

Határátlépő nemzetközi személyforgalmunk néhány földrajzi jellemzője

TINER TIBOR

Egy ország esetében az államhatár átlépésével lebonyolódó áru- és személyforgalomra vonatkozó statisztikai mutatószámok alakulása – így a forgalom volumenének, összetételének és irányának változása – sok mindent elárul az illető ország gazdaságának és társadalmának nyitottságáról, a különféle nemzetközi gazdasági integrációs folyamatokba való bekapcsolódásának mértékéről, az országot érintő idegenforgalomról, a hazai lakosság külföldi utazásainak sajátosságairól stb.

Stabil politikai helyzet, nyugodt és viszonylag kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés körülményei között (amilyenek pl. a 60-as évek Európájában is uralkodtak) a nemzetközi áru- és személyforgalomra is a tartós volumenemelkedés a jellemző, ami növekvő határforgalomban nyilvánul meg, és amelyben a változatosságot csak a forgalomnak az év bizonyos időszakaihoz kötődő periódikus hullámzásai (pl. az augusztusi idegenforgalmi csúcs) jelentik.

Más a helyzet olyankor, amikor egy egész nagytérség – jelen esetben Kelet-Közép-Európa – politikai-gazdasági életében következik be gyökeres átalakulás. Az egypólusú, centralizált társadalom- és gazdaságirányítási mechanizmusok felszámolása mélyreható változásokat eredményezett a régió országainak határforgalmában is, sajátos módon tükrözve a régi struktúrák békés vagy erőszakos úton történő megváltoztatását, a politikai-gazdasági orientáció váltást és az átalakulással együttjáró gazdasági krízishelyzet országonként eltérő mélységét és jellemzőit.

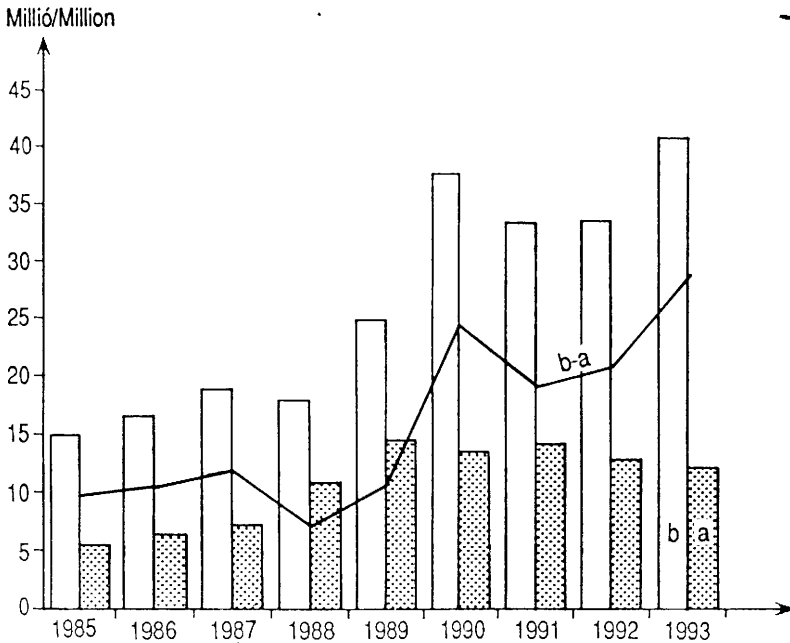
A folyamatnak különösen változatos következményei voltak a térség magterületén fekvő Magyarország határforgalmára vonatkozóan. Miközben nemzetközi áruforgalmunkban az 1987–1993 közötti időszak általános jellemzője a nagymértékű (30–75% közötti) és valamennyi közlekedési ágazatot érintő forgalomcsökkenés volt, addig a hazánkat érintő nemzetközi személyforgalom igen változatosan alakult, mivel erre az elmúlt 5–6 év szinte valamennyi nagyobb horderejű eseményre rányomta a bélyegét (a magyar világútlevel bevezetése, a keletnémet exodus, a román forradalom, a korábbi Jugoszlávia szétesését követő polgárháború stb.). Ezek a változások eltérő mértékben érintették Magyarországot és a vele szomszédos hét ország közös határszakaszait, azon belül maguknak az egyes határátkelőhelyeknek a forgalmát és nyomonkövethetőek voltak a határátlépő személyforgalom nemzetiségi összetételének, sőt a határátlépés eszközeinek, azaz a járműhasználatának az alakulásában is.

A nemzetközi határforgalmunkat érintő változások egyik legszembetűnőbb következménye lett K-i határainkban a közúti átkelőhelyeken való várakozási idők irreális mértékű megnövekedése. Ennek egyik oka a meglévő határátkelőhelyek fizikai átteresztő-kapacitásának elégtelensége (kevés a forgalmi sáv a határátkelőhelyeken), másrészt a Magyarországgal szomszédos országok határőrfizeti és vámserveinek igen lassú, a korábbi évtizedek alacsony forgalomhoz idomuló bürokratikus gyakorlatát változatlanul fenntartó be-, ill. kiléptetési tevékenysége.

