

Dr. Hardi Tamás

## INTEGRÁCIÓS FOLYAMATOK A SZLOVÁK–MAGYAR HATÁRTÉRSÉGBEN

### Bevezetés: a határ menti régiók integrációs lehetősége

Az államhatárok léte alapvetően befolyásolja a társadalom és a gazdaság térbeli folyamatait. Területi korlátot, nemzetállami keretet szab számukra, amelyen belül fejlődhetnek a gazdaság és a társadalom elemei, s kialakulhat térbeli struktúrájuk. A határ elválasztó szerepe ennek az átalakulásnak a mértékét befolyásolhatja, a tényét nem. Mindenesetre a folyamat nem egyirányú. Egy szigorúan elválasztó határ jelentősen átalakíthatja az egységes teret, azonban a határ átjárhatóságának növekedésével ismét elindul egy egységesülési folyamat, amely természetesen csak a térbeli kapcsolatok bizonyos csoportjára terjed ki. Ennek az újrendeződésnek a mértéke kérdéses, hiszen nagymértékben eltérő lehet, hogy mennyire volt egységes, funkcionálisan összekapcsolódó a két terület a határ meghúzása előtt, s kérdés az is, hogy maga az államhatár, s a két szuverén állam mely területi struktúrákat (pl. gazdasági, etnikai, településhálózati, közlekedéshálózati, közigazgatási) alakított át az elszigeteltség időszakában. Mindezek alapján „légiesített” határaink mentén előfordulhat az a szituáció, hogy a határ menti térségek a lehetőségek ellenére csak gyenge vagy aszimmetrikus kapcsolatokat alakítanak ki, míg más esetekben a történelmi lehetőséget kihasználva eltérő állami keretek között létező térségek forrhatnak össze funkcionálisan (esetleg különleges jogi kategóriák segítségével intézményesen is) egyetlen, államhatáron átnyúló egységgé. Ennek természetesen sokféle előfeltétele van. A szomszédos államok területi-hatalmi berendezkedésétől, a decentralizáció mértékétől kezdve, a közlekedési- és városhálózat, valamint a gazdaság fejlődése által nyújtott lehetőségeken át a közös nyelvig sok minden befolyásolhatja azt a kölcsönös (területi) érdekeltséget, amely az alapja a határon átnyúló együttműködéseknek, a lakosság, a gazdasági szereplők határokat átszelő mozgásának. (Hardi 2004). Mindebből láthatjuk, hogy a határellenőrzés léte vagy nem léte csupán egy, bár kétségkívül nagyon fontos tényező a sok közül, amely befolyásolja az együttműködések, a társadalom és a gazdaság integrációs lehetőségeit.

## A térszerkezet

A 679 kilométeres szlovák–magyar határ hosszúságánál, változatos természeti környezeténél fogva is – nem beszélve a társadalmi jellegzetességekről – eltérő jellegű határtérségeket választ szét. Hagyományosan beszélhetünk a dunai (mintegy 180 km) és a keleti (mintegy 499 km) szakaszról. Ezt a felosztást természetesen tovább finomíthatjuk, hiszen a határ két oldalán eltérő fejlettségi szintű területekkel találkozhatunk.

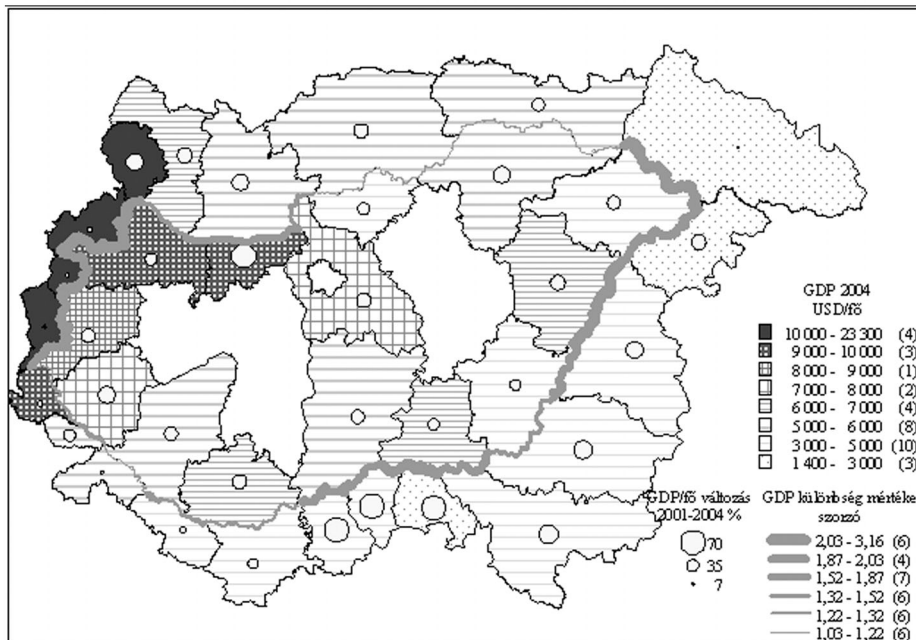
A dunai határszakasz kitűnik fejlettségével, s fejlődési lehetőségeivel. Magyarországon összes határa közül talán itt van a legnagyobb esélyünk arra, hogy az „integrált határrégió” megszülethessen. Központjai: Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom fontos földrajzi tengelyek metszéspontjaiban helyezkednek el, hiszen észak–déli irányú, európai jelentőségű szállítási útvonalak lépik át a Dunát, s találkoznak a nyugat–kelet (északnyugat–délkelet) irányú közlekedési tengelyekkel (ide sorolhatjuk magát a Dunát, valamint a Bécs–Budapest közúti és vasúti tengelyt. Mindezek a földrajzi tények felértékelik a térséget. A határrégióvá válást nagyban elősegíti, hogy a politikai határ mind a mai napig magyar többségű etnikai területeket metsz, tehát a határ mentén helyezkednek el nagy kiterjedésű és népességű, magyar többségű területek.

A térség történelmi megyehatárait vizsgálva megállapíthatjuk, hogy Duna-Pozsony és Győr között hagyományosan elválasztó szereppel bírt, hiszen a sok ágra szakadó folyó két partja között az átjárás csak Rajka és Győr magasságában valósulhatott meg. Moson, Pozsony és Győr megyék nem vagy csekély mértékben lépték át a folyót. A térség fő kommunikációs irányai Bécs felé mutattak, ami a természeti feltételek mellett a nagyváros vonzerejének is betudható. Győr lefelé azonban a Duna nem elválasztó, hanem térszervező vonalként vehető számításba, hiszen a megyeközpontok (Komárom, Esztergom) a folyó partjára települtek, s a megyék is mindkét oldalra kiterjedően alakultak ki.

Ha gazdasági fejlettség mintázatát nézzük, együtt érdemes vizsgálni a szomszédos térségek országon belüli fejlettségi szintjét, gazdasági dinamizmusát, valamint a határ két oldalának különbségeit (1. és 2. ábra). (A vizsgálathoz a legegyszerűbb, s többé-kevésbé egységesen beszerezhető, valutaárfolyamon mért, egy főre jutó bruttó hazai termék [GDP] összevetését végeztük el.<sup>1</sup> Mind a gazdasági fejlettségben, mind a dinamizmusban, a munkanélküliség mértékében szlovák oldalon kimutatható a nyugat–keleti lejtő, azzal a kiegészítéssel, hogy Kassa, mint Szlovákia decentruma a határ keleti végén ismét egy, Pozsonyhoz persze nem mérhető növekedési központot alkot. A nyugati határszakaszon ugyanakkor a magyar és szlovák határtérség között jelentős fejlettségbeli különbséget tapasztalhatunk. Dél-Szlovákia gazdasága hagyományosan mezőgazdaságra alapozódott, ipara, különösen a magyar oldallal összevetve gyenge. Természetesen itt is meg kell különböztetnünk a

pozsonyi agglomerációt, amely ma már Somorjáig terjed (Horváth szerk. 2004). Ezzel szemben a magyar oldal, különösen Győr és Esztergom között egy fejlett, ipari térség, amely (részesebben természetesen a budapesti agglomeráció dinamizmusából is) a magyar központi térség után az ország talán leggyorsabban fejlődő területe. Fontos megjegyezni, hogy a kartogramon a határvonal vastagsága jelzi a gazdasági fejlettségbeli különbséget a szomszédos területek között. Az Ipoly menti határ esetében ez természetesen Pest megye és Nyitra kerület adatainak különbségét mutatja. Ez a különbség lényegesen nagyobb lenne, ha Budapest értéke is ide számítana (ahogyan a valóságban ténylegesen is érvényesül), de fővárosként az Eurostat megyei (NUTS 3 szintű) statisztikája elkülöníti a megyei adatoktól. A határ keleti oldalán a fejlettségbeli különbségek lecsökkennek a két oldal között. A határ mindkét oldalán periférikus elhelyezkedésű, alacsony gazdasági fejlettségű területek találhatók, magas munkanélküliséggel. Bár a megyei/kerületi szintű adatok eltakarják, de Kassa térsége ebből némiképp kiemelkedik, a szlovák oldal javára billentve a megyei szint alatti, térségi fejlettségi mutatókat.

