

POTENCIÁL A PERSPEKTÍVY ROZVOJA PRIHRANIČNEJ OBCE KÚTY (POROVNANIE S MESTAMI ŠAŠTÍN-STRÁŽE A GBELY)

Marián HALÁS

Abstract: The geographical position of region is an important geographical phenomenon, which opens up several alternatives of research. In the submitted article we attempted to evaluate potential and perspectives of development in the border village of Kúty, especially to evaluate aspects, which determines whether the village (microregion) becomes a periphery or a place of contact, that has a potential of future development.

Key words: marginality, geographical position, potential and perspectives of development

Úvod

Od roku 2005 sa začal užší kolektív pracovníkov na Katedre humánnej geografie a demogeografie Prírodovedeckej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave zaoberať problematikou marginálnych regiónov Slovenska. V prvom roku riešenia sa predmetom výskumu stali vybrané mikroregióny v slovensko-českom pohraničí. Na základe socio-ekonomických ukazovateľov ich však väčšinou nemožno považovať za vyložené marginálne, resp. v niektorých úsekoch hranice tu možno pozorovať lokálnu úroveň marginality.

Leimgruber (1994) hovorí o štyroch základných formách marginality: geometrickej, ekonomickej, sociálnej a ekologickej. Kúty spolu s príslušným mikroregiónom vzhľadom k svojej prihraničnej polohe možno označiť za oblasť geometricky marginálnu (prípadne možno túto formu označiť ako priestorovú alebo geografickú marginalitu). Príspevok bude zameraný hlavne na základnú socioekonomickú charakteristiku obce s detailnejším pohľadom na jej hlavné funkcie, resp. ich porovnanie s funkciami susedných miest Šaštín-Stráže a Gbely.

Poloha, vývoj počtu obyvateľov

Obce Kúty, Šaštín-Stráže a Gbely ležia v centrálnej oblasti Záhoria, v prechode medzi severnou časťou (Chvojnická pahorkatina) južnou časťou (Borská nížina) Záhorskej nížiny. Priestorovo sú rozmiestnené v tesnej blízkosti – v trojuholníku ktorého každá zo strán má dĺžku menšiu ako 12 km. Centrá Záhoria (Malacky smerom na juh, Senica smerom na východ, Skalica a Holíč smerom na sever) majú od spomínaného trojuholníka vzdialenosť pohybujúcu sa v rozpätí 20-30 km. Rovnaká je aj vzdialenosť moravských miest Břeclav a Hodonín.

Na prelome 19. a 20. storočia patrili Kúty a Gbely do rovnakej veľkostnej kategórie (okolo 3 000 obyvateľov), Šaštín-Stráže mal obyvateľov rádovo o tisíciku viac. V roku 1950 už majú Gbely a Šaštín-Stráže počet obyvateľov približne rovnaký (vplyv začiatku a rozvoja ťažby ropy v Gbeloch v prvej polovici 20. storočia). Gbely tak počet obyvateľov zvyšujú postupne počas celého 20. storočia, Kúty a Šaštín-Stráže zaznamenávajú najväčšie indexy rastu po druhej svetovej vojne a v období socializmu. Pri sčítaní obyvateľstva, domov a bytov v roku 2001 mali Kúty 4 136, Šaštín-Stráže 5 005 a Gbely 5 223 obyvateľov.

RNDr. Marián Halás, PhD.

Katedra humánnej geografie a demogeografie PriF UK

Mlynská dolina, 842 15 Bratislava, e-mail: halas@fns.uniba.sk

Ukazovatele demografickej dynamiky

Pri analýze obyvateľstva obce sa obmedzíme na hodnotenie ukazovateľov demografickej dynamiky (pohyb obyvateľstva), ukazovatele demografickej statiky (štruktúry obyvateľstva) väčšinou nevykazujú podstatnejšie špecifiká pri porovnaní s okolitými obcami, prípadne sú výrazne monotónne (napr. pohlavná, veková, národnostná a religiózna štruktúra).

Kým mortalita bola v obci Kúty v sledovanom 15-ročnom období (1989-2003) pomerne ustálená, natalita dosahovala začiatkom 90. rokov 1,5-2 krát vyšších hodnôt ako po roku 2000. Úhrn migrácie nemal s výnimkou zvýšenej emigrácie v období 1989-1990 výraznejšie výkyvy, preto sa sústredíme len na sledovanie jej smerov (podľa údajov priamo z OÚ Kúty).

