

Műhely

Bali Lóránt

A horvát-magyar határ menti együttműködés főbb aspektusai és leképeződései Barcs és Zala megye példáján

A trianoni béke diktátumig déli szomszédunkat és hazánkat csak egy közigazgatási határ választotta el egymástól. A két világháború között az átjárhatóság és a gazdasági kooperáció akadálytalan működött. Gyakori volt, hogy a szomszédos államban jelentős határ menti földbirtokkal rendelkeztek a másik fél állampolgárai. Ez jelentősen megváltozott az államszocializmus idején. Az ötvenes évek ellenséges viszonyát, a hatvanas évektől – elsősorban a mezőgazdaságban és a kereskedelemben megnyilvánuló – kooperáció váltotta fel. A rendszerváltozás utáni polgárháborús időszak rövid időre megállította a kedvező tendenciákat. Csak az ezredforduló után, az EU-hoz való közeledésünkkel, majd a magyar csatlakozással kapott a kooperáció újabb lendület. A tanulmányban két esettanulmány, Barcs és a horvát-magyar-szlovén hármás határ alapján szeretnénk bemutatni a határ mente sajátosságait és jövőbeli fejlődési lehetőségeit. Ez utóbbiak megvalósulásához szükséges Horvátország EU csatlakozása és a schengeni övezetbe való belépése.

Kulcsszavak: határon átnyúló és határ menti kapcsolatok, Barcs, horvát-magyar-szlovén hármás határ.

JEL-KÓD: N90, R10.

Bevezető

A horvát-magyar határ hazánk egyik sajátos határszakasza. Az elmúlt másfél évszázadban jelentős minőségi változásokon ment keresztül. Az 1867-s kiegyezésnek megfelelően csak közigazgatási határ volt, tényleges adminisztratív gátat nem jelentett. A trianoni békediktátum után sem bírt elválasztó jelleggel a társadalmi-gazdasági kapcsolatok elmélyítése szempontjából. A második világháború után azonban hazánk kapcsolata a „külön utas” Jugoszláviával elhidegült, az enyhülés csak a hatvanas években kezdődött meg. Az államszocializmusban a gazdasági fejlesztések perifériái voltak ezek a területek, amelyek nem, hogy beruházásban nem részesült, de még a tőke elvonás színterévé is váltak (*Golobics* 1995).

A rendszerváltozás, a délszláv polgárháború után megnyíltak a lehetőségek a déli szomszédunkkal való intenzív mikro-regionális kapcsolatok kiépítésére. Franjo Tuđman 1999-es halála után Horvátország kinyilvánította uniós csatlakozás iránti politikai szándékát (*Sanader* 2000). Horvátország „új” érdekei és érdekei találtak, ami lehetővé tette a közeledést. A „hol a helyünk Európában?” kérdés sikeres megválaszolása után elindulhatott az ország Unióba való meghívásával, majd a csatlakozási tárgyalások megindulásában kiteljesedő közeledés (2005. február 15.). Az EU és horvát politikusok is 2012-re becsülik a csatlakozás dátumát. 2008 március 13-án az Európai Bizottság az EC(2008)911-es határozatával elfogadta 2007-2013 időszakra szóló Horvátország-Magyarország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Programot, amelyben több mint 19 millió euró áll rendelkezésre. Ez már jelentős többletforrásokat tartalmaz az eddigi pályázati lehetőségekhez képest (*Šimić* 2005).

A horvát és a magyar határ mente laza tértextúrával rendelkezik, a horvát oldalon csak Eszék (Osijek), és a Kapronca (Koprivnica)- Csáktornya (Čakovec) város páros rendelkezik jelentős gazdasági és innovációs potenciállal. A magyar oldalon pedig csak Pécs és Nagykanizsa rendelkezik a megfelelő gazdasági és humán erőforrással. Tehát a határ menti terület túlnyomó része funkcionális várossal nem rendelkezik, és önerőből kevés dinamizáló tényezőt tud felmutatni.

Azonban két egyedi jelleggel bíró területen egészen más a helyzet: a Barcs-Virovitica (Verőce) várospáros és a horvát-magyar-szlovén hármas határ (Zala megye) esetében. E két ponton az eddigi tapasztalatok alapján jelentős sansz mutatkozik a továbbléésre. A tanulmányom célja, hogy e két példán keresztül mutassam be az alulról, helyből építkező kapcsolatok helyzetét és lehetőségeit a horvát-magyar határtérségben.

A történeti örökség (1945-től az 1990-es évek végéig)

A második világháborút követő rövid demokratikus időszak kevésnek bizonyult ahhoz, hogy meginduljon a határon átnyúló együttműködés a két állam között. 1949-től fogva a kétoldalú kapcsolatok megromlottak¹, a 621 km hosszú jugoszláv²- magyar határ átjárhatósága szinte teljesen megszűnt és a nyílt katonai és politikai szembenállás területe lett. 1951 nyarán erődítési munkálatok indultak, egy 430 km hosszú védőövezetet alakítottak ki, amelyet aknamezőkkel, drótkerítésekkel és betonerődítményekkel erősítettek meg (Hajdú 2008). Ennek következtében a korábban tervezett szocialista nehézipari fejlesztésekből semmi sem valósult meg a határ menti övezetekben.

Az 1950-es évek végétől enyhülés következett be a szocialista blokk országai és a „külön utas” Jugoszlávia között, megkezdődött a nyitás Nyugat-Európa felé. Ez utóbbi déli szomszédunkat köztes országgént kapcsolta hazánk export-import rendszerébe: számos, közvetlenül nem importálható termék (elsősorban kiskereskedelmi fogyasztási cikk) a jugoszláv magánimporton keresztül került hazánkba (Golobics 2001).

A hatvanas évek közepétől tehát újból megélnék a határon átnyúló kapcsolatok. Ezeknek két típusát különböztethetjük meg a két ország viszonylatában: a helyben és a központilag szerveződőket. Az együttműködés fejlesztése céljából több központilag szervezett tényfeltáró és javaslattevő kurzusra került sor.