**1. ábra: A határ menti NUTS 3 területi egységek fejlettségi szintje, változása a Kárpát-medencében a 2001 és 2004 GDP/fő adatok alapján.**



*Forrás: Eurostat és nemzeti statisztikai hivatalok (UA, SRB, CRO) adatai, saját számítások alapján szerkesztette: Hardi Tamás.*

## Városhálózat, vonzaskörzetek

Napjainkban a városi vonzaskörzetek újraalakulva kezdik szervezni a térség életét. Kiemelkedő a fővárosok szerepe. Bécs, Pozsony és Budapest vonzaskörzetei osztoznak a térségen, s ma már a határokat átlépve erejüknek, gazdasági súlyuknak megfelelően érvényesítik vonzerejüket a szomszédos országok területein is.

Bécs és Budapest hagyományos vonzaskörzeteit állítja helyre a kilencvenes évek közepétől fogva. Különösen Bécs lehetőségei kiemelkedőek e téren. Pozsonyt lényegében „ikervárossá” tette, a gyorsabb, közös fejlődéshez elsősorban a közvetlen, jó minőségű közlekedési összeköttetés hiányzik. Az osztrák vasúttársaság ingázó vonatai (euróregiói vonatok) ütemes menetrenddel, kedvezményes vasúti jegyekkel kötik a magyarországi (Tatabányaig, Szombathelyig), a szlovákiai és csehországi határ menti területeket az osztrák fővároshoz. Mindezek után nem csoda, ha a határtérség nyugati részében ismét a centrális, Bécs felé mutató kapcsolatok erősödnek. Budapest hasonló szerepet tölthet be Szlovákia középső részében. Ehhez viszont hiányoznak az infrastrukturális feltételek, amelyek kiépítése, megszervezése politikai nehézségekbe is ütközik. El lehet vajon képzelni azt a helyzetet, hogy autópálya, gyorsforgalmi út kötne össze a magyar fővárost Közép-Szlovákiával? Milyen problémák akadályozhatják, hogy a Vác, Szob felé irányuló ütemes, elővárosi vasúti közlekedés meghosszabbítható legyen Párkányig, Érsekújvárig? A két nagy fővároshoz képest Pozsony határon átnyúló szerepe csekély. Erősíti kapcsolatait Béccsel, jelentősek az osztrák befektetések, ma már gyorshajó köti össze naponta több járáttal a két várost (Wienslava–Bratiswien). Határon átnyúló vonzereje elsősorban a szuburbanizációján alapul. A gyorsan növekvő pozsonyi ingatlanárak éles ellentétben állnak a határ másik oldalán elhelyezkedő, saját országukban periférikusnak számító osztrák és magyar területek viszonylag alacsony ingatlanáraival. Így gyorsan megindult a pozsonyi népesség kiköltözése ezekre a területekre, s ingáznak a határon át a szlovák fővárosba. Ez a folyamat az utóbbi évben egyre erősebben érinti a magyarországi határ menti területeket, hiszen rendkívül jó közlekedési helyzetben vannak. A kiáramlást tovább erősíti a határellenőrzés megszűnése, ugyanakkor fékezi, hogy a magyar terület – ellentétben az osztrákkal – nem rendelkezik Pozsony irányába elővárosi tömegközlekedéssel. Az infrastruktúra rendelkezésre áll (autópálya, vasút). A közlekedés megszervezése esetén Pozsony agglomerációja Mosonmagyaróvárig nyúlna, hiszen egy szuburbanizálódó nagyvárosból nem csak a lakosság, hanem őket követve a gazdasági szereplők is kitelepülnek, keresve az alacsonyabb költségű telephelyi (iroda-bérleti) lehetőségeket, ahogyan az a budapesti és a bécsi agglomerációban is történt. Mindehhez kitüntetett jelentőségű, legértékesebb földrajzi pont egy nagyváros közelében elhelyezkedő autópálya kereszteződés térsége (lásd M1, M15).

A határ teljes hosszában megtalálhatók a kis- és közepes városok Győrtől Kassáig, Sátoraljaújhelyig, amelyek a határ mindkét oldalára kiterjesztik vonzaskörzetüket.

ket valamilyen formában (Hardi–Pap 2006). Van, ahol ez az ingázó munkavállalásra, van ahol a közszolgáltatásokra, kereskedelemre, van ahol az élet szinte teljes egészére kiterjed. Különösen a keleti szakaszon jellemző, hogy a határ menti területek periférikus helyzetéért nagymértékben felelős a városi vonzaskörzetek szétválása. Jelentős területek maradtak ellátatlanul a 20. század során, mivel a kis- és közepes városoktól a határ elvágtá a falusi térségeket, s a helyettesítő központok távol voltak, rossz közlekedési körülmények között. A határ megvonása miatt azonban több város elvesztette megyeszékhely rangját, s több város (főleg keleten) a vonzaskörzet elvesztése miatt meg is állt fejlődésében (Mezei 2006).

Persze voltak olyan városok is, amelyek politikai és gazdasági hatásra fejlődtek. A szocializmus időszakában a politikai döntések mellett az ipari fejlődéshez kötött városi fejlődést preferáló gazdaságpolitikai döntések sok esetben hozták helyzetbe a határ menti térségeket. Magyarországon az északkelet–délnyugati irányú „ipari tengely” fejlesztése, a szomszédos országokban a városi terek arányának növelése volt a cél. Ezzel párhuzamosan az iparfejlesztés határ menti városokat is érintett, mivel azok vagy hagyományos városi/ipari centrumok voltak, vagy földrajzi helyzetükből adódóan voltak fontosak. Így komoly ipari fejlődés bontakozott ki a magyar–csehszlovák határ dunai szakaszán (Pozsony, Győr, Komárom/Révkomárom, Érsekújvár, Lábatlan, Nyergesújfaló stb.), valamint keleti szakaszán (Salgótarján, Ózd, Putnok, Kazincbarcika, Kassa) is. Mindezekkel magyarázható, hogy az államszocializmus alatt a határtérségek nem minden esetben voltak azonosak a gazdasági perifériára szoruló térségekkel, számos határ menti terület és város jelentős fejlődési pályát futott be ez alatt az időszak alatt. Számos elemzés fel is hívja erre a figyelmet (Rechnitzer 1999; Süli-Zakar 2000; Baranyi 2004).

A városok elhelyezkedését vizsgálva, ismét kiemelkedik a nyugati határszakasz kedvező helyzete. Itt közvetlenül a határon vagy a határ közelében helyezkednek el a közepes, nagyobb városok (Mosonmagyaróvár, Révkomárom, Esztergom stb.), amelyek közül Révkomárom és Esztergom kisebb méretű (20 ezer lakos alatti) várossal (Komárom és Párkány) rendelkezik. Így egy átjárható határ esetén a szolgáltatások, beruházások szempontjából egy, jelentősebb urbánus térségnek számíthatnak. Maga a nyugati szakasz tehát urbanizáltnak tekinthető, a hármashatár térségben a magyar, a Dunán lejjebb pedig a szlovák oldal alacsonyabb városodottsági szintjét kompenzálják a másik oldal jelentősebb városi központjai. Tehát együttesen vizsgálva a két oldalt elmondhatjuk, hogy ez a szakasz városi központokkal jól ellátott térség, periférikus terület nem található benne.

Ezzel szemben az Ipoly torkolatától keletre rendre találunk városhiányos, periférikus térségeket. A határon, a határ közelében jelentősebb központként csak Salgótarjánt és Ózdot nevezhetjük meg, míg a kisebb városok közül Balassagyarmatot, Ipolyságot, Sátoraljaújhelyet. A többi város a határtól távolabb helyezkednek el (Losonc, Rimaszombat, Rozsnyó, Kazincbarcika). Távolságuk, méretük, gazdasági

erejük folytán vonzáskörzetüknek csak kis része tud a határon átnyúlni, segítvén a másik ország perifériáit. A nógrádi, abaúji szakaszokon a határtérségben nagy kiterjedésű, városhiányos területeket találhatunk, amelyeket akár külön, akár közösen vizsgálunk, periférikusnak tekinthetünk. A városok hiányához hozzájárul a domborzat, a hegyvidéki környezet, de a határ megvonásának ténye is, hiszen több magyarországi és szlovákiai város, vonzáskörzetét elveszítve a 20. század során nem, vagy csak csekély mértékben tudtak növekedni. A 20. század második felének „szocialista városai” a rendszerváltással és a gazdasági struktúraváltással létalapjukat veszítették el, s szolgáltatásaik, általános fejlettségi színvonaluk máig kívánni valókat hagynak maguk után.

Keleten kiemelkedik Kassa szerepe. A regionális jelentőségű, fejlődő gazdaságú város vonzáskörzete Szlovákiában nagy, 60–100 kilométerre is kiterjed. Vonzáskörzetét könnyedén kiterjesztheti a hazai (zempléni, abaúji) térségekre. Mérete, potenciálja nagyobb, mint Miskolcra, azonban megközelíthetősége rosszabb. Valójában ez az a tipikus eset, amikor a két nagyváros együttműködve egy szegény térségben jelentős gazdasági potenciált tudhatna magáénak.

A településhálózat tehát alapvetően meghatározza a határon átnyúló régió formálódásának lehetőségét, az integráció mélységét. A nyugati szakasz városias, jó közlekedési adottságoknak örvendő térségei az első könnyítések hírére egymásra találtak, a határ közeli központok szervezik a közös határtérség életét. Keleten ezzel szemben a városi központok határon átnyúló szerepe elsősorban a másik oldal perifériáinak ellátása, a szolgáltatások elérhető távolságú biztosítása lehet.

