

## ILLÚZIÓK NÉLKÜL A HATÁRÁTKELŐHELYEK SZEREPE A HATÁR MENTI KAPCSOLATOK ALAKULÁSÁBAN AZ UKRÁN, A ROMÁN ÉS A SZERB HATÁRSZAKASZON AZ 1990-ES ÉVEKBEN

(The Role of Bordercrossings in the Changes of Cross-Border Relationships with the Ukrainian, Romanian and Serbian Borders in the 1990s)

KISS JÁNOS PÉTER

*A vizsgálat célkitűzése*

A nemzetközi társadalmi és árumozgások, ezen belül a határ menti kapcsolatok is az államhatárok átlépésének pillanatában, a határátkelőhelyeken valósulnak meg, s ennek számos összetevőjéről rendszeres statisztikai adatgyűjtés is folyik. Ehhez képest azonban a határokkal és a határtérségekkel kapcsolatos, az utóbbi időszakban örvendően megszorodott területi kutatásokból szinte teljesen kimaradt a határátkelő szerepének empirikus vizsgálata.

Ahhoz képest viszont, hogy ilyen keveset foglalkoztak velük a földrajzosok, regionalisták, területfejlesztők, az általuk készített tervezési dokumentumokban igen nagy jelentőséget tulajdonítanak a határátkelőeknek a térségfejlesztésben, illetve a határ menti kapcsolatok alakításában az Alföldön is. Szinte minden olyan régiós, megyei és kistérségi terület- vagy vidékfejlesztési koncepcióban, ahol egyáltalán van országhatára az adott térségnek, szerepel arra vonatkozó utalás, hogy kevés az átkelő száma vagy nem megfelelő a színvonaluk, így számukat növelni, a meglévőket pedig fejleszteni kell, mert ez nagymértékben élénkíti a helyi gazdaságot, oldja a perifériák elzártságát, gazdasági haszon származik belőle, emellett pedig minél több, színvonalasabb és magasabb „kategóriájú” határátkelő kell ahhoz, hogy kibontakozzanak és megerősödjenek a határ két oldalán élők gazdasági, kulturális együttműködései. E megfogalmazásokból egyrészt az tűnik ki, hogy a tervezők – számos helyi vezetővel együtt – úgy vélik: az átkelő minél nagyobb száma jelenti a határok oly sokat emlegetett átjárhatóságának megvalósulását, másrészt a határátkelőket mindenképpen és szükségszerűen erőforrásként tüntetik fel. A határátkelő tehát bekerültek az ipari parkok, vállalászási övezetek, logisztikai központok, regionális repülőterek, a gyógy- és a falusi turizmus illusztris társaságába, a térségfejlesztés „csodaszerei” közé.

Mindezen okok miatt indokoltnak látszott a jelenlegi átkelő kilencvenes évekbeli, hivatalosan közzétett forgalmi adatainak empirikus elemzése alapján megvizsgálni

a határátkelők mai szerepét az Alföld érintett térségeiben (azaz az ukrán, román és szerb határszakaszokon), és ennek nyomán végiggondolni a felmerülő kérdéseket: mi múlik, s tényleg olyan sok múlik-e a határátkelőkön, mennyire indokoltak tehát a nagyszabású fejlesztési igények és a hozzájuk kapcsolódó területfejlesztői elvárások.

### *Az átkelők sűrűsége és elhelyezkedése a három határszakaszon*

A vizsgált térségben a nemzetközi légi és a vízi közlekedés szerepe marginális, ezért csak a közúti és vasúti határállomásokat érdemes számba venni. *Vasúton* az alföldi határszakaszok átkelő-sűrűsége közel átlagos: az ukrán határon egy fővonali, a románon két fővonali és három mellékvonali, a jugoszlávon egy fővonali és egy mellékvonali határállomás található. Ezzel, országos összevetésben a határszakaszok hosszához képest a jugoszláv és a román határ számít a legnyitottabbnak vasúton (bár a különbségek mértéke e téren viszonylag csekély), az áthaladó nemzetközi vonatok számát tekintve pedig nagyjából átlagosnak tekinthetők a vasúti határátlépés feltételei.

Az állandó *közúti* határátkelőket tekintve<sup>1</sup> határszakaszonként némileg különbözik a helyzet. Az ukrán határ „átkelő-ellátottsága” a korábbi évtizedekhez képest a kilencvenes években nagyot javult: a záhonyi mellett két, nemzetközi, teherforgalomra is engedélyezett (Tiszabecs, Beregsurány), valamint két, szomszédos országok közötti forgalmat bonyolító átkelő (Lónya, Barabás) megnyitása révén e határ közúti átjárhatósága mindjárt a kiemelkedő átkelő-sűrűségű osztrák és szlovén határszakaszé után következik. A tiszaszigeti és a bácsalmási – csak a két szomszédos ország állampolgárai által igénybe vehető – átkelők 1993-as megnyitásának köszönhetően ma a szerb határszakaszon is átlagosan 30 km-enként van közúti határállomás, s három községet kivéve minden határ menti településről 20 km-nél rövidebb úton elérhető valamelyikük.

Roszbabb az átkelő-ellátottság a román határon. A kilencvenes években megnyitott, s immár nemzetközi méhkeréki és battonyai határállomások a román határ dél-alföldi szakaszának átjárhatóságát javították, viszont északon Csengersima és Ártánd között jó 150 km hosszon nincs teljes értékű átkelő (de ha a korlátozott, kishatárforgalmi Nyírábrányt beszámítjuk, akkor is igen jelentős ez a távolság). Így itt mindenképpen indokoltnak látszik a vállalji, illetve a létavéteszi határátkelők – már évek óta napirenden levő – megnyitása. A dél-bihari, csanádi térségben is szép számmal vannak azonban olyan határ menti települések, ahonnan közúton 30 km-nél is messzebb van a legközelebbi átkelő. (Itt a Szeged–Temesvár távolságot jelentősen rövidítő kiszombori határállomás megnyitása húzódik évek óta.)