Najintenzívnejšie migračné väzby (obr. 1) dosiahli Kúty s Bratislavou (za obdobie 1989-2003 spolu 97 prisťahovaných a 105 vysťahovaných), najnepriaznivejšie migračné saldo majú s Holíčom (33 vs. 91). Jedinou obcou s ktorou majú Kúty priaznivú migračnú bilanciu je Kuklov (44 vs. 11). Na základe migračných väzieb sme vyčlenili mikroregión pozostávajúci z 12 obcí. Zaujímavé na ňom je, že sa tu nachádzajú obce patriace až do troch okresov: Senica (stred), Skalica (sever) a Malacky (juh).

Vývoj celkového pohybu môžeme prehľadne sledovať pomocou Webbovho grafu (obr. 2, kvôli malému súboru sú použité 3-ročné kategórie). Prirodzený prírastok sa v Kútoch neustále znižuje (resp. prirodzený úbytok zvyšuje), kým mechanický pohyb sa vyvíja úplne nepravidelne. Najvyššie celkové prírastky zaznamenala obec v etape rozdeľovania ČSFR (1992-1994), najväčšie celkové úbytky v poslednom období.

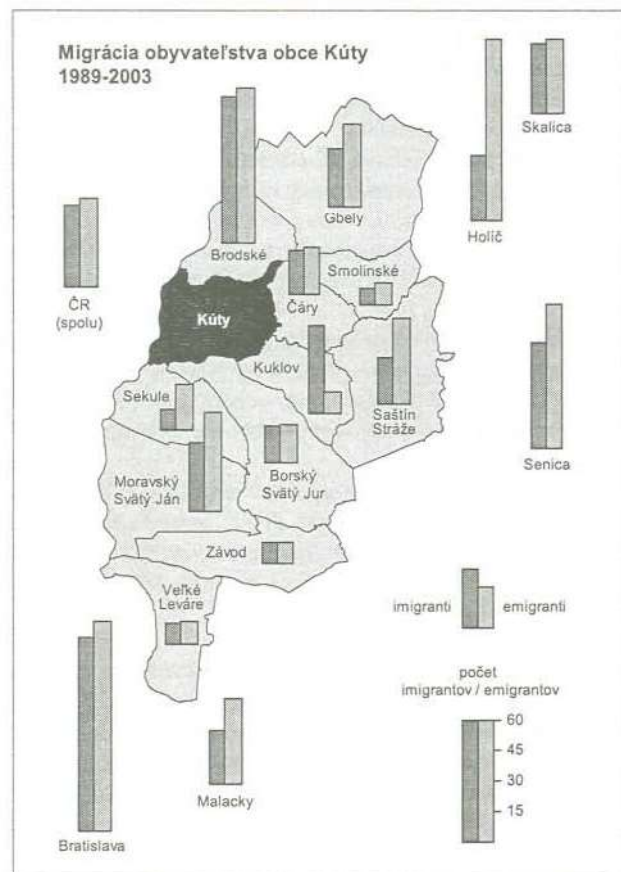
Dochádzka do zamestnania (pracovná migrácia) je jedným z dôležitých socioekonomických javov, ktorých analýza pomáha pri poznávaní trhu práce. Patrí k najvýznamnejším väzbám medzi sídlami, vyjadruje priestorové aspekty denného pohybu obyvateľstva a preto je najčastejšie používaným osvedčeným kritériom pri vyhraničovaní spádových regiónov.

V roku 2001 dochádzalo do obce Kúty pracovať 993 osôb, čím ich môžeme zaradiť medzi lokálne pomerne dôležité centrum dochádzky. Až 40,6 % dochádzajúcich bolo zamestnaných v oblasti dopravy a spojov (27,9 % priemysel; 15,7 % verejná správa, školstvo a zdravotníctvo), čo naznačuje pozíciu Kútov ako dôležitého dopravného centra regionálneho významu. Najdôležitejšie dochádzkové toky boli v podstate až na malé výnimky totožné s migračnými tokmi, samozrejme s výnimkou Bratislavy. Najviac ľudí dochádzalo do obce Kúty pracovať z Brodského (156 osôb), nasledujú Čáry (98), Senica (94) a Šaštín-Stráže (87).