### **Az ingázó munkavállalás**

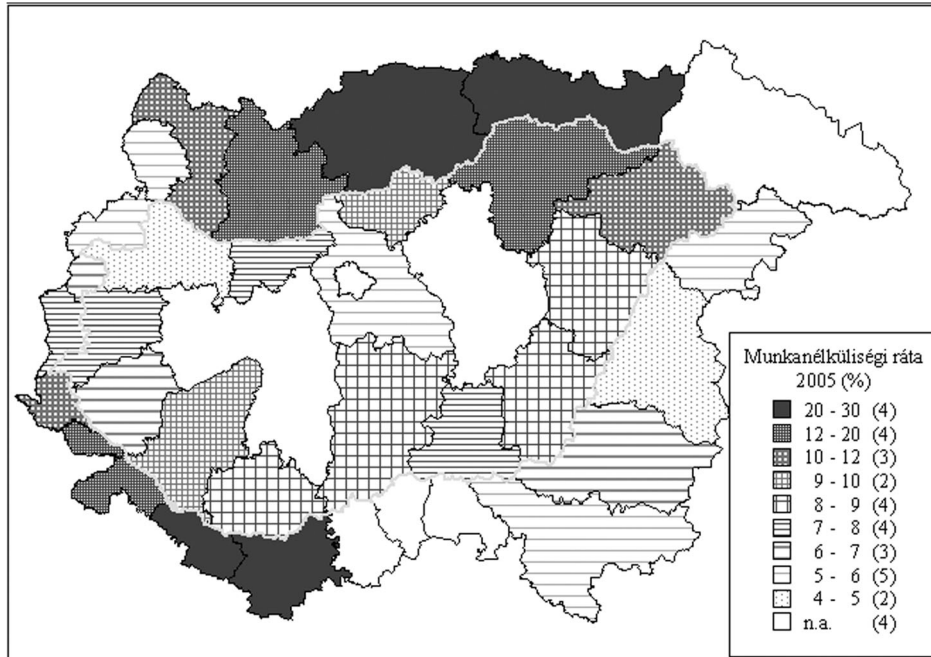
Az ezredforduló óta az egyik legdinamikusabban fejlődő határon átnyúló mozgás az ingázó munkavállalás. Az ipari fejlettség tengelyei, valamint a nyelvi-kulturális akadályok hiánya miatt már a szocialista időszakban is létezett, de a rendszerváltás körüli időszak gazdasági hanyatlása miatt átmenetileg megszűnt a határon átnyúló kölcsönös munkavállalás. A stagnálás után, 1999 óta gyorsan növekedett a Szlovákiából Magyarországra átjáró munkavállalók száma. A nyugati határtérségben szlovák oldalon magasabb munkanélküliséggel találkozunk, mint Magyarországon, s a határ közelében jelentős ipari központok helyezkednek el (Győr, Komárom, Almásfüzitő–Esztergom–Dorog tengely, Tatabánya, sőt Mór), amelyek helyi munkaerő kapacitást már kimerítették. A rendszeres ingázást megnehezíti ugyanakkor a hidak csekély száma. Mosonmagyaróvár, Győr és Komárom kapcsolatainak jelentős indikátorai voltak a Duna-hidak, (s ez a szerepe jutott az újjá épített Mária Valéria-hídnak is Esztergomban és környékén). A múlt század hetvenes éveitől jelentős szlovákiai létszámot alkalmazó Almásfüzitő–Lábatlan–Nyergesújfalu térség esetében viszont hajó-

val oldották meg az ingázást, Esztergomban korábban komppal. Ez a közlekedési forma viszont bizonytalan, nagymértékben függ az időjárástól, s az évszakos tényezőktől (jégzajlás, árvizek, kisvizek). 1999-től az ingázás fejlődését a két ország közötti keretegyezmény is segítette, ami lehetővé tette, hogy mind többen vállalhassanak munkát a másik országban (értelemszerűen ez Magyarországot jelentette elsősorban), sőt, az uniós csatlakozás előtti évben olyan bőven szabta meg a kereteket, hogy a gyakorlatban már ekkor megszűnt a korlát az átjárás előtt. 2004 májusa tehát nem érte felkészületlenül a munkaerő piacot. 2005-ben a Magyarországon munkát vállaló szlovák állampolgárok számát már 30 ezer fő körül becsülték. Pontos számokat mind a mai napig nem ismerünk, mivel a munkavállalás adminisztrációja az uniós csatlakozással megszűnt, a foglalkoztatónak kötelező ugyan bejelenteni a külföldi munkavállalót a munkaügyi szerveknél, azonban ennek elmulasztása különösebb szankcióval nem jár, tehát a bejelentés is bizonytalan. Az uniós csatlakozással mindenképpen ugrásszerűen megnőtt az ingázók száma. Az uniós csatlakozás óta Szlovákia egy nagyon gyors gazdasági fejlődést él át. Ez a tény természetesen kihatással van az ottani munkaerő-piacra is. Így a nyugati szakaszon is csökkenőben van az átjárók száma, valószínűleg egy egészséges szinten stabilizálódni fog, s azok fogják a magyarországi munkahelyeket választani, akik számára a hazai város térbeli előnyt jelent. Ugyanakkor tapasztalható, hogy megindult az ellentétes irányú folyamat is. A hazai munkavállalókat szlovák vállalkozások csábítják át a határon. Elsősorban a strukturális problémák megoldására, vagyis a szakember hiány leküzdésére keresnek Magyarországon szakmunkásokat. Így pl. Komárom-Esztergom megyéből még Nagyszombatba is járnak munkások, akiket az autóipar foglalkoztat. A legutóbbi idők újdonsága, hogy a keleti, lényegesen magasabb munkanélküliséggel küzdő területeken is tapasztalható, hogy szlovákiai vállalkozók Magyarországon keresnek munkaerőt. Nyilván itt is a szakmunka igény dominál, különösen az olyan határ menti, periférikus térségekben, ahonnan a szakmunkás réteg már javarészt elvándorolt. Mindenképpen, a gazdasági fejlődésérdekes határon átnyúló mozgásokat produkál.

Szlovákiában, a határ nyugati szakaszán, a határhoz közeli járásokban az országos átlag körül mozog (10% körül) a munkanélküliség, illetve azt némileg meghaladja. Térképünkhöz kerületi szintű adatok álltak rendelkezésünkre, de ezek az adatok is kiválóan mutatják a nyugat–kelet lejtőt (2. ábra). Természetesen a kerületeken belül járási szinten, s a járásokon belül is jelentős eltérések lehetnek a munkanélküliség tekintetében. Az Érsekújvári járás esetében például a határhoz közeli területeken a munkanélküliség lényegesen meghaladja az országos átlagot. A keleti szakaszon pedig a határ menti periférikus területek munkaerő-piaci helyzete sokhelyütt tragikusnak mondható. Mindehhez hozzájárul, hogy ezeket a területeket a képzettebb lakosok elvándorlása is sújtja, így fel kell készülni arra, hogy ezekben a térségekben még a kisebb, megtelepülő vállalkozások számára is csak a határ két oldala

közösen tud megfelelő szakember létszámot biztosítani. Így ezekben a térségekben a gazdasági fejlődést közvetlenül szolgálhatja a kis, összekötő utak helyreállítása.

**2. ábra: A határ menti NUTS 3 területi egységek munkanélküliségi rátája a Kárpát-medencében**



*Forrás: Eurostat és nemzeti statisztikai hivatalok (CRO) adatai alapján szerkesztette Hardi Tamás.*

A Duna magyar oldalán kedvezőbb a kép a határ teljes hosszában. A nyugati szakaszon magas az ipari foglalkoztatás. A kilencvenes évek elején a korábban itt működő, sok alkalmazottat foglalkoztató üzemek (pl. timföldgyártás, cementgyártás, műanyagipar) leálltak vagy csökkentették létszámukat, így az országos átlagot meghaladó munkanélküliségi ráták alakultak ki a térségben. Az ezredfordulóra a tendencia megváltozott, s Esztergom, a komáromi Ipari Park munkaerő-szükséglete következtében a ráták ismét az országos átlag alatt maradtak. Ezzel szemben keleten hazai viszonylatban magas, de a szlovák oldalénál alacsonyabb a munkanélküliek aránya.

### **A munkaügyi kapcsolatok története**

A kölcsönös munkavállalás története a hetvenes évekre vezethető vissza, amikor már alkalmaztak Pozsonyban, Győrben, Komáromban és Nyergesújfalun a határ másik



oldaláról érkezett munkavállalókat. A két állam, Csehszlovákia és Magyarország 1985-ben írt alá nemzetközi egyezményt a kölcsönös munkavállalásról „Egyezmény a Magyar Népköztársaság Kormánya, valamint a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között a magyar és a csehszlovák állampolgárok határ menti területeken történő kölcsönös foglalkoztatásáról” címmel, amelyet minisztertanácsi rendelettel hirdettek ki. Az egyezmény előírta, hogy évenként határozzák meg a következő évre szóló létszámkeretet. Ebben az időszakban jelentős volt mind a két irányba az ingázás. Mosonmagyaróvár térségével szemben Pozsony helyezkedik el, amely a nyolcvanas években mint a Csehszlovákián belüli Szlovák Szocialista Köztársaság székhelye jelentős gazdasági-ipari fejlődésen ment keresztül. Így Mosonmagyaróvárról és a környékről számos munkavállaló járt át a pozsonyi üzemekbe, s a jelentős méretű építkezések is magyar segédlettel történtek (a Petrezalka városrész építésében, valamint a Duna-híd építésében vettek részt magyar – győri – vállalatok és szakemberek). Győrtől kezdődően viszont általában magyar oldalon jelentkezik a magasabb gazdasági fejlettség és a jelentősebb munkaerő igény. Győrben főleg a textiliparban helyezkedtek el a határ másik oldaláról érkezők.