A teherforgalmi átkelők terén rosszabb a helyzet: a 750 km-es határszakaszon csak 8 teherforgalmi átkelő van (3–3 román és ukrán illetve 2 jugoszláv), s ez esetenként jelentősebben korlátozhatja a határ menti gazdasági együttműködések, másrészt a tehergépjármű-forgalmat néhány útvonalra koncentrálja. A jugoszláv határszakaszon Tompától a Dunáig nem lehetséges tehergépkocsival átkelni a hatá-

ron, a legkomolyabb hiány azonban megint csak a román határon, különösen annak északi részén van. Ártándtól északra ugyanis egyáltalán nincs teherforgalmi átkelő, így, ha pl. egy csengeri vállalkozó szatmárnémeti partnerének akar árut szállítani vagy fordítva, ma is 290 km-t kell megtennie a 27 km-es út helyett.

A határátkelési lehetőségek javítása mindazonáltal nem minden esetben új átkelők megnyitását kell, hogy jelentse. Az átkelők elérhetősége több helyütt is elsősorban a kapcsolódó úthálózat fogyatékoságainak felszámolásával javítható: a személyforgalom áramlásának feltételeit a határ menti úthálózat összeköttetései kielégítése révén lehet javítani, a teherforgalmi átkelési lehetőségek bővítésének (Battonya, Csengersima, Hercegszántó teherforgalomra való megnyitásának) pedig műszaki szabványokban rögzített előfeltétele az odavezető utak megerősítése, teherbírásuk növelése.

### *A határforgalom alakulása 1990 és 1998 között*

Ahhoz, hogy az átkelők számának elégségességét vagy elégtelenségét megítélhesük, az átkelő-sűrűség mellett a forgalmi igényeket is ismernünk kell. Az adatok szerint a többi határszakaszhoz képest 1997-ben az ukrán és a jugoszláv határ átlagos, míg a román kifejezetten alacsony forgalmú volt (a kilencvenes évek folyamán ugyanakkor előfordultak a jelenleginél forgalmasabb évek is.) Összességében, miközben a magyar országhatár hosszából egyharmad rész esik e három határszakaszra, a forgalomból csak körülbelül egynegyednyi. Az eltérés elsősorban a magyar állampolgárok kevesebb határátlépéséből adódik: miközben a határforgalomból országos átlagban 20–25% a részesedésünk, itt ezt csak a jugoszláv határ éri el, míg a románon 8–16, az ukránon kb. 10% a magyar állampolgárok aránya. Az ok kettős. Egyrészt Magyarország tranzitország, így az átkelőkön igen jelentős a harmadik országbeliek átlépéseinek aránya is. Másrészt e három határszakasz – Raimondo Strassoldo tipológiáját alapul véve – az ún. „átjáróház” típusba sorolható, ahol a mozgások fő iránya a fejletlenebb országból a fejlettebb felé vezet, vagyis sokkal több román, ukrán, jugoszláv állampolgár utazik Magyarországra, mint amennyi magyar állampolgár Romániába, Ukrajnába, Jugoszláviába.<sup>2</sup> A határmentiség azonban csak a „frontier” típusú határok mentén válhat valódi dinamizáló erővé (Cséfalvay 1999): mindkét fél részéről hasonló gyakoriságú határátlépések, valódi határ menti kapcsolatok, együttműködések kialakulására ugyanis csak ott van igazán esély, ahol mindkét oldalon van mit kicserélni – azaz kölcsönösen érdemes lehet a másik félnél megjelenni –, és a határ nyitott. Esetünkben viszont (főleg a magyar–ukrán és a magyar–román határon) fejlettségi szakadék van a két oldal között: a szomszéd országból számos ok miatt megéri átjönni Magyarországra, de fordítva – néhány, a következőkben ismertetendő speciális esettől eltekintve – nincs miért.

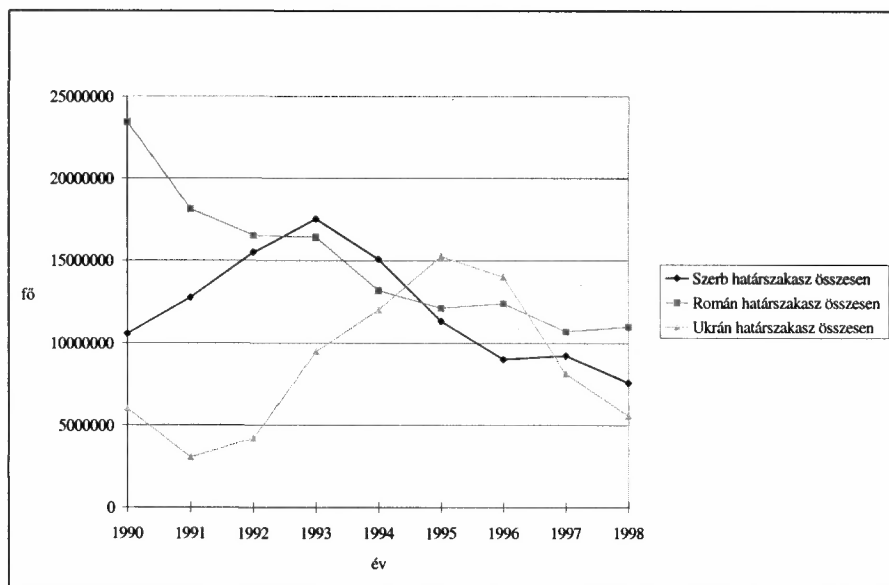
A vasúti átkelők részesedése a teljes személyforgalomból a vizsgált határszakaszokon napjainkban kb. 10% – ezen belül a magyar állampolgároknál 3–5, a kül-

földieknél 8–15% –, tehát szerepük töredéke a közúti átkelőkének. A mellékvonali határállomásokon az adatok szerint a kilencvenes években végig minimális volt az átlépő utasok száma: Ágerdömajoré és Kötegyáné 10–20 ezer fő/év, Nyírábrányé és Röszkée nagyságrendileg 100 ezer fő/év körül ingadozott. A évtized folyamán a fővonali átkelők (Záhony, Biharkeresztes, Lökösháza, Kelebia) személyforgalma is csak 300 ezer és 1 millió között mozgott, ami jelentősen elmarad a nyolcvanas évek szintjétől. A drasztikus visszaesés 1991-ben következett be, amikor a román és az ukrán határszakasz vasúti forgalma a kedvezményes KGST-díjszabás megszűnése, az árak hirtelen 5–10-szeres emelkedése miatt a korábbi szint harmadára–negyedére zsugorodott. 1992 óta pedig (a relatíve stabil forgalmú Lökösházát és Záhonyt kivéve) mindhárom határszakasz vasúti átkelőinek forgalma fokozatosan tovább mérséklődött – zömmel a közutakra: a jóval olcsóbb autóbusz- és a kényelmesebb személygépkocsi-közlekedésre terelődött –, így ma kapacitásaik jelentős része kihasználatlan. (A legnagyobb mértékű a biharkeresztesi vasúti átkelő forgalmának visszaesése az 1990-es 2,4 millió főről az 1997-es 0,3 millió főre.)