A fenti gondok enyhítését nagyban segítette az a 90-es évek elején meginduló többoldalú együttműködést is igénylő, kormány szinten elfogadott program, amely egyfelől hazánk és szomszédai között új határátkelőhelyek nyitására vezetett, másfelől közúti határátkelőhelyeink átfogó fejlesztési koncepciójának kidolgozását tette szükségessé (ANTAL I. 1990, 1991). Ezzel párhuzamosan az államhatár átjárhatóságának könnyebbé tételére regionális léptékben is törekedni kell, azaz lehetővé kell tenni a határ két oldalán fekvő egymáshoz viszonylag közel elhelyezkedő területek, települések számára a - vagy mikrószintű interregionális-interlokális jellegű kapcsolatok lépésről-lépésre történő kiépítését. Erre elsősorban azért van szükség, mivel több ízben is bebizonyosodott, hogy a határmenti térségek problémáinak legnagyobb részét makroszintű beavatkozásokkal nem lehet eredményesen kezelni (TINER T. 1994).

A határforgalom főbb ismérvei

A rendszerváltás első éveinek egyik legfeltűnőbb következménye *nemzetközi személyforgalmunk* hirtelen *megnövekedése* volt. A külföldre történő utazások adminisztratív korlátainak felszámolása a nyugati utazások gyakorisági időkorlátjának eltörlése, a világútlevél bevezetése és a külföldiek beutazásának megkönnyítése az európai országokból érkezők vízumkényszerének kölcsönösségi alapon való megszüntetése Magyarországot nyitott országgá tette, ami 1987–1990 között a ki- és beutazások számának megduplázódásához vezetett (1. ábra).



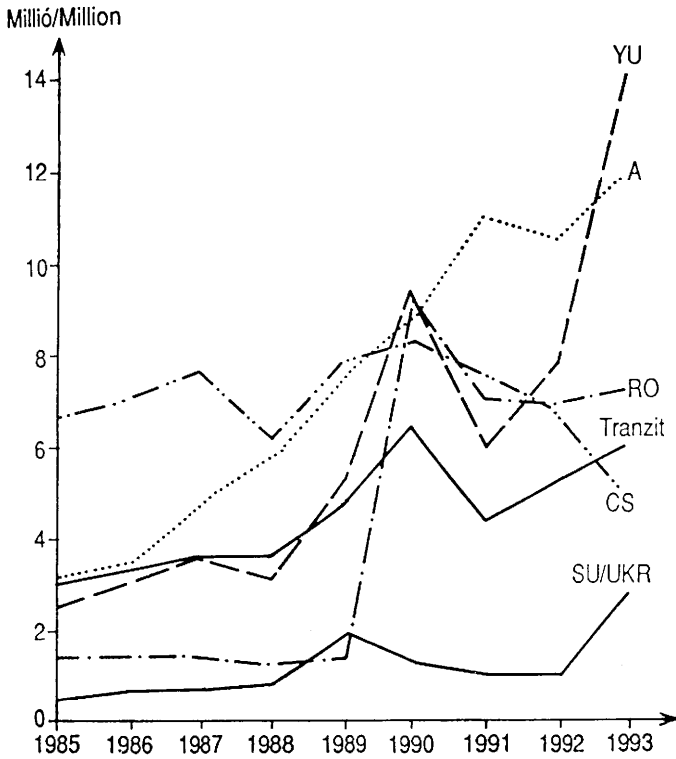
1. ábra. Nemzetközi turistaforgalom Magyarországon 1985–1993 között. – a = külföldre utazó magyarok; b = Magyarországra érkező külföldiek

International tourism in Hungary between 1985 and 1993. – a = Hungarians travelling abroad; b = foreign visitors arriving in Hungary

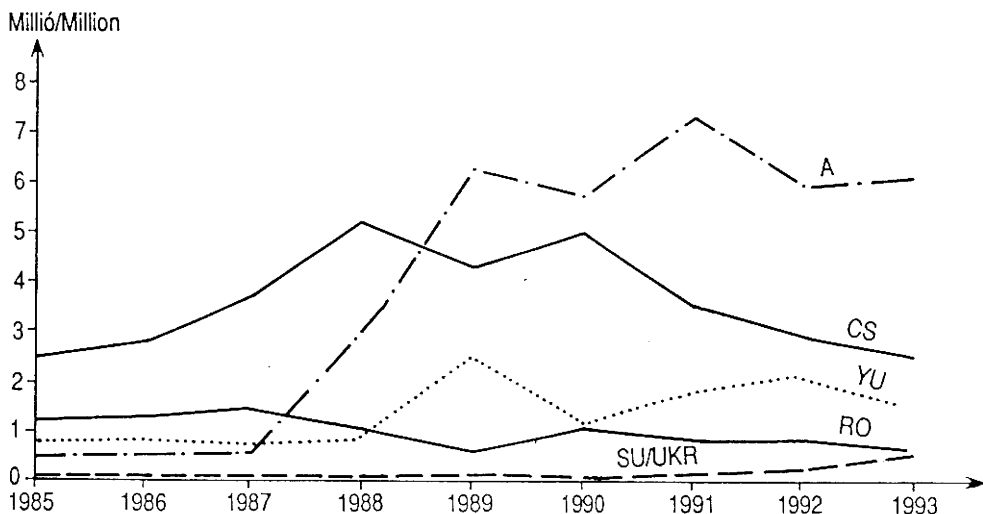
A 90-es évek elején a lakosság jövedelmi helyzetének alakulásában jelentkező kedvezőtlen folyamatok viszont már jelezték a magyar kiutazások tendenciaszerű csökkenését, miközben a beutazó külföldiek száma magas szinten maradt. A két mutató közötti különbség növekedése arra utal, hogy egyre inkább „vendégfogadó” országgá válunk, miközben a hazai lakosság egyre kisebb hányada engedheti meg magának a külföldi utazást.