Arányait tekintve Komárom helyzete kiemelkedő. A kettős város tulajdonképpen egy egységnek tekinthető, amelynek történelmi központja (maga a történelmi Komárom) az északi, szlovákiai parton helyezkedik el. A két várost voltaképpen csak a határ, illetve az államhatárt alkotó Duna választja el egymástól. Az egymásraultaltság megjelent a kölcsönös munkavállalásban is. Itt mindegyik oldalon dolgoztak a másik ország állampolgárai is. A Komáromi Lengyár 200–250 főt – főleg nőket – alkalmazott Révkomáromból és környékéről, míg Magyarországról elsősorban a Hajógyárba jártak át férfiak dolgozni.

A Komáromtól Almásfüzitőn át Esztergomig húzódó fejlődési tengely jelentős munkaerő felvevő volt már a nyolcvanas években is. Elsősorban a Timföldgyárban, de a többi üzemben is találtak munkát a határ másik oldaláról érkezők.

### **Vállalkozások határon átnyúló kapcsolatai**

Esztergomban és térségében 2005 végén végeztünk egy empirikus kutatást a vállalkozások határon átnyúló kapcsolatairól, illetve egy teherkomplexitásának szükségességéről. Tény, hogy ebben a szektorban is az elmúlt majd' két évben sok változás kezdődött. Főleg az adószintek különbözősége miatt gyorsan megindult a hazai vállalkozások Szlovákiába átjelentkezése, de ezeknek a jelentős része valódi tevékenységet nem folytat a szomszéd országban. Egyre több azonban az olyan vállalkozás, amely a szlovákiai magyarság előnyeire alapszik, amelyek kihasználhatják a kétnyelvűséget, a jó kapcsolatokat. Valószínűleg ez utóbbiak számának növekedése tartósabb folyamat lesz. Az átalakulás megindult Esztergom és Párkány között is, s mind a

vállalkozások körében felvett kérdőívünk, mind a másodlagos elemzések adatai arra engednek következtetni, hogy rendkívüli tempóban élénkül a két térség közötti gazdasági együttműködés.

A gazdasági együttműködések volumene nő. A szomszédos térség tényezőinek, erőforrásainak kihasználása egyelőre a magyar oldal sajátja, hiszen a kapcsolatok jelentős részét a munkaerő-ingázás uralja. Az esztergomi oldal gazdasági fejlődésének alapja a szlovákiai munkavállalók alkalmazása, s mint láttuk, ennek elsősorban a hazai munkavállalók számának elégtelensége az oka. (Igaz, ez szinte „kötelező” válasz, hiszen a hazai munkaadó csak akkor vehet fel külföldi állampolgárt, ha nem talál magyarországi munkavállalót.)

Az együttműködések tartalma még szegényes. A munkaerő alkalmazás mellett a kisebb cégek jobbra export-import kapcsolatokat tartanak fenn a másik oldallal. Csekély az egyéb típusú együttműködések száma. A fejlődés előrehaladtával ez mindenképpen nőni fog, így a szállítási igények is erősödnek.

A kisebb cégeknek a határon átnyúló aktivitása alacsony. Úgy tűnik, még egyelőre a nagyobb vállalkozások ismerték fel a másik oldalon rejlő lehetőségeket. Ugyanakkor fontos, hogy a meglévő kapcsolatok nagy része az utóbbi egy-két évben keletkezett. Ha ezt összevetjük a határforgalmi statisztikával, akkor elmondhatjuk, hogy a Mária Valéria híd léte igenis élénkítette a kisebb cégek közötti határon átnyúló kapcsolatokat. (Sajnos nincsenek összehasonlítható adataink a híd átadása előtti időből, így csak a látható dinamika alapján mondhatjuk ki ezt.) Tehát ez az infrastrukturális beruházás már bizonyíthatóan közrejátszott a gazdaság élénkülésében.

Látható már, hogy számos nyitott vállalkozás van, amely előnyre tesz szert a határ menti elhelyezkedésből. Ez az innováció nyilvánvalóan tovább terjed mind térben, mind a szervezetek közötti hierarchikus sorban.

Kissé lehangoló, ha a létesítendő teherkomppal kapcsolatos véleményeket vizsgáljuk. Általánosságban mindenki üdvözli az építést, de saját szervezete számára csak kevesen tartják fontosnak. Ez a kérdés azonban nehezen vizsgálható empirikus úton. Gyakorlati gazdasági szereplőkkel megjósoltatni azt, hogy mire tudnak majd használni egy infrastrukturális elemet, körülményes vállalkozás. Általában az infrastruktúra megteremti saját használatát, de ezt nehéz előre látni. Vélhetően a híd építése előtt hasonló eredményre jutottunk volna a híddal kapcsolatos gazdasági kérdésekben.

Ezért a további vizsgálatok kérdése inkább az, hogy mely körülmények segítik elő a két térség gazdasági fejlődését, ami megteremti azt az alapot, ami kihasználhatja egy teherkomp létesítéséből származó előnyöket. Voltaképpen abból érdemes kiindulni, hogy a teherkomp egy gazdasági lehetőséget kínál, amit néhány vállalkozás már felismert, s a fejlődés törvényszerű útjait járva ez a használat tovább is terjed.

A jövőre vonatkozóan a tapasztalatainkat így foglalhatjuk össze:

- A teherforgalom megindítását a cégek alapvető szükségeltként értékelik a térség további gazdasági fejlődése szempontjából. Többen vannak a teherkomp mellett, mint ellene, valójában a meginduló forgalom lényegesen több támogatóra fog találni, mint azt jelenleg sejtjük.
- Az első válaszokból kitűnő passzivitás a részletesebb vizsgálatok során enyhül, mivel kiderült, hogy a cégek a használat megítélésénél általában a jelenlegi helyzetükből indultak ki, s nem számolnak olyan lehetőségekkel, amelyek a későbbiekben merülnek majd fel. Elutasító válaszaik olyan indokokon alapultak, amelyek az idő előre haladtával megváltoznak, illetve külső támogató beavatkozással, információval megváltoztatható. Ezek között elsősorban a kapcsolatépítés támogatását, információadást kell érteni.
- Megindult a térség egymásra találása. A hídnak, az uniós csatlakozásnak, támogatásnak, propagandának köszönhetően az utóbbi egy-két év fellendülést hozott a kapcsolatokban, s a cégek további fellendülésre számítanak ezen a téren. Megnövekedett a határforgalom, jelentőssé vált az ingázás stb.
- Különösen igaz ez a közvetlen határtérségre vonatkozóan. A kapcsolatok itt erősödnek meg folyamatosan, kialakulni, egységesülni látszik a funkcionális határtérség. Itt jegyezzük meg, hogy a határ elválasztó szerepe erősen beépült a tudatunkba. A cégek a határ másik oldalán csak Szlovákiát látják, nem jelent meg annak lehetősége, hogy az északnak tartó forgalmi infrastruktúra javításával Észak-Magyarország is könnyebben elérhetővé válik. Tehát nem egyszerűen a határt lépjük át, hanem a Dunát is.
- A kapcsolatok lehetőségét a cégek még csak általánosságban érzékelik. Szűkre szabott még a kapcsolatok tematikája, elsősorban a kereskedelemre, s a munkaerő megszerzésére koncentrálnak. Hiányzanak még azok az innovatív példák, amelyek a határtérségből származó helyzeti előnyöket segítenének kihasználni, olyan új együttműködési formákkal, amelyek elmélyítenék a közös térségben kialakult kapcsolatokat.
- A jelenlegi legdinamikusabban növekvő kapcsolati forma a munkaerő ingázása. A jelenlegi elvárások inkább mennyiségiek, de a cégek elvárásai között szerepel a jövőbeni közös képzés vagy a képzések egységesítése. Ez arra utal, hogy növekedni fog a szakképzés szerepe a határon átnyúló munkavállalásban.

Összefoglalva: az uniós csatlakozás egy jelentős helyzeti előnyt juttatott ennek a határon átnyúló térségnek. Ahhoz, hogy ezt kihasználja nyilvánvalóan szükséges feltétel a használatot lehetővé tevő infrastruktúra kialakítása, fejlesztése. Ez azonban nem mehet végbe a térségre készülő általános gazdaságfejlesztési tervezési munka nélkül, hiszen az infrastrukturális elem önmagában nem fejlesztő tényező, viszont szükséges alap a további előrehaladáshoz. Ezért mindenképpen az infrastruktúra fejlesztését

egy általános tervezési folyamattal javasoljuk összekapcsolni az eddig megismert tények alapján.