A vasút szerepe a teherforgalomban is legalább ilyen mértékben, az 1990-es szint kb. harmadára csökkent – ezen belül a négy mellékvonali átkelőn (Ágerdömajor, Nyírábrány, Kötegyán, Röszke) gyakorlatilag nincs áruszállítás –, miközben a közúti teherforgalom legalább a duplájára nőtt. A nemzetközi vasúti teherforgalom visszaesése még a belföldi vasúti szállítás arányvesztését is felülmúlta. Mindez két fő okcsoportra vezethető vissza. Az egyik a KGST megszűnését követően az érintett országok külpiazi orientációjának megváltozása: a szomszéd országok közötti gazdasági kapcsolatok visszaesése a magyar–román, magyar–ukrán, magyar–jugoszláv áruforgalom drasztikus csökkenéséhez vezetett (ennek köszönhetően egyébként a határokon áthaladó teherforgalom nagyobb része magyar szempontból tranzitnak minősül). Másrészt a fuvaroztatói igények jelentősen átalakultak – a gyorsaság, a háztól-házig szállítás és a darabáruk jelentősége növekedett –, ami a vasút pozícióit kedvezőtlenül érintette, s az áruforgalom jó részét a közútra terelte.

Mindezek miatt, s a vasútfejlesztés hatalmas költségeire, valamint a kapcsolódó pályák rossz állapotára is figyelemmel a nemzetközi vasúti hálózat bővítése, új összeköttetések kiépítése (vagy a Trianonban elvágott vasúti mellékvonali kapcsolatok helyreállítása) önmagában véve gazdaságilag nem lenne rentábilis<sup>3</sup>. A vizsgált határszakaszokon egyes esetekben, pl. logisztikai központ szerepkörhöz kapcsolódóan, vagy a kombinált fuvarozás környezetvédelmi okai miatt viszont célszerű lehet. A határ menti kapcsolatok terén, területfejlesztési szempontból pedig – a kis áru- és személyforgalmi volumen miatt – illúzió az esetleges új vasúti összeköttetésektől olyan jelentékeny dinamizáló hatást várni, amint az számos területfejlesztési dokumentumban szerepel. A nemzetközi vasúti forgalommal kapcsolatos cél leginkább csak a meglévő infrastruktúra jobb kihasználása, a fővonali kapcsolatok korszerűsítése lehet.

1. ÁBRA  
A határátlépések száma, 1990–1998  
(Cross-Border Traffic)



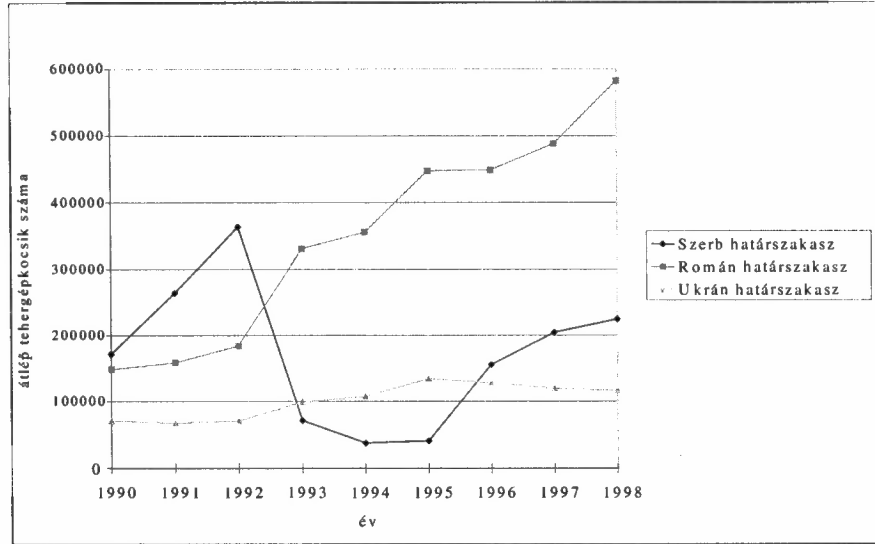
Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

A közúti határforgalom volumene a román határon 1990–1997 között szinte folyamatosan, a másik két határszakaszon pedig az évtized közepi nagy kiugrást követően jelentősen csökkent (1. ábra), a forgalmi igények tehát önmagukban nem indokolják az átkelő számának bővítését. Némiképp más a helyzet a teherforgalmi átkelőket illetően, hiszen a tehergépjárművek forgalma – a növekvő tranzitnak és ezen belül a vasúti szállítás visszaesésének köszönhetően – a személyforgalmi trenddel éppen ellentétesen változott, összességében jelentősen nőtt az évtized folyamán (2. ábra). Így igen gyakori a hosszú várakozás a határállomásokon.

Szembeötlő ugyanakkor az egyes átkelő forgalmának gyakori és többször is szélsőségesen nagymértékű ingadozása, a szomszédos évek között gyakran akár 30–50%-os vagy néha többszörös különbségek tapasztalhatók (3–5. ábra). Az adatokból kitűnik, hogy mindez javarészből a külföldi, elsősorban is a szomszédos országokban élő lakosoknak „köszönhető” (a tranzitforgalom volumene csak fokozatosan változik, s a román és az ukrán határon az átlépő magyar állampolgárok száma is valamivel stabilabb) (6. ábra). A jelek arra utalnak, hogy a román, ukrán, szerb (és helyenként a magyar) állampolgárok ingadozó határátlépési gyakorisága nem a kedvüktől, de nem is a határ menti kapcsolatok szándékolásától függ azonban. Az első pillantásra rejtélyesnek tűnő forgalom-ingadozások túlnyomó része ugyanis néhány egyszerűen felkutatható, és fölöttébb prózai okra vezethető vissza.

