

Szlovénia és Magyarország közös problémái a geopolitikai helyzet és az európai integráció tükrében

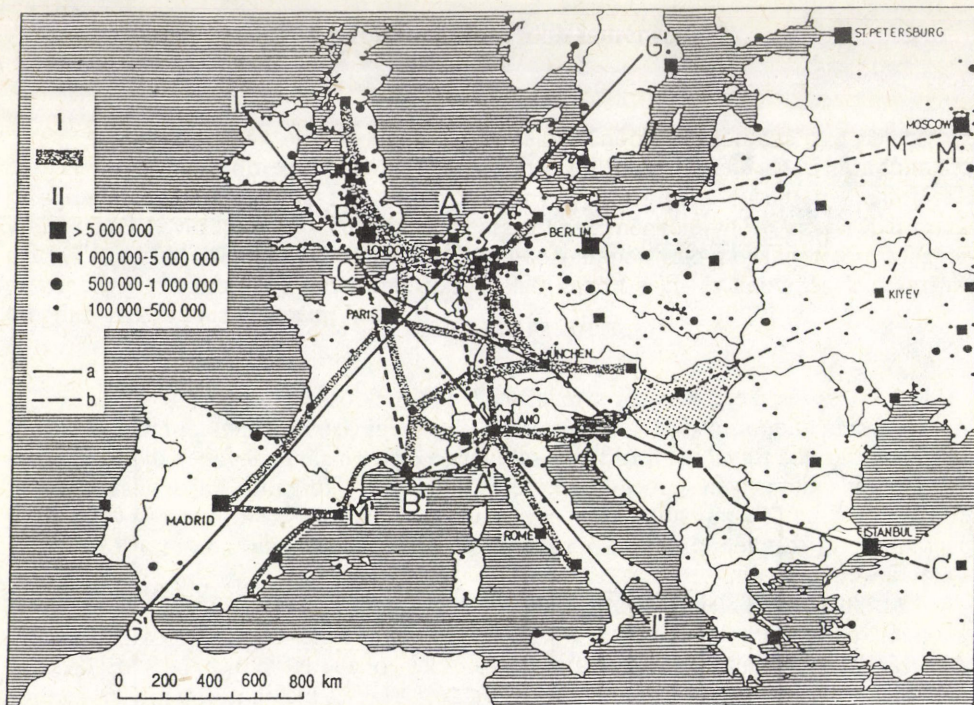
VLADIMIR KLEMENČIČ¹

A közép- és kelet-európai szocialista rendszerek összeomlása után Szlovénia és Magyarország geopolitikai helyzete és térbeli függőségi viszonya egyaránt megváltozott. Ezért kell különös figyelmet fordítani a szlovén–magyar határ térségében új közlekedési kapcsolatok lehetőségének megteremtésére, újabb nagy forgalmi kapacitású közutak létesítésére, a határ átjárhatóbbá tételére és a szlovéniai magyar kisebbség, valamint a magyarországi szlovén kisebbség gazdasági lehetőségeinek fejlesztésére a Rába- és a Muravidéken egyaránt.

Az európai közlekedési útvonalak és gazdasági tengelyek tervezésekor a volt jugoszláv területeken, különösen a mai Horvátország és Bosznia–Hercegovina térségében lezárult útvonalak érdemelnek figyelmet. Ezek tovább terhelik azt a közlekedési–gazdasági tengelyt, amely az elmúlt évtizedekben kezdett kialakulni, s amely – teljes kiépülése esetén – az Európai Közösség mediterrán és szubmediterrán térségeit kötötte volna össze Portugáliát, Spanyolországot, Dél-Franciaországot és Észak-Itáliát, ahol Trieszt és Gorizia között éri el a szlovén–olasz határt. Szerencsére ez a határ elég nyitott, így a tengely első nyomvonala már Szlovéniában is kirajzolódni látszik Ljubljana–Celje–Maribor–Alsólendva (Lendava) irányában (1. ábra). Ljubljana térségében ez a tengely találkozik azzal a tradicionális útvonallal, amely egykor Horvátországot kötötte össze Szerbiával és a Balkán-félsziget többi részével, valamint a Közel-Keletet a közép- és észak-európai országokkal (KLEMENČIČ, V.–GENARIO, R. 1993). Ezt a tengelyt a horvátországi, és a bosznia–hercegovinai háború, valamint Szerbia bizonytalan gazdasági és politikai helyzete, amelyet az ENSZ embargó bevezetése tovább súlyosbított, darabokra törte.

