years in the nature of cross-border economic relations in the Southern Great Plains region bordering Yugoslavia, with special attention to the Transition period. The paper also examines the role “Yugoslavian“ enterprises, in operation for more than ten years, have played in the economies of Hungarian towns and villages along the border.

During the 1950's, as a result of the worsening of the Hungarian–Yugoslavian state relations, border areas became peripheries. There were no major investments in Szeged, so the momentum of the town's development came to a temporary halt. During the seventies, the Hungarian state introduced “special border passes”, which allowed people living in the border area (i.e. not more than 30 kilometres from the border), to travel abroad for one or two days, five to six times a year. From the nineties on, immigrants from the former Yugoslavia targeted the Hungarian border area as a result of the events in the former Federal Republic of Yugoslavia (civil war, embargo). The majority of Yugoslav citizens settling temporarily or finally in Hungary are of Hungarian nationality. To earn a living, they established businesses in the border counties (Csongrád, Bács-Kiskun), or in Budapest.

Yugoslav enterprises had relatively low (0,5–1 million HUF) founding capital, and were officially registered as business partnerships. Most investors favoured Szeged, a town which had more than one third of all of the enterprises with Yugoslavian interest in Hungary in 1999, over other locations in the region. After establishing a business in Hungary, most of these businessmen settled in Hungary and applied for Hungarian citizenship. This reflects in the sharp rise in Szeged real estate prices during the 1990's. Within the city, businesses with a lower capital, which are quite often the ones that go into liquidation, can be found in the housing estates. In the downtown area, however, there are several competitive businesses, with high capital, mostly engaged in trade. Their success is largely due to their owners' extensive relations in Serbia, Hungary and Western Europe.

## **Non-governmental Organisations (NGOs) in the Hungarian–Romanian–Yugoslavian border area**

SÁNDOR BESENYI

From the beginning of the 1990's, the political and economic transition gave new impetus to the co-operation of NGOs in the Hungarian–Romanian–Yugoslavian border area. Before the 1990's there had only been lukewarm, official, inter-state relations between these countries. The borders distorted private relations between family, kin, and friends. These relations had gradually been strengthened from the mid-1970's, when the borders of these three countries became slightly more transparent than they had previously been. In between the two extremes of relations (i.e. inter-state and family), there has been a gradual development of co-operation between NGOs, chambers, local governments, and institutional twinning (schools, cultural centres, museums, theatres).

The past decade has seen a boom in the development of NGOs. There are considerable similarities and differences in between the operation of the NGOs of these three countries. NGOs have become the fora of citizens' opinions, dialogue and direct democracy everywhere, also having their share in the management of social problems resulting from the social and economic changes. The Association of Non-Governmental Organisations Of Southern Hungary has played the leading role in strengthening the regional co-operation of NGOs. This paper lists the major objectives of the Euroregional partnership co-operation, one of which is preparing the way for the region's European integration. Other objectives include the protection of natural assets, helping border regions to keep their population, the mitigation of the adverse effects of globalisation, tackling the problems of minorities on a European level, together with the strengthening of the intercultural and inter-ethnic communication in the border areas. Several meetings and conferences have been held since 1997 with a significant number of representatives of the NGOs participating from Hungary, Romania, and Yugoslavia.

Based on the author's assessment, the most important achievement is that the stakeholders in the region have been able to create an atmosphere of confidence and mutual respect. The non governmental sphere is committed to democratisation, social reform, the securing of minority rights, and a good co-operation between neighbouring countries.

## **The role of the DKTM Euroregion in the Hungarian–Romanian–Serbia–Montenegrin tripartite border cooperation**

ESZTER CSÓKÁSI – IMRE NÁGY

The Danube–Körös–Tisza–Maros Regional Cooperation (Euroregion) was founded in 1997, bringing together the border regions of Hungary, Romania and Serbia and Montenegro. The triple border area is considered as a delicate one from the viewpoint of security policy. It is ethnically heterogenous, however, the Euroregion is a homogenous entity considering its physical and human geography and its cultural heritage.

There are various spatial types of cooperation within the Euroregion. The first one is a symmetrical cooperation along the border, in which cooperation exists between settlements or institutions from the two border regions. The second type of cooperation includes relations outside the border region. This is especially characteristic of Serbian settlements, which have extensive relations with Hungarian towns and institutions. The third type of spatial cooperation is unique to the Hungarian border region, encompassing links to Szeged, Baja and Békéscsaba. These are spatial relations characteristic of the 1990's, when the bulk of black market activities and enterprises from Voivodina settled in the major towns closest to the border. Finally, totally asymmetric relations have evolved as well, which are far from being border region relations. Affluent businessmen and intellectuals from Serbia and Romania prefer to settle in the centre of Hungary, in the Budapest region.

The development of the border regions of Hungary and the neighbouring countries will be enhanced through PHARE CBC, INTERREG IIIA and CARDS funds in the near future. The most promising Euroregion-level developments include the modernisation of the Szeged–Timisoara and the Szeged–Subotica–Baja railway lines, the rehabilitation of the river Bega and the complex protection of the river Tisza and the development of the towns and villages along the river. The Euroregion enjoys the benefits and shares the disadvantages of being situated along the external border of the EU.

## **The present situation and the future perspectives of the Romanian–Hungarian border zone co-operation in the light of the CBC**

SIMONA PASCARIU

Since 1996/97 the CBC co-operation has played an ever increasing role in the shaping of the Hungarian–Romanian relations. With the help of EU funds, planning covering the whole of the border area began both on regional and sectoral levels. That means a great step forward in aligning the development policies of Hungary and Romania, and also has a positive effect on the medium- and long term efficiency of CBC. Institution building for the CBC has also begun.

This paper provides an overview of the development of the Romanian CBC process, including the Act on Regional Development (Act 151 of 1998), according to which the objective of regional development policies is to enhance both internal and international and cross-border co-operation, including Euroregions. In Romania the Implementing Organisation of PHARE CBC Programmes is the Ministry of Development and Planning (MDP), which stresses the importance of the participation of local organisations and ministries representing Hungarian and Bulgarian counties in the planning of projects. The MDP pays attention to the compatibility of local objectives with those of the National Development Plan.

The five priorities of the CBC programme include the improvement of the infrastructure of the region, better conditions for border crossing, economic development, institution building, the best possible utilisation of human resources, and the tackling of environmental problems. Based on the priorities, joint programmes and projects were prepared, and the implementation of those projects, which had a budget around 2 million euros, began. The paper gives a detailed picture of the decision-making processes and the implementation of the projects required. Then a list of the factors that hinder the implementation of the projects is provided, together with some proposals. The paper states that strategic partnership, clear priorities based on real needs and successful projects are going to build confidence among people living in the border area. The CBC co-operation could be an important factor of the European integration of both Hungary and Romania.

## **The main directions of the future development of the Voivodina and Southern Hungarian border regions**

JASMINA ĐORĐEVIĆ – DEJAN ĐORĐEVIĆ

The paper provides an overview of the present situation, types, and conditions of European cross-border co-operation, and their effects on spatial development. Then the major aspects of co-operation (border crossing stations along the Trans-European transport corridors, natural resources and cultural heritage of the border region) are determined based on the project VISION PLANET.

By the turn of the millennium borders in Western Europe have become of secondary importance, and a new type of cross-border co-operation had evolved. That made the advancement and development of peripheral regions possible. Voivodina is of great importance to Serbia in this respect, as it could serve as an example for other border regions as well. Cross-border co-operation is going to be characterised by the awareness of “European issues” and the development of necessary legislation (corridors, visa regimes, global environmental issues). The advancement and development of regions is guaranteed by closer co-operation between regions. Developing and popularising the image of the region is also important, together with developing tourism, and integrating the region into wider European networks. CARDS and PHARE funds will surely be contributing to that. The most important priorities are completing the construction of the Beograd–Subotica–state border–Röszke–Kiskunfélegyháza motorway, railway development on the Beograd–Budapest–Vienna line, and tackling environmental and natural protection problems (water quality of the rivers Danube and Tisza, air pollution of Szeged and Subotica) in line with EU principles. The settling of questions related to agriculture (effective pre-emptive veterinary and phytosanitary measures, and a list of the acceptable insecticides) is also necessary. The opportunities are favourable to cross-border co-operation along the Serbian–Croatian–Hungarian border area along the river Danube, albeit subject to further political harmonisation.

With launching co-operation along the Serbian–Hungarian border and joint action a real regional integration is likely to evolve, thus this way regions with similar natural resources and economic potential could be “re-united”.

## **Transport in the area of the Danube–Körös–Maros–Tisza Euroregion**

IMRE BALOGH

In the new network of global and regional co-operation, the success of a region or a border area, besides other factors, is dependent on high quality transport and telecommunication services. The development of transportation should thus aim at creating better conditions of accessibility and transparency, and, through the improvement of internal links, enhancing the evolution of a Euroregion with effective co-operation and cohesion. It is also important to have an overall system of focal points (railway stations, harbours, terminals, logistic bases), which would make the region attractive to international networks. This paper examines the Euroregion, which is crossed by Helsinki corridors IV, VII, and X/B, considering the aforementioned criteria.