A komplex javaslattevő munka irányítására alakult meg 1969-ben a Magyar-Jugoszláv Urbanisztikai és Területrendezési Állandó Albizottság, amelynek feladata a magyar-jugoszláv határszakasz vizsgálata, fejlesztési koncepcióinak kidolgozása, és összehangolása volt. Az albizottság által javasolt feladatok közé tartozott az Őrség-Lendvai dombság üdülő-idegenforgalmi célzatú regionális fejlesztési tervének kidolgozása, közösen a szlovén Környezetvédelmi és Területrendezési bizottsággal és a Ljubljanei Egyetem Földrajzi Intézetével. A Duna menti térség fejlesztési koncepciója, valamint a Dráván és a Murán létesülő vízierőművek hatástanulmányainak elkészítése pedig az Eszéki Urbanisztikai Intézettel kooperálva történt (Zala 1988). A jugoszláv-magyar határszakasz fejlesztésének egyik legfontosabb problémája már a szocializmus időszakában is a Dráva és a Mura közös környezetbarát hasznosítása volt. 1978-ban egy államközi egyezmény keretében tettek ajánlásokat e problémák megoldására. Az intézményesült államközi tervezés létrejöttét megelőzően is születtek már konkrét, tárgyasult intézkedések, mint például 1960 áprilisában a gyékényesi vasúti híd átadása.

Ahogy az előbbieken bemutattam, csak az 1960-as években kezdett normalizálódni a jugoszláv-magyar viszony, amely lehetővé tette az alulról építkező, határon átnyúló közötti hivatalos kapcsolatok kiépítését. Jugoszlávia föderatív jellegéből adódóan a közös határ egyes szakaszain különböző jellegű kapcsolatok jöttek létre. A horvát-magyar szakaszon a városok közötti

¹ A Szovjetunió elutasította a jugoszláv konföderációs törekvéseket a Balkánon. Az ebből adódó feszültségek eredményeként 1948. június 21-én a Kominform a Bukarestben meghozott határozatában elítélte Titot, akit már 1949-ben imperialista kémnek neveztek. Az előbbi események hatására Magyarország Jugoszláviával 1949 júniusában felmondta az öt évre szóló gazdasági megállapodásokat.

² 1918. december 1-én kiáltották ki a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságot, amely 1929-től fogva a Jugoszláv Királyság nevet viselte. 1946. január 31-től Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság, 1963-tól Jugoszláv Szövetségi Köztársaság, 1974-től 1992. április 28-ig pedig Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság volt a neve.

kapcsolatok domináltak, ilyen volt Eszék és Pécs testvérvárosi kapcsolatainak lefektetése 1973-ban, amely napjainkban is funkcionál (ezt a későbbiekben még részletesebben elemzem).³

Fokozatosan kiépültek a mezőgazdasági kapcsolatok is. A Mohács környéki termelőszövetkezetek a belső manastir-i (Pélmonostor), bellyei, és županijai cukorgyárakkal hoztak létre nemzetközi cukoripari vertikumot (*Gulyás* 2005). Az együttműködés a komparatív előnyökön alapult. A magyar nagyüzemek terméshozamuk alapján felülmúlták a jugoszláv partnert, a szomszédos, német technológiával felszerelt cukorgyárak pedig cukorkihozatalban bizonyultak eredményesebbnek a magyar feldolgozóknál. Ez az együttműködés azonban a szocialista gazdaság-szervezésen alapult: nem a vállalatok létesítettek közvetlen kapcsolatot magyar termelőszövetkezetekkel, hanem államközi szerződésekben szabályozott keretek között folyt az együttműködés.

Az 1960-as évektől megindult a kétirányú bevásárló turizmus, amely néhány településen gyógyturizmussá fejlődött.⁴ Magyarországon Nagykanizsa, Nagyatád, Kaposvár, Pécs, Horvátországban Čakovec (Csáktornya), Koprivnica (Kapronca), Virovitica (Verőce), Osijek (Eszék) képezte a vásárlók célpontját. Az egyes évtizedek bevásárló turizmusa mindkét oldalon különböző termékkosarakkal⁵ jellemezhető. A magyar állampolgárok számára Jugoszlávia nyitás volt a nyugat felé, ahol számos, a szocialista tábor államaiban meg nem kapható, vagy tiltott szolgáltatást érthettek el. A nyolcvanas években, az infláció és a gazdasági instabilitás miatt a jugoszláv állampolgárok, főleg a vajdaságiak a magyar bankokban helyezték el pénzüket. Az 1990-es években ezek a betétek is segítették a hazánkban megalapított szerb és horvát vállalkozások működését (*Golobics* 2001, *Gulyás* 2005).

Az 1970-es és az 1980-as évek gazdasági kapcsolatainak fejlődésére ösztönzőleg hatott az új határátkelőhelyek megnyitása. Korábban csak Letenyénél lehetett közúton átlépni a határt, majd megjelent az udvari, drávaszabolcsi, barcsi és berzencei átlépési lehetőség, amelyek a korábban igen koncentrált kapcsolatot, illetve a fejlődést bénító kapcsolati hiányt megszüntették, és a térben jobban szétoszló kapcsolattartási lehetőségeket is megteremtették. Udvar a Duna tengelyében megteremtette a Budapest-Letenyé-Rijeka (Fiume) tengely gyenge ellensúlyát, Drávaszabolcs hatalmas lökést adott a pécsi és a harkányi bevásárló turizmusnak. A barcsi átkelőhely megnyitása pedig új fejlődési lehetőségeket kínált a város számára, amelyeket a település azóta sem használt ki.

A délszláv háború kitörése előtt egy spontán szerveződött magánkereskedelmen alapuló kishatár menti forgalom jellemezte a két ország határ menti együttműködését, amelyek mellett az államilag szervezett sajátosságok is megjelentek, elsősorban a mezőgazdasági együttműködés formájában. A mai tapasztalataink alapján úgy ítélnénk meg e kapcsolatokat, mint az önszerveződés első jeleit, amelyek azonban hatékonyságukat tekintve messze elmaradtak a nyugat-európai gyakorlattól. Feltételezhető, hogy amennyiben Jugoszlávia elindult volna a demokratikus fejlődés útján az 1990-es években, úgy a határ menti együttműködés formáit az osztrák eredményekhez lehetne hasonlítani (*Golobics* 2001).

1992-ben a horvát függetlenség kikiáltását követő honvédő háború kirobbanásakor a magyar állami - és önkormányzati vezetők, valamint a gazdasági szféra szereplői egy teljesen új helyzettel találták magukat szemben. A déli határ mentén hadműveletek, háborús cselekmények folytak, amelyeket gyakran határsértések kísérték. A déli határvidék lakosságának, településeinek, önkormányzatainak a háború miatt új, az elmúlt 45 évben nem tapasztalt jelenségekkel kellett szembenéznük és azokat megoldani. Ilyen volt a menekültek ezreinek befogadása, ellátása. A menekültválság különösen a kelet-szlavóniai harci események idején volt jelentős (Szentlász-

⁴ 244.AN/7/1973/8370. tanácsi jegyzőkönyv. Együttműködési megállapodás. Pécs, 1973. május 30.