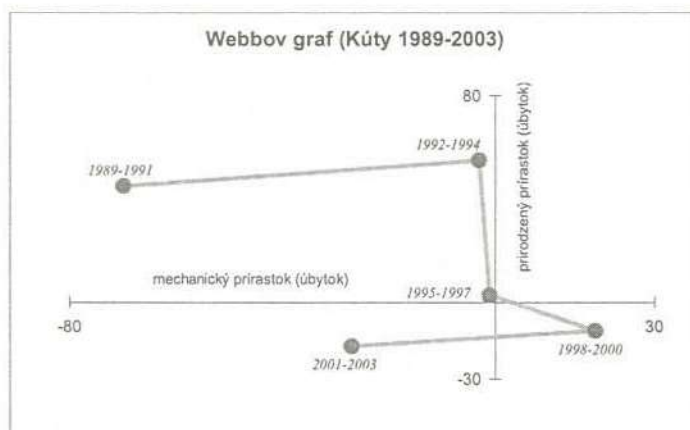
Obyvateľov odchádzajúcich v roku 2001 pracovať mimo obec bolo spolu 760, čo predstavuje 36,2 % z ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Hlavné smery boli v porovnaní s dochádzkou odlišné. Jednoznačne dominovala Bratislava, kam cestovalo za prácou až 261 osôb. Ostatné mestá výrazne zaostávali, v regionálnych centrách Záhoria pracovali nasledovné počty obyvateľov Kút: Malacky – 78, Skalica – 35, Senica – 22, Holíč – 21. V zahraničí (prevažne v ČR) bolo zamestnaných 153 obyvateľov obce.

Nodálne väzby, pozícia v územnosprávnom usporiadaní

Špecifickosť polohy spôsobuje, že sledované územie je na hranici nodálneho pôsobenia (spádovosti) regionálnych centier (Skalica, Senica, Malacky). V transformačnom období sa podstatne posilnila pozícia hlavného mesta Bratislavy, prichádza k výraznému zintenzívneniu dochádzkových väzieb, priestorovému zväčšovaniu jej zázemia a dosahu pôsobnosti. Veľmi intenzívne dochádzkové väzby siahajú až k obci Kúty, ktorej vzdialenosť od Bratislavy je viac ako 60 km.



Obr. 1



Obr. 2

Na základe hodnotenia najintenzívnejšieho toku dochádzky (pracovných migrácií) možno konštatovať, že Kúty a Šaštín-Stráže majú vlastný (menší) spádový región pozostávajúci vždy z dvoch obcí (Brodské a Čáry spadajú pod Kúty, Smolinské a Borský Mikuláš pod Šaštín-Stráže), kým pri Gbeloch nebolo spádové územie identifikované (obr. 3). Hlavné toky pracovných migrácií zo susedných obcí smerujú v tomto prípade do Skalice.

Poloha na hranici vplyvu pôsobenia regionálnych centier sa odzrkadlila aj pri zaradení obcí regiónu do územnosprávnych jednotiek v jednotlivých vývojových etapách (obr. 4). V období tzv. „veľkých okresov“ 1960-1996 patrilo celé územie (vyčlenené na základe migračných väzieb) „veľkému“ okresu Senica. Pred tým (1949-1960) boli Kúty, Gbely a Brodské súčasťou okresu Skalica, východné obce (Šaštín-Stráže, Čáry a Smolinské) okresu Senica a 6 obcí južne od Kút okresu Malacky. V období 1996-2003 sa počet obcí okresu Skalica (v porovnaní s etapou 1949-1960) znížil o Kúty. Tie boli súčasťou okresu Senica. Okres Senica sa ešte rozšíril o ďalšie štyri obce južne od Kút, ktoré pred tým patrili pod Malacky.

V súčasnosti je územnosprávne usporiadanie v regióne rovnaké ako do roku 2003, len namiesto okresov existujú územné obvody. Centrom niektorých menších úradov ako napríklad daňový úrad, úrad práce alebo sociálny úrad pre západnú časť senického obvodu (vrátane obce Kúty) je mesto Šaštín-Stráže.