The paper looks at the development potential of the transportation systems of the region, namely railway, road water and air transport. The most urgent task is the modernisation of the railroad system, which was constructed in the times of the Austro–Hungarian Empire. Regional railway lines are cut by borders and should also be restored. The restoration of some parts of the Szeged–Banatsko Arandelovo–Kikinda–Jimbolia–Timișoara railway line would largely contribute to the development of three-way relations within the Euroregion, as this line would make the region accessible directly and relatively fast from Western Europe through Budapest, Cegléd and Kecskemét. There are problems concerning both the quality (pavement, working load) and the quantity of the roads. In all three countries of the region, towns, through the development of roads, aim at creating conditions of better accessibility, this way they hope to attract more capital. The construction of the Danube–Main–Rhine and the Danube–Oder canals, the Danube is going to be the longest navigable waterway of Europe, and this, in turn, is going to have a favourable effect on the development of the Tisza region, albeit the construction of new harbours along the river Tisza is necessary. Air transport is not utilised to its full potential, at present the Timișoara airport is the only international airport in the region. The operation of a single, co-ordinated logistics network for the Euroregion would guarantee the competitiveness of the region in the long run.

## **The role of the media in the deepening of the Duna–Körös–Maros–Tisza euroregional cooperation**

ISTVÁN TANÁCS

Following the foundation of DKMT, back in March 1998, a Document had been prepared with the involvement of the stakeholders, on the information strategy of the Euroregion. This included, among others, the creation of a database, which collected the data indispensable for further co-operation. Another objective was the publication of a periodical in three languages, and a wide ranging co-operation with the media. We aimed at having a smooth and up-to-date flow of information within the institutions and network of the Euroregion. The gathering of information on a regular basis from international institutions and organisations (EU Information Directorate, Assembly of European Regions), and the Ministries and the spatial development organisations of the three countries involved has been considered a must from the beginning.

From the objectives listed, only the publication of a periodical has been achieved, still, there have been several problems to be tackled. From October 1998 the journal *Eurotrio*, later renamed *Euroregion*, came out in three languages, Hungarian, Romanian, and Serbian, with an English summary. Later, during the civil war, the Serbian edition was not published, still journalists from Voivodina wrote the articles they were asked to. The major problem editors had to face was financing, and the last issue of the journal came out in July 2001. The journal was costly, as it was of high quality, there were high translation costs, and it was difficult to organise the crews in three countries. The founder of the journal, the Csongrád County Assembly, could only cover part of the costs. The Romanian and Hungarian parties submitted a PHARE tender in order to publish the journal again, but this tender was not successful. Although there were some problems connected to the circulation of the journal, it was very popular, and contributed to a better flow of information within the *Euroregion*.

Even at the initial phase of cross border co-operation, it is of vital importance for the stakeholders to have access to information, and to get to know each other better. For this reason it is important to see the development of a sense of community, which is stronger than ethnic identity, and is widely accepted. There should be more and more reasons for visiting neighbouring countries, from shopping through professional to family visits. In order to achieve this, among many things, good media background is needed.

## **Izolați de ceilalți: localități în zona Triplex Confinium (Kübekháza, Beba Veche, Banatsko Arandelovo)**

**JÓZSEF KUGLER – JOVAN ROMELIĆ  
– GYÖRGYI SZILÁGYI**

Tratatul de pace de la Trianon, care a încheiat primul război mondial, a împărțit sistemul statal unitar care a existat de secole în această regiune. Astfel localități învecinate care au avut relații vii (administrative, economice, religioase) au fost despărțite în câteva zile de granițe statale. Aceste granițe au distrus relațiile existente. Acest studiu cercetează dezvoltarea precum și greutățile cu care se confruntă localitățile din zona de graniță maghiaro-româno-iugoslavă.

Granița despartă localități din Banatul istoric. Repopularea acestei zone, cu un trecut istoric aparte din bazinul Carpatic, a fost începută abia în secolul al XVIII-lea. Zona a devenit una multicoloră atât din punct de vedere etnic cât și religios, fiind una din „cele mai amestecate” regiuni din Europa. Acest lucru este reflectat și în cazul localităților cercetate. Situația în apropierea graniței a avut efect negativ asupra acestor localități, acestea au ajuns într-o situație periferică, nu s-au dezvoltat din punct de vedere economic, construcția infrastructurii se realizează foarte greu. Acest lucru este specific mai ales în cazul localităților din România și Iugoslavia, care au ajuns foarte departe de centrele administrative și economice. Din anii 60 forța de muncă locală și-a găsit, ca navetist, loc de muncă în oraș, însă nici așa nu s-a reușit stoparea fenomenului de scădere a populației.

Dezvoltarea și lărgirea colaborării transfrontaliere, înlăturarea efectelor negative cauzate de proximitatea graniței pot fi realizate prin colaborarea cu localitățile învecinate precum și prin implementarea unor programe europene. Începând din 1997, în fiecare an în ultimul sfârșit de săptămână din mai, frontiera este deschisă pentru două zile, când este posibilă trecerea frontierei (folosind pașaportul) și când prietenii și rudele pot să se viziteze. Acest lucru este important și datorită faptului, că în ciuda deschiderii unor noi puncte de trecere a frontierei o asemenea vizită în cursul anului, reprezintă un drum de 20-50 km. În cadrul colaborării euroregionale există speranțe mari cu privire la reconstrucția căii ferate Szeged–Kikinda–Timisoara și implicit a podului peste Tisza din Szeged. Cei din Kübekháza consideră o sarcină importantă ca legăturile, care s-au dezvoltat în ultimul deceniu să nu fie rupte nici în momentul instalării granițelor Schengen.

## **Legături transfrontaliere în regiunea frontalieră româno–maghiară – Rezultate logice ale îmbunătățirii relațiilor politice?**

SACHA KOPPERT

Autorul olandez urmărește cu interes, încă din momentul schimbărilor de regim, schimbările din regiunile frontaliere ale țărilor sud-est europene. Împreună cu colegul său a petrecut perioade mai lungi sau mai scurte în partea de sud a Ungariei și în zonele frontaliere vecine din România, unde a observat personal exploatarea posibilităților oferite de deschiderea frontierelor, înviorarea legăturilor transfrontaliere și existența unor probleme încă nerezolvate.

Autorul analizează procesele din zona de frontieră româno-maghiară prin folosirea așa numitului model House, cunoscută din literatura de specialitate străină. Prima parte a studiului prezintă rezultatele și obstacolele colaborării de aproape un deceniu dintre localități, microregiuni și județe. Se pune accent special pe prezentarea colaborării microregionale dintre Sarkad și Salonta, care a îmbrăcat o formă oficială în 1998 și care poate fi un exemplu de urmat și pentru alte colaborări microregionale. Printre altele, printr-o activitate de lobby susținută, s-a reușit deschiderea unui punct de trecere a frontierei. Dar în același timp această colaborare se confruntă cu o serie de probleme. Astfel, pe lângă greutatea de finanțare, o problemă importantă se referă la faptul că în România doar acum a început să funcționeze colaborările microregionale, care armonizează dezvoltarea mai multor localități. Programele EU PHARE CBC – care au ca obiectiv dezvoltarea relațiilor de colaborare transfrontaliere, prin proiecte oglindă – au avut un efect pozitiv asupra regiunii studiate, finanțând proiecte mici legate de construirea unor drumuri, deschiderea frontierei și gospodărirea apelor.

Dintre fluxurile transfrontaliere cea mai importantă (după numărul participanților) este cel comercial, care se bazează pe diferența de prețuri. În această activitate (micul comerț) cetățenii români participă într-un număr mai mare decât cetățenii maghiari. Investițiile de capital se situează, pe ambele părți ale graniței, la un nivel destul de scăzut. În această privință oamenii de afaceri din Ungaria sunt mai activi, deoarece pe partea română există mai multe orașe mari (Arad, Oradea), cu o piață de desfacere mai mare și această parte a României este relativ mai dezvoltată. Dezvoltarea legăturilor comerciale este frânată de starea inadecvată a infrastructurii (lipsa drumurilor puse la punct, lipsa unor servicii bancare dezvoltate etc.). Acestea prezintă problemă mai ales pe partea română a graniței, însă în ultimii ani se pot simți schimbări favorabile.

## **Economie – piața muncii – traficul de frontieră în regiunea Dél-Alföld**

**BÉLA BARANYI – ISTVÁN BALCSÓK**

Pe baza relațiilor economice și a pieței muncii precum și pe baza intensității traficului peste graniță, autorii studiului au examinat partea frontalieră a regiunii Dél-Alföld. În partea introductivă analizează modul de modificare a relațiilor dintre cele două țări punând accent pe comerțul exterior și investițiile de capital. În ceea ce privește investițiile maghiare s-a observat că acesta nu a ocolit zona de lângă graniță, pe când investițiile din celelalte țări s-au îndreptat cu precădere spre alte zone a țării, mai ales spre Budapesta. În ceea ce privește permeabilitatea granițelor autorii au subliniat modificările favorabile din ultima perioadă, care constau în deschiderea unor noi puncte de trecere a frontierei și reducerea timpului necesar traversării. Forța de muncă sosită din România nu a găsit loc de muncă în zona frontalieră, îndreptându-se spre regiunile mai dezvoltate ale Ungariei (Budapesta, partea vestică a țării).