A térség jövőjét illetően feltétlenül szükséges a határon átnyúló gazdasági lehetőségekről szóló információk eljuttatása a gazdasági szereplőkhöz, illetve a már létező információ szolgáltatók hatékonyabb marketingje. A jelenleg látható fejlődés, az innováció terjedésével vélhetően a cégek, vállalkozások egyre szélesebb köréhez jut el, s elsősorban a termelő ipari közepes vállalkozások lesznek azok, amelyek a határon átnyúló gazdasági tér megteremtésének éllovasai lesznek. Őket kell elsősorban információval, tanácsokkal segíteni, s így a komp keresletét növelni. A kisebb cégek közül csak néhányan rendelkeznek – bár tartós – kapcsolattal, vélhetően közülük többen fogják a jövőben követni a sikeres közepes méretű vállalkozásokat.

Maga a komp, mint infrastrukturális eszköz, hatékony részt vállalhat a térség fejlődésében. Működése nyilván új ötleteket szül a vállalkozásokban. Azonban fontos azt hangsúlyozni, hogy a létesítendő komp csupán ideiglenes eszköz, mivel a gazdaság fejlődése hamar túlléphet ezen a kínálaton, s fix, időben biztos átkelési lehetőséget, hidat kíván. A komp önmagában az elindult folyamatot támogató eszköz, viszonylag gyorsan létrehozható, s szükséges ahhoz, hogy a jelenlegi, a határon átnyúló kapcsolatok konjunktúráját ki lehessen használni. Egy híd megépítése lényegesen hosszabb idő alatt valósulhatna meg. A komp alkalmas arra, hogy a jelenleg szegényes kapcsolati palettát színesítse, gazdagítsa, s megakadályozza, hogy a jelenlegi lendület megtörjön. Kihasználásához a közös gazdasági tér tudatos tervezése és fejlesztése szükséges, s mindezek tervek és eredmények széleskörű marketingje.

### **A határon átnyúló intézményesített együttműködések**

*A határon átnyúló kapcsolatok széles skálája ismeretes a gyakorlatban. A kapcsolatok jellegét és megvalósulását természetesen nagyban befolyásolja a részt vevő országok adminisztratív, területi irányítási berendezkedése, gyakorlata, az egyes szintek döntési kompetenciája. Intézményes kapcsolatok hatékony létrehozására csak ott van mód, ahol a határ menti területi egységek közvetlenül kommunikálhatnak, s nem kell ehhez az országos központ diplomáciai útjait igénybe venniük. Ez utóbbi forma volt jellemző a nyolcvanas évek határ menti kapcsolataira Magyarországon. A kilencvenes évek elejétől különösen a magyar–osztrák kapcsolatok élénkültek meg. Ebben segítettek az erre a határszakaszra kialakított *segélyprogramok* (Phare CBC), s az osztrák fél tapasztalata. A legegyszerűbb és legközvetlenebb együttműködési lehetőséget a településközi kapcsolatok kialakítása nyújtotta, önkormányzati, lakossági szinten. Fontos cél volt egymás megismerése, a közvetlen kontaktus deklarálása. A nyolcvanas évek végén meginduló ilyen jellegű kapcsolatok első számú személyes*

élménye a korábban lezárt tér megnyílása volt. A határ mentén élők tudati terében élővé vált a másik oldal, s részben a mindennapok részévé vált a „másik világ”. A *projektszintű együttműködések* konkrét programok, projektek minél hatékonyabb lebonyolítása érdekében jönnek létre, s nagyon fontosak a közös gazdasági, fejlesztési tevékenység tanulásának folyamatában. Ennek során sok olyan nehézséggel (intézményi, gazdasági fejlettségi, strukturális) kell megküzdeni, melyek a korábbi kulturális-társadalmi kapcsolatokban nem tudatosultak, vagy a korábbi „gazdag nagybácsi, szegény, de segítendő rokon” kapcsolat elhomályosította, s változtathatatlanak minősítette azokat. A projektek előkészítése, a finanszírozás kemény feltételei tudatosították mindkét oldalon, hogy közös érdekről, s nem az egyik oldal megsegítéséről van szó, ami egyenrangú, közös munkát és áldozatvállalást igényel.

*A legmagasabb szintű együttműködési struktúráknak jelenleg az eurorégiókat* valamint azokat a határon átnyúló regionális együttműködéseknek *tekinthetjük*, melyeket különböző elnevezéssel, de e kategóriának adekvát együttműködésként hoztak létre, hasonló célokkal és működési elvekkel (Hardi–Mezei 2003). Az eurorégióknak nemzetközi irányító tanácsuk, munkaszervezetük van, gazdasági, környezetvédelmi, szociális és intézményi problémákkal foglalkoznak, és „az ilyen tevékenységek [...] koncentrációjától azt remélik, hogy olyan kritikus tömeget érnek el (gazdasági értelemben), amely erősíti a határ menti térségek kohézióját, illetve felkelti a magánbefektetők és intézmények érdeklődését” (Rechnitzer, 1999: 28). Ma Magyarországon minden határ menti megye tagja valamely euroregionális együttműködésnek, sőt Jász-Nagykun-Szolnok megye kettőnek is, bár nem határos egyetlen szomszédos országgal sem.

A magyar határok mentén számos eurorégió, illetve euroregionális jellegű kezdeményezés alakult az elmúlt néhány évben. Legnagyobb részük a Madridi Konvenció (European Outline Convention on Transfrontier Cooperation between Territorial Communities or Authorities) kihirdetése (1997) után jött létre. Az együttműködések deklarálásnak másik ösztönzője a határ menti térségek fejlesztésére létrehozott programok megjelenése volt. 1995-től működik a Phare CBC program az osztrák-magyar határon, amely azután fokozatosan kiterjedt Magyarország valamennyi határszakaszára. Az osztrák-magyar határ kivételével a program meglehetősen kis összegeket foglal magába (2-3 millió euró/év/határszakasz), de a forrás lehetőségének megjelenése már arra ösztökölte a szereplőket – főleg az önkormányzatokat – hogy deklarálják együttműködési szándékukat. Ismereteink szerint 2007-ig tizenhét euroregionális szervezet alakult, meglehetősen változatos szereplői körrel és területi kiterjedéssel.

**1. táblázat: Határon átnyúló együttműködések, eurorégiók Magyarországon**

Együttműködés	Megalakulás éve	Részvevők	Terület km <sup>2</sup>	Népesség	
		Magyar	Szomszéd		
Kárpátok Eurorégió	1993	megyék	város+járás (SK), vajdaság (PL), megye (UK és RO)	160, 000	16 millió
Duna–Körös–Maros–Tisza Regionális Együttműködés	1997	megyék	megyék (RO), tartomány (YU)	77,243	5.9 millió
Duna–Dráva–Száva Euro-regionális Együttműködés	1998	Megye, város, kamara	megye, város, kamara (CRO), kanton, város, kamara (BIH)	20,000	1.5 millió
West/Nyugat Pannónia Eurégió	1995	megye	tartomány	15,168	1.2 millió
Vág–DunaIpoly Eurorégió	1999	megyék	Járás	24,000	2.8 millió
Ipoly Eurorégió	1999	települések	települések, NGOs	n.a.	440 ezer
Neogradiens Eurorégió	2000	Megye	Járások and megyék (SK)	20,521	1.7 millió
Miskolc–Kassa Eurorégió	2000	megye, város	Járás, town	14,000	1.47 millió
Dráva–Mura Eurorégió	2000	városok	városok	X	120,000
Sajó–Rima Eurorégió	2000	kistérség	Járások	6,000	1 millió
Zemplén Eurorégió	2000	kistérség	Járások		
Interregio	2000	megyék	megye (RO és UK)	23,142	2.25 millió
Hármas-Duna Vidék Eurorégió	2001	megye	járások	7,500	780,000
Hajdú-Bihar–Bihar Eurorégió	2002	megye	megye		
BiharBihar Eurorégió	2003	települések	települések	2,000	197,000
Duna Eurorégió	2003	települések	települések		
Ister-Granum Eurorégió	2003	települések	települések		
Mura–Dráva Eurorégió	2004	megyék	megye		

Mint a fenti táblázatból láthattuk, a megalakult euroregionális szervezetek meglehetősen heterogének mind szervezeti felépítésüket, mind területüket tekintve. Lényegében definitív eurorégió kevés van közöttük, de ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy az “eurégió” fogalma meglehetősen szabadon értelmezhető, úgy elfogadhatjuk azt a sajátosságot, hogy az alapító szervezetek eurorégióknak neveznek minden, határon átnyúló területi kiterjedéssel rendelkező együttműködésre létrejött intézményt.

Magyarországon mindenképpen eltértünk a hagyományos eurorégió fogalomtól, s ez talán határaink sajátosságaiból fakad. Egyre több és sikeresebb kis szervezet működik, amelyek a helyi igények kielégítésére jöttek létre, miközben több nagy, hagyományos szervezet működése nehézkes. A szervezetek tipizálása során két jellemzőt vehetünk számításba.