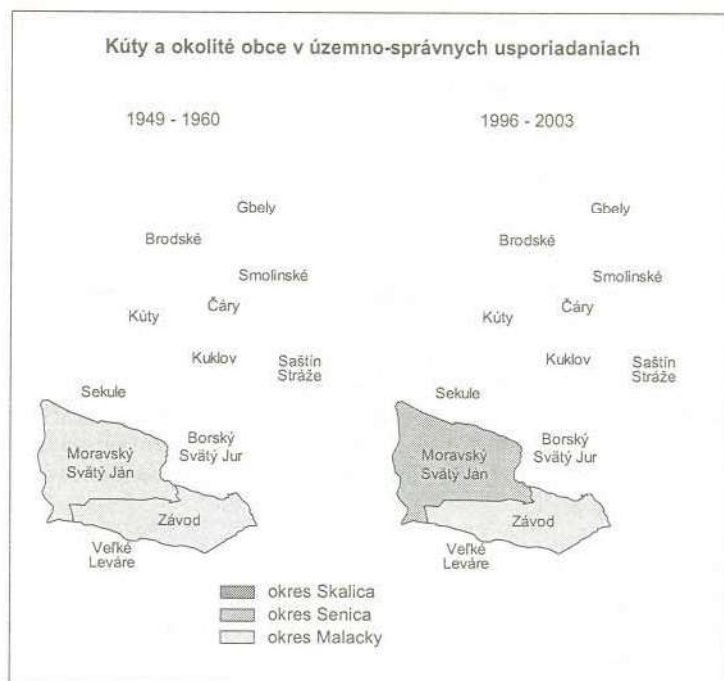
Dopravná a priemyselná funkcia obce

Pre rozvoj obce Kúty v novodobých dejinách mala zásadný význam výstavba dôležitých železničných a cestných komunikácií. Zásluhou toho sa stali jedným z najvýznamnejších dopravných uzlov západného Slovenska.

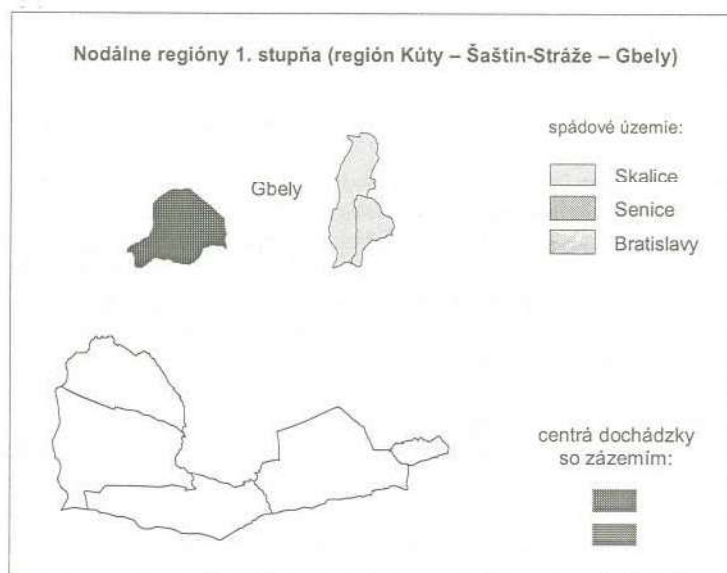
Kúty sú križovatkou, z ktorej vychádzajú železničné trate štyrmi smermi: Kúty - Bratislava; Kúty - Břeclav; Kúty - Trnava a Kúty - Holíč (s pokračovaním na Skalicu). Prvé dve z nich (trať č. 110) sú súčasťou najdôležitejšieho slovensko-českého ťahu (spájajúceho hlavné mestá) Bratislava - Brno - Praha, v medzinárodnom kontexte možno dokonca hovoriť o prepojení Atény - Budapešť - Bratislava - Praha - Berlín, prípadne o IV. transeurópskom koridore Istanbul - Berlín. Trať Kúty - Holíč / Skalica (č. 114) zabezpečuje spojenie so severnou časťou Záhoria, trať Kúty - Trnava (č. 116) spojenie priláhlého regiónu so svojim krajským mestom, respektíve sídlom VÚC - Trnavou.