A kelet- és közép-európai változások, a volt jugoszláviai háborús góccok és mindenekelőtt a Délnyugat- és Kelet-Európa közötti közlekedési–gazdasági tengely kialakítása kényszerének eredményeképpen az elmúlt években egyre erősödő tranzit áru- és utasforgalom tapasztalható Magyarország és Szlovénia területén. A folyamat olyan új problémákat vet fel és olyan megoldandó feladatokat jelent, melyek mindkét országban hasonlóak. Ezek különösképpen a közlekedési infrastruktúra (közúti és vasúti összeköttetések) kiépítését érintik, hiszen mindkét területen a transzkontinentális közlekedési tengelyt Európa más részeiből, főleg az észak-adriai kikötőkből – főként Triesztből,

¹ Ljubljana Egyetem Földrajzi Tanszéke, Ljubljana, Szlovénia.



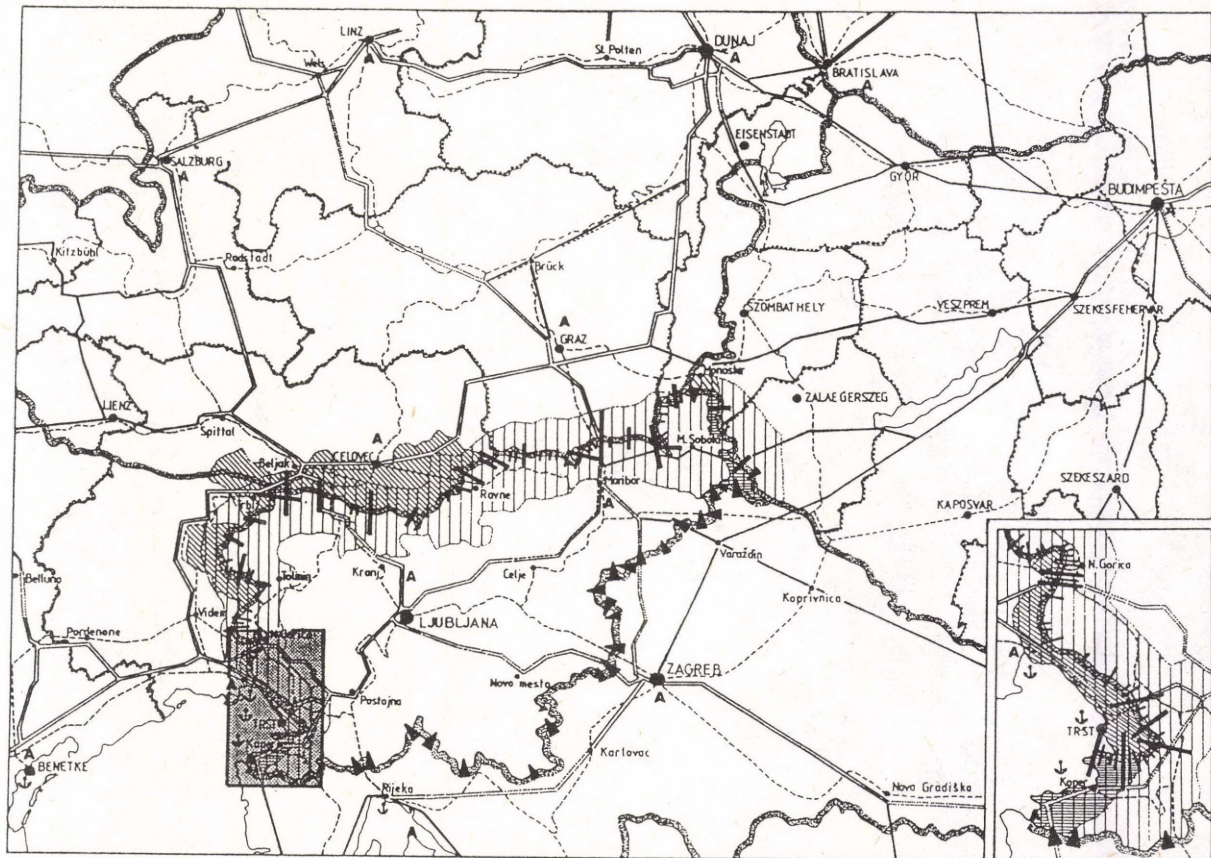
1. ábra. Makroregionális és transzkontinentális európai tengelyek. – I = fő régióközi kapcsolatok; II = városok (lakos: ágszámmal). Fő európai tengelyek: A–A' = Antwerpen–Genova; B–B' = Birmingham–Marseille; C–C' = Calais–Isztambul–(Közél-Kelet); C–M = Calais–Moszkva–(Vlagyivosztok); G–G' = Gibraltár–Északi-fok; I–I' = Írország–Olaszország; M–M' = Barcelona–Milánó–Moszkva; a = létező; b = tervezett tengely