Relațiile transfrontaliere româno-maghiare sunt într-un stadiu incipient și au mai ales un caracter protocolar. Însă dezvoltarea acestor relații, cu un conținut mai sincer și mai profund, a putut începe numai de zece ani. Totuși intensitatea colaborării crește dinamic, și practic singurul obstacol este reprezentat de lipsa banilor. Analizele privind zona frontalieră a regiunii Dél-Alföld, arată că dezvoltarea relațiilor de la granița româno-maghiară nu a ajuns încă la punctul maxim.

Dezvoltarea relațiilor de cooperare transfrontalieră se lovește de lipsa mijloacelor financiare și de lipsa capitalului. Atât dezvoltarea zonelor de la graniță din Ungaria, cât și viitorul relațiilor transfrontaliere depind de dezvoltarea social-economică a zonelor de pe partea română. O posibilă soluție pentru îmbunătățirea acestor relații este integrarea europeană. Ținând cont însă de faptul, că acest lucru în cazul României va fi mai îndepărtat (2007), trebuie să calculăm cu multe greutate. În același timp având în vedere faptul, că România este un candidat la aderare, după 2004 poate beneficia de sume importante din partea Uniunii Europene, din care o parte poate fi folosită pentru dezvoltarea relațiilor transfrontaliere. Un semn pozitiv este faptul, că deja în prezent frontiera româno-maghiară este mai deschisă și în ultimul deceniu a generat din ce în ce mai puternic colaborarea transfrontalieră, de asemenea și voința crescândă a părții române poate să sugereze optimism pentru viitor. Putem doar spera ca acest proces nu va fi umbrat de schimbări politice nefavorabile sau de mecanismele Acordului de la Schengen.

## Securitatea și permeabilitatea frontierei de sud-est a Ungariei

ISTVÁN KOBOLKA

Ca urmare a lărgirii Uniunii Europene, Ungaria va deveni membru cu drepturi depline, și după câțiva ani va deveni și membru al spațiului Schengen. Din această cauză este necesară elaborarea unei noi politici de securitate, având în vedere că granița de sud și de est a Ungariei va fi și granița spațiului Schengen. Acest studiu se ocupă de problemele care vor apărea în momentul aderării la sistemul Schengen și stabilește acele sarcini care vor trebui rezolvate de către Ungaria. Autorul prezintă pe scurt migrația în Uniunea Europeană și în Ungaria, afirmând că după 1988 Ungaria a devenit o țară de destinație pentru imigranții de etnie maghiară venite din țările învecinate.

Cu ajutorul unor cifre statistice putem cunoaște nivelul infracțional din Ungaria și în special pe cel din județele de sud-est. Se poate observa (potrivit autorului) că zona de graniță din sud-est nu influențează – privind numărul infracțiunilor - într-o măsură foarte mare situația criminalității în țară. Nu există un grad de pericol așa de ridicat ca în cazul țărilor de destinație tradiționale (Germania, Elveția, Austria) unde 25-50% din infracțiunile cunoscute sunt săvârșite de imigranți. În regiunea studiată o problemă serioasă poate prezenta dezvoltarea rapidă a criminalității organizate. Având în vedere poziția geografică, această regiune este străbătută de rutele importante de contrabandă (persoane, stupefiante, mărfuri), de asemenea aici pătrund în țară majoritatea imigranților ilegali și tot din această direcție putem aștepta marile valuri de migrațiune.

Județele de graniță din partea de est și sud al regiunii vor juca rolul de filtru pentru Uniunea Europeană. Granița Schengen înseamnă în același timp că va crește gradul de siguranță al regiunii, având în vedere faptul că dezvoltarea infrastructurii tehnice și pregătirea superioară a personalului va avea un efect benefic asupra pazei frontierei. Construirea sistemului Schengen va presupune investiții mai mici sau mai mari (construirea de drumuri sau de sectoare de drumuri, construirea unor clădiri), dar în același timp se vor crea și noi locuri de muncă.

## Afaceri iugoslave în regiunea Dél-Alföld

GABRIELLA SZÓNOKY ANCSIN

Studiul încearcă să găsească răspuns la întrebarea cum au evoluat legăturile economice în regiunea de la granița cu Iugoslavia în ultimii 50 de ani (punând accent pe anii după schimbarea regimului) și ce rol joacă în viața localităților din Ungaria firmele „iugoslave”, care sunt prezente de mai multe decenii.

În anii 50 datorită înrăutățirii relațiilor dintre Ungaria și Iugoslavia, localitățile care se află în zona de frontieră, au ajuns într-o situație periferică, poate și din această cauză în acești ani la Szeged nu s-au realizat investiții importante, astfel dezvoltarea anterioară a orașului s-a oprit pentru moment. Începând din anii 70 statul maghiar a permis, prin permisul de mic trafic, trecerea frontierei de cinci ori pe an a celor care locuiesc în zona de frontieră (într-un perimetru de 30 de km).

Migrația, apărută în anii 90 datorită evenimentelor din Iugoslavia (războiul civil), a reprezentat o nouă formă a relațiilor. Cetățenii iugoslavi care au ajuns în Ungaria și aici au stat o perioadă mai lungă sau mai scurtă sunt în majoritate de etnie maghiară și au încercat prin diferite afaceri să-și creeze un trai decent, din punct de vedere geografic marea lor majoritate s-a stabilit în județele apropiate de graniță (Csongrád, Bács-Kiskun) precum și la Budapesta.

Firmele cu capital iugoslav dispun de un capital relativ mic (între 0.5 – 1 milion de forinți) sau îmbracă forma societății în comandită simplă. Investitorii s-au stabilit mai ales la Szeged, unde în 1999 pot fi găsite 2/3 din așa numitele firme „maghiaro-iugoslave”. Înființarea firmei este urmată în cele mai multe cazuri de obținerea cetățeniei care poate fi observată în anii 90 și prin creșterea prețurilor locuințelor din Szeged. Majoritatea firmelor, cu capital redus și în multe cazuri în stare de faliment, își au sediul în cartierele mărginașe ale orașului, în timp ce firmele cu capital mai mare au sedii în centrul orașului. Aceste firme își demonstrează competitivitatea mai ales în domeniul comerțului, fiind ajutați în mare măsură de sistemul de relații a patronilor în Ungaria, Iugoslavia și Europa Occidentală.

Autorul a realizat o analiză și a firmelor care au sediul la Roszke, în apropierea orașului Szeged. Pe baza unui chestionar autorul analizează cauza alegerii sediului precum și numărul angajaților, obiectul de activitate sau locul ocupat de patron în comunitate. Majoritatea patronilor provin din Voivodina și nu doresc să părăsească actualul domiciliu nici în anii care urmează. Există șanse reale ca îmbunătățirea situației politice și economice din Serbia va ajuta și dezvoltarea relațiilor economice bilaterale.

## Civili în zona de frontieră maghiaro–româno–iugoslavă

SÁNDOR BESENYI

Schimbările politice și economice care au început în anii 90 în zona de frontieră dintre cele trei țări a oferit un imbold și pentru colaborarea organizațiilor civile din regiune. În perioada anterioară între aceste țări existau doar relații oficiale și intensitatea acestora era foarte redusă. Relațiile de rudenie și prietenie între oameni au cunoscut un nivel foarte scăzut până în anii 70, când aceste trei țări au ușurat trecerea graniței. Spațiul dintre aceste două extreme de stabilire a relațiilor (cele oficiale și cele inter-personale) este umplută cu succes de colaborările dintre organizațiile civile, camerele de comerț, diferite instituții (școli, cămine culturale, muzee, teatre) precum și autoritățile administrative locale sau județene.

În ultimii ani în cele trei țări activitatea organizațiilor civile s-a intensificat. Există asemănări dar și diferențe foarte mari în ceea ce privește modul de funcționare a acestor organizații civile. Organizațiile civile au devenit forumul reflexiilor cetățenești, a dialogului și a democrației directe precum și au participat la rezolvarea problemelor sociale cauzate de schimbările economice și au asumat un rol important în păstrarea tradițiilor culturale. Uniunea Asociațiilor Civile din regiunea de Sud a Ungariei a asumat un rol important în adâncirea colaborării regionale în sfera civilă printr-un rol de coordonare.

Autorul a întocmit un sistem care conține cele mai importante obiective ale relațiilor de parteneriat euroregional. Potrivit acestui sistem cel mai important obiectiv este pregătirea regiunii pentru integrarea europeană. Între obiectivele avute în vedere se găsesc și protecția valorilor naturale, îmbunătățirea mobilității oamenilor care trăiesc în zona de graniță, reducerea efectelor negative ale globalizării, rezolvarea într-un mod european a problemelor legate de minorități sau îmbunătățirea comunicației interetnice și interculturale în zona frontalieră. Începând din anul 1997 au fost organizate mai multe întâlniri și conferințe, la care au participat mai multe organizații civile din regiunea de frontieră a celor trei țări.

