

EGYELŐRE SOK A KERÉKKÖTŐJE A HATÁR MENTI GAZDASÁGI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSÉNEK

Országhatárokon átívelő álmodozás?

FOTÓK: MAKKAY JÓZSEF/ARCHÍV

Az egységesülési folyamat elindulásával Európában egyértelművé vált, hogy a határvidékek feloldásával ki kell aknázni a potenciális kapcsolatokról származó gazdasági előnyöket, amelyekkel lehetővé válik a korábban összetartozó területek kapcsolatainak újrendezése. Ezt a témakört jártuk körül dr. Szilágyi Ferenc egyetemi docenssel.

→SÜTŐ ÉVA

A mikor a regionális különbségek vizsgálatával foglalkozunk, elsősorban az állami területekhez igazodó, adminisztratív határokkal körbevett régiók fejlettségbeli különbségeit vesszük számba. A vizsgált földrajzi területeket erősen befolyásolják az államhatárok, hiszen a tervezési és közigazgatási régiók nem terjedhetnek túl azokon. Más lesz a kép azonban, ha a régió funkcionális működésével foglalkozunk. Ekkor olyan térségekkel ismerkedünk meg, amelyeket nem adminisztratív-politikai kötöttségek, hanem egyéb – a történelmi, gazdasági, társadalmi fejlődés, esetleg a földrajzi szükségszerűség – formál egységes területté. A közigazgatási és a funkcionális régió határai nem feltétlenül esnek egybe. Európa történelmi öröksége, hogy a nemzetállami határok megvonása ritkán vette tekintetbe a funkcionális régiók kiterjedését, ezzel súlyos károkat okozva mindenik félnek. Egy meghúzott államhatárhoz hozzáigazítható a közigazgatási régió határa, de a történelmileg és földrajzilag kialakult nem minden esetben. Az államhatárok elválasztó szerepének leépülése lehetőséget teremt arra, hogy a határ menti térségeknek az élete újra a természetes mederbe terelődjön – írja a témáról dr. Har-di Tamás, a Magyar Tudományos Akadémia (MTA) munkatársa A régió című munkájában.

Előny vagy hátrány?

Az elmúlt évtizedben sok esett a határon átívelő régiós gazdálkodásról. A hétköznapi ember eddig csak elméleti síkon tapasztalta meg ennek hatásait. Dr. Szilágyi Ferenc, a Partiumi Keresztény Egyetem Gazdálkodási és Menedzsment Tanszékének regionális, gazdasági, területfejlesztési és turisztikai oktatója úgy értékeli, hogyha a kérdést a gazdasági integrációra vonatkoztatjuk, akkor protokolláris kapcsolatokról, versengő városokról, megyékről és egymás ellenében megfuttatott szolgáltatásokról beszélhetünk. Románia schengeni csatlakozásának elmaradása miatt az elmúlt években törés keletkezett a folyamatban. Amennyiben az M4-es autópálya eléri az államhatárt, Nagyvárad elérhetősége sokat javul, Budapest időben 3 órányi távolságon belül kerülhet.

„Határon áttelepülő regionális vállalatokat is szép számmal tudunk említeni, bár a Partiumban a magyar tőke nem tartozik a vezető beruházók közé. Románia nyugati peremén a minimálbérhez közeli fizetéseket kínáló vállalkozások telephelyválasztásában kiemelt szempont volt a határ és annak közelsége. Egy ro-

→**„A vidéknek jelenleg kevés az esélye. Teljes infrastruktúra-megújulásra lenne szükség és itt nemcsak a közlekedésre, de a szállás- és vendéglátóhely-hálózatra is gondolok” – fogalmaz Szilágyi Ferenc egyetemi docens.**

mániai beruházáskor a helyi infrastruktúra fejletlensége kiemelt rizikófaktor, amit csökkenthet a határátkelőhelyek közelsége” – magyarázza Szilágyi.