Egyrészt fontosak a fő alapító tagok. Ezek az esetek többségében középszintű területi egységek (megyék, kerületek, tartományok), de egyre többször vannak jelen a NUTS 4 szintnek megfelelő járások, kistérségek is. A települések eurorégió alakító

törekvései a legújabb fejlemények közé tartoznak. Korábban vagy kistérség tagjaként jelentek meg, vagy csak a nagyobb, megyei jogú városok a megyékkel karöltve alakítottak ilyen típusú szervezeteket. A területi közigazgatási, önkormányzati szintek mellé számos esetben csatlakoznak be területi illetőségű kamarák, civil szervezetek.

A másik fontos szempont, amely az eurorégiókat megkülönbözteti egymástól, a létrehozás alapvető célja. Itt két nagy kört figyelhetünk meg:

a) a politikai céllal létrejött szervezeteket, amelyek a területi középszint vagy alacsonyabb szint „diplomáciai” törekvései következtében születtek;

b) a térszerkezeti egységeken, funkcionális egymásra utaltságon létrejött szervezetek, amelyek felismerték az egykor szétvágott, vagy korábban nem létezett, de napjainkban szükségszerű együttműködési kényszereket.

Az alábbiakban a résztvevő területi szintek szerint csoportosítjuk a magyar részvétellel működő szervezeteket megjegyezve, hogy a bemutatott két nagy alapítási cél mindegyik esetben létezik, csak más-más hangsúllyal.

### **Nagy alapterületű, konzultatív szervezetek**

Az eurorégiók első generációjának Magyarországon a fő jellemzője az volt, hogy középszintű szervezetek alakítottak ki intézményesített kapcsolatokat egymással. Meglehetősen nagy lelkesedés kísérte a megalakulásukat, így bővülésüknek nehéz volt gátat szabni. Ezért fordulhatott elő, hogy olyan területek is közös szervezet tagjai lettek, amelyek térben rendkívül távol estek egymástól (pl. Kárpátok-Eurorégió). Így ezek a szervezetek már inkább egy transznacionális térformáját kezdik öltetni.

**3. ábra: Nagy alapterületű, konzultatív szervezetek**

I.: Kárpátok Eurorégió; II.: Duna-Körös-Maros-Tisza Regionális Együttműködés;  
III.: Duna-Dráva-Száva Eu; IV.: Nyugat Pannónia Eurorégió; V.: Vág–Duna–Ipoly Eurorégió.



**2. táblázat. Euroregionális együttműködésben résztvevő középszintű közigazgatási egységek**

1	Podkarpackie	13	Satu Mare	25	Hunedoara	37	Brcko District
2	Presovsky kraj	14	Salaj	26	Timis	38	Szekszard
3	Kosicky kraj	15	Harghita	27	Vojvodina	39	Gyor-Moson-Sopron
4	Borsod-Abaúj-Zemplén	16	Zakarpatskaja o.	28	Tuzlanski	40	Vas
5	Heves	17	Ivano-Frankovskaja o.	29	Koprivnicko-krizevacka zupanija	41	Zala
6	Hajdu-Bihar	18	L'vovskaja o.	30	Viroviticko-podravska zupanija	42	Burgenland
7	Jász-Nagykun-Szolnok	19	Chernovitskaja o.	31	Osjecko-baranjska zupanija	43	Pest
8	Szabolcs-Szatmár-Bereg	20	Bács-Kiskun	32	Brodsko-posavska zupanija	44	Fejer
9	Botosani	21	Bekes	33	Pozesko-slavonska zupanija	45	Komarom-Esztergom
10	Suceava	22	Csongrád	34	Baranya	46	Veszprem
11	Bihar	23	Arad	35	Somogy	47	Nitriansky kraj
12	Maramures	24	Caras-Severin	36	Posavski		

*Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette: Hardi Tamás. Alaptérkép: GfK Macon.*

Lényegében egy hosszú, centralizált szocialista időszak után ezek a szervezetek egy „középszintű” diplomáciát teremtettek meg, amelynek résztvevői a megyei, tartományi politikusok, de időnként, egyenrangú partnerként az állam is bekapcsolódhat. Létrejöttük olyan időszakban is lehetséges volt, amikor az alacsonyabb szintű területi egységek határon átnyúló szerepet nem vállalhattak. Így elsősorban a kilencvenes évek nacionalista kormányzati időszakai során ezek a szervezetek, ha esetlegesen is, de működtek, s életben tartották a határon átnyúló kapcsolatokat. Így fennmaradt a formális kapcsolat a romániai megyékkel, amelyek hivatalosan nem működhettek közre a kilencvenes évek első felében a Kárpátok Eurorégióban, vagy hasonlóképpen Szerbia háborús blokádja alatt is a Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió megőrizte kapcsolatait a vajdasági tartományi kormányzattal.

A para-diplomáciai funkció mellett a nagytérégi területi tervezés is fontos feladata ezeknek a szervezeteknek. Területi kiterjedésük révén olyan határon átnyúló tervezési kereteket alkotnak, amelyek a határon átnyúló hálózatok, infrastrukturális vonalak nagyrégiós léptékét alakíthatják ki, vagy alakíthatják újjá. Erős a kapcsolódásuk a uniós határ menti fejlesztési programokhoz (Phare, Interreg, szomszédsági programok). Az eurorégiók fejlesztési elképzelései és az uniós programok fejleszté-

si céljainak összehangolása azonban csak részben lehetséges, mivel területük messze meghaladja az uniós programok támogatási területét, ráadásul több uniós program területét is érintik, így több határregióra vonatkozó programjaik egy része nehezen illeszthető az Interreg, illetve szomszédsági programok céljaival. Emiatt céljaik elérésében fontos szerepe lehet a nemzeti kormányoknak, valamint az uniós transznacionális programoknak (pl. CADSES).

Lehatárolásukat tekintve a Kárpátok Eurorégió és a Vág-Duna-Ipoly Eurorégió területe nem alkalmazkodik a NUTS 2 területi határokhoz. Ez a tény eltérő lehetőségeket ad a területi tervezésre és a jövőbeni uniós programokban való részvételre egyaránt.

A legkorábbi ilyen kezdeményezés a *Kárpátok Eurorégió*. A térség, amelyben elhelyezkedik a 20. század történelmének egyik nagy vesztese. Időben is, térben is több államhatalom uralma alá tartozott. Ez rányomja a bélyegét az eurorégió szervezésére is, hiszen nagyon nehéz meghúzni azt a funkcionális körzetet, amelyben a szervezet eredményesen működni tudna. Ennek a szétdaraboltságnak köszönhető, hogy már a kilencvenes évek elején megindult a határon átnyúló szerveződés. Az eurorégió előzménye a gazdasági jellegű kapcsolatok felvétele volt. 1993-ban létrejött a Kárpáti Kamarák Együttműködési Szerződése, melyben ukrainai, szlovák, román és magyar kereskedelmi- és iparkamarák vezetői nyilvánították ki együttműködési szándékukat. A gazdasági kapcsolatok legfontosabb fóruma Kárpátok Határmenti Gazdaságfejlesztési Szövetség lett, mely 1994-ben jött létre, s tömörítette a hármás-, ill. négyes határ mentén tevékenykedő gazdaságfejlesztő, vállalkozásfejlesztő szervezeteket. A kezdetek után tovább bővült a szövetség Szlovákiában járási hivatali, a kassai Kereskedelmi és Iparkamarai vezetők is a szervezet tanácsának tagjai lettek. A gazdasági szervezetek után a közigazgatási szintek is bekapcsolódtak az együttműködésbe. Így jött létre a Kárpátok Eurorégió 1993-ban. Szervezeti felépítésére jellemző az Eurorégióális rendszer: régiótanácsból, annak elnökéből, ügyvezető igazgatóból és titkárságból, valamint munkabizottságokból áll (*Süli-Zakar* 2000; *Baranyi* 2004). A kilencvenes években területe folyamatosan bővült. Olyan tagok is beléptek, amelyek határoktól távol esnek (pl. Harghita megye Romániában). Az Eurorégió hatalmas mérete (területe lényegesen nagyobb Magyarországé) azonban olyan nagy térséget fog át, amely akadályozza a napi működést. Ez a terület gyenge gazdasággal, ugyanakkor erősen elválasztó határokkal jellemezhető, amelyek a mozgást mind a mai napig nehezíti a fennálló vízumkényszerek (Ukrajna-Szlovákia), valamint a szűkös határátkelő kapacitás miatt. Az életet tovább nehezíti majd, hogy rövidesen az Eurorégió területét több darabba vágja a schengeni külső határ, amelynek kapcsán újabb vízumkényszerek lépnek majd életbe.

A magyar határok mentén, a nagy területű régiók közül utolsóként a *Vág-Duna-Ipoly Eurorégió* alakult meg a magyar-szlovák határtérségben. Négy magyar megye, valamint Szlovákiából egy kerület alkotja, amelyek 1999 nyarán írták alá az eurorégiós együttműködési nyilatkozatot.

A megalakulás érdekessége, hogy abban jelentős volt a kormányzati szerepvállalás mindkét oldalról. Magyarországon az eurorégió létrehozását segítette a Megyei Közigazgatási Hivatal, a Miniszterelnöki Hivatal, a Belügyminisztérium. Szlovákiában ekkor még nem volt megyei önkormányzat, csak kerületek léteztek, nem választott, hanem delegált képviselőkkel. Így a Dzurinda kormány egy miniszterelnöki határozattal adta áldását az eurorégiós együttműködésre.