A teljes határforgalom döntő hányadát adó *beutazó forgalomban* a 80-as évek közepének nyugodt növekedési időszakát 1988-tól egy meredek, *növekedésekkel és visszaesésekkel tarkított periódus*, továbbá a tranzitutas-forgalom hullámszerű növekedése követte, amely együtt járt az egyes határszakaszok jelenőségének földrajzi átrendeződésével (2. ábra). Sajátságos jelenség, hogy 1989 és 1993 között a legszembetűnőbb forgalomműködést éppen a legsúlyosabb politikai-gazdasági krízist mutató országokkal (Jugoszlávia, Románia) közös határszakaszainkon lehetett tapasztalni, miközben az osztrák határszakasz forgalma is töretlenül emelkedett. Az 1990 utáni magyar–csehszlovák határforgalom volumenében komoly csökkenés következett be, melynek fő oka a lengyel és a szlovák kereskedelmi célú turizmus visszaesése, továbbá a keletnémet vendégforgalom elmaradása. A volt magyar–szovjet határon való átjutás adminisztratív korlátozásának ideiglenes feloldásának (1989-ben), majd újbóli megszigorításának (1990–1992) hatása is jól követhető a görbe futásán.

A magyar kiutazások fő iránya 1989-től egyértelműen a Nyugat (3. ábra). Ausztria és Nyugat-Európa vonzó hatása a 90-es években mindvégig töretlen, miközben a drága



2. ábra. Magyarországra érkező külföldiek számának alakulása határszakaszonként
Change in the volume of foreign visitors by border sections



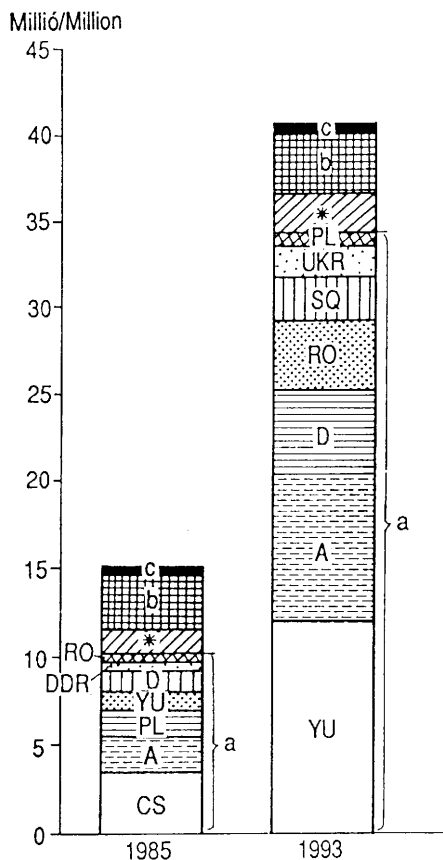
3. ábra. A külföldre utazó magyarok számának változása határszakaszonként
Change in the volume of Hungarians travelling abroad by border sections

országává váló, ám az ausztriainál továbbra is alacsonyabb színvonalú áruválasztékot és szolgáltatásokat nyújtó Csehország és Szlovákia egyre kevesebb magyar számára vált uticéllá, továbbá visszaesett a lengyelországi célú magyar turizmus is.

Figyelemre méltó, hogy miközben a Magyarországra irányuló román utasforgalom az 1990-es csúcstól viszonylag magas szinten stabilizálódott, addig Romániába évről-évre kevesebb magyar utazik. Az ilyen típusú forgalomszerkezet olyan országokra jellemző, amelyek között szélesedik a gazdasági szakadék és ahol az utasforgalom fő iránya a szegényebb országtól a gazdagabb felé mutat. (Hasonló tendencia érvényesülése figyelhető meg osztrák–magyar relációban – bár a fenténél lényegesen magasabb szinten –, noha itt a magas magyar kiutazási értékekkel egy tartósan növekvő osztrák forgalom áll szemben.)

A nemzetközi határforgalom jellemző vonásai közé tartoznak a ki- és beutazók közlekedési eszközhasználatának sajátosságai. E téren az elmúlt közel tíz évben a közúti közlekedés, azon belül is a személygépkocsival való utazások növekvő térnyerése figyelhető meg, miközben a teljes forgalmon belül fokozatosan csökken (20–22%-ról 8–11%-ra) a vonattal és autóbusszal lebonyolódó külföldi utak aránya és változatlan (3–4%-os) szinten stabilizálódik a repülőgépes utazásoké (4. ábra).

1985-ben az 5,5 millió magyar kiutazás 83%-a történt személygépkocsival, 1993-ra ez az arány 92%-ra nőtt, miközben a kiutazások száma meghaladta a 12 milliót. 1985-ben a személygépkocsival érkező külföldiek aránya az összes (15 millió) beutazón belül még csak 76% volt, ez az érték 1993-ra elérte a 90%-ot, miközben határainkon 40 milliónál több beutazást regisztráltak.