⁴Pl.: Harkány, Nagyatád, Siklós.

⁵ Az 1970-es és a 1980-as években a magyar vásárlók a „nyugati” termékek, főleg ruházati cikkek, valamint az egyes magasabb technikai színvonalat képviselő elektronikai cikkek beszerzése (Gorenje háztartási termékek: hűtőláda) miatt utaztak Jugoszláviába. Az 1980-as években az egyre erősödő infláció miatt a jugoszláv állampolgárok élelmiszer - vásárlás céljából érkeztek hazánkba.

ló, Kórogy, Vukovár, Vinkovci környéki harcok). Magyarország minden fenntartás nélkül – etnikai és vallási hovatartozásuktól függetlenül – fogadta és ellátta a hozzánk érkezőket. A legnagyobb áldozatot ebből a szempontból Nagyatád, Mohács, Kaposvár, Pécs, Harkány és Siklós vállalta.

A háború kibontakozásával „a korábbi intézményesült együttműködési formák megszűntek, a két ország gazdasági kapcsolatai gyakorlatilag a magánkereskedelemben megvalósult áruforgalomra korlátozódtak” (*Golobics* 2001, 142), ami a tömeges bevásárló turizmusban nyilvánult meg. A hazánkba érkező horvátok főbb céltelepülései Nagykanizsa, Letenye, Nagyatád, Barcs, Csurgó, Berzence, Sellye, Siklós és Mohács voltak. A déli határvidék településein a horvát szó mindennapos volt, a határátkelőhelyeken a forgalom szinte egyirányúvá vált. A legális kapcsolatok túlnyomó részét felváltotta az illegális kereskedelem és a csempészet.

Ez elsősorban az élelmiszerek, fogyasztási cikkek horvát magánimportját jelentette, magyar oldalról csak az üzemanyag-behozatal jelent meg a határ menti kereskedelemben. A gazdasági kapcsolatok visszaesését jól szemlélteti a határforgalom nagysága, intenzitása is: míg 1990-ben 11,9 millió fő volt a horvát-magyar határszakasz teljes utasforgalma, addig ez a szám 1996-ban nem érte el a 700 ezret. Ez a forgalom gócpontszerűen jelent meg, elsősorban Barcson, Dráva-szabolcson és Letenyén (*Golobics* 2001).

Miután Horvátországban a béke helyreállt, újra kellett indítani az egykor működő, a háborúval felbomló kapcsolatokat, szinte a nulláról kellett felépíteni mindent. Emellett Horvátországban és Magyarországon is csak ezzel egy időben kezdődött el a piacgazdaság kiépítése. Mindkét állam még ismerkedett az új társadalmi-gazdasági rendszerrel. Ez jelentős nehézségekkel járt, amelyet még súlyosbított is, hogy Horvátország közel egyharmada megszállás alatt volt, a határ menti Szlavónia jelentős része pedig gazdasági vérkeringéstől elzárt hadműveleti terület lett. A határon átnyúló kapcsolatok fejlesztését a Pécs-Baranyai Kereskedelmi- és Iparkamara vállalta fel. 1998-tól érzékelhetővé vált a magyar szándék a kapcsolatok elmélyítésére, a háború utáni újjáépítésben való részvételre. A vizsgált időszakban hazánk gazdasági kapcsolatai Horvátországgal csak lassan fejlődtek. Ennek okai véleményem szerint a gazdasági szereplők túlzott távolságtartásával, óvatosságával magyarázhatók, főként a magyar oldalról mondható mindez el. Magyarország rendszerváltás utáni helyzete ellenére minden tőle telhetőt megtett a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése érdekében. 1998-tól a Baranya-háromszög⁶ felszabadulásával a horvát területi integritás helyreállításával új fejezet kezdődött a két ország kapcsolataiban. 2001-től fogva pedig egy szabadkereskedelmi egyezmény segítette gazdasági kapcsolataink fejlődését.

Határ menti vagy határon átnyúló kapcsolatok?

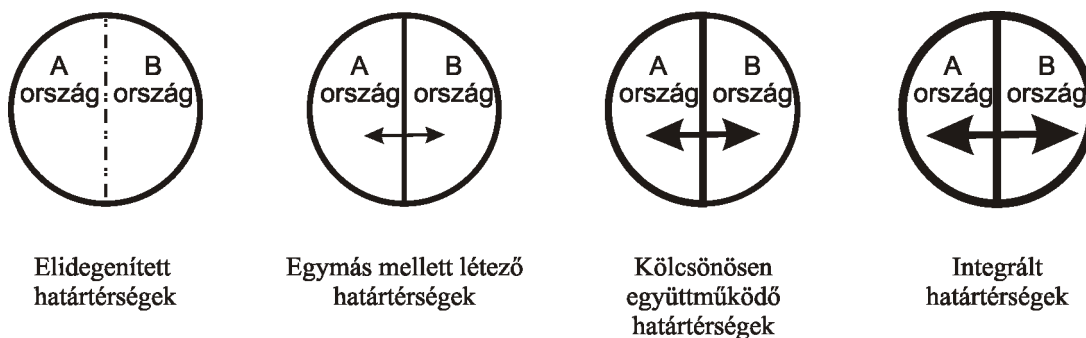
Horvát-magyar szempontból mindenképpen különbséget kell tennünk a határon átnyúló és a határ menti együttműködés között. A ritka településhálózat következtében a horvát-magyar határ mente egyes szakaszain az átvonások mértéke alig, vagy egyáltalán nem tapasztalható. Ezekben a területeken nem beszélhetünk a klasszikus értelemben vett határ menti együttműködésről. A határ két oldalán lévő területek társadalmi-gazdasági kapcsolatai elenyészők, nem eredményeznek társadalmi-gazdasági profitot. Azonban a szomszédos területek mikro- és mezoregionális központjai között minden esetben tapasztalható valamilyen kétoldalú kapcsolat. Ezekben már nem beszélhetünk határ menti kapcsolatokról, ezek az összefüggésrendszerek már kimerítik a határon átnyúló kapcsolatok tényét, amelyeknél már egy tágabb területen feltételezett az interakció.