## 2. ÁBRA

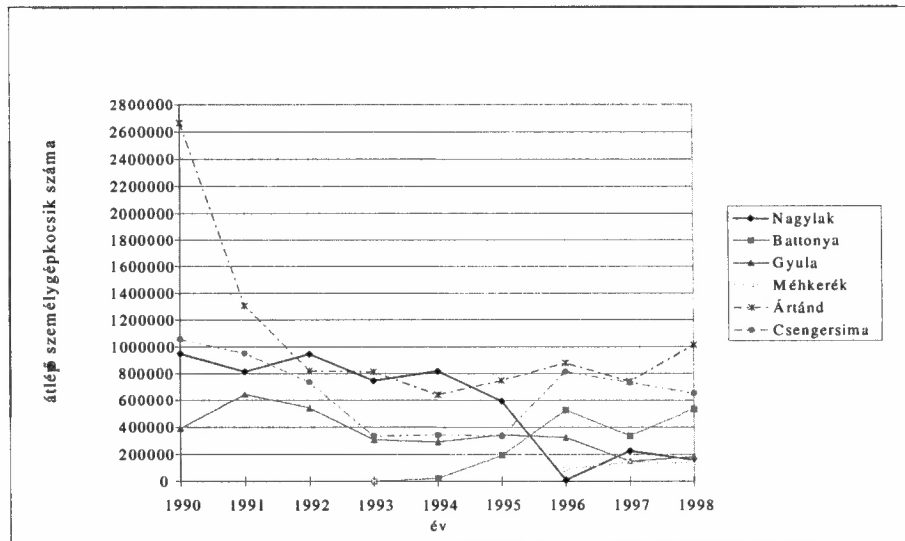
A határátkelőhelyek tehergépkocsi-forgalma, 1990–1998  
(Lorrie Traffic at Bordercrossing Points)



Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

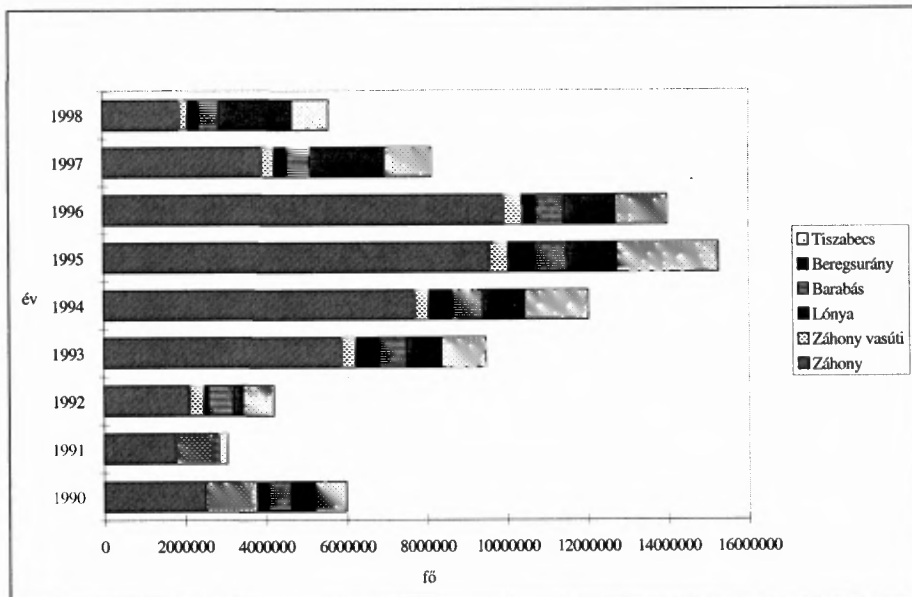
## 3. ÁBRA

A román határszakasz átkelőinek személygépkocsi-forgalma, 1990–1998  
(Car Traffic at the Romanian Bordercrossing Points)



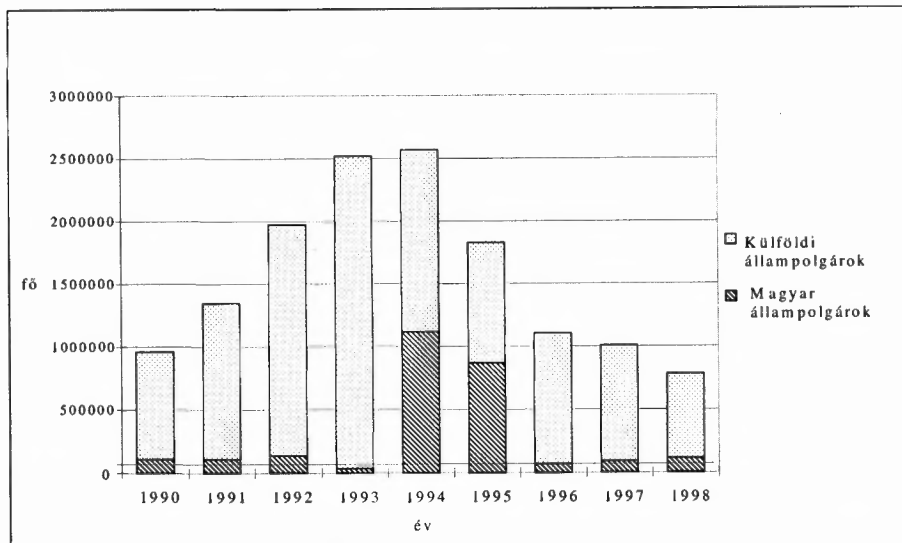
Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

4. ÁBRA  
Az ukrán határszakasz személyforgalma, 1990–1998  
(Passenger Traffic at the Ukrainian Border)



Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

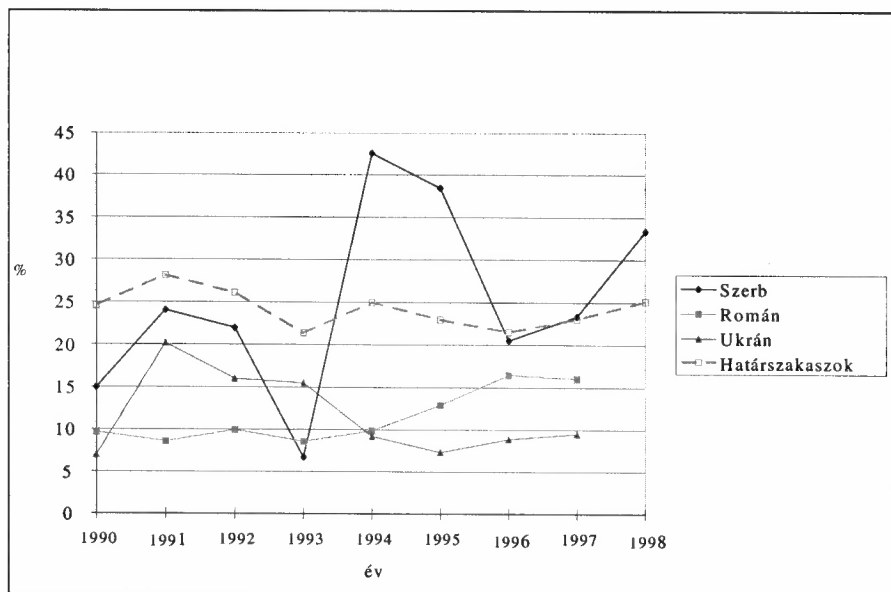
5. ÁBRA  
Hercegszántó határforgalma, 1990–1998  
(Cross-Border Traffic in Hercegszántó)



Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

## 6. ÁBRA

A magyar állampolgárok részesedése az egyes határszakaszok személyforgalmából, 1990–1998  
(The Share of Hungarians of the Cross-Border Passenger Traffic of the Individual Borders)



Forrás: KSH 1999; ROADTECH Kft. 1999.

Az ukrán, a román és a szerb határszakasz forgalmának alakulását (1–6. ábra) befolyásoló legfontosabb tényezők a kilencvenes években a következők voltak.

- 1) A kedvezményes KGST vasúti jegy megszűnése a romániai és ukrainai vasúti átkelők drasztikus forgalom-visszaesését okozta a kilencvenes évek elején.
- 2) A romániai forradalom és az azt követő bizonytalan időszak hatásával magyarázható a román határszakasz kiugró forgalma 1990-ben.
- 3) A boszniai háború miatti, Jugoszlávia elleni nemzetközi embargó 1994–95-ben jelentős forgalom-visszaesést okozott a szerb határon (elsősorban a teherszállításban).
- 4) A boszniai háború a Jugoszláviát érintő tranzitforgalom jelentős részének Románia felé telerődését eredményezte 1994–95-ben, s ennek egy része az embargó feloldása (1995. november) után sem helyeződött vissza. (A tranzit azonban ettől eltekintve stabilizáló elem, amit jól mutat, hogy az ebben érintett nagy nemzetközi átkelők forgalma kevésbé szélsőségesen ingadozik, mint a csak kétoldalú forgalomra megnyitottaké.)
- 5) Új határállomások megnyitása, régiak felújítása (pl. Nagylak, Záhony) és az ezzel kapcsolatos időszakos korlátozások, illetve forgalom-áthelyeződések. Ide tartozik a korszerű ellenőrzési rendszerek kiépítésének hatása is: Záhony



és Tiszabecs jelentős, a többi ukrán–magyar átkelőnél is sokkal nagyobb mértékű forgalomcsökkenése 1997–98-ban elsősorban azzal magyarázható, hogy a fekete- és szürkegazdasághoz kötődő forgalmuk egy része a még nem korszerűsített beregsurányi, lónyai, barabási átkelőkre terelődött.

- 6) A vámjogszabályok változása. Ennek legszemléletesebb példája az ukrán határszakasz forgalmának drasztikus visszaesése 1997–98-ban (4. ábra). Az 1997-es, nagyarányú ukrainai vámemelést ugyanis hirtelen veszteségessé tette a legtöbb, a határ menti fekete-kereskedelemben nagy mennyiségben szereplő – s jórészt a magyarországi KGST-piacokon gazdát cserélő – áruféleség (egyszerűbb műszaki és lakásfelszerelési cikkek) behozatalát.
- 7) A határátlépéshez kötődő egyéb, mindhárom vizsgált országban alkalmazott különféle (határátlépési, úthasználati, környezetvédelmi stb.) illetékfizetési rendelkezések rendszere és ezek változásai. A szomszéd országok nemzetgazdasági irányítói számára az állami bevételek növelésének egyik kedvelt – mert egyszerűen kivethető és viszonylag biztosan befolyó jövedelmet eredményező – eszköze ez, és több esetben vélhetően politikai célok is kötődnek hozzá. Mindezen előnyökhöz képest az érintett politikusok elenyészőnek érzik azt a kárt, amit a határ menti kapcsolatokban okozhatnak, így fantáziájuk szinte kimeríthetetlen a különféle fizetési jogcímek kitalálásában. A legnagyobb összegű kötelezettségek – a jugoszláv állampolgárokra és gépkocsijaikra kivetett (1994 óta érvényben levő) illeték, valamint a Romániából kilépő külföldiek által 1992–97 között fizetett benzinilleték – hatása a határforgalmi adatokban jól kimutatható. (Mindez csak a „hivatalos” fizetnivaló – különösen a román és az ukrán határőröknek, vámósoknak azonban „ajánlott” vagy előnyös némi egyéb juttatást is adni...)
- 8) A határforgalmat legnagyobb mértékben befolyásoló hatások mindazonáltal kétségtelenül a gépjármű-üzemanyagok fekete-kereskedelmét kiváltó és befolyásoló tényezők (a kőolajtermékek eltérő árképzése és adótartalma a határ két oldalán, az áremelések illetve a hiányjelenségek) voltak a kilencvenes években. Az olaj- és benzincsempészet felfutása, illetve visszaesése – amely közvetlenül tükröződik a határforgalmi statisztikákban – befolyásolta talán legnagyobb mértékben és legközvetlenebbül a határ mentén élő lakosság életét időszakunkban.