Az eurorégió munkaszervezete Magyarországon, Tatabányán található. A munkaszervezet a Vág-Duna-Ipoly fejlesztési Kht, amely önálló jogi személyként került bejegyzésre. Feladata az eurorégió célkitűzéseinek megvalósítása, melyet a különböző pályázatokon való részvétellel kíván megvalósítani, mivel más forrásokkal nem rendelkezik az eurorégió. Két titkárság működik az eurorégióban, az egyik Tatabányán, a másik Nyitrán. Az eurorégió tevékenységei között elsősorban kulturális és turisztikai projekteket találunk.

### **Határ menti megyék euroregionális együttműködései**

A kilencvenes évek végétől indultak meg a határ menti megyék között intézményesített együttműködések. Megalakulásukat több tényező is motiválta. Egyrészt ekkor kezdtek el működni, s tervezési munkát végezni a megyei területfejlesztési tanácsok, akik munkájuk során észlelték a határon átnyúló kapcsolatok szükségességét. Ezt megerősítette, hogy ekkor indultak el az első olyan Phare CBC programok, amelyek már nem csak az osztrák–magyar határszakaszt támogatták, hanem a többi csatlakozásra váró ország közötti határtérségeket is. Mindemellett láthatóvá váltak ekkorra a nagy eurorégiók működési problémái, így azok területén kisebb együttműködések alakítottak. A nagy eurorégiókkal ellentétben itt már nem mutatható ki a külső hatás, amely a nagyok megalakulásánál indító motivációként szerepet játszott (külföldi alapítványok, állami akarat). Mindezek miatt, s a majd elérhető forrásokra is számítva a megyék maguk vették fel a kapcsolatot a határ másik oldalán elhelyezkedő területi egységekkel. Ez ott ment könnyen, ahol a szomszédos ország közigazgatási rendszere is hasonló volt, tehát lehetett együttműködő, hasonló szintű és kompetenciákkal rendelkező partnert találni.

#### 4. ábra: Határ menti megyék euroregionális együttműködései



I.: Interregio; II. Hajdú-Bihar–Bihar Eurorégió; III. Miskolc–Kassa Eurorégió; IV.: Mura–Dráva Eurorégió; V.: Hármas-Duna-vidék Eurorégió; VI.: Neogradiensis Eurorégió.

*Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette: Hardi Tamás. Alaptérkép: GfK Macon.*

Több ilyen szervezet megalakulása során felmerült az az igény, hogy az egykori, történelmi megyék kapcsolatrendszerét állítsák helyre. Erre elsősorban azért van szükség, mert az egykori, országhatárra szétvágott megyék határ menti részei perifériává váltak, általában elszegényedtek, különösen Észak és Északkelet-Magyarországon. Tehát a cél egyfajta kitorési kísérlet a „periféria perifériája” helyzetből, s az elvágott szálak (pl. közlekedési infrastruktúra) újbóli felélesztése volt.

A szlovák–magyar határon a közvetlen megyei kapcsolatfelvételt akadályozta, hogy a szlovák területi középszint, önkormányzati válása után sem felelt meg a magyar megyéknek sem területi nagyságát, sem kompetenciáit illetően. Így itt a magyar megyék szlovákiai járásokkal alkottak eurorégiókat az adott szlovák kerület támogatása mellett. Egy-egy magyar megyéből, s három-három szlovákiai járásból állt össze a Neogradiensis Eurorégió és a Hármas-Duna-vidék Eurorégió. Ez a területi és közigazgatási összetétel egy sor gyakorlati problémát vetett fel a működés során, s a Hármas-Duna-vidék Eurorégió esetében a teljes működésképtelenséghez vezetett.

Az első, ebbe a léptékbe tartozó szervezet a *Neogradiensis Eurorégió* lett, amely 2000 tavaszán alakult meg, hosszas előkészítés és szándéknyilatkozatok alapján. A magyarországi Nógrád megye a Phare CBC program Kis Projekt Alapjának támogatási lehetőségét kihasználva hozta létre a szlovák partnerszervezettel közösen az eurorégiót. A névválasztást az határozta meg, hogy a megye régi latin neve nem sérti egyik fél nemzeti érzékenységét sem.

Mind Nógrád megye, mind a három érintett szlovákiai járás az ország periférikus területén helyezkedik el. Gazdasági helyzetük kedvezőtlen, magas munkanélküliséggel sújtott térség, szlovák oldalon a 30–35%-os ráta sem ritkaság. Az Eurorégió tudatosan törekszik egy egységes történelmi-földrajzi kategória, a történelmi Nógrád megye kapcsolatrendszerének újraalakítására. Az I. világháború után határral szétválasztott egykori megye központja Balassagyarmat volt. Másik, rendkívül fejlett városa Lucenec (Losonc) a határ csehszlovák oldalára került. Napjainkban az Eurorégió tudatosan törekszik arra, hogy az egykori fejlődési tengelyeket felélessze, dinamizálja, a városok közötti funkciómegosztást lehetővé tegye. Így a meglévő határok ellenére a térség periférikus elszigeteltségéből igyekszik kitörni. Ezért azt mondhatjuk, hogy az együttműködés központi problémája kezdetektől a térségszervezés, régiófejlesztés lett.

A tükörszervezetben a szlovákiai Neogradiensis Eurorégió (jogi személyek társulása) partnerszervezete a Neogradiensis Régió Egyesület lett, mert ezzel a jogi formával tudják működtetni az Eurorégiót. Az alapszabály szerint az eurorégió legfőbb szerve a közgyűlés, a szervezetet a belőle választott elnökség és felügyelő bizottság, valamint a munkabizottságok alkotják. A titkársági (napi, ügyvivői) feladatokat a Nógrád megyei Területfejlesztési Ügynökség Kht. látja el.

A *Hármas Duna-vidék Eurorégió* alapítói Győr-Moson-Sopron megye Közgyűlése és a Csallóköz–Mátyusföldi Regionális Társulás. 2001. január 25-én írták alá az Alapító Okiratot. Székhelye Győrben, a Megyei Közgyűlés hivatalában van, míg Dunaszerdahelyen a Regionális Fejlesztési Ügynökség irodája látja el a szervezési feladatokat. Az Eurorégió nem jogi személy, képviselőre a soros elnökséget adó szervezet képviselője jogosult.

Az Eurorégió területe Győr-Moson-Sopron megyére, Szlovákiában három járásra terjed ki. Az eurorégió megalakulása óta gyakorlatilag nem működik. A szlovák oldali partner ugyanekésztett a saját területére fejlesztési tervet, de közös tervezés, fejlesztés nem valósult meg, a közös szervezet formálisan sem működik.

Ez annál is inkább érdekes, mert a magyarországi megyeszékhely (Győr) és a szlovákiai járasok (amelyek lakosságának többsége magyar nemzetiségű) között rendkívül élénk a napi kapcsolat. Jelentős a munkaerő mozgás, gazdasági együttműködés stb. Az intézményesített kapcsolat ugyanakkor nem működik, vélhetően a szervezeti problémák miatt.

## Települések, kistérségek szervezetei

A települések szintjén megszervezett eurorégiókban vagy települések, vagy települések szövetségei, kistérségek vesznek részt. Megalakulásukat ösztönzi, hogy a Kárpát-medencében számtalan települési kapcsolatot vágtak szét a határok. A határ két oldalának nemzetiségi hasonlósága ösztönzően hat. Tehát megalakulásuk térszerkezeti, funkcionális, valamint nemzetiségi alapokon nyugszik. A települési együttműködésekre számtalan példa áll rendelkezésre határaink mentén, de nagyobb területet átfogó, önmagát eurorégióknak nevező szervezetet hat alakult. Ezek közül öt a szlovák-magyarhatártérségben.

Megfigyelhető volt, hogy ezek az együttműködések kezdetben a hagyományos, más eurorégióknál is tapasztalható célok érdekében jöttek létre, tehát kulturális együttműködést, területfejlesztést stb. tűztek ki feladatként. A későbbiekben azonban felbukkantak olyan kezdeményezések, amelyek a városi funkció megosztása, illetve a vonzáskörzeti feladatok ellátására, a közszolgáltatások közös szervezésére összpontosítottak (Kassa-Miskolc és Ister-Granum Eurorégió).

Az első, települési szintről szerveződő szervezet az *Ipoly Eurorégió* volt, amely 1999-ben alakult. Előzményei kulturális és természetvédelmi kérdésekkel foglalkozó civil szervezetek együttműködései voltak. Két szervezetet nevez meg az együttműködési szerződés, Magyarországon az Ipoly Eurorégiót (székhelye Balassagyarmat) és Szlovákiában az Ipelsky Eurorégiót (székhelye Ipolyság/Sahy). Ezek elnökei voltak az aláírók, és a szervezet is kettős központtal működik, részben Balassagyarmaton, részben Ipolyságon. A létrehozott szervezetet szövetségnek minősíti a dokumentum, melynek célja az európai integrációs folyamatokra való felkészülés, a térség fenntartható fejlődésének elősegítése, az elmaradottság leküzdése, a meglévő (főleg környezeti) értékek megőrzése, területfejlesztési programok készítése. Az együttműködés Magyarországon 105 önkormányzatot, 230 ezer lakost, Szlovákiában 232 önkormányzatot és 210 ezer lakost érint.