A határon átnyúló kapcsolatok előfordulása a tér azon szegmensére jellemző, ahol az államhatár jelenlétéből fakadó negatív/pozitív társadalmi-gazdasági összetevők összessége már csak gyengén, vagy egyáltalán nem érzékelhető. Az itt lezajló interakciók általában az érintett

⁶Az 1995-ben kötött erdői egyezmény alapján a Baranya-háromszög 1998. január 15-én nyerte vissza a függetlenségét, addig szerb megszállás alatt volt. Ez idő alatt nem üzemelt a dráva-szabolcsi közúti és a magyarbólyi vasúti átkelő sem.

országok valamely centrum, vagy központi jellegű területéről indulnak ki, és ezek között a szereplők között bonyolódik le a tényleges együttműködés. A határon átnyúló kapcsolatok egy átfogóbb, nagyobb rendszert alkotnak a határ menti együttműködésnél. Az utóbbiak gyakorlatilag a határon átnyúló kapcsolatok azon fajtái, amelyek egy szűkebb határtérségben a centrum területektől általában távol valósulnak meg, esetünk legtöbbször perifériális helyzetben. Ide sorolható a Barcs-Virovitica várospáros, és a horvát-magyar-szlovén hármas határ is.

Ahogy már a fentiekben említettem, közvetlenül a határ mellett csak gyenge kontaktzóna jött létre, míg a határtól távolabb eső területek között néhányszor erősebb kapcsolatok alakultak ki. Ez leginkább az ún. „effektív államterület” problematikájával van kapcsolatban (Pap 2005). Somogy és Baranya megye Dráva menti területei vonatkozásában és a Mura mentén is ez a probléma a rendszerváltozás óta folyamatosan fennáll.



1. ábra: Interakciók a határ menti térségekben

Forrás: Hardi, 2009, 30

Mindezek ellenére megállapíthatjuk, hogy egy pozitív fejlődési folyamatnak (kisebb megszakításokkal) lehettünk tanúi az elmúlt másfél évtizedben. Hardi Tamás határosztályozási rendszerét alapul véve: az 1990-es években még egymás mellett létező horvát-magyar határtérségek elérték a kölcsönösen együttműködő szintet. A két ország között a stabilitás a jellemző és a társadalmi komplementerek elősegítik az interakciók fejlődését. A legfejlettebb szintet, az interaktív határtérséget azonban még nem értük el. Nyomokban, ad hoc jelleggel tapasztalhatók bizonyos eredmények, ezek azonban az „integrált” fogalmat még nem merítik ki (1. ábra).

Kisváros a horvát-magyar határ mentén: Barcs

A történeti előzmények

Barcs helyzete sajátos, mivel az egyetlen olyan városunk, amely közvetlenül a horvát határ mentén fekszik és határátkelőhellyel is rendelkezik, így az elsők között érzékelheti a határ mentén kialakuló és megnyilvánuló változásokat. Az együttműködés ezen a határszakaszon több évszázados múltra tekint vissza, ebből az elmúlt utolsó hatvanöt⁷ év rendkívül változatos képet mutat. Előljáróban érdemes néhány dolgot felvázolni a település gazdasági szerepéről és tranzitközpont jellegéről az 1867/68-as kiegyezést követő századfordulón.

Barcs volt az egyetlen határon fekvő kikötőváros a Dráván, amely bekapcsolódott az országos vasúthálózatba. Mindennek növelte az értékét, hogy a város volt a folyó hajózhatóságának északi végpontja; az a hely, ahol a vízi út és a vasút összekapcsolódott. A határ mente⁸ jelentős

⁷ 1947-ben kötöttük meg a II. világháborút lezáró párizsi békeszerződést. Ettől az időponttól számolom a hét évtizedet.

⁸ Az 1868-as horvát-magyar kiegyezés értelmében a két ország közötti államhatár csak közigazgatási funkciót töltött be, adminisztratív és rendészeti funkcióval nem rendelkezett.

logisztikai központjaként funkcionált, szerepét tovább növelte, hogy a század elején elkészült medencés kikötője, amely nagyobb kapacitással rendelkezett, mint az Eszéknél lévő téli kikötő (Erdősi 1971).

A dél-dunántúli országrészt a vasúti hálózatba kapcsoló pályák kiépítése a kiegyezés után gyorsan végbement. 1868-ban indult meg a Pécs-Barcs pálya létesítése, illetve még ugyanezen évben megnyitották a Barcs-Nagykanizsa vonalat. A birodalmi és a helyi érdekek is azt tartották a legfőbb célnak, hogy a meglévő hálózatot tovább bővítsék délkeleti irányba, bekapcsolva a délvidéki, és az alföldi területeket is (Ruzitska 1964). Az Alföld-Fiumei Vasút negyedik ütemeként jött létre a Villány-Eszék-Dálja-Gombos-Zombor új 133 km-es vonal (Erdősi 1986, Majdán 2005). A kialakult rendszer lehetővé tette a kapcsolatot a Dráva mente és a Mura mente számára az osztrák tartományokkal, amelyek a legnagyobb felvevő piacát jelentették a Szlavóniában, a Dráva mentén és a Dél-Dunántúlon megtermelt mezőgazdasági termékeknek (T. Mérey K 1979).

Barcs aktív kapcsolati rendszert épített ki a horvát területekkel, és a Trianon előtti időszakban is még számottevő gazdasági- és közlekedési központi funkciói voltak. Az első világháborút követően a helyzet negatív változásnak indult, majd az ötvenes években érte el a mélypontját. A két világháború közötti időszakban a legnagyobb negatív változást a közigazgatási határ államhatárrá változása jelentette. Ettől fogva Barcs teljesen peremhelyzetbe került. Perifériális pozícióját tetézte a későbbiekben (az ötvenes években) kialakult jugoszláv-magyar viszonyrendszer is.

A határ mellett technikai akadályok kiépítésére is sor került, továbbá a határsávban folyamatos rendőri és katonai ellenőrzésekre kellett számítani. A két ország ellenséges politikai viszonyrendszeréből adódóan a gazdasági és kulturális kapcsolatok jelentősen visszaestek, leépültek. A Jugoszláviával kialakult ellenséges viszony nyomán a határ egyik oldalán sem került sor jelentős beruházásra. Számottevően befolyásolta Barcs helyzetét, hogy a második világháború során lerombolták a Dráván lévő hidat, hiszen ez tovább növelte a város periférikus jellegét és déli irányú elzártságát. Az átkelő újjáépítésére 1969. április 30-án került sor, amely jelentős előrelépést jelentett a város számára és megteremtette a lehetőségeit a bevásárló-turizmus kialakulásának. A 1970-es és 1980-as években emellé társult az agrárkooperáció is.