Az üzemanyagok a gépkocsik tartályában való kereskedelmi célú átszállítása a román határon volt a legkevésbé jelentős: 1997-ig a benzinilleték korlátozta, azóta pedig jelentősen mérséklődött a román és a magyar benzinárak különbsége, s már nem éri meg üzletszerűen a közvetlen határsávnál messzebbre szállítani. A jugoszláv határ mentén az embargó 1994-es bevezetését követően széles lakossági csoportok számára jelentett kisebb-nagyobb, néhány esetben hatalmas összegű extra jövedelmet az üzemanyag-szállítás, mert (a jugoszláv állampolgárokra kivetett határátlépési illeték miatt) zömmel magyarországi szállítók bonyolították ennek nagy részét. Mindez a hivatalos statisztikákból is

nyomon követhető: két év alatt, pl. Bács-Kiskun megye első lett a megyék fajlagos benzinkút-ellátottsági rangsorában, de ez idő alatt Bácsban, Csongrádban, Szabolcsban duplájára nőtt a nagyméretű tankjuk miatt a csempészek számára legkedveltebb Mercedes személygépkocsik száma is. A jugoszláv határon átlépők között pedig e két évben hirtelen közel 50%-os részesedést ért el a magyar állampolgárok – ami az embargó feloldása után a korábbi 5–25%-os szintre esett vissza.

Az ukrán határ két oldalán különösen széles társadalmi körre kiterjedő hatása alakult ki az üzemanyag-biznisznek: sokak számára a megélhetés lehetőségét, a hatalmas munkanélküliség közepette a túlélés lehetséges stratégiáját biztosította. E határszakaszon is 1994-től vett nagyobb lendületet az üzemanyag-szállítás, amit jól jelez a magyar–ukrán határforgalom hirtelen megugrása. Ebben szintén jelentős szerepe volt a Jugoszlávia elleni embargónak, a Magyarországról Jugoszláviába csempészett benzin és gázolaj jó része ugyanis ukrán eredetű volt. Az ukrán üzemanyag azonban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye nagyobb részén is a helyi üzemanyagpiac meghatározó szereplője lett: 1996 nyarán, amikor kommandósok szállták meg a határt, és az olajkereskedők néhány napig nem szállítottak, széles területsávban hosszabb időre leállt az aratás (Horváth–Kovách 1999). (Amikor viszont Ukrajnában 1999 nyarán átmenetileg benzinhiány állt elő, és a feketepiaci árak hirtelen ötszörösükre emelkedtek, szinte azonnal megfordult a szállítás iránya.) E határszakaszon – bár 1997 óta talán kissé csökkenő volumenben – ma is meghatározó az olajkereskedelemhez kötődő forgalom.

A három határszakaszon a határállomások egy részének, konkrétan Bottonya kivételével valamennyi, a kilencvenes években – a szándékok szerint elsődlegesen a határ menti kapcsolatok élénkítése céljából – megnyitott új, „kihatárforgalmi” átkelőnek a gyakorlatban az üzemanyag-kereskedelem „bonyolítása” az egyik fő, egyes esetekben szinte kizárólagos funkciója. A csempészek számára a kisebb forgalom, kevesebb várakozás, a lazább ellenőrzés, a határőrizet és a vám szervezet könnyebb kijátszhatósága vagy megvesztegethetősége indokolja, hogy inkább ezeket válasszák a nagy átkelők helyett. Az említett átkelők e sajátos szerepének közvetett bizonyítéka, hogy az egy átlépő személygépkocsira jutó személyforgalmuk a többi átkelőhöz képest rendkívül alacsony, 1,1–2 fő közötti, másrészt ezeken az átlagosnál jóval magasabb a magyarok aránya a forgalomból. Irodalmi adat szerint (Horváth–Kovách 1999) 1996–97-ben Lónya és Barabás, saját információim alapján 1994–95-ben Bácsalmás és Tiszasziget személygépkocsi-forgalmának mintegy 90%-a az üzemanyag-szállítással volt kapcsolatos, de Záhonyt kivéve a többi ukrán határátkelőn, egyes időszakokban pedig Méhkeréken és Hercegszántón is 50% fölötti volt ez az arány.

A felsorolt tényezők mindegyike esetleges, és változásuk előre jórészt kiszámíthatatlan, ugyanakkor semmi közük sincs a határ menti kapcsolatok alakulásához,

vagy ha mégis, nemegyszer a szándékolttal ellentétes irányban hatnak. Az állandó változások pedig – noha a határ menti lakosság megélhetése szempontjából egyes esetekben pozitív hatásuk van – gátolják a „normális” határ menti együttműködések kialakítását. Ilyen körülmények között tehát különösen érdemes alaposan átgondolni a határátkelők nyitásának és fejlesztésének várható hatásaival kapcsolatos várakozásokat.

### *„Átkelő-közelen” és „átkelő-távolban”: a határ mentén élők határátkelő-használata*

A határátkelőknél a határ mente életében játszott szerepére vonatkozóan a statisztikai adatok nem adnak felvilágosítást. Az, hogy a határt átlépő magyarok és külföldiek közül mennyien élnek a határ mentén, illetve, hogy az itteni lakosság mekkora része és milyen gyakorisággal megy át a határ másik oldalára, és határátlépéseiknek melyek a jellemző céljai, végül pedig, hogy mekkora szerepe van a határátkelők sűrűségének a határ menti kapcsolatok intenzitálásában, csak kérdőíves megkérdezés segítségével volt kideríthető.

Vizsgálatunkban Kovács Csaba és Bajmócy Péter, a JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék munkatársai egyetemi hallgatók segítségével 1996–97-ben összegyűjtött adatbázisának másodelemzését végeztük el. Az adatfelvétel valamennyi, az ukrán és a román határ vonalának legközelebbi pontjától legfeljebb 10–15 km-re fekvő magyarországi település felnőtt lakosságának korcsoportok és nemek szerint a lakossági arányokat tükröző 1%-os mintájára – az ukrán határon mintegy 700, a román határszakaszon 2500 főre – terjedt ki. A határátkelők szerepének kiderítése érdekében a válaszadókat mindkét esetben két alcsoportra osztottuk: olyanokra, akiknek lakóhelye közúton legfeljebb 15 km-re volt a legközelebbi, minden nap működő átkelőhelytől („határátkelő-közeliak”), és olyanokra, akiknél ez a távolság nagyobb (15–45 km) volt („határátkelő-távoliak”).