Potrivit acestui studiu, din experiența acumulată până în prezent, poate cel mai important este faptul că s-a reușit o trecere de la neîncrederea reciprocă la o colaborare internațională pașnică și fructuoasă, deci a devenit reprezentativă o atmosferă bazată pe încredere și stimă. Sfera privată s-a obligat pentru crearea unei atmosfere prielnice pentru dezvoltarea democrației, înfăptuirea reformelor sociale, asigurarea drepturilor minorităților și păstrarea relațiilor de bună vecinătate.

## **Rolul Euroregiunii DCMT în colaborarea transfrontalieră între Ungaria, România și Serbia**

ESZTER CSÓKÁSI – IMRE NAGY

Cooperarea Regională Dunăre-Criș-Mureș-Tisa (Euroregiune) a fost creată în 1997 și cuprinde zonele frontaliere din cele trei țări vecine (Ungaria, România, Serbia și Montenegro). Spațiul Euroregiunii este sensibil din punct de vedere geopolitic și al siguranței, eterogen din punct de vedere etnic, dar poate fi considerată ca un întreg din punct de vedere geografic sau cultural.

În cadrul euroregiunii în momentul de față există colaborare la diferite nivele. Astfel există o colaborare simetrică la nivelul autorităților publice locale sau județene și între instituțiile din regiunea de frontieră. Sunt foarte dese și relațiile în afara regiunii de frontieră, în cadrul căruia mai ales localitățile din fosta iugoslavie au încheiat relații de parteneriat cu localități sau instituții din alte regiuni ale Ungariei. Putem vorbi și de relații de parteneriat în afara regiunii de frontieră din România sau Iugoslavia, dar în regiunea de frontieră din Ungaria, legată în general de municipiile Szeged, Baja și Békéscsaba. Aceste legături sunt specifice anilor 90 când comerțul negru din întreaga Voivodină precum și investițiile din această țară s-au îndreptat spre cele mai apropiate orașele mari din Ungaria. Astfel s-au stabilit unele legături asimetrice care practic nici nu pot fi numite legături transfrontaliere. Investitorii mai importanți precum și reprezentanții de marcă ai vieții spirituale s-au îndreptat cu precădere spre orașele mari din centrul Ungariei (Budapesta și zonele adiacente).

În următoarea perioadă datorită ajutorului acordat prin Programele PHARE, INTERREG III A și CARDS va fi posibilă dezvoltarea regiunilor de frontieră din Ungaria, Voivodina și România, sprijinind efortul acestor două țări în procesul de negociere de aderare la Uniunea Europeană. Dintre proiectele prioritare ale Euroregiunii se pot realiza cu ajutorul acestor programe următoarele proiecte: reabilitarea căii ferate Szeged – Timișoara și Szeged – Subotica – Baja, reabilitarea râului Bega, precum și protejarea ecosistemului râului Tisa și dezvoltarea localităților legate de acest râu. Zonele de frontieră vor avea de suferit dar se vor bucura și de anumite avantaje pe care le va prezenta înființarea granițelor Schengen în această regiune.

## **Prezentul și viitorul cooperării transfrontaliere româno-maghiară în oglinda CBC**

SIMONA PASCARIU

Începând din anii 1996/97 în cadrul programului PHARE, colaborarea CBC a avut un rol din ce în ce mai important în formarea relațiilor româno-maghiare. Astfel datorită surselor de finanțare oferite de UE a început activitatea de planificare a activităților transfrontaliere atât la nivel de ramură cât și la nivel regional, și acest lucru a reprezentat un important pas în armonizarea concepțiilor de dezvoltare teritorială naționale, de asemenea joacă un rol important în realizarea cât eficiență pe termen mediu și lung a programului PHARE CBC. Datorită existenței Euroregiunilor în zona de frontieră s-a început și dezvoltarea instituțională a CBC.

Autorul analizează detaliat realizarea procesului CBC în România, astfel supune analizei și legea 151/1998, legea dezvoltării regionale, potrivit căreia principalul obiectiv al politicii de dezvoltare regională este sprijinirea cooperării transfrontaliere, incluzând în această categorie și cooperarea euroregională. Institutul de implementare a Programului PHARE CBC este Ministerul Dezvoltării și Prognozei (MDP), care pune accent pe importanța participării autorităților publice ale județelor din zona de frontieră din Ungaria și Bulgaria în planificarea proiectelor pentru care se solicită finanțare. MDP pune accent și pe armonizarea intereselor locale cu prevederile Planului Național de Dezvoltare.

Între cele cinci priorități ale programului CBC apare printre altele și îmbunătățirea infrastructurii printre care și îmbunătățirea condițiilor de traversare a frontierelor, dezvoltarea economică, îmbunătățirea sistemului instituțional, folosirea optimă a resurselor umane, rezolvarea problemelor legate de protecția mediului. Pe baza acestor priorități s-au elaborat programele comune, adică proiectele, și a început și implementarea acelor proiecte a căror buget este în jur de 2 milioane de euro. Autorul prezintă mecanismele decizionale prin care s-a realizat implementarea proiectelor câștigătoare. În final prezintă acei factori care încă în prezent încetinesc implementarea cu succes a unor proiecte și propune o serie de soluții pentru depășirea acestora. Astfel printre altele scoate în evidență importanța parteneriatelor strategice, a stabilirii nevoilor concrete. Proiectele implementate vor spori încrederea celor care trăiesc pe cele două părți ale graniței, având în vedere și faptul că această colaborare poate deveni poarta integrării europene a României și Ungariei.

## **Direcțiile de dezvoltare ale Voivodinei (Serbiei) și regiunii de graniță din Ungaria de Sud**

JASMINA ĐORĐEVIĆ – DEJAN ĐORĐEVIĆ

Prima parte a studiului prezintă pe scurt situația colaborărilor în regiunea de frontieră, starea actuală a acestora, tipurile și efectul lor asupra dezvoltării teritoriale. În continuare pe baza proiectului Vision Planet determină acele ramuri (punctele de trecere a frontierei, bogățiile naturale, patrimoniul cultural) care sunt cele mai importante din punct de vedere al colaborării.

În momentul de față frontierele din Europa Occidentală joacă un rol secundar și poate și din această cauză a devenit inevitabilă colaborarea transfrontalieră multilaterală (economie, protecția mediului etc.). Astfel s-a putut realiza și dezvoltarea unor regiuni, care în trecut au jucat un rol periferic. Din acest punct de vedere pentru Serbia, Voivodina poate juca un rol foarte important, putând fi un exemplu și pentru alte regiuni frontaliere din Serbia. În cazul colaborărilor transfrontaliere este caracteristică abordarea unor teme Europene și luarea unor decizii legate de acestea (coridoare de transport, sistem de viză, protecția globală a mediului). Colaborarea concretă se poate realiza prin intermediul regiunilor, acest lucru va asigura și dezvoltarea teritoriilor frontaliere. De asemenea este foarte importantă formarea imaginii regiunii, dezvoltarea turismului, includerea regiunii de frontieră sârbo-maghiară în fluxurile europene unite. Aici pot fi de ajutor programele CARDS și PHARE. Cele mai importante priorități sunt: finalizarea construcției autostrăzii Beograd-Subotica-Röske-Kiskunfélegyháza, dezvoltarea legăturilor rapide de cale ferată între Beograd-Budapesta-Viena, rezolvarea problemelor legate de protecția naturii (folosirea erbicidelor, protecția împotriva dăunătoarelor) într-un mod european. Dacă situația politică va permite, sunt foarte favorabile perspectivele colaborării legate de Dunăre în zona de graniță între Ungaria, Serbia și Croația.

Prin demararea colaborării, prin programe comune se poate realiza o integrare teritorială reală și în zona de frontieră studiată dintre Serbia și Ungaria, deci se poate realiza "unirea" unor teritorii care sunt compatibile din punct de vedere al bogățiilor naturale și al sistemului economic.

## **Situația infrastructurii de transport în zona cooperării regionale Dunăre–Criș–Mureș–Tisa**

IMRE BALOGH

În cadrul noului sistem al colaborării globale sau regionale, o regiune sau un spațiu din zona de frontieră poate fi competitivă dacă pe lângă îndeplinirea mai multor condiții dispune și de o infrastructură de comunicație și de transport foarte dezvoltată, care trebuie să corespundă celor mai ridicate exigențe. Creșterea calității infrastructurii de transport trebuie să se concentreze pe reducerea duratelor de transport prin dezvoltarea legăturilor la distanță, îmbunătățirea sistemului de tranzit, îmbunătățirea legăturilor interne. Prin aceste măsuri se poate realiza o Euroregiune competitivă cu creșterea coeziunii interne. Prin dezvoltarea nodurilor de alimentare (gări, porturi, terminale, baze logistice) această regiune va prezenta interes și pentru sistemele internaționale. Autorul, având în vedere cele prezentate mai sus, a analizat situația din Euroregiune, prin care traversează trei coridoare pan-europene (coridorul IV, VII și X/B).