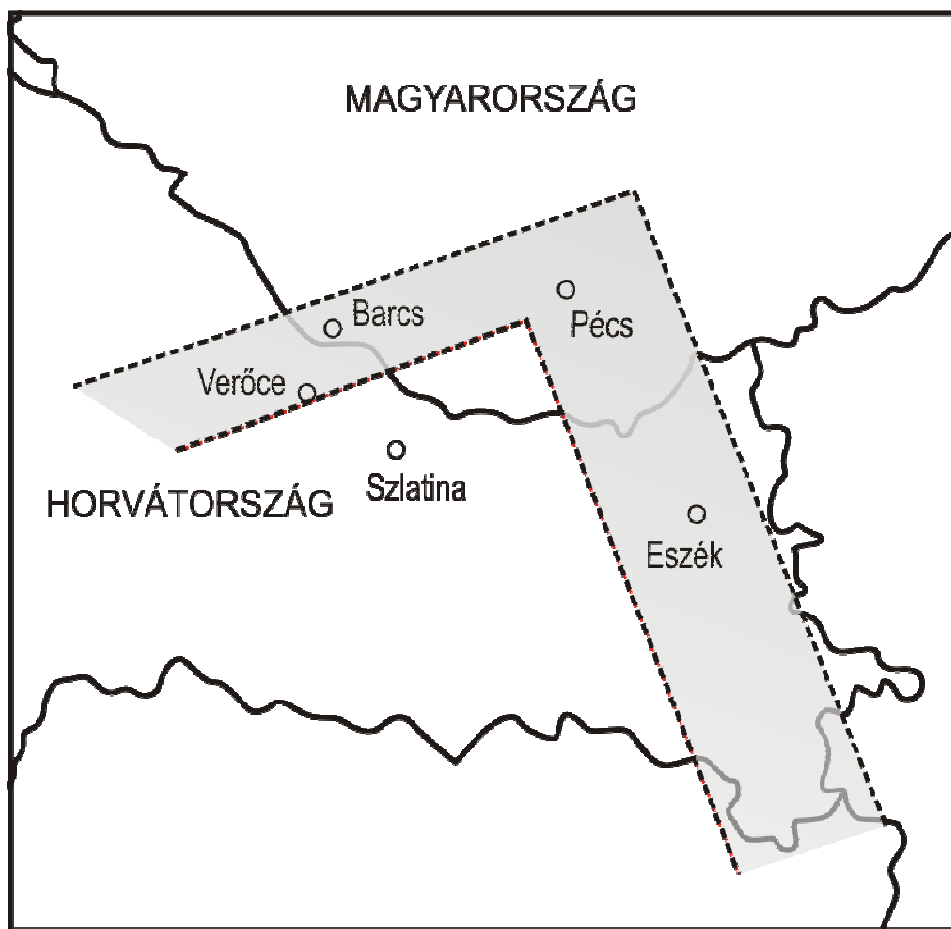
Az 1991-ben eszkalálódó délszláv polgárháború teljesen új helyzetet teremtett a magyar kormány és a határ menti önkormányzatok számára. A második világháború óta nem fordult elő, hogy a magyar határ mellett katonai cselekményekre került volna sor úgy, hogy azok veszélyeztették volna a magyar államhatár menti településeket. Az 1990-es évek során a Dráva menti horvát határszakasz jelentette a legnagyobb geopolitikai kockázatot hazánk számára. A város közelében többször is katonai műveletek zajlottak. Ezek során gyakran megsértették a magyar légteret a jugoszláv harci gépek és egy alkalommal légi csapás is érte a települést. Ennek valós okára máig nem derült fény.

A háború során virágzott a térségben (így Barcon is) a hiánygazdaságon alapuló bevásárló turizmus. A daytoni békeszerződést követően, a rend helyreállta után is tovább prosperált ez az ágazata az idegenforgalomnak. A délszláv háborút követő horvát bevásárló turizmus fénykorában a kereskedelmi és szolgáltató vállalkozások mintegy 15000 négyzetméter alapterületen kínálták áruikat. Ez gyakorlatilag egy közel 100 ezer lakossal rendelkező város kereskedelmi kapacitásának felel meg. „A bevásárló turizmus révén a város a délszláv háborúk alatt vált ismét valóban kapuvárossá” (Prisi-Reményi 2009, 157).

Az ezredfordulóra a horvát gazdaság állapota stabilizálódott, így a horvátok számára az érték-arány miatt nem volt már kifizetődő a bevásárlás lebonyolítása a határ menti magyar településeken. Az utóbbi szűk egy évtizedben a horvát vásárlók elmaradásával a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésére rendelkezésre álló uniós források felhasználása az, amely meghatározza a stratégiatervezést Barcon és a vonzáskörzetéhez tartozó területen.

Ezt a fajta stratégiai tervezést több körülmény indokolja. Mint ahogy már korábban tárgyaltuk, a 355 km hosszú horvát-magyar határszakaszon csak hat közúti határátkelő van. Ez azt jelenti, hogy átlagosan 60-70 km-enként van egy áteresz. Ezek közül az egyik pont Barcon van.

Emellett a város tradicionális történelmi kapcsolatrendszerrel rendelkezik. A Dél-Dunántúl Zágráb és a tengerpart felé irányuló kapcsolatainak az egyik jelentős állomása (tranzit, reptér). E kapcsolatok azonban az utóbbi 30 évben gyengék voltak, de egyre jobban erősödnek és jelenleg egy felfelé ívelő pályán mozognak (2. ábra).



2. ábra: Térszerkezeti kapcsolatok a magyar-horvát határ térségében a Dél-Dunántúlon az 1990-es évek közepén

Forrás: Saját szerkesztés, 2011

A horvát EU csatlakozást is meghaladó jelentőséggel bír déli szomszédunk jövőbeni schengeni övezethez való csatlakozása. Ez több szempontból is érdekes momentuma lehet az együttműködésnek. A határ elveszti adminisztratív jellegét és teljesen szabad, ellenőrzésmentes lesz. Elhárul több, jelenleg a kapcsolatok elmélyülését gátló akadály is.

Az EU elvárásának megfelelő ellenőrzés kiépítése rendkívül nagy költségekkel jár, ezért sem a magyar, sem a horvát kormány nem vállalja szívesen a felesleges költségeket. Ez az elkövetkezendő időszakban jelentősen predesztinálja a város - amúgy kedvezően alakuló - sorsát. Ha minden az eddigieknek megfelelő ütemben folyik, akkor Horvátország 2014-ben már a „schengeni” országokhoz fog tartozni. Addig is marad a folyamatos szigorú, de ugyanakkor barátságos, szakszerű és gyors ellenőrzés.