Köztudott, hogy a magyar határ mentén több régiós, illetve euroregionális kezdeményezés alakult az elmúlt években. Az együttműködések egyik ösztön-



Összenő, ami összetartozik. Szilágyi Ferenc térképen mutatja a történelmi régiók körvonalait

zója a határ menti térségek fejlesztésére létrehozott programok voltak. 1995-től működött például a Phare CBC program, ami fokozatosan kiterjedt Magyarország valamennyi határára, így a román-magyar részre is. A program keretében kis összegeket lehetett ugyan pályázni, de a forráslehetőség arra ösztönözte az önkormányzatokat, hogy megpróbálkozzanak az együttműködéssel. Az MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete szerint több ilyen szervezet is alakult változatos szerepkörrel és területi kiterjedéssel. A témát kutató magyar intézet szakemberei azonban úgy vélik: e szervezetek működése elmentmondásos. Ritkán tapasztalni a megfogalmazott célokhoz megfelelő működést, inkább a kezdeti lendület utáni megtorpanás a jellemző. Az első találkozások és a szándéknyilatkozatok aláírása után legtöbb esetben nem történik érdemi változás.

„A földrajzi határok szerepe 1990 óta egyre kevesebbet jelent,

de még ma sem lehet elbagatellizálni. Trianon előtt helyi utakon 80 ponton lehetett átkelni a mai román-magyar határon, napjainkban ez alig több tíznél, és a számuk nagyon lassan növekszik. Ha kifejezetten az áruszállítást vizsgáljuk, az országhatár még mindig komoly tényező. A helyi kapcsolatok fejlesztéséhez az átkelő jelenlétére lenne szükség, de ez legtöbbször hiányzik. A regionális reptereknél pedig az a gond, hogy a népesség számához viszonyítva túl sok van belőlük, így egymást oltják ki” – magyarázza a visszatartó erők fő okait Szilágyi Ferenc.

Teljes infrastruktúra-megújulás kell

A határtérségben mindkét oldal kívülről várja a megváltást, a beruházásokat, a tőkét gyakran egymással versenyezve. Komoly fejlesztési pénzeket a nagyvárosok és a megyei önkormányzatok tudnak lehívni uniós forrásokból. A jó politikai fekvés természetesen nem árt – például Debrecenben –, ugyanakkor Nagyvárad példája azt igazolja: nem az egyetlen üdvözítő út. A szakember szerint Debrecen erősödő pozíciója nyilvánvaló, de Nagyvárad lehetőségei is kiválóak. A határ két oldalán a kapcsolatok azonban továbbra is formálisak, így nem tudnak komoly előrelépést mutatni még ott sem, ahol a két oldal között amúgy személyes kapcsolat létezik. Néhány biztató jel azért van. Szilágyi példaként a Bakator-programot említi Debrecen és Érmellék viszonyában.

„A vidéknek jelenleg kevés az esélye. Teljes infrastruktúra-megújulásra lenne szükség és itt nemcsak a közlekedésre, de a szállás- és vendéglátóhely-hálózatra is gondolok. Közös projektek, tematikus utak – Szent László-

ló-út, Középkori templomok útja stb. – és számos más terv is készült, de ezeket egyelőre nem lehet üzleti alapon fenntarthatóvá tenni” – fogalmaz a szakember.

Arra a felvetésre, hogy a tömeges elvándorlás körülményei között milyen jövő vár a térségre, az egyetemi oktató úgy véli, tőkeerős környezetben a mezőgazdaság jól gépesíthető. A munkaerőhiány ebben az ágazatban kezelhető legjobban. Kérdés, hogyan változnak a birtokviszonyok. Az EU mezőgazdasági birtokainak egyharmada Romániában található, emiatt hihetetlenül elaprózott a birtokszerkezet. Ebben a formájában a rendszer nem lesz képes megújulni, így nem tud beruházásokat sem vonzani.

Számtalan tényező együttállása szükséges

Jól látható, hogy a határon átnyúló régiók kialakulása számos tényezőtől függ. Sem a határok megnyitása, sem a határon átnyúló intézményrendszer kialakítása önmagában nem elég az egységes gazdasági térség létrejöttéhez. Ahogyan országhatárok nélküli térségekben sem jöhet létre bárhol egy társadalmi-gazdasági régió, úgy ez a határok által felszabott területekre fokozottabban érvényes. Az egyetemi oktató szerint számtalan tényező együttállása kell ahhoz, hogy határon átnyúló valódi tevékenységek alakuljanak ki, legyenek fenntarthatóak.

Sokak véleménye mégis az, hogy a határon átnyúló régiók és együttműködési hálózatok kialakítása a Kárpát-medencében együtt élő országok egyik kitörési pontja lehetne. Ehhez azonban olyan jól átgondolt tervezésre és fejlesztésre van szükség, amelyek nem csak politikai szlogenekben merülnek ki.



Uniós forrásokból megépített út a partiumi Érkenéz és a magyarországi Bagamér között: a schengeni határzár miatt évek óta járhatatlan