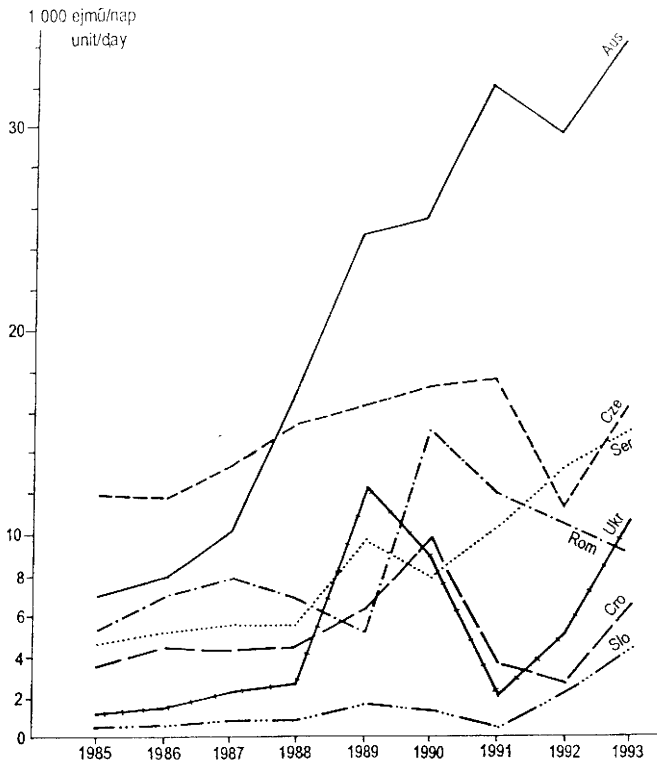
4. ábra. A beutazó külföldiek számának alakulása közlekedési módoként. – a = közúti; b = vasúti és vízi; c = légi közlekedés; * = egyéb országok

Change in the volume of foreign visitors by transport modes. – a = by road; b = by rail and water; c = by air; * = other countries

Az egyes határszakaszok forgalmának alakulása

A határszakaszonkénti napi gépjárműforgalom egységjárműre (ejmű)¹ átszámított értékei (5. ábra) egyrészt alátámasztják a korábbiakban leírtakat, másrészt jelentős

¹ Egységjármű (ejmű): A különböző típusú gépjárművek forgalmának egységesített mérése céljából alkalmazott mértékegység, amelyben a kerékpár 0,3; a motorkerékpár 0,7; a személygépkocsi 1,0; a 3,4 t alatti súlyú tehergépkocsi 1,4; az ennél nehezebb tehergépkocsi és az autóbusz 1,8; a pótkocsis tehergépkocsi, nyergesvontató, traktor és dömpér 2,5; a fogat 3,0 egységjárműnek felel meg.



5. ábra. Az egyes határszakaszok gépjárműforgalmának változása 1985–1993 között
Change in the volume of vehicle traffic by border sections between 1985 and 1993

mértékben eltérnek attól, mivel a személygépkocsival lebonyolódó nemzetközi személyforgalom jellemzői az egyes határszakaszokon kissé mások mint az utasfőben mért értékek.

1993-ban naponta átlagosan több mint 100 ezer ejmű lépte át a magyar határt, szemben az 1985-ös 34 ezerrel. A járműforgalom 34%-a Ausztriával közös határszakaszunkra jutott (1985-ben ez az érték még csak 20% volt). A teljes határforgalomból 1985-ben még 36%-kal részesedő csehszlovák-magyar határszakaszra 1993-ban már csak 16% esett, a magyar-románra a korábbi 17% helyett alig 9%. Érdekes megfigyelní, hogy az egykori Jugoszlávia utódállamai (Szerbia, Horvátország, Szlovénia) közül a magyar-szerb határforgalom a vizsgált időszakban szinte töretlenül emelkedett, ugyanakkor a kirobbanó polgárháború a magyar-horvát forgalmat erősen visszavetette, és a szerényebb mértékű szlovén-magyar forgalmat is mérsékelte.

A szerb-magyar forgalom látványos növekedése mögött egyértelműen az ENSZ embargó bevezetése, pontosabban az azt kijátszó csempészárú-forgalom és üzemanyag-feketekereskedelem felvirágzása – ill. az ehhez kapcsolódó naponta többszöri be- és kiutazások magas száma – áll. (Egyes becslések szerint a teljes gépjárműforgalom 90%-a kizárólag a határon át történő, saját tankos üzemanyagszállítást testesít meg.)

Az évente kétszer átvonuló török tranzitutas-forgalom (alkalmanként mintegy 110–130 ezer gépjármű), amely a magyar–osztrák és a magyar–román határszakaszt érinti, általában csak néhány napig vált ki fő tranzitútvonalainkon 25–30%-os forgalomnövekedést. Ez a néhány nap azonban igencsak próbára teszi a hazai autósok türelmét és számos balesetveszélyes helyzet kialakulásának a forrása.

1993 valamennyi határszakaszon – a magyar–románt kivéve – a forgalom általános fellendülésének éve volt, amiből viszont korai lenne további növekedésre vonatkozó trendekre következtetni. Annál is inkább, mivel térségünk mostoha gazdasági helyzete, az elhúzódozó délszláv háború, az orosz és az ukrán politikai és gazdasági élet feszültségocainak tartós fennmaradása megkérdőjelezi egy hosszabb távon beinduló nemzetközi forgalomnövekedés valószínűségét. Tovább rontja e fellendülés kibontakozásának feltételeit, hogy a K-i határainkon többszörösére emelkedő gépjárműforgalmat csak késve követi a határátkelőhelyek számának megfelelő mértékű növekedése és a meglévők áteresztő kapacitásának bővítése. Ennek következménye a bevezetőben már említett irreálisan hosszú várakozási idő (pl. a magyar–román határon), amit a szomszédos országok határszerveinek túlbürokratizált átléptetési procedúrája is súlyosbít és amelynek a rugalmasabbá tételére irányuló magyar erőfeszítések eddig nem sok eredménnyel jártak.