Macroregional and transcontinental European routes. – I = Major regional links; II = cities (with population number). Major European routes: A–A' = Antwerp–Genoa; B–B' = Birmingham–Marseilles; C–C' = Calais–Istanbul–(Near East); C–M = Calais–Moscow–(Vladivostok); G–G' = Gibraltar–North Cape; I–I' = Ireland–Italy; M–M' = Barcelona–Milan–Moscow; a = established; b = planned routes

→

2. ábra. Szlovénia mint tranzit jellegű terület funkciói. – 1 = államhatár; 2 = tartományi és régióhatár; 3 = főváros; 4 = tartományi és regionális székhely; 5 = egyéb város; 6 = autópálya; 7 = épülő autópálya; 8 = tervezett autópálya; 9 = két sávós főút; 10 = egyéb főút; 11 = vasút; 12 = nemzetközi repülőtér; 13 = nemzetközi kikötő; 14 = nemzetközi határátkelőhely; 15 = kishatárforgalom (csak egymással szomszédos országok lakosai számára); 16 = új határátkelőhelyek (1991 után); NH = évi átlagos nemzetközi határátlépő utasforgalom (1000 fő); a = szlovén; b = olasz/magyar kisebbség; c = transznacionális határövezet

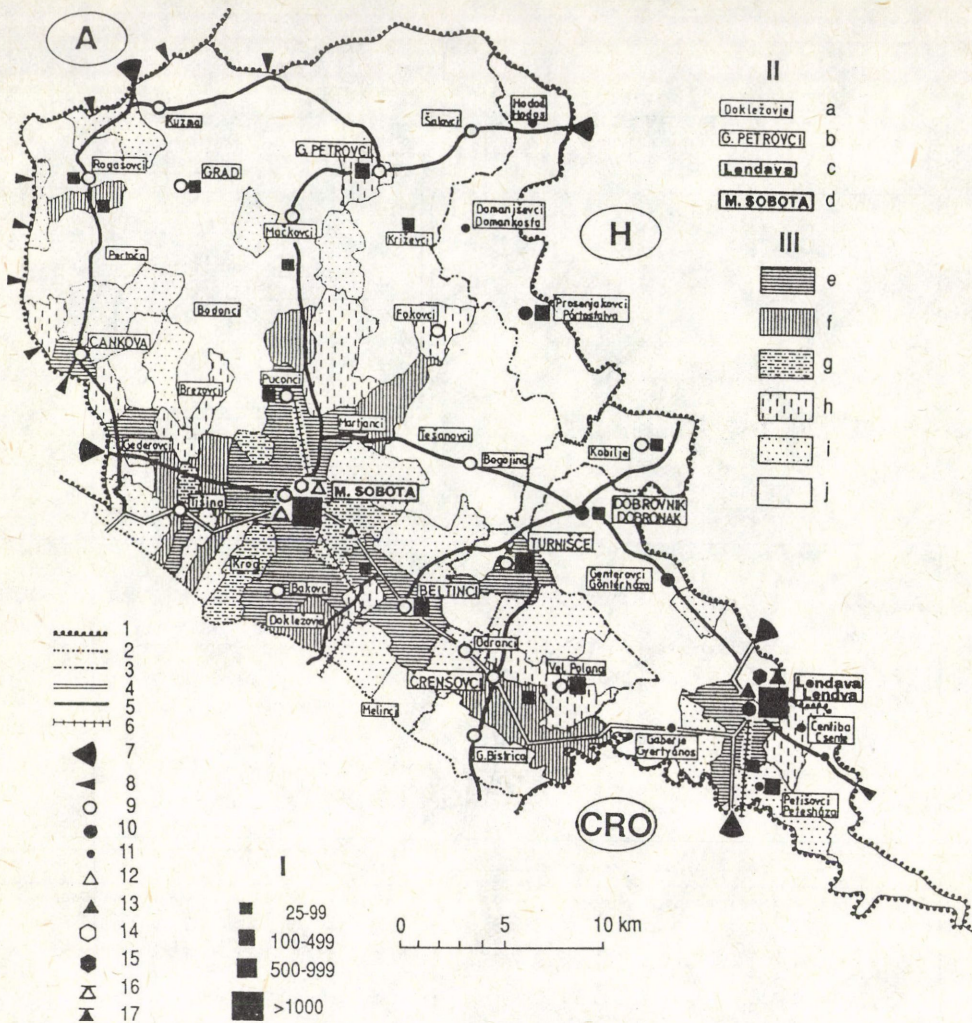
The functions of Slovenia in regard to its transitional character. – 1 = state border; 2 = provincial and regional border; 3 = national capital; 4 = provincial and regional capital; 5 = other cities; 6 = highway; 7 = highway under construction; 8 = planned highway; 9 = two-line highway; 10 = other major road; 11 = railway; 12 = international airport; 13 = international harbour; 14 = international bordercrossing; 15 = dual citizenship bordercrossing; 16 = new border-crossing (after 1991); NH = annual average passenger transborder traffic (1,000 persons); a = Slovenian minority; b = Italian/Hungarian minority; c = transnational border region