Barcs a határ geopolitikai szorításának megszűnte után

Mint már említettem, Barcs az egyetlen jelentős város, amely közvetlenül a horvát határ mellett fekszik. Helyzetéből adódóan egyoldalú vonzáskörzettel rendelkezik, akárcsak a szemben lévő oldalon a legközelebbi „ellenlábás” városa, Virovitica (Verőce). A központhiányos, laza textúrájú térben nincs reális esély a két város agglomerációszerű együttműködésére; nem szolgál ez a fajta mikro központokon alapuló együttműködési lehetőség semmilyen kiugrási eséllyel addig, amíg Horvátország nem lesz a „schengeni” övezet tagja. Déli szomszédunk csatlakozása Barcs számára komoly kitorési lehetőséget fog jelenteni. A vélelmezett ideális állapot kialakulásával megteremtődő esélyek értékeléséhez érdemes a jelenből kiindulva néhány lehetséges utat felvázolni. Az első és talán legfontosabb: a már meglévő potenciális értékekre és projektekre koncentrálni. Ezek közül négy célirányt érdemes kijelölni: közlekedési infrastruktúra fejlesztése, egészségturizmus, Dráván alapuló turisztikai fejlesztések, valamint a Barcsi Vállalkozási Övezet.

Az infrastrukturális beruházások közül Barcs számára a közút, a vasút és a vízi közlekedés tartozik a prioritások közé. A várost a 6-os számú főút kapcsolja be a magyar közúthálózat gerincébe, ennek felújítása és fejlesztése jelenleg nem aktuális. Az egyetlen jelentős közúti beruházás a települést délről elkerülő autótút volt, amely a határátkelő felől érkező forgalmat hivatott levezetni. Horvát részen elkezdődött a Virovitica (Verőce) - Bjelovar-Vrbovec gyorsforgalmi autótút kiépítése, amely a későbbiekben javítja a magyar Dráva mente elérhetőségét Horvátországból. A vasút jelentősége a közeljövőben nem fog változni a térségben. A Barcs-Virovitica (Verőce) vonal rehabilitációja fontos lenne, de ez csak egy új vasúti híddal lenne elképzelhető, tehát a jelenlegi helyzetben csak a közúthálózat részleges korszerűsödésére van esély (*Matica* 2005, *Matica* 2006).

A másik elmozdulási pontot a város termálfürdője adta lehetőségek jelenthetnék. A közel-múltban egy 7,5 milliárdos fürdőfejlesztés valósult meg. Az OEP-pel kooperálva, egy állami közbeszerzés keretében lehetővé lehetne tenni a horvát betegek Barcsra való gyógyulását. E rekreációs szolgáltatás jól illeszkedne a Virovitica (Verőce) melletti Lukačon (Lukács) tervezett tenisz- és golfberuházásokhoz. A két kezdeményezés komplementere lehetne egymásnak.

A Dráva hasznosítása lehet még az egyik jelentős kitorési pontja a városnak. Mint ebben a fejezetben többször, most is a schengeni szerződéshez való horvát csatlakozásra kell visszautalni. Ennek megvalósulása esetén az adminisztratív akadályok elhárulásával megnyílhat a lehetőség több turisztikai beruházás és turisztikai attrakció megvalósítására. A folyóra épülő, és arra alapozott attrakciók sokasága kaphatja meg az esélyt kivitelezésre. Ezek közül a Dráva mindkét partját igénybe vevő hajózási útvonal kialakítása, és az e mentén megvalósuló ökológiai és természeti értékek bemutatása kell, hogy prioritást élvezzenek a fizetőképes, kereslettel rendelkező turisták számára a turisztikai kínálat növelésével. Ezek azonban az esetek döntő többségében csak kiegészítő tevékenységként képzelhetők el, a folyóra építhető turisztikai attrakciók igényjellege, és vonzereje miatt. Csak speciális társadalmi csoportok megcélzásával lehet a fellendülést elősegíteni, tömegturizmus kialakulása a Dráva esetében nehezen elképzelhető.

Határon átnyúló kapcsolatok Zala megyében a horvát-szlovén-magyar hármashatár mentén

A horvát-szlovén-magyar hármashatár vizsgálatakor valójában a történelmi Zala vármegye egykori területeinek a gazdasági reintegrációs lehetőségeit vizsgálom. Szlovénia EU-taggá válásával az állami és a területi, önkormányzati kapcsolataink sokkal élénkebbé váltak, mint a horvátokkal. Ezt segítette, hogy a határ menti kapcsolatokat támogató uniós források folyamatosan növekednek. Mindez dinamizálta a közelmúltban a horvát érdeklődést is. Bár hármashatárról van szó, én ennek ellenére nem vizsgáltam külön a szlovén-horvát viszonyrendszert, csak magyar szemszögből közelítettem meg a témát.

Zala megye a Dunántúl délnyugati peremén fekszik, területe mintegy 3784 km², lakossága 310 000 fő, ami a hazai népesség 3%-a. A Trianon előtti Zala vármegye jelentős területekkel rendelkezett a mai Szlovéniában és Horvátországban, az Alsólendvai, Čakoveci (Csáktornya), és a Prelogi (Perlak) járás tartozott hozzá. Ezek a területek a Magyarország részét képezték és jelentős magyar népességgel is rendelkeztek. 1891-ben a megyében a lakosság 73%-a volt magyar. 1920-ban „Az államhatár-változások következtében lényegileg megváltozott az ország település struktúrája” (Hajdú 1996, 149) és térszerkezete. E változások jelentős mértékben érintették Zala társadalmi-gazdasági helyzetét is. Az új magyar állam perifériájára került, a délnyugati határa egyben államhatár is lett. Ez a két világháború között csekély akadályt jelentett a kétoldalú kapcsolatok szempontjából, az államszocializmus idején viszont az elmérgesedett államközi kapcsolatok miatt a megyei kapcsolatok is stagnáltak. Csak a szocializmus utolsó harmadában éledt újra az egymás iránt való érdeklődés. Az 1990-es évek végén indult el a megyei és mikroregionális kapcsolatok élénkítése.

A tradicionális magyar közlekedési tengelyek a nyugat-kelet, északnyugat-délkelet, valamint az északnyugat-délnyugat irányt követik. Az általam vizsgált terület szempontjából a jelenlegi magyar szakirodalom az „Adria-folyosót” mint kommunikációs-közlekedési tengelyt tartja legfontosabbnak (Pap 2005). A tenger felé az V/B korridor Rijeka és Velence irányában szinte teljesen kiépült, néhány felépítmény befejezése várta még magára. A térség szempontjából a lényeges, hogy az M7-es autópálya elérte a horvát határt, akárcsak az M70-es a szlovént. Egy jelentős vasútfeljesztésre is sor került, megépült Magyarország első vasúti kapcsolata Szlovénia felé, amely éppen a megyeszékhelyet, Zalaegerszeget kapcsolta be a nemzetközi vérkeringésbe. A jelenlegi helyzetben úgy tűnik, hogy véglegesen még nem eldöntött, hogy a Koper vagy Rijeka felé való irány legyen az elsőrendű. Nem szabad megfeledkeznünk még a Rajka és Rédiics között húzódó „Borostyánkő-út” korridorról sem, amely jelentős forgalommal terheli Lentit és környékét, a Bécs felől Szlovénia és az Adria felé tartó egyre növekvő kamionforgalommal.