Kistérségek szintjén szerveződő, határon átnyúló szervezet a 2004-ben alakult *Zemplén Eurorégió*. Az Eurorégió alapító okiratát 9 szlovákiai mikrorégió és 5 magyar zempléni kistérség, mindkét ország regionális szervezetei, valamint 17 együttműködő partner írta alá Sátoraljaujhelyen az egykori Zemplén Vármegyeházán. Az Eurorégió lényegében lefedi az egykori *történelmi* Zemplén vármegye területét. A szövetség célja a stratégiai programtervben megfogalmazottak szerint a határ menti Zemplén térség közös, összehangolt fejlesztési programjának kidolgozása és megvalósítása.

Hasonló jellegű szerveződés a *Sajó-Rima Eurorégió*, melyhez 336 település tartozik, amelyből 211 szlovák, 125 magyar területen fekszik. Az összesen 6000 km<sup>2</sup> területen közel egymillió ember él. Lényegében két szervezet, vagyis a magyarországi Sajó-Rima Eurorégió Egyesület és a Slané Rimavské Eurorégió együttműködéséül létezik.

Céljuk az operatív működés, fejlesztés. Fejlődési pályát jelenítenek meg. Kezdetben elsősorban a nagyokhoz hasonló működés jellemezte őket. Újabbban előtérbe kerültek a funkcionális kapcsolatok, közszolgáltatások megszervezése, turisztika stb.

Az eddigiektől lényegesen eltérő modellt képvisel a szlovák–magyar határ középső részén szerveződő *Ister-Granum Eurorégió*, amely 2003-ban alakult. A szervezet lényegében Esztergom történelmi vonzaskörzetének helyreállítására létesült. Szlovák és magyar oldalról egyaránt a környékbeli falvak, összesen 133 település kapcsolódott az eurorégióhoz. Ezeknek a településeknek közös sajátosságuk, hogy új központjuk tőlük távol esik, így célszerű a hagyományos térségi központ intézményeit használni. Sajátosság, hogy a város vonzaskörzetét a Duna és az Ipoly folyó három darabba vágja, s az államhatár a Magyarországon lévő, de a Duna és az Ipoly keleti partján elhelyezkedő településeket is elvágta Esztergomtól. A II. világháborúban felrobbantott Mária Valéria híd újjáépítése (2002) nagy lendületet adott a kapcsolatoknak. Így vízi átkelés nélkül érhető el Esztergom mind Szlovákiából, mind az eurorégió keleti térségéből. Cél, hogy a közszolgáltatások ésszerű szervezését megvalósítsák, pl. a tűzoltók, mentők útvonalának lerövidítését stb. Esztergom már ma is fontos központja az eurorégió szlovákiai részének. Jelentős, s a híd átadása és az EU csatlakozás óta gyorsan növekvő az Esztergomba ingázó munkások és tanulók száma, elsőként valósulhatott meg a városi kórház közös használata is.

Térben kapcsolódik a *Duna Eurorégió*. Ez a kapcsolat nem véletlen: Esztergomtól nyugatra a Duna mentén egy összefüggő ipari agglomeráció alakult ki, amelynek környezeti, turisztikai, munkaügyi hatása a határfolyó mindkét partjára kiterjed. Bár ez az együttműködés egészen kis kiterjedésű, s kistelepülési résztvevői miatt már végképp az eurorégió fogalom határait feszegeti, de a szervezet határon átnyúló térségszervező szerepéhez nem férhet kétség, amit mutat, hogy 2003. évi megalakulása óta közös turisztikai fejlesztési koncepciót dolgoztak ki.

**5. ábra: Települések, kistérségek szervezetei**

I.: Zemplén Eurorégió; II.: Bihar-Bihor; III.: Sajó–Rima Eurorégió; IV.: Dráva–Mura Eurorégió; V.: Duna Eurorégió; VI.: Ister-Granum Eurorégió; VII.: Ipoly Eurorégió.

*Forrás: Saját adatgyűjtés alapján szerkesztette: Hardi Tamás. Alaptérkép: GfK Macon.*

**Tapasztalataink**

Magyarországnak stratégiai érdeke, hogy a határok mentén erősítse a határ menti térségek integrációját. Kiemelten fontos ez ott, ahol ennek a térszerkezeti, etnikai stb. feltételei adóttak. A szlovák–magyar határ esetében különösen a nyugati szakaszt tarthatjuk egy olyan térségnek, amelyben először elérhetjük azt az állapotot, amit az annyira irigyelt svájci-francia vagy olasz határtérségekben megtapasztalhattunk az elmúlt évtizedekben. A természetes folyamatok a határ átjárhatóságával már megindultak, s a további könnyítések lényegében az annyira óhajtott „határ nélküli” állapotot jelenthetik számunkra.

Önmagában azonban ez a „határ nélküiség” nem jelent automatikus fejlődést. Vannak térségek, amelyek erős periférikus jellegén beavatkozás nélkül már ez sem segíthet. Ezeket, a számtalan gazdasági-társadalmi negatív hatást elszenvedett területeket segíteni kell abban, hogy kihasználhassák új helyzetüket.



Mindenképpen figyelmeztetni kell arra, hogy ez a „határ nélküli” állapot természetesen nem jelenti, hogy az államhatár megszűnt volna. A határtérségek életét továbbra is befolyásolhatja a szomszédos országok közötti viszony, így a politika számára feladatot jelent, hogy ezeket az integrációs folyamatokat beépítsék szomszédsági kapcsolataik kezelésébe, s a nemzetpolitika számára is eszközöket lássanak benne. Akár a fejlett, akár a fejletlen térségek határon átnyúló regionális integrációját nézzük, látható, hogy a határ menti térségek számára olyan fejlesztési lehetőségeket biztosít, amelyek csak az adott államok területén nem lennének megvalósíthatók. Ezért a rendszerváltás, az uniós tagság, a schengeni normák adnak egy történelmi esélyt arra, hogy a területi rendszer határ által elválasztott elemeit (utak, vasutak, hidak stb.) mihamarabb helyreállítsuk, s azokat a határ mentén élők mint életük mindennapi, természetes részét használják. Látván a gazdasági és infrastrukturális térszerkezet kiemelt fontosságát a nyugati határszakasz integrációjában, hosszú távú tervünk lehetne, hogy egy, az egész Kárpát-medencére kiterjedő, a környező államok összefogásával megvalósuló fejlesztési stratégián dolgozzunk, amelynek felelőssége, hogy együtt kezelje a medence nagyrendszereit, mint a közlekedési hálózat, városhálózat. Ezt a szemléletet persze szükséges beépíteni nemzeti terveinkbe is. A vízgazdálkodás, árvízvédelem együttműködési szükségessége, a közös tervezés kényszere a bekövetkező természeti csapások nyomán mindenki számára világossá vált. A városok vonzáskörzetének átalakulása, a közlekedési hálózat problémái csak hosszabb távon jelentkeznek, bár a mostani gyors folyamatok a köznapi szemlélet is egyre gyakrabban ráébrednek ezek közös kezelésének fontosságára. Mindenesetre elmondhatjuk, hogy ezeknek az integrációs folyamatoknak a kárát jobban elszenvedjük, s előnyeiket kevésbé érezhetjük, ha a szomszédos országok nem tudják ezeket a kérdéseket a megrögzött ellentétek fölé emelkedve kissé nagyvonalúan kezelni, a hátrányok kiküszöbölésére működésük eltéréseit, az előnyök kihasználására fejlesztéseiket összehangolni.

## Irodalomjegyzék

- Baranyi B. (2004) A határmentiség dimenziói. Magyarország és keleti államhatárai. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Hardi T.–Mezei I. (2003) Királyhelmetől Somorjáig: eurorégiók a szlovák–magyar határon.–Falu-Város-Régió. 8. 16–18. o.
- Hardi T.–Pap N. (2006) Az államhatár megvonások hatása a Kárpát-medence és a Nyugat-Balkán városhálózatára – példák. – Pap N. (szerk.) A Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó, Pécs. 241–251. o.
- Hardi T. (2004) Az államhatáron átnyúló régiók formálódása. – Magyar Tudomány. 9. 991–1001.
- Horváth Gy. (szerk.) (2004) Dél-Szlovákia. Sorozatcím: A Kárpát-medence régiói 2. MTA RKK–Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Mezei I. (2006) Vonzáskörzetek és határok a magyar–szlovák határ mentén. In.: Lelkes G.–Tóth K. (szerk.) Nemzeti és etnikai kisebbségek Szlovákiában. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja.

- Rechnitzer János (1999) Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. – Rechnitzer János, Nárai Márta (szerk.) Elvázlat és összeköt a határ. MTA-Regionális Kutatások Központja, Pécs–Győr, 1999. 9–72. o.
- Süli-Zakar, István (2000) A Kárpátok Eurérgió szerepe az átalakuló Közép-Európa határon átnyúló kapcsolataiban. A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága. – Abonyiné Palotás Jolán–Becsei József–Kovács Csaba (szerk.), Szeged, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék. 193–210. O.

## Jegyzet

- <sup>1</sup> Ukrajna (Kárpátalja), valamint Szerbia (a három, határ menti területi egység) esetében az értékeket becsültük, más adatforrások (nemzeti, tartományi statisztikai hivatalok) adatait felhasználva. Így a pontos értékekért nem vállalhatunk felelősséget, de összehasonlítás, viszonyítás céljára megfelelnek az adatok.