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16

- NH**
- > 5 000
 - 2 000-5 000
 - 1 000-2 000
 - 100-1 000
 - < 100
- a
 - b
 - c

0 20 40 60 80 100 km



3. ábra. A Muravidék településeinek demográfiai típusai, 1991. – 1 = államhatár; 2 = járáshatár; 3 = nemzetiségi szempontból „kevert” terület határa; 4 = főút; 5 = regionális jelentőségű út; 6 = vasút; 7 = nemzetközi határátkelőhely; 8 = határátkelőhely kishatárforgalom számára; 9 = körzeti általános iskola; 10 = kétnyelvű körzeti általános iskola; 11 = kétnyelvű helyi általános iskola; 12 = szlovén nyelvű középiskola; 13 = kétnyelvű középiskola; 14 = szlovén nyelvű lapkiadó; 15 = kisebbségi nyelven megjelenő lapok kiadója; 16 = szlovén nyelven sugárzó rádióállomás; 17 = kisebbségi nyelveken sugárzó rádióállomás; I = Ipari központ (a foglalkoztatottak számával); II = Központfunkciót betöltő települések: a = helyi központ; b = kisebb ipari vagy szolgáltató központ; c = járásközpont; d = regionális központ; III = A települések demográfiai típusai: e = folyamatosan növekvő népesség; f = jelenleg még növekvő; g = korábban növekvő, jelenleg stagnáló; h = korábban csökkenő, jelenleg stagnáló; i = jelenleg csökkenő; j = folyamatosan csökkenő népességű települések

Fiuméből (Rijekából) és Koperből – kiinduló interkontinentális útvonalak is kereszteznek. A modern közlekedési infrastruktúra kiépítése Szlovéniában és Magyarországon prioritást kell, hogy kapjon, mivel vasúti és közúti összeköttetések színvonala messze elmarad a fejlett európai országokétól. Mindez hátrányosan érinti a nemzetközi áru- és utasforgalmat, ami viszont gátolja a délnyugat- és a kelet-európai országok közötti közlekedési-gazdasági tengely létrejöttét és fejlődését (CERNE, A. 1993). Az elsődleges célok között szerepel egy autópálya megépítése a szlovén–olasz államhatártól a szlovén–magyar határig, valamint megfelelő színvonalú közvetlen vasúti összeköttetés megteremtése Szlovénia és Magyarország között.

A második, nem kevésbé fontos közös szlovén–magyar geopolitikai probléma a két ország közötti határátkelőhelyek kevés száma. A 102 km hosszú közös határszakaszon ma (1993) csak öt átkelőhely van, melyek infrastrukturális felszereltségüket tekintve nem csak a fejlett európai határátkelőhelyek mögött vannak messze lemaradva (KLEMENČIČ, V.–BUFON, M.1991), hanem a szlovén–olasz és a szlovén–osztrák átkelőhelyek mögött is (2. ábra).