Az egyes határállomások forgalmi sajátosságainak áttekintése előtt érdemes megvizsgálni átkelőhelyekkel való „ellátottságunkat”.

1993-ban Magyarország és szomszédai között kereken 60 nemzetközi közúti határátkelőhely üzemelt (1. táblázat). Számuk 1992-ben és 1993-ban összesen 24-gyel gyarapodott, ami a szomszédos országokkal való kapcsolatteremtés feltételeinek javulásáról tanúskodik. Minőségi különbség van viszont a ritkán, azaz valamilyen jelentősebb ünnep, vallási esemény, sport-, kulturális vagy egyéb társadalmi rendezvény esetén üzemelő ideiglenes átkelőhelyek forgalmi szerepe és az állandó határátlépést biztosító normál átkelőhely között. E szempontból a táblázat adatai tanulságosak: a szomszédosági kapcsolatok érdemi javulása csak osztrák–magyar és szlovén–magyar relációban következett be, mivel itt került sor több állandó átkelőhely létesítésére. A román és a szlovák határszakaszon megnyílt ideiglenes átkelőhelyeknek egyelőre csak gesztusértékük van, ám a közelmúlt politikai feszültségeit ismerve ez sem lebecsülendő eredmény. Az újonnan megnyíló határátlépőhelyek nagy száma ellenére a forgalom több mint 96%-a a több évtizede meglévő átkelőhelyekhez kötődik.

1. táblázat. Az átkelőhelyek határszakaszonkénti száma és megoszlása, 1993

Határszakasz	Az átkelőhelyek száma				Ebből új *	
	Állandó	Ideiglenes	Együtt	%	Állandó	Ideiglenes
szlovák	12	3	15	25,0	–	3
osztrák	12	2	14	23,4	8	2
román	5	5	10	16,7	–	5
szlovén	4	2	6	10,0	2	2
horvát	5	–	5	8,3	–	–
szerb	5	–	5	8,3	2	–
ukrán	5	–	5	8,3	–	–
Összesen:	48	12	60	100,0	12	12

* 1992-ben és 1993-ban megnyílt

Határátkelőhelyeink szerepének átértékelődése

Az egyes határszakaszoknak az utóbbi 5–6 évben bekövetkezett forgalmi átértékelődésével együtt megváltozott az egyes átkelőhelyek szerepe, ami elsősorban a hazánkat érintő nemzetközi járműforgalom térszerkezeti változásaival függ össze. A határállomások forgalmi rangsorában végbemenő strukturális átrendeződés fő jellemzői a következők (6. ábra):

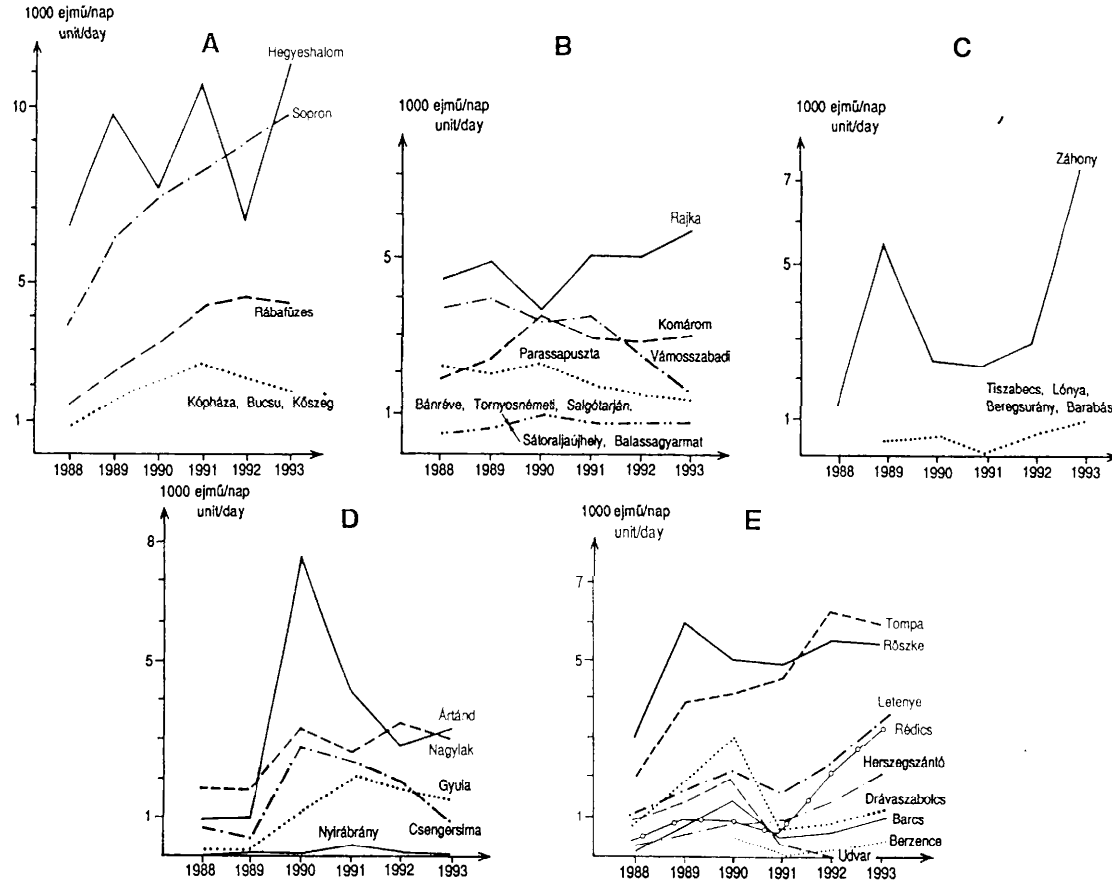
a) Az osztrák–magyar határszakaszon a gépjárműforgalom egyre inkább a határvonal É-i harmadának átkelőhelyeire koncentrálódik. Miközben a hosszú ideje domináns szerepet játszó Hegyeshalom éves forgalmában nagy ingadozásokat okoznak a térség jelentős horderejű politikai-gazdasági eseményei (a magyar bevásárló turizmus megindulása, a keletnémetek kiözönlése, az útelzárásokkal együttjáró osztrák farmersztrájk, a nyugatnémet turisták számának visszaesése stb.), aközben Sopron mint osztrák uticél jelentősége egyre nő, ami a város határállomásának folyamatos forgalomemelkedésében nyilvánul meg. (Amíg Sopron 1988-ban a hegyeshalmi forgalomnak alig 50%-át érte el, addig 1993-ban már 88%-át mondhatta magáénak). A határszakasz középső részének átkelőhelyein (pl. Kőszeg, Bucusu) 1991 óta egyre kevesebb átkelő járművet regisztrálnak és a D-i határszakasz fő átkelőhelye, Rábafüzes is csak stagnáló forgalmat könyvelhet el.