Az adatok szerint a határ menti lakosságnak rendkívül alacsony a területi mobilitása: a válaszadóknak csupán 23–33%-a állította, hogy legalább néhány évente egyszer átlépi az országhatárt. Ezeknek is egy része azonban másfelé (leginkább Ausztria irányában) hagyja el az országot, a néhány km-re levő szomszéd államba csak a megkérdezettek 15–20%-a megy át legalább néhány éves gyakorisággal. A határ menti lakossági kapcsolatok intenzitása magyar részről tehát – az ukrán–magyar és román–magyar határforgalom egészéhez hasonlóan – alacsony.

Ennek az oka azonban nem a kevés határátkelő. A megkérdezettek almintáinak összevetése ugyanis azt mutatja, hogy a határ menti lakosságnak ugyanúgy 15–20%-a megy át a szomszéd országba ott is, ahol közel (15 km-en belül) van az átkelő, és ott is, ahol ennél messzebb. Ukrajna esetében teljes az egyezés (16–16%), de a hosszú szakaszon „áthatolhatatlan” román határ mentén is csak kissé magasabb az „átkelő-közeliak” határátlépési „hajlandósága” (19%), mint az átkelőktől messzebb lakóké (14%).

Az egyes lakosok átlépéseinek száma persze igen eltérő. Az ukrán határ menti települések minden lakosára átlagosan 4 átlépés jut évente, de 84%-uk egyáltalán nem megy Ukrajnába, további 7% csak legfeljebb évente, ugyanakkor a legalább hetente egyszer átjárók 4%-nyi (zömmel kereskedő, üzletelő, csempésző) csoportja „teljesíti” az átlépések 86%-át. A román határ mentén a koncentráció kisebb: a határ menti lakosságnak ugyan itt is csak 16%-a szokott legalább néhány évente átmenni a határ túloldalára a felmérés adatai szerint, de a legalább heti gyakorisággal átkelők köre csak a 1–2%-ot tesz ki, és ők az átlépésekből csak 70–75%-kal részesednek. Az átlépési gyakoriság terén ugyanakkor csak a román határszakasz esetében van különbség a határátkelőtől való távolság szerint, ám ennek mértéke is csekély. Azaz: aki át akar lépni a határon, az ma is megtalálja ennek lehetőségét, s nem igazán korlátozza az átkelők hiánya.

A szomszédos határ átlépésének jellemzően háromféle célja van: a vásárlás, a megélhetéssel, pénzkereséssel kapcsolatos tevékenység – ami azonban a válaszok szerint túlnyomórészt nem munkavállalást, hanem valamiféle kereskedéssel kapcsolatos elfoglaltságot: vásárlást, eladást vagy fuvarozást jelent – és a rokonok, barátok látogatása. A román határszakaszon ehhez csatlakozik még a turizmus is – ebben vesz részt a határ mentén élő lakosság legnagyobb része, s az összes határátkelés mintegy 12%-ának ez a jellemző célja –, ami az ukrán határ mentén csak elvétve fordul elő (1%). A rokonlátogatás aránya az ukrán határszakaszon kissé magasabb (28% szemben a romániai 17%-kal), az átlépések jó kétharmada azonban mindkét határszakaszon – kevesek számára – a fő megélhetési formát, vagy – szélesebb körben – alkalmanként olcsóbb árubeszerzési lehetőséget jelentő vásárlás, üzletelés céljával történik. Ez a megoszlás ugyanakkor ismételtelen nem tér el érdemlegesen a határátkelő távolságától függően.

A határon túli tevékenységgel kapcsolatos megélhetés az ukrán határnál gyakoribb jelenség: míg a román határ mentén élő válaszadóknak csak nyolcada, addig az ukrán határ mentieknek a harmada tudott arról, hogy a településén előfordul ez a jelenség. A „határátkelő-közeli” és „határátkelő-távoli” település csoportok között megint csak a román határszakasz esetében volt kismértékű különbség. Hasonló a helyzet az (egyébként jóval gyakoribb) fordított irányú mozgásoknál: mindegyik alcsoportban a válaszadóknak nagyjából a fele számolt be arról, hogy tudomása szerint átjárnak a településére a határ túloldaláról pénzkeresés céljából.

Végül a határ, illetve a határmentiség szerepének megítélésében sem mutatkozik eltérés a határátkelő távolságától függően. Mindkét határszakaszon az előnyöket említették többen, mint a hátrányokat, ezen belül az ukrán határnál mindkettőnek az aránya magasabb, mint a román határ esetében. Az említett előnyök között meghatározó az olcsóbb vásárlás, kereskedés, az ezzel kapcsolatos megélhetés részesedése (több mint 2/3-os, az „olcsóbb benzin” megállapítást is ide véve 4/5-ös említési arány). Ehhez képest töredéknyien említettek csak más okot (olcsóbb munkaerő, turizmus lehetősége, más kultúrák megismerése, nagyobb forgalom stb.). Az említett hátrányok között az „idegeneknek” tulajdonított nagyobb bűnözés és munka-

nélküliség, illetve a munkabérek letörése, gyakran pedig egy általános idegenellenes attitűd megfogalmazása szerepel. Egyetlen, szignifikánsan a határátkelő-közeleli településeken gyakoribb jelenség akadt csak a válaszokban: a nagy forgalom.

A vizsgálat és néhány szakirodalmi adat alapján ugyanakkor úgy tűnik, hogy néhány tekintetben – ám kizárólag az adott település számára – tényleges előnyöket is jelent a határátkelőhely megléte. Az egyik ilyen előny az átkelő nemegyszer több tíz fős foglalkoztatási szerepe (vámügyintézés, határőrizeti tevékenység, expedíció stb.). Tény az is, hogy egyes nagyobb, teherforgalmi átkelők településein (Rösztke, Tompa, Záhony) kimagasló a vállalkozássűrűség, ezen belül a szomszédos országbeli tőke szerepe, s – bár a szomszédos országbeli tőkével létrehozott vállalkozások jó része nyilvánvalóan fiktív, esetenként bűnözői csoportokhoz kötődik – e települések a határ menti gazdasági együttműködés piciny híd-főállásai is. Végül az átkelők gyakran szerepelnek a sajtóban, így a település neve is országos ismertségre tesz szert, ami előny a helyi gazdaság számára. Mindezek miatt nem csoda, hogy a kérdőívnek a saját település adottságait firtató kérdésére adott válaszukban a határt, határmentiséget is említők több mint 95%-a valamelyik határátkelőhelyen lakott.