În continuare studiul analizează posibilitățile de dezvoltare a diferitelor ramuri de transport (transportul pe cale ferată, rutier, fluvial, aerian). Sarcina cea mai importantă este reabilitarea și modernizarea legăturilor de cale ferată, construite încă în epoca Monarhiei Austro-Ungare, și care au fost tăiate de granițe. Întărirea relațiilor trilaterale poate fi realizată și prin reabilitarea unor tronsoane a căi ferate Szeged–Banatsko Arandelovo–Kikinda–Jimbolia–Timișoara, astfel Euroregiunea ar putea fi legată direct, prin Kecskemét, Cegléd și Budapesta, de Europa Occidentală. În ceea ce privește drumurile, autorul afirmă că nu doar lipsa acestora prezintă problemă dar și calitatea acestora. În toate cele trei țări ale Euroregiunii orașele se străduiesc, ca prin dezvoltarea rețelelor de drumuri, să se integreze cât mai bine în circuitul internațional, și prin acesta să atragă investiții de capital. Prin construirea canalului Dunăre-Maina-Raina și canalului Dunăre-Odera, Dunărea a devenit cel mai important traseu de transport fluvial din Europa și are un efect benefic asupra dezvoltării văii Tisei, unde însă devină necesară construirea unor noi porturi. De asemenea nu sunt exploatare posibilitățile oferite de transportul aerian, în prezent doar aeroportul din Timișoara desfășoară trafic internațional. Potrivit acestui studiu sarcinile logistice ar trebui organizate în cadrul Euroregiunii într-un sistem unic, care să nu țină cont de granițele existente. Acest lucru este important mai ales datorită faptului că numai în acest fel regiunea poate să devină competitivă.

## **Rolul mass-mediei în adâncirea colaborării în Euroregiunea Dunăre–Criș–Mureș–Tisa**

ISTVÁN TANÁCS

După înființarea Euroregiunii DCMT, încă în martie 1998, prin atragerea actorilor interesați, s-a finalizat conceptul care a dus la elaborarea strategiei de informare a Euroregiunii. Acesta prevedea și crearea unei baze de date, care ar cuprinde date indispensabile din punct de vedere al colaborării. S-a stabilit și necesitatea editării unei reviste comune trilingve și lărgirea colaborării în diferitele domenii ale mass-mediei. Un alt obiectiv propus este legat de circulația informației, astfel ca instituțiile din Euroregiune să dețină informații precise și actuale, și să primească informații într-un flux neîntrerupt de la diferite instituții, sau de la ministerele celor trei țări, de la instituțiile responsabile pentru dezvoltarea teritoriului.

Dintre aceste obiective a fost îndeplinită editarea revistei, cu toate că în ultima perioadă și acesta a întâmpinat o serie de obstacole. Din octombrie 1998 a apărut revista Eurotrio, care mai târziu și-a schimbat denumirea în Euroregio. Articolele din această revistă au apărut în limba română, maghiară și sârbă, cu un rezumat în limba engleză. Mai târziu datorită războiului din Serbia, revista a apărut numai în limba maghiară și română, dar și în această perioadă ziaristii din Voivodina și-au îndeplinit obligațiile asumate trimițând periodic articole. Pe lângă aceste probleme a apărut și lipsa banilor, astfel ultimul număr a ajuns la cititori în luna iulie 2001. Nivelul calitativ ridicat, cheltuielile legate de traducere, greutățile organizatorice au ridicat prețul revistei, până în momentul în care Adunarea Generală Csongrád a putut să acopere numai o parte din cheltuielile de editare, restul trebuia să fie acoperită din alte surse. Astfel printre altele, partea română și cea maghiară a depus o cerere de finanțare la programul PHARE, dar cererea a fost respinsă fără o motivație serioasă. Cu toate dificultățile de difuzare revista a fost primită cu foarte mare interes, și a ajutat foarte mult la schimbul de informații în cadrul euroregiunii și la mai buna cunoaștere reciprocă.

Încă din faza inițială a unei colaborări transfrontaliere, este foarte importantă ca actorii participanți să se cunoască cât mai bine și să aibă cât mai multe informații. Din această cauză este importantă dezvoltarea unei conștiințe comune care să preleveze identitățile etnice. Este foarte important ca tot mai multe persoane să aibă un motiv pentru a merge în țara vecină, indiferent dacă acest motiv este turismul de cumpărături, realizarea unor afaceri comune sau vizitarea rudelor. Pentru realizarea acestui obiectiv, pe lângă alți factori, este nevoie și de o comunicare cât mai eficientă.

## **Međusobno razdvojeni: naselja Kübekháza, Beba Veche, Banatsko Arandelovo – duž tromeda**

JÓZSEF KUGLER – JOVAN ROMELIĆ –  
GYÖRGYI SZILÁGYI

Mirovnim ugovorom u Versaju raspao se viševjekovni državni okvir Karpatskog basena. To znači da su se naselja sa živim susednim vezama (administrativne, tržišne, crkvene) našli u okolnostima razdvojeni državnim granicama što je dovelo do prekida ranijih veza među njima. Ova studija razmatra tok razvitka ovih naselja i otežavajuće uslove održavanja veza upravo zbog okolnosti smeštanja u pograničnim delovima tromede.

Tromeda razdvaja naselja u Banatu. Ovi krajevi iznova su nastanjeni počev od 18. veka. Etnički i religijski oni su postali složena mešavina, tako da je u evropskoj nauci i politici smatran demografski najkompleksnijim prostorom. Ova izmešanost se održava i u pomenutim naseljima.

Prigranični nezavidni položaj svih triju grupa naselja je isti: otisnuti na periferiju, sa mukotrpnim razvitkom infrastrukture. Broj stanovnika u poslednjim decenijama znatno je opao, naročito na jugoslovenskoj i rumunskoj strani jer su odvojeni od obližnjih većih gradova. Banatsko Arandelovo osigurava trima obližnjim naseljima najpotrebnije usluge (školske, zdravstvene). U mađarskom delu mikroregije je nešto bolje stanje, jer je Kübekháza uspešno koristila blizinu Segedina. Počev od šezdesetih godina meštani ovih naselja, putujući svakodnevno u velegrad, nalazili su zaposlenje, ali negativan priraštaj stanovnika je ostao.

Poboljšanje stanja u pogledu međusobnih veza zainteresovano stanovništvo vidi u daljem razvijanju međusobnih odnosa. Počev od 1997. godine za vreme poslednjeg vikenda u mesecu maju otvaraju se granice na dva dana, za slobodan prelaz u svrhu poseta, ali sa pasošem. Tako se bar jednom godišnje međusobno posećuju rođaci i priljatelji tih obližnjih naselja. To je značajan događaj, jer bi inače takva putovanja bila za 20–50 km duža. Stanovnici naselja Kübekháza nadaju se da uvođenjem odredaba Šengenskog ugovora neće doći do prekida veza koje u prigraničnom regionu već sve više jačaju.

## **Prekogranična stanja u mađarsko-rumunskoj pograničnoj regiji – kao posledice poboljšanja političkih međunarodnih veza**

SACHA KOPPERT

Holandski autor, već počev od sistemskih promena, prati promene i u prigraničnim prostorima. Sa svojim saradnikom zajedno je duže vreme boravila u jugoistočnom delu Mađarske i u prigraničnom pojasu u Rumuniji. Preko tamošnjih veza stekla je iskustva za korišćenje mogućnosti povodom stvaranja otvorenije međudržavne granice, ustanovila je oživljavanje prekograničnih povezivanja i definisala teškoće koje treba rešiti.

Autor analizira te procese duž mađarsko-rumunske granice u južnom i jugoistočnom regionu. Tom prilikom se koristi modelom «House», poznatim u međunarodnoj stručnoj literaturi. U prvom delu studije prikazuje uspehe i teškoće u vezi sa naseljima, mikro-regijama i saradnje između varmeđijskih (županijskih) ustanova. Naročito se bavi mikroregijom Šarkada i Salonte gde je saradnja neprestani proces kod službenih institucija već počev od 1998. godine. Ta delatnost može da služi kao primer za druge pogranične mikroregije. Obe strane sa uspehom su nastojale da se otvori nov granični prelaz za automobilski saobraćaj. Ujedno je trebalo prevladati mnoge teškoće. Pored finansijskih prepreka, nezgodno je i to, što je na rumuskoj strani organizovanje pogranične mikroregije tek otpočelo. Blagotvorni uticaj programa PHARE CBC dao se osetiti takođe, jer cilj toga programa je razvijanje pograničnih veza, i to pomoću simetričnih «ogledalskih» projekata, što omogućava lakšu realizaciju mikroprojekata u vezi otvaranja graničnih prelaza kao i na planu vodoprivrede.