A térszerkezet és a közlekedési rendszer változásainak hatására egy multikulturális (háromnyelvű), periférián elhelyezkedő terület került vissza a társadalmi-gazdasági vérkeringésbe és ezzel jelentősen csökkent annak perifériális jellege. Az egykori Jugoszláviában a Muraköz, és hazánkban a Mura mente az államszocialista időszakban a tőkeelvonás színtere volt. Az ebből fakadó lemaradását a 1990-es években pedig nem tudta érdemben csökkenteni.

Napjainkban a határ Szlovénia felé teljesen átjárható, a vonalas infrastruktúra kiépült, Horvátország felé Letenyén át szintén autópálya-összeköttetésünk van. Ez hátrányosan érintette a közvetlen határ menti területeket, mert a régi közúti határátkelő helyet csak időlegesen nyitják meg. Több esetben kerülőre kényszerítik ezzel a lakosságot.

A „Muránia” Eurorégió mint a horvát-magyar-szlovén hármás határ fejlesztésének egy lehetséges változata

A régióépítés gyakorlatilag egy Lenti központú, projektorientált stratégiával kezdődött el. Az integrált gazdaságfejlesztés céljából született a komplex gazdaságfejlesztési terv a 2003-as Horvát-Magyar Kísérleti Kisprojekt Alap keretében. Az együttműködés keretében 2003. szeptember 26-án Lenti együttműködési szándéknyilatkozatot írt alá az ausztriai Bad Radkersburggal, a szlovén Lendavával (Lendva) és a horvát Mursko Središčével (Muraszerdahely) a Mura menti régió fejlesztését illetően. A horvátországi kapcsolatok ápolásában és fejlesztésében kiemelkedő partner a non-profit „REDEA”, amely Međimurska megye regionális fejlesztési ügynöksége, jelenleg a megye az egyik résztulajdonosa. A szándéknyilatkozatot aláírók az együttműködés következő területeit jelölték ki⁹ :

Kulturális élet:

⁹A „Muránia-régió” integrált gazdaságfejlesztésének marketing stratégiája

- hagyományok felkutatása,
- nyelvtanulás, nyelvoktatás,
- közös rendezvények szervezése,
- önkormányzatok, civil szervezetek közötti együttműködés erősítése.

Gazdasági élet:

- hazai és nemzetközi kapcsolatok fejlesztése,
- turizmusfejlesztés,
- rendezvények, vásárok szervezése,
- EU-s pályázati lehetőségek keresése.

A Stratégia Terv kiemelt fejlesztési elemeinek tükrében pár gondolat a horvát-magyar, Lenti-Mursko Središće (Muraszerdahely) kapcsolatok fejlesztési elképzeléseiről.

Az együttműködő felek a következő három fő prioritást neveztek meg:

(1) Iparfejlesztés és logisztikai központ létrehozása

(2) Turizmusfejlesztés

(3) Muránia expocenter

A három fejlesztési pont mindegyike tartalmaz a már említett infrastrukturális fejlesztésekhez kötődő fejlődési lehetőségeket. Emellett az általános gazdasági tényezők és a település korlátozott központjellege is jelentősen segíti a turizmus fejlesztését és a megcélzott vásárcsúszpont funkció kialakítását.

A határon átnyúló kapcsolatok tekintetében már sikeres projekt is született, bár csak szlovén-magyar relációban. A már megvalósult „MURÁNIA” Multikultúra projekt leírásából láthatjuk, hogy a legfontosabb prioritás a turizmusfejlesztés: „A határ menti térségek idegenforgalmi övezetének létrehozása a közös innovatív idegenforgalmi termékek fejlesztésére, integrált idegenforgalmi termékek hálózatának kiépítése a közös promóció és értékesítés érdekében. A térség felismerhetőségének fokozása a határ menti térségek közös "MURÁNIA" Idegenforgalmi Övezetének kialakításával”¹⁰.

Jelenleg Lendva, Letenye és Lenti tagjai az együttműködésnek. A 2007-2013-as költségvetési ciklusban rendelkezésre álló IPA-forrásokból már horvát területek is bevonhatók az együttműködésbe. Az „eurégióban” erre meg is van a szándék Mursko Središćét illetően. Így gyakorlatilag a Prekmurje területén létrejövő egyesületről lenne szó, amely napjainkban egyre erősebb gazdasági kohézióval is rendelkezik. Lenti, Lendva és Mursko Središće társadalmi-gazdasági kapcsolatainak elmélyítésében mutatkozik a legtöbb lehetőség az egymáshoz való közelségük miatt. A határ menti területekhez hasonlóan ez a térség is mindhárom országban perifériális helyzetben van. Mindegyik város tulajdonképpen csak egy-egy mikrotérség központja, korlátozott központi funkciókkal (3. ábra).

Mindezt nehezíti, hogy mindhárom település közlekedési helyzetét illetően „zsák” jegyeket is mutat. Lenti tekintetében ez egy a semmibe vezető vasútvonal formájában testesül meg, míg Lendva a Mursko Središće (Muraszerdahely) felől érkező vasút végpontja. A közúti közlekedés paradox képet mutat, a térség úthálózatának alulfejlettsége ellenére kénytelen lebonyolítani az Ausztriából a tenger felé irányuló tranzitforgalom jelentős részét. Az eurorégió fejlesztésének szempontjából elengedhetetlen a közlekedési szerkezet átstrukturálása, a tranzitforgalom csökkentésével, valamint a korszerű vasúti kapcsolat helyreállításával. Ennél a pontnál értünk el oda, hogy átgondoljuk érdemes az együttműködést további, akár az arculat átalakítását is elfogadva bővíteni.

A kohézió elősegítéséhez szükséges beruházások túlmutatnak a fent említett kisvárosok erején. Érdemes lenne egy „szektorális” együttműködést Čakoveccal (Csáktornya), Koprivnicával (Kapronca), Varaždinnal (Varasd), Nagykanizsával és Zalaegerszeggel létrehozni. Ezt jól előkészített lépésekkel lehetne csak megvalósítani. A komparatív előnyök kihasználá-

¹⁰ Murániainfo.htm Letöltés ideje 2007. november 23.

sával kiépített együttműködésben a „Muránia” megőrizhetné a „Lét Harmóniája” hangulatot, emellett a szükséges közlekedésfejlesztésekkel kapcsolatos elképzeléseit jobban érvényesíthetné országos szinten.