V transformačnom období prišlo v železničnej doprave k mnohým zmenám. V úseku Bratislava - Brno bolo priame spojenie (osobnými vlakmi) nahradené spojmi Kúty - Bratislava a Kúty - Břeclav. Zvýšil sa ale počet rýchlikov premávajúcich na tejto trati, skvalitnilo sa cestovanie (rýchlosť aj služby), začali tu premávať vlaky typu EuroCity a InterCity. V ostatných úsekoch však kvalita železničnej dopravy stagnuje, prišlo dokonca k výraznej redukcii spojov. Pôvodné spojenie Kúty - Veselí nad Moravou bolo postupne skrátené na Kúty - Sudoměřice, neskôr Kúty - Skalica, od roku 2003 dokonca väčšina spojov premáva len po Holíči, s nutnosťou prestupu pri pokračovaní na Skalicu. Trať Kúty - Trnava bola postihnutá len znížením počtu spojov, k jej skráteniu zatiaľ neprišlo.

Dôležitá je dopravná pozícia obce aj vzhľadom na cestnú dopravu. V blízkosti obce prechádza medzinárodne dôležitá diaľnica D2 (E 65) Bratislava - Brno, s pokračovaním na Prahu. Priamo obcou prechádza cesta I. triedy č. 2 z Bratislavy do Holíča a cesty II. triedy č. 425 (do Břeclavi) a č. 500 (do Senice). Najdôležitejšie z ekonomického hľadiska je však bezpochyby diaľničné spojenie zabezpečujúce výbornú dostupnosť. Na diaľnicu D2 je z obce priama väzba - nájazd Kúty sa nachádza na 65 kilometri (od Brna). V smere od ČR ide o prvý nájazd na slovenskom území.



Obr. 3



Obr. 4

Z hľadiska dopravnej polohy hrá dôležitú úlohu aj pozícia obce v dosahu štátnej hranice. Napriek tomu, že po integrácii do EÚ sa úloha hraníc bude postupne znižovať, Kúty naďalej zostanú „mostom“ medzi SR a ČR (príp. Rakúskom). Po rozdelení ČSFR fungujú v blízkosti obce tri colné priechody. Cestný colný priechod Kúty - Lanžhot (neskôr premenovaný na Brodské - Lanžhot), cestný colný priechod Kúty - Břeclav (diaľnica) a železničný colný priechod Kúty - Lanžhot. Hlavne diaľničný a železničný priechod hrajú v dopravnom systéme Slovenska významnú úlohu, prechádzalo nimi až 20 - 30 % všetkých občanov prekračujúcich slovensko-českú hranicu. V rokoch 2002 a 2003 sa intenzita dopravy na cestnom priechode Kúty (Brodské) - Lanžhot v dôsledku uzavretia (rekonštrukcia mostov nad mŕtvymi ramenami rieky Moravy na moravskej strane) znížila. Celkovo možno konštatovať, že dopravná funkcia má pre Kúty kľúčový význam a v budúcnosti by sa mohla stať dôležitým štartujúcim impulzom ekonomického rozvoja obce aj okolitého regiónu.

Okrem dopravnej funkcie je potrebné ešte spomenúť funkciu priemyselnú. Pred rokom 1989 boli v Kútoch najväčším priemyselným podnikom Bavlárské závody Levice, ktoré v areáli postavenom v 70. rokoch pri železničnej stanici zamestnávali viac ako 600 osôb. V privatizácii získala túto prevádzku spoločnosť Gossycom, ktorá však nedokázala výrobu udržať a spoločnosť skončila v likvidácii. Dnes sú budovy (niektoré značne zdevastované) prenajímané súkromným subjektom. V prevádzke je tu niekoľko menších spoločností – výroba, pradenie a tkanie textílií (Kufner textil, s. r. o.), výroba ekologických bytových konštrukcií a plastových výrobkov – parapety (Hefra, s. r. o.), pražiareň a baliareň kávy (Baliarne Maxin, s. r. o.), niekoľké malé elektrotechnické firmy.

V súčasnosti je najväčším priemyselným zamestnávateľom Kovotvar, v. d. – pozinkovanie plechov, ktorý zamestnáva necelých 300 pracovníkov. Podnik dobre prosperoval, v poslednej dobe však zásluhou vyšších cien vstupov (rast ceny zinku) zápasí s problémami s odbytom.