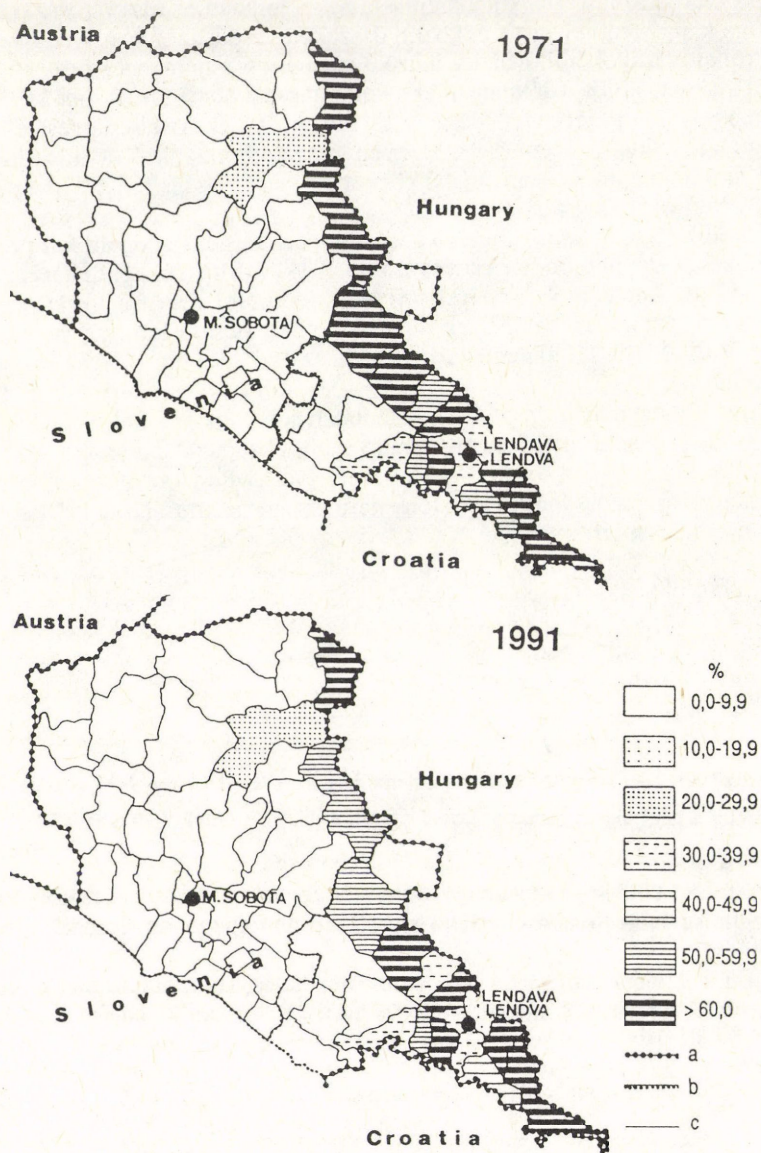
A szlovén–magyar határ problémáját azonban nem csak az átkelőhelyek kis száma és azok elégtelen infrastruktúrája jelenti, hanem a teljes határszakasz gazdasági fejletlensége (az Alsólendva és Lenti közötti D-i rész kivételével). Mind a szlovén, mind a magyar oldalon a határvidék lakosságát az alacsony természetes szaporulat, az előregedés, az elvándorlás és a népességfogyás fenyegeti (3. ábra) (KLEMENČIČ, V. 1991). Ezeknek a gazdaságilag fejletlen, periférikus helyzetű területeknek a népessége nélkülözni kényszerül egy olyan oktatási rendszert is, amely felkészíthetné a térségben élő fiatalabb generációkat a határátkelőhelyek és a modern transzkontinentális, közlekedési-gazdasági tengely által megkívánt funkciók ellátására. Ezek a funkciók már eredményesen működnek a szlovén–olasz határ mentén és kiépítésük elkezdődött a szlovén–magyar határövezetben is.