Prekogranična kretanja, s obzirom na broj učesnika, sve do danas pokazuju da je glavni cilj iskorišćavanje razlike u cenama u trgovini. U tim delatnostima (mala trgovina, pijachna razmena dobara) dominira veće učešće Rumuna nego putnika sa mađarske strane. Uzajamne investicije kapitala na obema stranama granice su još veoma minimalne. U tom pravcu više je angažovana mađarska strana. Na rumunskoj strani veća je pijaca potrošača, jer su tamo veći gradovi kao Arad i Oradea, a okolina ovih gradova je razvijenija. Pojave koje još koče jače veze jesu infrastruktura (nema još izgrađenih većih saobraćajnica), a ni razvijene bankovne delatnosti, uglavnom u Rumuniji, mada se i tamo nastoji da se to stanje poboljša.

## **Privreda – tržište radne snage – pogranični saobraćaj na površinama pored granica južne Panonske nizije**

**BÉLA BARANYI – ISTVÁN BALCSÓK**

Autori analiziraju prigranične predele s obzirom na privredu, povezanosti na tržištu radne snage i na intenzitet pograničnog saobraćaja. U ovom delu se obrađuje razvoj veza između dve države, ističući trgovinu sa inostranstvom i novčana ulaganja. Što se tiče ulaganja sa mađarske strane pomenuto je da se isti delimice tiču pogranične rumunske teritorije, dok kapital koji ulazi u Rumuniju zaobilazi ovu pograničnu oblast, dajući skoro isključivu prednost Bukureštu. U vezi sa mogućnostima prelaza granice autori ističu pozitivni trend koji se već nekoliko godina oseća. To se odražava na otvaranje novih graničnih prelaza kao i na skraćivanju vremena prelaza. Oni pak koji traže zaposlenje, većina njih, traže to ne na mađarskoj strani granice nego podalje, u razvijenijim predelima (Budimpešta i Zapadna Mađarska).

Prekogranične veze duž mađarsko – rumunske granice još su u početnom stadijumu i većinom su samo protokolarne. Ozbiljniji prilaz ovoj problematici, sa iskrenijim namerama i dubljim sadržajima oseća se tek proteklih 10 godina. Intenzitet saradnje stalno se povećava. Jedine ozbiljne prepreke su samo finansijske prirode.

Poželjno bi bilo intenzivirati društvene i privredne promene nabolje, naročito na rumunskoj strani, a to bi se odrazilo na uspešniju obostranu saradnju. Kvalitativan skok bi se ostvario što skorijim priključenjem Evropskoj Uniji. Pošto bi u slučaju Rumunije, to bilo aktuelno tek u godini 2007, treba još mnogo toga učiniti.

## **Sigurnost i mogućnosti prelaza jugoistočne granice Mađarske**

ISTVÁN KOBOLKA

Proširenjem Evropske Unije Mađarska je postao punopravan član a za par godina nakon toga pristupiće Šengenskom sistemu. Zato je potrebno izraditi novu politiku sigurnosti, jer istočne i južne granice biće ujedno «Šengen» - granice. Ova studija obrađuje tu problematiku, ukazujući na zadatke koje još treba ostvariti na tom planu.. Autor daje kratak prikaz migracija unutar Evropske Unije i Mađarske. Napominje da je Mađarska posle 1988. godine postala otvorena zemlja, što je bio i povod lakšem rešenju da se mađarska manjina susednih zemalja lakše nastani u Mađarskoj.

Iz statističkih pregleda možemo se upoznati sa kriminalističkim karakteristikama u jugoistočnim županijama Mađarske na kraju prošlog milenijuma. Ustanovljeno je, po mišljenju autora, da jugoistočna pogranična zona, što se tiče stanovništva i saobraćaja, zbog malog broja, ne predstavlja opasnu zonu ni po obližnja mesta, ni po državu. Stanje je daleko sigurnije nego u zapadnoj Evropi koja je prihvatila emigrante (Nemačka, Švajcarska i Austrija). Ovi ljudi, većinom preduzetnici, odnosno 25–50% njihove ukupne mase vinovnici su raznih izgreda. Mađarsku ugrožava uglavnom organizovani kriminal, jer njenim prostranstvima vode linije toga kriminala (trgovina ljudima, droge itd.). Većina ilegalnih imigranata dolazi sa jugoistoka, a taj pravac migracije i nadalje poziva na oprez.

Južne i istočne pogranične županije u narednih nekoliko godina služiće kao «filter – zona» za Uniju. Šengenska granica, ubuduće, znaćice povećanu bezbednost, jer će se zato postarati i graničarsko ljudstvo i savršenija infrastruktura. A blagodet te vrste bezbednosti baš u ovom pograničnom regionu će se najbolje osetiti. Priključenje Šengenskom sporazumu staviće županije pred nove zadatke investiranja (putevi, delovi saobraćajnica, njihova modernizacija, zgrade za kontrolu granice i blokovi takvih građevina kao i otvaranje novih radnih mesta).

## Jugoslovenska preduzeća u regionu Južne Mađarske

### GABRIELLA SZÓNOKY ANCSIN

U ovoj studiji daje se prikaz promena privrednih kontakata u pograničnoj zoni Južnog Alfelda prema Srbiji a naročito se ističe na koji način su uticale na privredni život formiranja «jugoslovenskih» sitnih i srednjih preduzeća.

U pedesetim godinama, kao posledica pogoršanja mađarsko – jugoslovenskih odnosa, naselja s obe strane granice imali su status periferije. Zato u tim godinama čak ni u Segedinu nije bilo investiranja, pa je raniji razvojni napredak toga grada stagnirao, bar privremeno.-Mađarska država od početka sedamdestih godina olakšala je prelaz preko granice pomoću legitimacija za stanovništvo duž granice, u širini od 20 km (*malogranični prelaz*). Tako je za njih omogućen izlazak na par dana pet puta godišnje.

Novi oblik povezivanja se pojavio početkom devedesetih godina, kada je došlo do značajne migracije iz poznatih razloga (građanski rat, raspad bivše SFRJ, privredni embargo). Većina jugoslovenskih migranata sa jugoslovenske teritorije bila je mađarske narodnosti. Oni su se privremeno ili stalno nastanili u Mađarskoj, formirajući preduzeca (vrlo često fiktivna) putem ulaganja određenog kapitala. Oni su tamo pokušavali osigurati svoj prosperitet, uglavnom u prigraničnim varmeđima (Csongrád, Bács-Kiskun) kao i u Budimpešti.

Za jugoslovensko preduzetništvo bio je karakterističan nizak iznos kapitala (0,5-1 miliona forinti) i to u obliku kolektivnog ulaganja. Ulagači su najradije ostajali u Segedinu gde je već 1999. godine radila jedna trećina «jugoslovenskih» firmi u Mađarskoj. Osnivanje firmi imalo je za posledicu: stalno nastanjenje i/ili primanje mađarskog državljanstva, a uz to je paralelno nastalo i poskupljenje cena stanova u tom gradu. Na ovom prostoru, firme sa malo kapitala i firme pred rasformiranjem uglavnom su radile u prigradskim naseljima, dok u unutrašnjosti Segedina priličan broj preduzeća sa većim kapitalom dokazao je sposobnost za konkurenciju. Tome je doprineo i sistem veza između sopstvenika firmi i njihovih partnera u Srbiji, u Mađarskoj i u Zapadnoj Evropi.

## Civilne (nevladine) organizacije u prostoru mađarske-rumunske-jugoslovenske tromeda

SÁNDOR BESENYI

Politička i privredna promena režima od početka devedesetih godina dalo je novog podstreka saradnji između civilnih (*nevladinih*) organizacija oko tromeda. U ranijem periodu između država su postojale samo službene i međudržavne veze, sa slabim intenzitetom. Rodbinske i prijateljske veze između «susednog» stanovništva posle stagnacije od skoro tri decenije počela su da se odmrzavaju tek sredinom sedamdesetih godina otkad su sve tri države olakšale prelaz preko granica. Dva krajnja pola na liniji razvijanja međusobnih veza (službeno – državne i uže porodične) upotpunjuju se međusobnom saradnjom civilnih organizacija, privrednih komora, kulturnih ustanova (škole, kulturni domovi, muzeji, pozorišta) kao i užih i širih samouprava.

U prošloj deceniji sve tri države mogu se pohvaliti što su se njihova civilna udruženja aktivirala sa novim poletom. Što se tiče njihove delatnosti ima sličnosti, ali i markantnih razlika. Civilne organizacije su postale poprište građanskih debata, uobličavanja mišljenja, dijaloga i neposredne demokratije. One su učestvovala u rešavanju socijalnih briga nastalih društvenim i privrednim promenama, a i u očuvanju kulturnog nasleđa. U svim tim akcijama, u cilju produblivanja regionalne civilne saradnje inicijator je bio Savez Civilnih Organizacija Južne Mađarske. Među ostalim aktivnostima ovaj Savez je doprineo ostvarivanju programa PHARE CBC u mađarsko – rumunskoj relaciji kao i izradi strategijskog programa saradnje u evroregiji Dunav–Koros–Maros–Tisa.