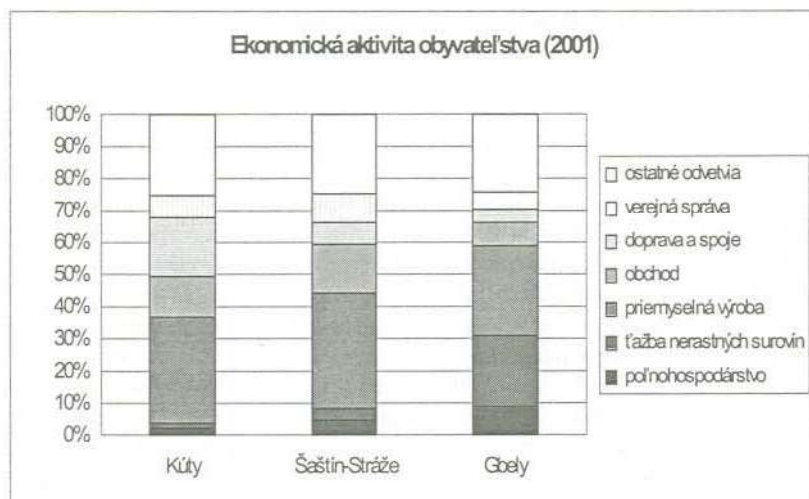
Porovnanie funkcií obce Kúty s funkciami miest Šaštín-Stráže a Gbely

Pokiaľ sledujeme štruktúru ekonomicky aktívnych obyvateľov, môžeme konštatovať, že Kúty nepatria medzi tradičné vidiecke obce s prevahou poľnohospodárskeho obyvateľstva. V poľnohospodárstve tu pracuje len 2,0 % obyvateľov (z tých čo udali konkrétnu ekonomickú aktivitu). Z tohto pohľadu ich nemôžeme považovať za obec vyložene vidieckeho charakteru, ale za obec s viacerými znakmi mesta. Naopak veľké počty ekonomicky aktívnych obyvateľov pracujú v priemysle (33,5 %), doprave a spojoch (18,5 %) a veľkoobchode a maloobchode (12,2 %). V porovnaní s ostatnými veľkosťou približne rovnakými obcami je významný hlavne veľký počet zamestnaných v doprave, čo len potvrdzuje dominanciu dopravnej funkcie v obci. Dôležitým zamestnávateľom sú tu hlavne ŽSR, na železničnej stanici v Kútoch pracuje približne 300 osôb.

Na základe vyššie popísaných skutočností a vzhľadom na polohu obce a existujúcu dopravnú infraštruktúru možno Kúty považovať skôr za obec monofunkčnú ako polyfunkčnú. Výraznejšiu úlohu v porovnaní s ostatnými funkciami tu má funkcia dopravná. Je však vhodné dopĺňaná funkciami susedných miest. Aj porovnanie ekonomickej aktivity obyvateľov obcí Kúty, Šaštín-Stráže a Gbely (obr. 5) ukazuje niekoľko odlišností.

Pri Gbeloch (v porovnaní) je výraznejšie zastúpená položka ťažba nerastných surovín. Sú sídlom NAFTA a. s. Gbely, významnej prevádzky (z hľadiska Slovenska) zameranej na ťažbu ropy. Jej činnosť bola poznačená netransparentnou privatizáciou v polovici 90. rokov minulého storočia.

Mesto Šaštín-Stráže má vhodný potenciál pre rozvoj cestovného ruchu. Je významným pútnickým miestom celoslovenského významu. Národné púte sa tu konajú dvakrát do roka,



Obr. 5

v roku 1995 sem zavítal aj pápež Ján Pavol II. Navyše je priamo v obci rekreačná oblasť Gazárka – lokálne stredisko letného cestovného ruchu (pieskové jazerá a pláže, kemp, chatová oblasť, dobré možnosti pre cykloturistiku a hubárčenie). V porovnaní s Kúťmi a Gbelmi je tu vyššie zastúpenie ekonomicky aktívnych obyvateľov zamestnaných v obchode, službách a vo verejnej správe sídlo už spomínaných menších úradov pre západnú oblasť bývalého okresu (dnes obvodu) Senica.

V celom regióne prišlo v transformačnom období k podstatnému úbytku zamestnancov v poľnohospodárstve. Pokles zamestnaných v priemysle bol zastavený relokáciou výroby (výstavba subdodávateľských závodov hlavne pre Volkswagen Bratislava – napr. Delphi Senica) a novým priemyselným parkom v blízkosti Malaciek. Ďaleko väčšiu dynamiku má však rast počtu pracovníkov v oblasti služieb priamo aj v zázemí Bratislavy. Kúty a okolie tak potvrdzujú celospoločenský trend – postupné narastanie významu terciárnej sféry (sféry služieb) a neustále zvyšovanie jej podielu na zamestnanosti. Región má v celoslovenskom porovnaní aj pomerne nízku mieru nezamestnanosti (pod 10 %) a v najbližšom období možno očakávať ešte je ďalší pokles. Dobrá pozícia Záhoria je prísľubom pre prílev investícií a tvorbu nových pracovných príležitostí v oblasti priemyslu aj služieb.