Amikor a szlovén–magyar határmenti térség gazdasági fejletlenségéről van szó, nem szabad elhallgatni a kialakult állapot okait. A terület fejletlenségének több, nagyrészt a múltban gyökerező oka van. Ez a határvidék már az Osztrák–Magyar Monarchia korában is gazdaságilag elmaradott volt és a két világháború között sem tudott talpra állni. Kedvezőtlen gazdasági helyzete a II. világháború után sem változott, amikor a lezárt határok lassították fejlődését, és csak gyenge áru- és utasforgalom mutatkozott ezen a határszakaszon. A közlekedési csatlakozások ezért a zárt határ mindkét oldalán kiépítetlenek maradtak.

A harmadik, de szintén fontos közös szlovén–magyar geopolitikai problémát a szlovén kisebbség települései jelentik a Rábavidéken a magyar határmenti régióban

←

Types of the Prekmurje Region in accordance to demography, 1991. – 1 = state border; 2 = communal border; 3 = border of nationally mixed area; 4 = main road; 5 = regional road; 6 = railway; 7 = international bordercrossing; 8 = dual citizenship bordercrossing; 9 = central elementary school; 10 = central bilingual elementary school; 11 = local bilingual elementary school; 12 = secondary school in Slovenian language; 13 = bilingual secondary school; 14 = newspaper publishing in Slovenian language; 15 = newspaper publishing in the languages of minorities; 16 = radio stations broadcasting in Slovenian; 17 = radio stations broadcasting in the languages of minorities; I = Industrial centres (with the number of employees); II = Central places: a = local; b = rural service or small industrial; c = communal; d = regional centres; III = Demographical type of settlements: e = permanent population growth; f = recent population growth; g = former growth, now stagnant number of population; h = former decline, now stagnant number of population; i = recent decline; j = permanent decline of population



4. ábra. A magyar népesség aránya az Alsólendvai és a Muraszombati járásban, 1971-ben és 1991-ben. – a = államhatár; b = járáshatár; c = településhatár

The share of the Hungarian population in local communities of the communities Lendava and Muravská Sobota in 1971 and in 1991. – a = state border; b = communal border; c = local border

(OLAS, L. 1987) és a magyar kisebbség települései végig az egész szlovén–magyar határ mentén Szlovéniában (Narodnostno mešana... 1985). (4. ábra). Mindkét országban történnek erőfeszítések arra, hogy a nemzeti kisebbségek identitását az oktatás és a tömegtájékoztatás terén megfelelő törvényekkel megőrizhessék. Arra is voltak kísérletek a határ mindkét oldalán, hogy felgyorsítsák a gazdasági fejlődést (KLEMENČIČ, V. 1993), de ezeknek nem sikerült javítaniuk a kevert etnikumú területek népességének relatív és abszolút lemaradását a két ország belső területeinek népességi mutatóihoz képest. A térségre általánosan jellemző népességfogyástól eltekintve arra is rá kell mutatni, hogy mind Szlovéniában (GOSAR, A. 1993), mind Magyarországon (KLEMENČIČ, V. 1989) a kisebbségi nemzet gyorsabban fogyott, mint a többségi.

A fenti negatív demográfiai tendenciák és a népességfogyás miatt a határ két oldalának együttműködése és az európai integráció ügye egyre nehezebbé válik, holott az itt élő népességnek kellene a fő szerepet játszania a határforgalmi kapcsolatok erősítésében; ők ismerik legjobban ugyanis a két szomszédos állam nyelvét, kultúráját (RUMLEY, D.–MINGHI, J. 1991).

A határmenti területek fejlesztése, főleg a szlovén–magyar határhoz hasonló, gazdaságilag elmaradott térségekben nem képzelhető el átfogó gazdasági fellendülésük nélkül (REPOLUSK, P.–ZUPANČIČ, J. 1992). Ezen túlmenően mindkét oldal nemzeti kisebbségének a többségi nemzettel azonos jogokat kell kapniuk, nem csak a nyelvhasználat, oktatás, kultúra és a tájékoztatás területén, de az egész társadalmi–gazdasági felépítményben. A kevert etnikumú területeken, ahol a kisebbségek élnek, a két országnak olyan gazdasági fellendülést kell elérnie, amely megállítja a népesség fogyását és amely mind a kisebbségi, mind a többségi nemzet körében azonos növekedést eredményez. Annak a lehetőségét is biztosítani kell, hogy a kisebbségek jelentős szerephez jussanak az európai integráció folyamatában. Erre sarkallja őket geopolitikai helyzetük is, hiszen lakóterületüket keresztezi a mediterrán térséget Kelet-Európával összekötő és egyre fontosabbá váló közlekedési tengely.