Autor je istražio najvažnije ciljeve partnerskih veza ove euroregije, a kao početnim najvažnijim zadatkom smatra stvaranje preduslova za proces integracije ovih krajeva. Među ciljevima značajno mesto zauzima i zaštita prirodnih vrednosti, jačanje trenda očuvanja masovnosti stanovništva, minimalizacija štetnih globalnih uticaja, čuvanje evropskog standarda u postupanju sa manjinama kao i nastojanje za što užu interetničku i interkulturalnu komunikaciju. Počev od 1997. godine organizovani su brojni susreti i konferencije, sa mnogobrojnim učesnicima u okviru civilnih organizacija u ovoj tročlanjoj prigraničnoj regiji.

Prema oceni ove studije, od dosadašnjih iskustava najvrednija je konstatacija da se uspelo načiniti preokret u mentalitetu, u shvatanje vrednosti partnerske saradnje u znaku mira i stvaralačkog rada. Atmosfera poverenja i uzajamnog poštovanja daje pečat ovim nastojanjima na polju demokratizacije, društvenih reformi, manjinskih prava i prijateljske susedne saradnje.

## **Uloga Evroregije DKTM u saradnji između Mađarske, Rumunije i Srbije-Crne gore duž tromede**

ESZTER CSÓKÁSI – IMRE NAGY

Regionalna Saradnja Evroregija Dunav–Kereš–Maroš–Tisa formirana je 1997. godine, dogovorom prigraničnih županija Mađarske, Rumunije i pokrajine Vojvodine iz tadašnje Jugoslavije. Ova evroregija sa aspekta pejzaža, prirode i privrednih potencijala, pa i kulturno – istorijskog nasleđa može se smatrati jedinstvenom., etnički je heterogena a na tromedi je sa aspekta bezbednosne politike problematična (put droge, oružja, ilegalni prelaz granice).

Unutar evroregije za sada saradnja se odvija po raznim prostornim tipovima. Jedan je tip simetrično obeležje obostrane saradnje sa obe strane granice, kada je po jedno naselje ili ustanova sa obe strane jednako aktivna u saradnji; drugi tip saradnje se ispoljava u vezama udaljenim od pogranične regije. Ovo je karakteristično za jugoslovensku teritoriju čije su ustanove povezane sa raznim ustanovama i naseljima u raznim delovima Mađarske; i treći tip saradnje vezan je za naselja u Rumuniji i Mađarskoj koja su nešto dalje od pogranične regije, na primer sa gradovima Segedin, Baja i Békéscsaba. Ove veze su karakteristične za devedesete godine kada su se crnoberzijanci i preduzetnici iz cele Vojvodine nastanili u najvećem gradu blizu granice. Možemo još dodati da su se razvile i potpuno asimetrične veze koje praktično nisu pogranične. Talentovaniji preduzetnici i predstavnici intelektualnih zanimanja vrše delatnost u Budimpešti i u okolini glavnog grada.

U narednom periodu očekuje se da će se pomoću raznih institucija (PHARE CBC, INTERREG III A, CARDS) pojačati uslovi za intenzivniji razvitak pograničnih krajeva obe susedne zemlje, Vojvodine i županija u Rumuniji u toku pripremanja za članstvo u EU.

## **Sadašnjost i budućnost saradnje duž granice između Rumunije i Mađarske u znaku PHARE CBC**

SIMONA PASCARIU

Počev od 1996/67. u okviru programa PHARE, saradnja CBC igra sve značajniju ulogu u razvijanju veza između Mađarske i Rumunije. Između ostalog, zahvaljujući Evropskoj Uniji, započelo je planiranje i po privrednim granama i teritorijalno na nivou regija. To je već značajan korak ka usaglašavanju razvijanja teritorija te dve država kao i ka razvijanju pograničnog regiona, a to utiče na efikasnost ostvarenja bližih i daljih programa CBC. Zahvaljući prigraničnim regijama otpočelo je uobličavanje CBC u zaleđu, sa institucijama.

Autor pregledno analizira tokove CBC s obzirom na njihovu realizaciju na rumunskoj strani. To se vidi i po novom zakonu o razvoju, donetim 1998. godine (151/1998) i koji je punovažan. Cilj je tih odredaba da i u unutrašnjosti i u međunarodnoj relaciji potpomogne prekograničnu saradnju, a tu se podrazumeva i razvoj evroregije. Izvršni organ nadležan za program PHARE CBC je Ministarstvo za planiranje i programiranje (MDP) koji naglašava važnost prisustva mesnih organizacija i ministarstva u oblastima pored granica i Rumunije i Bugarske. U odnosu na finansiranje prikazanih projekata, MDP nastoji da mesni ciljevi budu u saglasnosti sa Državnim Planom za razvoj.

Između 5 glavnih tačaka programa CBC nalazi se i prioritetan zadatak infrastruktura, a unutar ovoga poboljšanje uslova za prelaz granice, zatim razvitak privrede, izgradnja mreže ustanova, optimalno angažovanje ljudskih resursa, kao i rešavanje ekoloških zadataka. Zajednički programi su redom nastali na osnovu prioriteta, a počelo je realizovanje onih projekata čiji su finansijski okviri, u većini slučajeva iznosili po cca. 2 miliona evra. Autor prikazuje kako se tok realizacije u obe zemlje, kroz kakve mehanizme, ostvarivao. Na kraju sistematski nabroja one faktore koji još kočće efikasniju realizaciju projekata, zato sugerije i svoje predloge. Ističe da strateško partnerstvo i jasni, konkretni prioriteti, kao i ostvarljivi planovi učvrstiće uzajamno poverenje stanovništva s obe strane granice, a ujedno to će uticati i na lakše priključenje tih zemalja Evropskoj Uniji.

## Izgledi za razvoj regije duž vojvođanske i južno-mađarske granice

JASMINA ĐORĐEVIĆ – DEJAN ĐORĐEVIĆ

Prvi deo te studije obuhvata sadašnje stanje saradnje prigraničnih regiona, o tipovima i o uticaju te saradnje na dalji tok razvoja. Zatim, na osnovu projekata VISION PLANET definišu se delatnosti koje su najvažnije za tu saradnju (granični prelazi u službi transevropskih koridora, prirodni resursi pograničnih regija i kulturno nasleđe u njima).

Na prelazu u novi milenijum u zapadnoj polovini Evrope državne granice su drugorazredne, zato je u proteklim decenijama bila potrebna mnogostruka saradnja (privredna, ekološka itd.). Tamo se moglo otpočeti sa razvijanjem onih oblasti koje su ranije imale sudbinu periferije. Na tom polju ključna oblast Srbije jeste Vojvodina, a nastojanja u vezi sa njom mogu služiti kao primer i za ostale oblasti Srbije. Za prekograničnu saradnju biće karakteristična orijentacija ka evropskim temama kao i donošenje odluka u vezi s tim (koridori, sistemi viza, globalna zaštita životne sredine itd). Konkretna saradnja se očekuje od saradnje regija što bi osiguralo lakše uslove da se i periferije uključe u tu saradnju, a time bi se i same pogranične regije razvijale. Takode je neophodno formiranje i rehabilitacija nekadašnjih imidža, kao i propagandna aktivnost za tu delatnost preko razvijanja turizma i priključenja srpsko-mađarske pogranične regije u krvotok ujedinjene Evrope. Taj razvoj na vojvođanskom delu mogao bi se finansirati pomoću fondova CARDS-a. Najvažniji prioriteti su završetak izgradnje autoputa Beograd – Subotica – državna granica – Röszke – Kiskunfélegyháza kao i modernizacija brzovozne pruge na liniji Beograd – Budimpešta – Beč. Važni su zadaci i na planu povezivanja zaštite prirode prema direktivama EU. Među prioritetima ne smeju biti zanemarena ni agrarna pitanja (pre svega efikasna zaštita od biljnih i životinjskih bolesti, upotreba adekvatnih hemikalija za zaštitu biljaka). Ako političke prilike budu naklonjene, treba misliti i na prigranične regije duž Dunava (tromada između Srbije, Hrvatske i Mađarske).

Pokretanjem saradnje, zajedničkim programskim akcijama dakle može se govoriti o izvesnoj integraciji srpsko-mađarskog pograničja u znaku čuvanja zajedničkih prirodnih bogatstava i pokretanja razvoja zajedničkih interesa u privredi i infrastrukturi.