b) A (cseh) szlovák–magyar határszakaszon a forgalomkoncentráció iránya Ny felé mutat. Ezt a tényt Rajka és Komárom szerepének utóbbi években tapasztalható felértékelődése jelzi, miközben a lengyelek által egykor leggyakrabban használt határátkelőhelyek (pl. Parassapuszta, Vámoszabadi, Tornyosnémeti) igénybevétele folyamatosan csökken.

c) A szovjet (ill. már ukrán) – magyar viszonylatban Záhony szerepe továbbra is meghatározó. A határátlépési feltételek már említett enyhítése, majd szigorítása, végül ismételten kedvezőbbé tétele 1993-ban jóformán csak Záhony forgalmának nagymértékű hullámvásában öltött testet, a néhány éve megnyitott, alacsony forgalmú átkelőhelyek esetében ezek az intézkedések csak minimális mértékű ingadozást okoztak.

d) A román–magyar országhatáron a forradalom legnagyobb menekülthullámát 1990 elején elsősorban Artánd eresztette át, de a többi átkelőhely forgalma is többszörösré emelkedett az előző évek átlagához képest. A későbbiekben a gépjárműforgalom valamennyi határátkelőhelyen csökkenő tendenciát mutat. A folyamat a határ É-i harmadán levő átkelőhelyek (pl. Csengersima) esetében a legerősebb és jól jelzi a két ország határmenti területein jelentkező problémákat (elmaradott térségek, tőkehiány, alacsony jövedelmek, fejletlen infrastruktúra stb.). E gondok közös gátjai a határ két oldalán fekvő települések és területek közötti kooperáció kibontakozásának (nem is beszélve a nagypolitikai természetű akadályok leküzdésének nehézségeiről).

e) Hasonlóképpen változatos képet mutat az egykori jugoszláv–magyar határ helyén kialakult három új határszakasz átkelőhelyeinek forgalma. A magyarországi rendszerváltás idején fellendülő jugoszláv–magyar kereskedelmi és idegenforgalmi kapcsolatokat hamarosan derékba törte a politikai-gazdasági feszültségek növekedése majd a kirobbanó háború. Horvátország határmenti területeinek hadszíntérré válását különösen Drávaszabolcs és Udvar határforgalma sínyletette meg (utóbbinál 1992 óta szünetel a forgalom). Ezzel ellentétben szinte soha nem látott mértékben megugrott a szerb–magyar határ átkelőhelyeinek forgalma, különösen a már említett embargó bevezetése után