Angolból fordította: TÓZSA I.

IRODALOM

- CERNE, A. 1993. The Transport System of Slovenia. – *GeoJournal*, Vol. 30. 3. pp. 335–339.
- GOSAR, A. 1993. Nationalities of Slovenia – Changing Ethnic Structures in Central Europe. – *GeoJournal*, Vol. 30. 3. pp. 215–225.
- KLEMENČIČ, V. 1989. Metodologija uradnih popisov prebivalstva pripadnikov slovenske manjšine v Italiji. Avstriji in na Madzarskem. Narodne manjšine. – *Zbornik referatov in razprav na znanstvenem srečanju 30. Ljubljana*, pp. 31–45.
- KLEMENČIČ, V. 1991. Prekmurje kot nerazvito obmejno območje (The Prekmurje – An Underdeveloped Frontier Area). – *Dela 8. Ljubljana*, pp. 108–124.
- KLEMENČIČ, V. 1993. National Minorities as an Element of the Demographic and Spatial Structure of Alpine–Adriatic–Pannonian Region. – *GeoJournal*, Vol. 30. 3. pp. 207–215.
- KLEMENČIČ, V.–BUFON, M. 1991. Geographic problems of frontier regions: The case of the Italo–Yugoslav border landscapes. – *The Geography of Border Landscapes*, London and New York, pp. 86–104.
- KLEMENČIČ, V.–GENARIO, R. 1993. The New State of Slovenia and Its Function within the Frame of Europe. – *GeoJournal*, Vol. 30. 3. pp. 323–335.

- Narodnostno mešana območja v SR Sloveniji: Prekmurje. Slovenska Istra. – *Geographica Slovenica* 16. Ljubljana, 1985.
- OLAS, L. 1987. Nekateri družbenogeografski problemi slovenskega Porabja. – *Geografski Zbornik XXXIV*. 2. Ljubljana, pp. 91–95.
- REPOLUSK, P.–ZUPANČIČ, J. 1992. Narodne manjšine med konfliktom in sodelovanjem (National Minorities in Conflict and Cooperation). – *Geographica Slovenica* 23. Ljubljana, pp. 373–385.
- RUMLEY, D.–MINGHI, J. (eds) 1991. *The Geography of Border Landscapes*. – London and New York.

COMMON PROBLEMS OF SLOVENIA AND HUNGARY REGARDING THEIR
GEOPOLITICAL POSITION AND INTEGRATION INTO EUROPE

by *V. Klemenčič*

S u m m a r y

After the great changes brought about by the collapse of the socialist socio-political system in East European and some Eastern Central European countries the geopolitical position and spatial interdependence of Slovenia and Hungary have been significantly changed. That is why particular attention should be paid to the creation of new traffic routes in this area as well as to the further opening of the Slovenian–Hungarian border and, in this connection, especially to the development of the Slovene minority in the border region of Rábavidék in Hungary and the Hungarian minority in the border region of Prekmurje in Slovenia.

Due to the great changes in Eastern Europe and Eastern Central Europe, the war in some parts of ex-Yugoslavia and, above all, the tendencies to establish a European traffic-economic axis between South-Western and Eastern Europe, ever more intensive flows of goods and passenger traffic over the territories of Slovenia and Hungary have been observed in recent years.

The construction of a modern traffic infrastructure should become a priority task of Slovenia and Hungary also because their railway and road connections are far below the standards of developed Europe.

The second, but not less important problem of the common geopolitical position of Hungary and Slovenia is represented by the scarcity of border crossings on the border between the two countries.

The third problem of the common geopolitical position of Slovenia and Hungary is represented by the settlement of the Slovene minority in the border region of Rábavidék in Hungary and of the Hungarian minority in almost the entire border area along the Slovenian–Hungarian border in Slovenia. Efforts to introduce appropriate legislation for preserving the minorities' national identity in the fields of education and mass media are characteristic for both countries.

Translated by the author