Záver

Obec Kúty aj celý priľahlý mikroregión majú dobrý potenciál pre budúci rozvoj. Je to hlavne zásluhou dobrej dopravnej polohy, dostupnosti hlavných komunikačných ťahov nadnárodného až medzinárodného významu a pozícií v rámci metropolitného regiónu Bratislavy. Tieto predpoklady budú ešte zvýraznené odbúraním bariérového pôsobenia štátnej hranice s Českou republikou. Do budúcnosti by bolo výrazným prínosom a impulzom rozvoja skvalitnenie prepojenia územia s rakúskou stranou.

Tieto fakty potvrdzujú skutočnosť, že priestorová marginalita ešte nemusí znamenať marginalitu sociálnu a ekonomickú. Rozvoj prihraničných mikroregiónov je výrazne ovplyvnený tromi faktormi. Prvým je priestorové rozmiestnenie a veľkostná štruktúra dostupných regionálnych a nadregionálnych centier, druhým kvantita a kvalita dopravnej infraštruktúry umož-

ňujúca bezproblémové prepojenie s týmito centrami. Nemenej dôležitou skutočnosťou (tretí faktor) je aj priepustnosť štátnej hranice (stupeň otvorenosti, príp. stupeň bariérovosti). Tá rozhoduje o tom, či sa prilahlý mikroregión stáva perifériou alebo naopak kontaktným miestom medzi dvoma (alebo viacerými) krajinami, čo môže byť jedným zo štartovacích prvkov jeho rozvoja.

Táto práca bola podporovaná Agentúrou na podporu vedy a techniky na základe Zmluvy č. APVT-20-016704.

Literatúra

- LEIMGRUBER, W.: Marginality and marginal regions: problems of definition. In: Perception of Marginality: Theoretical Issues in Marginal Regions. Eds. H. Jussila, W. Leimgruber, R. Majoral. Aldershot : Ashgate and International geographic union, 1994, s. 1-18.
- SLAVÍK, V., HALÁS, M.: Obyvateľstvo a osídlenie. In: Dojč (monografia obce). Záhorské múzeum Skalica, Obecný úrad Dojč, 1998, s. 33-48.
- SPIŠIAK, P.: Poľnohospodárstvo v marginálnych oblastiach Slovenska. In: Životné prostredie, roč. 34, č. 1, 2000, s. 15-19.
- TONEV, P., TOUŠEK, V.: Sociálna geografická charakteristika obcí Lanžhot a Kúty. EU – Phare Credo Project, 1998, http verzia, 1998, 21 s.
- Dochádzka do zamestnania, škôl a učenia. Výsledky SODB 2001, Bratislava, ŠÚSR.
- Pohyb obyvateľstva v obci Kúty 1989-2003, Obecný úrad Kúty, evidencia obyvateľstva.
- Výsledky sčítania obyvateľstva domov a bytov 2001, Bratislava, ŠÚSR – digitálna verzia.

POTENTIAL AND PERSPECTIVES OF THE DEVELOPMENT IN THE BORDER VILLAGE OF KÚTY (A COMPARISON WITH THE TOWNS OF ŠAŠTÍN-STRÁŽE AND GBELY)

Summary

The village of Kúty and its adjacent microregion has a great potential for future development. This is especially because of its advantageous location, accessibility of the main supranational and international transport lines and its position within the metropolitan region of the city of Bratislava. After the removal of the barrier effect of the border with Czech Republic, these advantages will be even more accentuated. A future improvement of the transport connection with Austria would be an important asset and impulse for the development of the village.

These facts confirm the statement that spatial marginality does not equal social or economic marginality. The development of border microregions is significantly influenced by three factors. The first is the spatial arrangement and the size structure of the accessible regional and supraregional centers, the second is the quantity and quality of the transport infrastructure enabling the connection with these centers, the last and also the least significant factor is the permeability of the state border (openness level or "barrieriness" level).

Recenzovali: Doc. RNDr. Robert Ištók, PhD.
PaedDr. Alena Madziková, PhD.