### *Következtetések*

Vizsgálataink tanúsága szerint e három határszakaszon a határátkelők aktuális valósága gyakran köszönő viszonyban sincs a fejlesztési tervekben nekik tulajdonított hatásokkal: szerepük az Alföld határ menti térségeinek életében részben kisebb, részben más jellegű.

A határátkelők fejlesztésével – sőt: sok tekintetben a határ menti együttműködésekkel – kapcsolatos területfejlesztői elvárások egy része illuzórikus, más része túlzott: a határ itt és most nem valódi térségi erőforrás. Dinamizáló szerepük kibontakozásának legfőbb gátjai az együttműködéshez szükséges gazdasági alapok, s a kölcsönösen előnyös érdekek hiánya, valamint a szomszéd országokban gyakran és kiszámíthatatlanul változó politikai hatások, adminisztratív korlátozások.

Elsődlegesen tehát nem a határátkelők meglétén, illetve számuk bővítésén múlik a határ menti kapcsolatok intenzitása, amit igazol az is, hogy nem tapasztaltunk szignifikáns összefüggést a határátkelő közelsége és a határ menti lakosság határátlépéseinek száma, vagy jellemző célja között. Kijelenthető ezért, hogy az új átkelők nyitásától önmagában nem generálódik jelentékeny pluszforgalom a jövőben sem (miként az 1990-es évek folyamán megnyitott vagy bővített átkelők ellenére 1998-ban mindhárom határszakaszon kevesebben léptek át, mint 1990-ben). A jelenlegi határátkelő-állomány az ukrán és a jugoszláv határszakaszon kielégíti a forgalmi igényeket, s többnyire elérhetőségük is viszonylag kedvező. A legkevésbé átjárható román határon ugyanakkor – noha a legfontosabb városközi és euroregionális kapcsolatok lehetőségét a jelenlegi átkelő-állomány itt is biztosítja – mindenképpen indokolt lenne néhány további átkelő (leginkább Vállaj, Létavértes, Kiszombor) létesítése, továbbá a magyar–román és a magyar–jugoszláv közötti áruforgalom áramlási lehetőségeinek bővítése (Csengersima, Hercegszántó, Battonya teher-

forgalomra való megnyitása), mert itt a többi feltétel megteremtődése esetén valóban a kapcsolatok fejlesztésének jelentős korlátja lehet a határátkelők nem megfelelő elérhetősége.

A határátkelő léte azonban önmagában semmire nem biztosíték: nem vezet gazdasági fellendüléshez a határ két oldalán, és nem generál (új) kapcsolatokat. Az átkelők hiánya a meglévő együttműködési szándékok megvalósulását ugyan nehezítheti, de ezek megléte esetén sem hozhat minőségi változást a határ két oldalának életében. A határ menti lakosság határátlépéseinek zöme a kilencvenes években kizárólag a túloldali áruhiányban, illetve a szomszédos országok eltérő árszínvonalában és árszabályozásában rejlő profitlehetőségek kihasználását szolgálta, amihez nincs szükség valódi kapcsolatépítésre. Ennek megfelelően a régebbi és az újabban létesített határállomások eddig elsősorban a gazdasági szabályozók különbségeit kihasználó, részben a fekete- vagy szürkegazdaság körébe tartozó „túlélési stratégiákhoz” adtak csak lehetőséget. Persze adott esetben ez sem kevés – különösen az ukrán határ mentén érint kedvezően nagyobb lakossági csoportokat –, így az effajta megélhetési stratégiák adminisztratív korlátozása semmiképpen sem lenne célszerű, sőt az állami reguláció megváltoztatásával az ezekből származó gazdasági előnyök akár növelhetők és legalább részben legalizálhatók is lennének<sup>4</sup> (Horváth–Kovách 1999). Azonban egyelőre úgy tűnik, messze még az az idő, amikor az Alföld határátkelőinek környéke a virágzó határ menti kapcsolatoknak is köszönhetően a dinamikus fejlődés útjára lép.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> A minden nap nyitva tartó, állandó átkelők mellett számos ún. ideiglenes határátkelőt is számon tart a határforgalmi statisztika, azonban, mivel ezeket évente csak 1–2 napra, egyes ünnepekkor nyitják meg, nem jelentenek érdemi kapcsolati lehetőséget. Az elemzésben ezért nem foglalkozom velük.
- <sup>2</sup> „Átjáróház” típusú az osztrák–magyar határ is: erre utal, hogy a magyar állampolgárságú személyek határátlépéseinek 40–50%-a erre a határszakaszra esik.
- <sup>3</sup> Az egyetlen kivétel talán a jelentős belföldi és tranzitszerepre is alkalmas egykori Alföld-Fiume vasút Szeged–Szabadka–Bácsalmás szakaszának helyreállítása lehetne.
- <sup>4</sup> Európai Unió csatlakozásunk után persze a schengeni határizleti előírások alkalmazása ezt a fajta forgalmat mindenképpen korlátozni fogja, ráadásul minden új határállomás jelentős többletköltséget fog jelenteni az előírt ellenőrző technikai rendszerek kiépítésének szükségessége miatt.

### Irodalom

- Az ukrán, román és jugoszláv határszakasz 1980–1998. évek közötti közúti határforgalma. (1999) Kézirat. Budapest, ROADTECH Kft.
- Cséfalvay Z. (1999) *Helyünk a Nap alatt*. Budapest, Kairosz Kiadó–Növekedéskutató Intézet.
- Horváth G.K.–Kovách I. (1999) A fekete gazdaság (olajkereskedelem és KGST-piac) és vállalkozói Kelet-Magyarországon. – *Szociológiai Szemle*, 3. 28–53. o.
- Közúti határátkelőhelyek fejlesztési koncepciója*. (1990) Kézirat. Budapest, TRANSINNOV Közlekedési Műszaki Fejlesztő Leányvállalat.