## Saobraćajne prilike na teritoriji regionalne saradnje u regionu Dunav – Kereš – Maroš – Tisa

IMRE BALOGH

U ovom sistemu globalne i regionalne saradnje sposobnost za konkurenciju neke regije ili prigraničnog područja samo je tamo održiva gde pored ispunjavanja raznih uslova, komunikacione usluge i saobraćajna infrastruktura zadovoljava sve kvalitativne zahteve. Nivo saobraćaja zahteva da se omogućiti uspostavljanje veza i na veće udaljenosti, i treba učiniti sve da se poteškoće zbog daljine i prelaza granica budu svladane i uslovi pogodniji, privlačniji za to. Poboľšanjem unutrašnjih veza stvorila bi se takva evroregija čije delovi efikasno saraduju a sama kohezija osigurava što povoljniju konkurentnost. Izgradnja saobraćajnih čvorova (železničke stanice, luke, terminali, logističke baze) svojom organizovanošću treba da privuče pažnju korisnika međunarodnih saobraćajnih mreža. Autor je uzimao u obzir prilikom analize evroregije i saobraćajne linije prema projektima iz Helsinki – a (IV, VII, i X/B).

Autor nadalje pruža pregled razvojnih mogućnosti u raznim granama saobraćaja (železnički, drumski, vodeni, vazdušni). Planira se modernizacija železničke mreže, izgrađene još za vreme Austro – Ugarske Monarhije, sa hitnim zadatkom obnavljanja raskomodanih sporednih pruga. Trostruke veze bi se ojačale obnovom izvesnih delova istih radi modernizacije pruge Segedin – Banatsko Arandelovo – Kikinda – Jimbolia – Timisoara. U tom slučaju mnogo će se olakšati prilaz ovoj regiji iz Zapadne Evrope peko gradova Kecskemét, Cegléd i Budimpešta. U vezi sa drumskim saobraćajem autor konstatuje da ne samo nedostatak dovoljnog broja drumova nego i loš kvalitet (u vezi sa zaštitnim slojem i habanjem zbog teretnjaka) iziskuje hitne investicije. U sva tri dela regije oseća se svesna potreba da se ona, kroz razvijanje saobraćajnih mogućnosti, što efikasnije uključi u krvotok međunarodnog saobraćaja što će uticati na povećanje privlačnosti te regije. Izgradnjom velikih kanala Dunav – Majna – Rajna i Dunav – Odra stvoriće se sistem vodenog saobraćaja koji će zacelo uticati i na razvoj Potisja, gde bi trebalo izgraditi odgovarajuća pristaništa. Takode, potencijali za vazdušni saobraćaj nisu još iskorišćeni. Jedino Temišvar ima za sada međunarodni aerodrom. Logističke zadatke trebalo bi u celini rešiti, bez obzira na granice evroregije, jer je to potrebno za dugoročno njeno funkcioniranje u međunarodnoj trgovini

## Mogućnosti masovne komunikacije u produbljanju saradnje u evroregiji Dunav – Kereš – Maroš – Tisa

ISTVÁN TANÁCS

Posle uspostavljanja regije DKMT već se marta meseca 1998. javila koncepcija, u prisustvu zainteresovanih strana, o konstruisanju strategije informativnog sistema Regije. Među ostalim planiralo se i sastavljanje baza podataka koje su potrebne u zajedničkoj saradnji. Planirano je i osnivanje zajedničke trojezične periodike kao i saradnja sa medijima u širem krugu. Cilj je bio i taj da kroz sistem ustanova Regije, unutar te mreže strujanje informacija bude tačno i ažurno. Ujedno je cilj stalno dobijanje informacija od međunarodnih ustanova (na primer Uprava za informacije EU, Konferencija evropskih regija) i od ministarstva sve tri zemlje, od nadležstava koje se bave razvijanjem teritorija. Sve ovo je potrebno da bi se usavršio sistem kancelarija, koji je još u toku.

Od svih navedenih planova ostvarilo se izdavanje časopisa pod nazivom «Eurotrio», na mađarskom, rumunskom i srpskom jeziku. Pod novim nazivom «Euregio» časopis ima na kraju svakog članka rezime na engleskom jeziku. Kasnije zbog građanskog rata izostao je informator na srpskom jeziku, ali novinari iz Vojvodine i dalje su pisali svoje članke. Redaktorske poteškoće na početku bile su finansijske prirode, zato se poslednji broj časopisa pojavio u julu 2001. godine. Visoki zahtevi za kvalitetom lista, izdaci za prevođenje, komplikovanost organizovanja i održavanja veza – sve je to doprinelo porastu izdataka. Osnivač lista, Konferencija varmeđije Csongrád, mogla je finansirati samo njihov manji deo, ostali novac trebalo je tražiti iz drugih izvora. Između ostalog, rumunska i mađarska strana konkursom od organizacije PHARE tražile su sredstava za dalje izlaženje lista, ali ta molba je odbijena bez komentara. Uprkos teškoćama u širenju lista, on je našao, bar u užem krugu, na topao prijem. U svakom slučaju je taj list doprineo strujanju informacija unutar Regije.

Već početkom aktivnosti prekogranične saradnje bezuslovno je potrebno da se zainteresovani što bolje međusobno upoznaju, da izmene što više informacija o svom radu. Za ovo je potrebno da se u širokom krugu stanovnika razvije takva svest o međunarodnom pripadanju koje će čak jačati svest o etničkom identitetu. Bitno je da što više ljudi oseti potrebu da putuje u susedne zemlje, bilo zbog biznisa, turizma, stručne razmene, poslovnih veza ili radi rodbinskih poseta. Za postizanje tog cilja potrebno je dobra masovna komunikacija.

A kötetben előforduló fontosabb határ menti (eurorégiós) romániai és vajdasági települések mai hivatalos nevei:

Bázias – Baziaș	Nérasolymos – Socol
Belényes – Beiuș	Óbéb – Beba Veche
Csák(ova) – Ciacova	Óbesenyő – Dudeștii Vechi
Cséffa – Cefa	Ókeresztúr – Krstur
Csóka – Čoka	Ómoravicza – Stara Moravica
Egyházaskér – Vrba	Oravicabánya – Oravița
Fiume – Rijeka	Oroszlámos – Banatsko Arandelovo
Gyála – Đala	Orsova – Orșova
Herkulesfürdő – Băile Herculane	Ottlaka – Grăniceri
Hódság – Odžaci	Palánk – Bačka Palanka
Horgos – Horgoš	Palics – Palič
Karánsebes – Caransebeș	Pécska – Pecica
Karlóca – Sremski Karlovci	Perjámos – Periam
Karlova – Novo Miloševo	Rábé – Rabe
Keglevichháza – Cheglevici	Szabadka – Subotica
Kissziget – Mali Siget	Szászabánya – Saca Montană
Kisbecskerek – Becicherecu Mic	Szatzmárnémeti – Satu Mare
Kisiratos – Dobranji	Szenttamás – Srbobran
Kisvarjas – Variașu Mic	Temesvár – Timișoara
Körösszeg – Cheresig	Topolya – Bačka Topola
Magyarkanizsa – Kanjiža	Tornya – Turnu
Magyarmajdány – Majdan	Törökkanizsa – Novi Kneževac
Máriafölde – Teremia Mare	Újhely – Uihei
Nagybecskerek – Zrenjanin	Újmoldova – Moldova Novă
Nagycsanád – Cenad	Újvidék – Novi Sad
Nagykikinda – Kikinda	Valkány – Vălcani
Nagylak – Nădlak	Verbász – Vrbas
Nagyszalonta – Salonta	Versecz – Vršac
Nagyszentmiklós – Sînnicolau Mare	Zenta – Senta
Nagyvárad – Oradea	Zombor – Sombor
Néranádas – Naidas	Zsombolya – Jimbolia

## A kötetben szereplő tanulmányok szerzői

Balcsók István	tudományos munkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Debreceni Csoport
Balogh Imre	közlekedési üzem mérnök, Csongrád Megyei Önkormányzat
Baranyi Béla	kandidátus, tudományos osztályvezető, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet, Debreceni Csoport
Besenyi Sándor	dr., szociológus, Dél-magyarországi Civil Szervezetek Szövetsége elnöke Szeged
Csókási Eszter	ügyvezető igazgató, Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió Kht, Szeged
Đorđević, Dejan	PhD, egyetemi docens, Belgrádi Egyetem, Földrajztudományi Kar Területrendezési Intézet
Đorđević, Jasmina	PhD, tudományos főmunkatárs, Szerb Tudományos és Művészeti Akadémia "Jovan Cvijić" Földrajzkutató Intézet, Belgrád
Kobolka István	PhD, egyetemi adjunktus, Pécsi Tudományegyetem
Koppert, Sacha	doktorandusz, ECORYS Regional and Urban Development, Hollandia
Kugler József	PhD, főmunkatárs, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet Békéscsabai Osztály
Nagy Imre	kandidátus, tudományos osztályvezető, MTA Regionális Kutatások Központja, Alföldi Tudományos Intézet Békéscsabai Osztály
Pascariu, Simona	igazgató, Urbaplan Kft., Bukarest
Romelić, Jovan	PhD, egyetemi tanár, Újvidéki Egyetem, Természettudományi Matematikai Kar Földrajzi Intézet
Szilágyi Györgyi	PhD, szociológus, Partiumi Keresztény Egyetem, Nagyvárad
Szónokyné Ancsin Gabriella	PhD, egyetemi adjunktus, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék
Tanács István	újságíró, a Népszabadság szegedi tudósítója