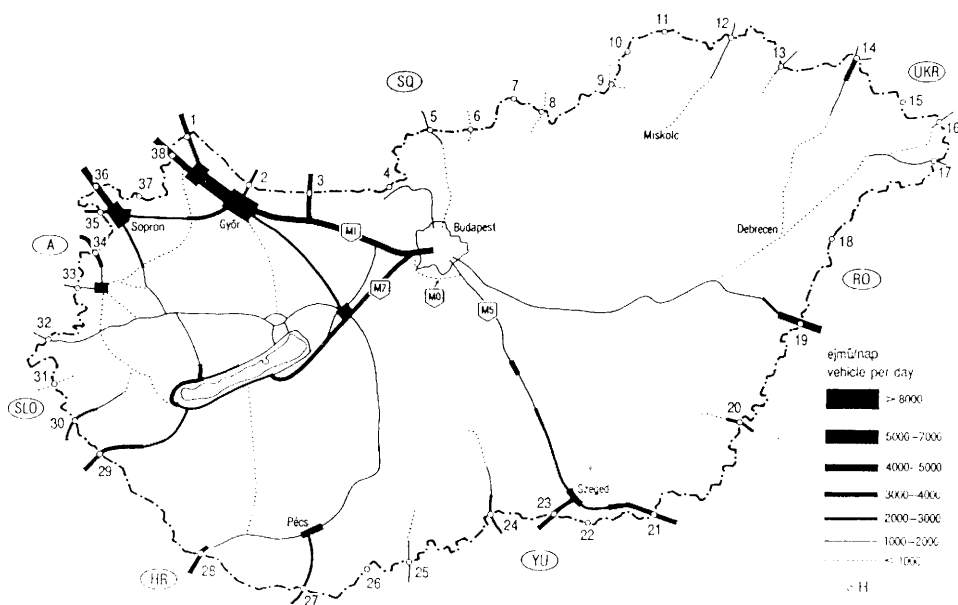


6. ábra. Az egyes határállomások gépjárműforgalmának alakulása. – A = osztrák; B = (cseh) szlovák; C = (szovjet) ukrán; D = román; E = volt jugoszláv határszakasz

Change in the volume of vehicle traffic by bordercrossings. – A = Austrian; B = (Czecho) Slovakian; C = (Soviet) Ukrainian; D = Romanian; E = former Yugoslavian border sections

kibontakozó feketekereskedelem jóvoltából. A korábbiakban is szerény szlovén–magyar forgalom csak 1992-ben indult növekedésnek, a lassan erőre kapó horvát–magyar forgalom hatása egyelőre csak Letenye emelkedő határforgalmán látszik meg.

A 90-es évek közepe táján kialakult országos helyzetet érzékelteti a hazánkban érkező külföldi közúti gépjárművek forgalmának területi eloszlása (7. ábra), ahol a fő forgalmi irányok és volumenek jelentősebb határátkelőhelyeinkhez kötődnek. Érdekes megfigyelni a külföldi járművek magyarországi forgalmában kialakult igen erős területi koncentrációt, amelynek fő színtere a Dunántúl ÉNy-i része (mindenekelőtt Győr–Moson–Sopron megye) és amelynek forrása a régió osztrák területekkel való sikeres kapcsolatépítése, továbbá Magyarország Ny-i kapujának kitárulása a nyugat-európai forgalom előtt. Az egyedülállóan magas külföldi gépjárműforgalmi értékek mögött az osztrák bevásárló- és magyar szolgáltatásokat igénybevevő turizmus, a régióban megtelepedő osztrák és német tőke működtetése, továbbá Északnyugat-Dunántúlnak a Budapest és a Balaton irányába tartó idegenforgalmat kiszolgáló tranzitszerepe áll.



7. ábra. A külföldi gépjárművek forgalma a magyar főúton, 1993. – H = határátkelőhelyek: 1 = Rajka; 2 = Vámoszabadi; 3 = Komárom; 4 = Esztergom; 5 = Parassapuszta; 6 = Balassagyarmat; 7 = Ipolytarnóc; 8 = Somoskőújfalu (Salgótarján); 9 = Bánréve; 10 = Aggtelek; 11 = Tomanádaska; 12 = Tornyosnémeti; 13 = Sátoraljaújhely; 14 = Záhony; 15 = Beregsurány; 16 = Tiszabecs; 17 = Csengersima; 18 = Nyírábrány; 19 = Ártánd; 20 = Gyula; 21 = Nagylak; 22 = Tiszasziget; 23 = Rószke; 24 = Tompa; 25 = Hercegszántó; 26 = Udvar; 27 = Drávaszabolcs; 28 = Barcs; 29 = Letenye; 30 = Rédics; 31 = Bajánsénye; 32 = Rábafüzes; 33 = Bucsú; 34 = Kőszeg; 35 = Kópháza; 36 = Sopron; 37 = Fertőd; 38 = Hegyeshalom

Foreign vehicle traffic on the main roads of Hungary in 1993. – H = border crossings (1–38: see the Hungarian text)

A volt szocialista országokból Magyarországra érkező autósok száma lényegesen szerényebb, mint Ny-i szomszédunk esetében. Döntő hányaduk – alacsony fizetőképessége miatt – csak a határátkelőhelyekhez legközelebb eső várost keresi fel, ami jól jelzi, hogy a K-i és a D-i országrészek Északnyugat-Dunántúlhoz képest sokkal kedvezőle-
nebb idegenforgalmi feltételekkel rendelkeznek a szomszédos országok határmenti területeivel való gazdasági együttműködés szempontjából. (Az okok részben megegyeznek a román–magyar határforgalomra vonatkozóan leírtakkal.)

Határforgalmunk jövőjéről

A jövőt illetően elég nehéz a várható tendenciákat megjósolni, mivel több, egymással ellentétesen ható folyamat is megindulhat, ill. számos olyan tényező aktivizálódhat, amely akár a határforgalom prosperálásához, de erős visszaeséséhez is vezethet. Pl. ilyen tényező a már Hegyeshalomig érő osztrák autópálya-hálózat, amely valószínűsíthetően megnöveli a belépő külföldi gépjárművek forgalmát. Ezzel ellentétes hatású lehet az, ha Ausztria Európai Közösségbe való belépését a Magyarországgal folytatott kereskedelem szabályainak szigorodása követi. Ez azzal járhat, hogy csökken szomszédaink érdeklődése a magyar termékek és a magyarországi befektetési lehetőségek iránt, aminek valószínűleg forgalomcsökkentéssel járó következményei is lennének.