Jelmagyarázat: 1. Az eurorégió határa, 2. A lehetséges bővítés határa

3. ábra: A „Muránia” régió együttműködési területe és bővítési lehetőségei a horvát-magyar-szlovén relációban

Forrás: Saját szerkesztés, 2011

Lenti és környékének közötti teherforgalma jelentősen csökkenthető lenne a Zalaegerszeg-Lenti-Lendava (Lendva)-Čakovec (Csáktornya) gyorsforgalmi kapcsolat kiépítésével. Elgondolkodtató, hogy egy ilyen beruházás után milyen létjogosultságot kapna egy Nagykanizsa-Čakovec (Csáktornya)-Zalaegerszeg-Lenti vonalon közlekedő „eurorégiós” vonat, amely a burgenlandi területeket is közelebb hozhatná.

A „Muránia Eurorégió” helyzete eltér Barcsétól. A hármas határ esetében egy több kisvárosra épülő kezdeményezésről van szó, nem pedig egy várospáros, illetve közvetlen a határon fekvő város lehetőségeiről. A térség közlekedési infrastruktúrája folyamatosan fejlődik és a schengeni övezet kiterjesztésével, illetve kétoldali átkelést segítő átkelők szaporításával (Letenye a régi 7-es főúton) a régió jelentős esélyeket teremt, hogy az egykori történelmi Zala vármege szlovén-magyar határterületein megszűnjenek a határok által teremtett negatív következmények. Gyakorlatilag egy multikulturális, periférián elhelyezkedő terület került vissza a társadalmi-gazdasági vérkeringés fő áramába. Perifériális jellegek még tapasztalhatók, hiszen mind a horvát-szlovén Muraköz, mind a magyar Mura mente az államszocialista időszakban a tőkeelvonás színtere volt, a 1990-es években pedig a lemaradásához képest kevés plusz beruházáshoz jutott. Az ezredforduló után a helyi kulturális és gazdasági elit egyre erősebb lobbival tevékenységének köszönhetően elindultak a fejlődési folyamatok.

Összegezés

A Dráva folyó elválasztó jellege az államszocialista időszaknak a határ mentét fejlesztési szempontból alul preferáló regionális politikája ellenére megvannak a lehetőségei az alulról építkező határ menti kapcsolatok kialakulásának. Barcs és Lenti jó példával szolgálhat, hogy apró lépésekkel, a pályázati források felhasználásával és az állami regionális politika prioritásaihoz igazodva miképp lehet az eddigi hátrányokat előnyökké konvertálni. Ebben jelentős szerep jut mindkét esetben az önkormányzat és a helyi gazdasági elit élelslátásának is.

Felhasznált irodalom

- Erdősi F. (1971): Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. In: Kanyar J. (szerk.): *Somogy megye múltjából*, Kaposvár, pp. 181-212.
- Erdősi F. (1986): Baranya közlekedési hálózatának fejlődése a XIX. század második felében. *A Baranya Megyei Levéltár Évkönyve*, Pécs, pp. 383-416.
- Golobics P. (1995): *A határ menti térségek városainak szerepe az interregionális együttműködésben*. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Pécs.
- Golobics P. (2001): *A határ menti térségek/régiók együttműködésének lehetőségei a Dél-Dunántúlon*. Közlemények a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Tanszékeiről. Pécs.
- Gulyás L. (2005): *Két régió - Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák-Magyar Monarchiától napjainkig*. Hazai Térségfejlesztő Rt. Hn.
- Golobics P. – Merza P. – Tasnádi P. (2005): *A Phare CBC és az Interreg III. A Szlovénia-Magyarország-Horvátország Szomszédsági Program megvalósítása a Dél-Dunántúlon*. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Pécs.
- Hajdú Z. (1996): A magyar-horvát határ menti együttműködés dilemmái. In: Pál Á. - Szonokyné Ancsin G. (szerk.) *Határon innen-határon túl*. JATE, Szeged, pp. 306-312.
- Hajdú Z. (2008): A magyar-horvát határ történeti, közjogi, közigazgatási kérdései 1918-ig. (Történeti és politikai földrajzi vázlat) *Balkán Füzetek*, 4. pp. 8-33.
- Hardi T. (2009): *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr-Pécs.
- Majdán J.(2005): Pécs, mint közlekedési központ (1846-1946) In: Szirtes G. – Varga D. (szerk.) *Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből*, Molnár Nyomda, Pécs.
- Matica, M. (2005): Održivi razvoj ruralnog prostora uz rijeku Dravu. *Podravski zbornik* 31. pp. 23-31.
- Matica, M. (2006): Podravska brza cesta *Podravski zbornik* 32. pp. 7-28.
- Pap N. (2005): Az effektív államterület problémája és jelentősége Magyarországon. In: Pap N. – Végh A. (szerk.) *IV. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. A Kárpát-medence politikai földrajza*. PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp.73-76.
- Pirisi G.-Reményi P.(2009): Kapufunkciójú kisvárosok a horvát-magyar határ mentén. In: Tóth J.-M. Császár Zs.-Hasanović-Kolutác A. (szerk.) *Társadalomföldrajzi kutatások makro-, mezo- és mikrotérségeken*. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs, pp. 153-162.
- Rechnitzer J. (2006): *Magyarország szerepvállalási lehetőségei a kelet-, közép-, és délkelet-európai területfejlesztési együttműködésekben*. II. rész: Országtanulmányok. 173 B. Győr.
- Ruzitska L. (1964): *A magyar vasútépítések története 1914-ig*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.

- Sanader, I. (2000): *Hrvatska u međunarodnim odnosima 1990-2000*. Golden Marketing, Zagreb.
- Šimić, A. (2005): *Prekogranična suradnja u Europi s posebnim osvrtom na Hrvatsku*. Ministarstvo vanjskih poslova i Europskih integracija. Zagreb.
- T. Mérey K. (1979): Dél-Dunántúl iparfejlődése a dualizmus idején. In: Kanyar J. (szerk.) *Somogy megye múltjából*. Kaposvár.
- Zala Gy. (1988): A határmenti együttműködés szükségessége, eddigi főbb eredményei és problémái. In: OKKF Ts-2/2 „*A terület- és településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon*” c. program. Kiadja: A Ts-2/2 program iroda, Pécs.