A román–magyar és a szlovák–magyar viszony politikai instabilitásának tartós fennmaradása sem kedvez a határokon átmenő áru- és személyforgalom növekedésének, hiszen egy kisebb politikai konfliktus is hosszú ideig gátolhatja a határforgalom növekedését elősegítő intézkedések kölcsönös megtételét, nem beszélve a forgalombővítés gazdasági feltételeiről. A jugoszláviai háború elhúzódása nagy károkat okoz a magyar export-import- és idegenforgalomnak, továbbá nem kedvez a Balkán régió felé irányuló nemzetközi tranzitforgalom újbóli fellendülésének. Ukrajna elszegényedése pedig K-i határaink forgalmának jövőjére van kedvezőtlen hatással.

A jelenlegi helyzet javítása érdekében legközelebbi célként az országok közötti bizalmon alapuló kapcsolatfejlesztést, még több határátkelőhely létesítését, a meglévők áteresztő kapacitásának bővítését és korszerűsítését lehet kitűzni. Talán ezek lehetnének azok a célok, amelyek megvalósítása végül is elősegítené a térség sokoldalú áru- és személyforgalmának kibontakozását és – követve a nyugat-európai példát – a határok általános átjárhatóságához vezetnének Magyarország és szomszédai között, megteremtve Kelet-Közép-Európában is a kölcsönös bizalom és megértés alapjait.

IRODALOM

- ANTAL I. 1990. Új közúti határátkelőhelyek nyitása a román–magyar határszakaszon. – Közl. Tud. Szle. 40. 9. pp. 117–124.
- ANTAL I. 1991. Közúti átkelőhelyek fejlesztési koncepciója. – Közl. Tud. Szle. 41. 10. pp. 69–73.
- Gazdaságstatisztikai évkönyv 1992. – KSH Bp. 1993.
- Határátkelőhelyeink forgalmi adatai 1993. – Közl. Tud. Int. kiadv. 1994.

Idegenforgalmi statisztikai évkönyv 1993. – KSH Bp. 1994.

Közlekedési és Hírközlési statisztikai évkönyv 1989. – KSH Bp. 1990.

SÜLI-ZAKARI. 1992. Az államhatár társadalmi-gazdasági fejlődést akadályozó hatásának vizsgálata Észak-kelet-Magyarország határmenti területein. – Földr. Közl. 40. pp. 45–56.

TINER T. 1994. Az országhatár „átjárhatóságának” néhány közlekedésföldrajzi feltétele Észak-Magyarországon. – Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv, Miskolc–Nyfregyháza, pp. 91–104.

GEOGRAPHICAL FEATURES OF INTERNATIONAL PASSENGER TRAFFIC ON HUNGARIAN BORDERCROSSINGS

by *T. Tiner*

Summary

One of the most visible consequences of the political change in Hungary was the rapid increase of international passenger traffic. The cancelling of the administrative restrictions for Hungarian travellers to go to West, the initiation of new rules in passport issues ('world passport') and mutual lifting of the need for visa for travellers between Hungary and European countries - all these steps made Hungary an 'opened country' which led to a doubling of the volume of foreign visitors arriving in Hungary and Hungarian tourists travelling abroad between 1987 and 1990 (*Fig. 1*).

The period of stable and balanced growth in the international incoming passenger traffic of the mid-1980s was replaced by a new phase of chaotic changes in the 1990s: big falls and tremendous increases alternate from one year to another along border sections while there is an unbroken growing tendency in transit travels. This process seems to continue during the mid-1990s and leads to a general geographical rearrangement in the importance of different border sections (e.g. upgraded Austrian–Hungarian border, undervalued Slovakian–Hungarian border).

Though 1993 was the year of general boom in the volume of passenger traffic on all border sections (excepting the Romanian–Hungarian one) this does not seem to be a longer tendency. The permanent economic and financial crisis in the former socialist countries, the lasting civil war in Bosnia, the tensions of inner politics and economic difficulties of Ukraine and Romania are all against a widening economic cooperation between the countries of East Central Europe.

In the context of the new spatial structure of foreign passenger traffic affecting Hungary the role of bordercrossing points are re-evaluated during the last years. This re-evaluation refers to the rankings of bordercrossings with big traffic.

The regional changes of the foreign vehicle traffic in Hungary can be seen clearly on *Fig. 6*, which gives information about the spatial distribution of international traffic flow inside of the country.

It is very interesting to see the heavy concentration of foreign vehicle traffic on Győr–Moson–Sopron county and on the main roads and motorways of Transdanubia. This regional inequality becomes obvious when investigating the other parts of the country.

Travellers arriving in Hungary from the former socialist countries visit only the nearest town to the border, because their possibilities for shopping in Hungary are very modest because of the general lack of money.

This situation marks important economic and social tendencies for the future: regions and towns which are close to the Austrian–Hungarian borderline have a much better chance to start a cooperation with Austria or other Western partners than settlements in East Hungary. The more developed infrastructural conditions of Transdanubia promote this process over the other parts of the country (excluding Budapest of course).

Translated by the author